

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE RİSK YÖNETİMİ

DOKTORA TEZİ

M. Sc. Emin Cihan AKÇA
Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı

Danışman
Prof. Dr. Ertuğrul DOĞAN

Şubat 2013

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

EMİN CİHAN AKÇA tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE RİSK YÖNETİMİ” başlıklı tez DENİZ EKONOMİSİ Bilim Dalında DOKTORA Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Ertuğrul DOĞAN

Jüri Üyesi

Prof. Dr. Selmin BURAK

Jüri Üyesi

Prof. Dr. Cem GAZİOĞLU

Jüri Üyesi

Prof. Dr. Kadir SEYHAN

Jüri Üyesi

Yard. Doç. Dr. Cemil YURTÖREN

Tez Savunma Tarihi: 26.03.2013

ÖNSÖZ	i
ÖZET	ii
ABSTRACT.....	iii
TABLO LİSTESİ.....	iv
ŞEKİL LİSTESİ.....	v
KISALTMA LİSTESİ.....	vi
 I. GİRİŞ.....	 1
II. DENİZCİLİK FİNANSMANINDA TARİHSEL SÜREÇ	4
2.1. İkinci Dünya Savaşı Sonrası	5
2.2. 1970 Sonrası Gelişmeler	8
2.3. 1980 Sonrası Gelişmeler	8
2.4. 1990 Sonrası Gelişmeler	9
III. DÜNYA DENİZ TİCARETİNİN VE TAŞIMACILIĞININ MEVCUT DURUMUNUN İNCELENMESİ.....	11
3.1. Dünya Deniz Ticareti ve Taşımacılığı	11
3.2. Dünya Ticaret Filosu	13
3.3. Uluslararası Denizyolu Taşımacılığın Yük Bazında İncelenmesi	15
3.3.1. Tanker taşımacılığı sektörü.....	15
3.3.2. Kuru dökme yük ticareti ve taşımacılığı.....	18
3.3.3. Konteyner ticareti ve taşımacılığı	19
3.3.4. Dünya gemi inşa fiyatları ve genel navlun ücretleri	21
3.3.5. Limanlar ve liner taşımacılığında gelişmeler.....	26
3.3.6. Dünya denizciliğini etkileyen çevresel faktörler.....	28
VI. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE RİSKLER VE KRİZ KARŞISINDA ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER	30
4.1. Denizcilik Sektöründe Riskler	30
4.1.1. Dünya ekonomisinde yaşanan dalgalanmalar	33
4.1.2. Gemi inşa sanayinde ve ikinci el gemi satın alımında yaşanan dalgalanmalar	33
4.1.3. Gemilerin hurdaya ayrılma oranları.....	34
4.1.4. Teknolojik gelişmeler ve taşıma modellerindeki değişiklikler	36
4.1.5. Politik kargaşalar, savaşlar ve uluslararası ambargoların etkisi	36
4.1.6. Mevsimsel taşıma hareketleri	37
4.1.7. Yakıt maliyetlerinde yaşanan dalgalanmalar	39
4.1.8. Diğer riskler	41
4.2. Denizcilik Sektöründeki 2012 Krizinin Güncel Veriler ile İncelenmesi.....	42
4.3. Deniz Haydutluğunun Oluşturduğu Riskler ve Sektör'e Ekonomik Maliyeti.....	50
4.3.1. Fidyeye maliyetleri	52
4.3.2. Sigorta maliyetleri.....	53
4.3.3. Güvenlik ekipmanlarının maliyeti	54
4.3.4. Rota değiştirme maliyeti	55
4.3.5. Hız artırmanın maliyeti	56
4.3.6. Askeri kuvvetlerin maliyetleri	57

4.3.7. Saldırıların makroekonomik maliyeti	57
4.3.8. Deniz haydutluğunun toplam maliyeti.....	58
4.4. Denizcilik Şirketlerinin Risk Yönetiminde Organizasyon Yapısının İncelenmesi	59
4.4.1. Varlık yönetimi	60
4.4.2. Filo yönetimi.....	60
4.4.3. Ticari idare	62
4.4.4. Gemiye bağlanma kararının alınması	64
4.4.5. Yeni ve genç gemi avantajı.....	67
4.4.6. Denizcilik sektöründe birleşmelerin önemi	68
V. 2012 KRİZİNİN TÜRK DENİZCİLİK VE GEMİ İNŞA SEKTÖRÜNE ETKİLERİ VE YAPILMASI GEREKENLER	71
5.1. Kriz'e Karşı Alınacak Önlemler	74
5.2. Türk Koster Filosu Yenileme Projesi'nin Türkiye Cumhuriyeti için Faydaları.....	78
5.3. Türkiye'de Gemi İnşa Durması Durumda Meydana Gelebilecek Sıkıntılar	81
VI. TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN GZFT ANALİZİ	83
6.1. GZFT Analizi ve Tows Matrisi	84
6.2. Çalışma Yöntemi	86
6.3. Bulgular	88
6.3.1. Güçlü yönler	88
6.3.2. Zayıf yönler.....	90
6.3.3. Fırsatlar	94
6.3.4. Tehditler.....	97
6.4. Türk Denizcilik Sektörünün Tows Matrisi	101
6.4.1. Türk denizcilik sektörü için önerilen stratejiler	103
6.4.1.1. Güçlü yönler- fırsatlar kombinasyonu	103
6.4.1.2. Güçlü yönler- tehditler kombinasyonu	104
6.4.1.3. Zayıf yönler- fırsatlar kombinasyonu	105
6.4.1.4. Zayıf yönler- tehditler kombinasyonu	106
6.4.1.5. Sonuç	106
VII. SONUÇ	108
KAYNAKLAR	118
ÖZGEÇMİŞ	124

ÖNSÖZ

Yaşanan son iki küresel ekonomik ve deniz ticareti'ndeki tonaj fazlalılığı krizleri Dünya ve Türk deniz ticaretini de olumsuz etkilemiştir. Bu nedenle Türkiye'de önemini artırmakta olan deniz ticaretinin bu krizden nasıl etkilendiği ve bu kriz karşısında alınması gereken önlemler ve metotlar üzerine bu çalışma yapılmıştır.

Bu bağlamda, çalışmada denizcilik sektöründe risk yönetimi için uygulanan bu yeni yöntemler incelenip, avantajlar ve dezavantajlar saptanmıştır. Bu yöntemlerin denizcilik sektörü için ne gibi olumlu yönler ortaya çıkartacağı da ayrı bir bölümde belirtilmiştir. Dünya bankalarının denizcilik sektörü içindeki mevcut durumları ve tarihsel süreç içinde, sektöre aldığı tavırlar da incelenmiştir. Çalışmanın son kısmında Türk denizcilik sektörünün GZFT analizi yapılarak sonraki dönemlerde oluşabilecek olan başka krizlere karşı önlemler ve stratejilerin belirlenmesi için Tow Matrisi ile değerlendirilmiştir.

Ayrıca daha önce Türkiye de yapılan böyle bir çalışmanın olmadığını belirtmekte yarar vardır. Çalışmada kullanılan güncel istatistik bilgiler ve kriz karşısından alınması gereken önlemler, Türk denizcilik sektörüne olumlu katkı yapması beklenmektedir.

Çalışmanın hazırlanması aşamasında beni sürekli destekleyen ve sağladığı imkanlar sayesinde tezimi hazırlamam da yardımcı olan saygıdeğer hocam Prof. Dr. Ertuğrul DOĞAN'a, sorduğum sorulara içtenlikle cevap veren ve kaynak bulmamda yardımcı olan sevgili hocam Prof. Dr. Cem GAZİOĞLU'na, araştırmanın hazırlanışında yardımcı olan Prof. Dr. Kadir SEYHAN'a, Türk Denizcilik Sektörünün GZFT Analizinin yapımında destek olan Ulaştırma Bakanı Müsteşarı M. Habib SOLUK ve diğer bakanlık personeline, tezin yazımı ile ilgili Prof. Dr. Erol ERÇAĞ ve Yard. Dr. Sinan DEMİREL'e, araştırmalarım sırasında sürekli yardımcı olan ve kütüphanelerinden yararlı bilgileri elde etmeme olanak sağlayan İstanbul Deniz Ticaret Odası yetkililerine teşekkür ederim. Ve ayrıca beni her zaman destekleyen ve hiçbir zaman fedakarlıktan kaçınmayan aileme çok teşekkür ederim.

ÖZET
TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE RİSK YÖNETİMİ
EMİN CİHAN AKÇA

Yaşanan 2008 küresel ekonomik kriz ve ardından 2012 navlun krizi Türk Denizcilik Sektörünü kötü etkilemiştir. Navlun ücretleri ve gemi değerlerindeki ani düşüşler yüzünden birçok denizcilik firması ve tersane iflas etmiştir. Türk Denizcilik sektörü yaşadığı bu kriz ile ağır istihdam kaybı yaşamış ve Dünya denizcilik piyasalarındaki itibarının azalmasına neden olmuştur.

Bu tezin araştırılma amacı ise Türk Denizcilik Sektörünün risk yönetimi için yaşadığı 2012 krizini inceleyip, etkilerini araştırıp, en az zarar ile sektörün bu krizden çıkış yolunun nasıl olacağına dair saptanması olmuştur. Bu yüzden Dünya denizcilik tarihinde yaşanmış geçmiş krizler, denizcilik sektöründe oluşabilecek riskler, 2008 ve 2012 krizlerinin diğer Dünya denizci ülkelerine etkileri ve bu ülkelerin krize karşı izlediği politikalar ve destekler detaylı olarak incelenip Türk Denizcilik Sektörü ile karşılaştırılmıştır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nda yapılan Türk Denizcilik Sektörünün sahip olduğu güçlü ve zayıf yönleri ile oluşabilecek fırsatlar ve tehditler analizi yapılmıştır. Tows matrisi ile beraber GZFT analizinde çıkan bulgular ile sektörün stratejileri belirlenmiştir. Böylelikle yaşanabilecek bir diğer krizler karşında sektörün alması gereken önlemler ortaya konmuştur.

ABSTRACT
THE RISK MANAGEMENT IN THE TURKISH MARITIME INDUSTRY
EMIN CIHAN AKÇA

The global economic crisis of 2008 and the oversupply crisis of 2012 had a strong impact on the Turkish shipping industry. Many Turkish shipowners and shipyards went bankrupt because of the drastic decline of freight rates and time charter rates. All shipyards have lost their employers and accordingly Turkish Maritime Sector has also lost its dignity in the the World Shipping Industry.

The main subject of this study is to examine the effects of 2012 crisis on the Turkish Shipping Industry in order to determine how to minimize losses for the sector. For this reason, the World Shipping Cycles, the prospective risk management in the maritime industry, the impacts of 2008 and 2012 crisis on the World Shipping Industry and their own supports with comparing the Turkish Maritime Sector were investigated.

The possession of the Turkish Shipping Sector's strengths, weaknesses, opportunities and threats were studied to make a SWOT analisis with the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communicaitons. It was determined the strategic points of the Turkish Maritime Sector in relation to the Tows Matrix depends on the diagnosis of the SWOT analisis. The main purpose of this study to take measures for the potential crisis in the future.

TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1.	Panamax dökme yük gemilerinin yakıt tasarrufu	41
Tablo 2.	Mevcut gemi tonajı ve siparişteki gemi tonajı	47
Tablo 3.	Deniz haydutluğunun oluşturduğu maliyetin paylaşımı	52
Tablo 4.	Güvenlik ekipman maliyetleri	54
Tablo 5.	Güzergah değiştirme maliyeti	56
Tablo 6.	Somali deniz haydutlarının ekonomik maliyeti	59
Tablo 7.	Genel gemi giderleri	63
Tablo 8.	Tows matrisi	86
Tablo 9.	Türk denizcilik sektörünün tows matrisi	101

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.	Dünya deniz ticaretinin dünya ekonomi ile ilişkisi	12
Şekil 2.	Dünya ticari filosun'daki büyüme	15
Şekil 3.	Yeni gemi fiyatları.....	22
Şekil 4.	Tanker fiyatlarındaki düşüşler	23
Şekil 5.	Navlun oranlarının yıllık ortalamaları	24
Şekil 6.	Deniz taşımacılığında arz talep dengesi	32
Şekil 7.	Sermayenin azalmasının ve gemi yakıt oranlarındaki artışın etkisi.....	40
Şekil 8.	Baltic Exchange oranlarındaki sert düşüşler	43
Şekil 9.	Dünya günlük gemi kiralama oranları	44
Şekil 10.	Deniz ticareti döngüsü	49
Şekil 11.	Navlun oranları	72

KISALTMA LİSTESİ

A.B	: Avrupa Birliği
A.B.D.	: Amerika Birleşik Devletleri
BIMCO	: The Baltic and International maritime Council
DTGM	: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
ECASBA	: European Community Association of Ship Brokers and Agents
FONASBA	: The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents
GİSBİR	: Türkiye Gemi İnşa Sanayiciler Birliği
I.S.M.	: International Safety Management
I.S.P.S	: International Ship and Port Facility Security Code
ICC-IMB	: International Chamber of Commerce- International Maritime Bureau
ICS	: International chamber of Shipping
IMO	: International Maritime Organization
K.G	: Kommanditgesellschaft
OPEC	: Organisation of the Petroleum Exporting Countries
O.E.C.D.	: Organisation for Economic Co-operation and Development
P& I CLUBS	: Protection and Indemnity Clubs
SUECS	: Sector Understanding on Export Credits for Ships
TUGS	: Türk Uluslar arası Gemi Sicili
UBAK	: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
U.G.Y.K	: Uluslar arası Güvenli Yönetim Kodu
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development
VLCC	: Very Large Crude Carrier

I. GİRİŞ

Dünya ticareti'nin % 90 'nın dan fazlasının deniz yolu ile taşınması ve 380 milyar dolarlık dünya ticaret hacminden, deniz ticaretinin % 5' lik pay alması ve denizcilik sektöründe yaşanan yoğun para trafiği nedeniyle risk yöntemlerinin denizcilik sektöründe uygulanmasını şart koşmaktadır. Bu trafikte senelik, yaklaşık olarak 35 ila 40 milyar dolar para oynamaktadır (Akça ve Doğan, 2006). Ayrıca bu gün son teknoloji ile yapılan büyük bir geminin maliyetinin 250 milyon dolar olduğunu düşünülürse, denizcilik sektöründe risk yönetiminin önemi daha da artmaktadır.

Denizcilik sektörü; yük ve yolcu taşımacılığı, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi, deniz sporları ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimiyle bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet koludur. Petrol, doğalgaz ve madenlerin önemli bir yüzdesinin denizlerin altında bulunması yanında yeryüzünün dörtte üçünün sularla kaplı oluşu deniz yolu ulaşımının önemini artıran unsurlardır (DPT, 2006).

Sınırların ortadan kalktığı, uluslararası rekabetin yoğun olarak hissedildiği deniz yolu taşımacılığının temel elemanları deniz araçları ve limanlardır. Yüklerin elleçlenerek taşımaların başlayıp sona erdiği limanlarda, taşımaları yapan gemilerin yurtiçi, yurtdışı ve transit taşımacılıkta ülke ekonomisine katkısı büyüktür. Yatırımcıların çoğunun deniz yolu ile taşımacılığı tercih etmelerinin sebebi, havayolundan 22 kat, karayolundan 7 kat ve demiryolundan 3.5 kat daha ucuz olmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca bugün 700 dolarlık bir televizyon'un deniz yolu ile taşımacılık maliyeti'nin 10 dolar, 200 dolarlık bir DVD Player'in 1.50 dolar, 1 kilo kahve'nin 0.15 dolarlık taşıma maliyetlerini göz önünde bulundurulursa, bu sektöre yaşanan yoğun talebi anlamak kolaylaşacaktır (DPT, 2006).

Denizcilik sektörü küresel ölçekte son 50 yıldır yedi önemli kriz ile karşılaşmıştır. 30 yıldır deniz taşımacılığı birçok sorun ve krizle uğraştı. Ancak sektörü fiilen etkileyen en büyük kriz, karşılaşılan Amerika Birleşik Devletleri kaynaklı 7. finansal kriz ve 2007 yılının

sonlarında başlayan, 2011 ve 2012 yıllarında devam eden denizcilik sektöründeki tonaj fazlalığı krizi birçok denizcilik şirketinin ve Türk tersanelerinin kapanmasına neden olmuştur. Piyasadaki gemi tonajı fazlalığı ve küresel ekonomik kriz deniz ticaretini olumsuz etkilemektedir. Birçok Türk armatör, tersanelere verdiği siparişlerini iptal etmiş ve gemilerini bağlama kararı almalarına zorlamış veya satışa çıkarmışlardır. Yaşanmakta olan 2012 krizi, tonaj fazlalığına bağlı deniz ticareti krizi olmakla beraber Türk denizcilik firmalarının etkili bir risk yönetim planının da olmadığını ortaya çıkarmıştır.

Kriz dönemleri yenilenme için en uygun zamandır. Bu nedenle kırılma noktalarında yapılması gereken yeni fikirlere ve yeni altyapılara geçmektir. Türk denizcilik sektörü de bu durumdan faydalanarak kendini geliştirip ileride olabilecek krizlere dayanabilecek altyapısını oluşturabilirse, kaybedilenler kısa sürede kazanılarak ileriye dönük sağlam ve gelişmeye açık yapının oluşması sağlanmış olur.

İşte bu sebeple bu tezin yazılış amacı da, daha önce Türkiye de denizcilik sektöründe risk yönetimi ile ilgili yeterince bir yayının olmaması ve sektördeki firmaların risk yönetimine ihtiyaç duymalarıdır. Yapılan araştırmalarda Türk denizcilik sektöründe oluşabilecek diğer krizler karşısında uygulanması gereken projeler incelenmiş ve sektörün güçlü ve zayıf yönleri ile fırsat olanakları ve tehdit unsurlarını oluşturan GZFT Analizi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde yapılmıştır.

Tezin ikinci bölümünde; dünya deniz ticareti'nde geçmişte yaşanmış krizler, 2008 ve 2012 krizlerinin daha iyi anlaşılması için incelenmiştir. İkinci bölümde ise denizcilik sektöründe piyasaların güncel istatistikî verilerine yer verilip krizin sonuçları araştırılmıştır. Verilen şekiller ile denizcilik piyasalarının nasıl sert düşüşler yaşandığı gösterilmektedir. Belirtilen ilgili veriler ile sektörün krizden ne zaman çıkacağına dair tahminler ortaya konulmaya çalışılmıştır. Denizcilik sektöründeki krizler, bankaları da etkilemektedir. Denizciliğin kendine has özelliklerinin olması, diğer sektörlerden farklı olması, kriz karşısında armatörlere kredi veren bankaları da zor duruma sokmuştur. Kredilerini ödeyemeyen armatörlerin gemilerine el koyan bankalar, yeterli sayıda kalifiyeli eleman

bulundurmadıklarından ellerindeki gemileri işletmede sıkıntı çekmektedirler. Bu yüzden bu çalışmada, banka çalışanlarının da yararlanabileceği bilgiler ve yöntemler araştırılmıştır.

Dördüncü bölümde ise denizcilik sektöründeki riskler ve bu riskler karşısında izlenmesi ve alınması gereken metotlar ve önlemler detayları ile uygulamalı olarak incelenmiştir. Bir kriz karşısında alınacak gemi bağlama kararında, denizcilik firmasının hangi koşullarda bu önemli kararı alması gerektiği araştırılmıştır. Ayrıca Türk gemi inşa sanayisinin içinde bulunduğu krizden çıkabilmesi için ilerleyen yıllarda nasıl bir yol izlemesi gerektiğini dair önemli sonuçlar bulunmuştur. Yine Türk dökme yük taşıma sektörünün; izlemesi gereken Türk Koster Filosunun yenilenme projesi ile olması gereken yeni politikası saptanmıştır.

Beşinci bölümde ise Türk denizcilik sektörünün GZFT analizi yapıp sektörün güçlü ve zayıf yönleri belirlenip sektörün sahip olduğu fırsatlar ve içinde bulunduğu tehditler saptanmıştır. Böylece bu analiz ile denizcilik sektörüne yararlı bilgiler verilmesi amaçlanmıştır. Analiz ile elde edilen bulgular ile Tow Matrisi ile bağlanıp, değerlendirilmiştir.

Sonuç ve öneriler bölümünde ise yapılan araştırmalardan çıkan sonuçlardan genel olarak, yaşanmakta olan 2012 krizin etkilerinin minimuma indirilmesi, yaşanacak diğer krizlere karşı hazırlıklı olunabilmesi ve krizlere karşı yapılabilecek proje ve önleyici faaliyetlere yönelik fikirlerin oluşması için literatür hazırlanmaya çalışılmıştır. Yorumlar arasında diğer sektördeki krizler de değerlendirilerek yeni öneriler sunulmuş ve ileride deniz ticareti sektöründe yetiyecek olan kişilere yardımcı olunması amaçlanmıştır.

II. DÜNYA DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE GEÇMİŞTE YAŞANAN KRİZLER

Dünya deniz ticareti'nde geçmişte yaşanan krizler, sektörün içinde bulunduğu 2008 ve 2012 krizleri ile neredeyse aynı nedenlerden kaynaklanmıştır. Deniz ticaretinde yaşanan krizlerin daha çok tonaj fazlasından dolayı ortaya çıktığı görülmüştür. Savaşlar, politik kargaşaların da etkisi dönem dönem dönem deniz yolu taşımacılığını etkilemiştir. Bu bölümde geçmişte yaşanan krizlerin sonuçları incelenerek sektörün karşı karşıya kaldığı zorluklar belirtilmiştir.

Bugüne kadar Dünya denizcilik sektörü, 1900 yılından itibaren yedi tane önemli kriz görmüştür. Bu krizler sektörü ciddi derecede yaralamış ve birçok firmanın iflas etmesine neden olmuştur. Krizlerin sonuçlarında bazı ülkelerin izlediği akıllı devlet politikaları ile karlı çıktıkları görülmüştür. Ve bugünkü mevcut durumlarını korumalarının sebepleri yaşanmış bu krizlerden fazla yara almadan kurtulmalarından dolayı kaynaklanmaktadır.

Denizcilik tarihinin ilk anonim şirketi “British East India Company” dir. İngiltere'nin Hindistan ile başlattığı yoğun ticaret döneminde kurulan bu denizcilik şirketi dönemin en büyük filosuna sahipti. Özellikle de çay ticaretinin yoğunlaştığı dönemlerde Londra'daki kahvehaneler de bu şirketin hisselerine yoğun bir talep oluşmuştu. Denizci bir ülke olan İngiltere de buharlı gemilerin ortaya çıkması ile ayrı bir döneme girilmiştir. Daha hızlı ve etkili servis sunan buharlı gemiler denizcilik sektörünün gelişmesine de büyük katkıları olmuştur. Dünya denizcilik sektörünün en önemli ve eski kurumlarından birisi olan Lloyd's bu dönemlerde kurulmuştur.

1850'li yıllardan itibaren Londra'da deniz sigortacılığı ve çeşitli denizcilik finansman yöntemleri bu dönemlerde ortaya çıkmıştır. Sanayinin gelişmesi, gemi boyutlarının hızlı bir şekilde büyümesi beraberinde sektörün gemi işletme maliyetlerini karşılayabilmesi için nakit sıkıntısı çekmesine neden olmuştur. Ekonomik maliyetleri

yüzünden daha karlı olan büyük tonajlı gemilere yoğun bir ilgi vardı. Artık gemi sahipleri hisselerini satmaya ve kendi filolarını birer birer oluşturma başlamışlardı.

1862 “Limited Şirket” kanununun İngiltere’de çıkması, denizcilik sektöründe yeni bir dönemin müjdecisi olmuştu. Çünkü bu konu, armatörlere daha fazla imtiyaz tanıyordu ve böylece artık armatörler, şirket hisselerini satmakta daha rahat imkanlara sahip olacaktı. Şirketlerin bir kısmı hisselerini herkese satarken bir kısmı da sadece aile fertlerine hisselerini satıyorlardı. Halbuki 20.yüzyıla doğru yaklaşırken borçlanma çok popüler olmuştu. Bütün şirketler borçlanmaya giderek, likiditelerini artırıyorlardı. Fakat 20. yy’ın başında çıkan ticaretteki durgunluk evresi, borç alan şirketlerin dibe vurmasına sebep olmuştu. Popüler olan borçlanma bir anda bütün kamuoyu ve medya tarafından istenmeyen bir sektör haline gelmişti. Şirketler borçlarını ödeyemeyerek iflasın eşiğine gelmişlerdi. Yaşanan bu durgunluğun akabinde, denizcilik şirketleri otofinansman* yaparak sadece özel sermayeleri ile geçinmeye başlamışlardı (Akça, 2007).

Deniz ticaretinde ilk krizinin 20. yy başlarında yaşandığı, borçlanmadan dolayı kaynakladığı ve geri ödemelerin yapılamamasından ötürü armatörlerin gemilerini elden çıkarttıkları görülmüştür. 2012 yılında yaşanan krizde ise yine hatalı finansman yöntemleri ve arz fazlası yüzünden armatörlerin gemilerini çok ucuz rakamlara sattıkları, piyasada bankalardan kredi çekmekte sıkıntı çektikleri, gemilerine alıcı bulamadıklarından dolayı söküme gönderttikleri yaşanmaktan olan bu krizin deniz ticaretinin ilk kriz ile olan benzerliğini ortaya koymaktadır.

2.1. İkinci Dünya Savaşı Sonrası

İkinci Dünya savaşına kadar Dünya denizcilik sektörü dünya ekonomisine bağlı olarak durgunluk yaşamıştır. Savaş sırasında dünya ticaretinin durması piyasadaki gemileri, savaş yapan ülkelerin silahlarını, araç-gereçlerini ve hububat’ını taşımaya yöneltmiştir. Kara

* Otofinansman, bir işletmenin kendi kendine fon yaratmasına denir. Oto finansman, elde edilen karın tümünün veya bir kısmının dağıtılmayarak işletme bünyesinde bırakılmasıyla oluşur.

borsa olarak bilinen bu dönemde birkaç armatör'ün, kaçak yollardan silah taşımacılığı yaparak büyük kazançlar elde ettiği ve savaş bittiğinde mevcut filolarını koruduklarından ötürü dünya ticaretinde oluşan talebe hızlı ve anında bir cevap verdikleri gözükmiştir.

İkinci Dünya Savaşından sonra ise ticarete yoğun bir artış yaşanmaya başlamıştı. Savaştan yorgun ve zararlı çıkan ülkeler, iyileşmeyi diğer dünya ülkeleri ile yaptığı ticaretler de arıyordu. Başka bir deyişle, işletmeler açısından varlıklara yatırım veya fonların kullanımı önem kazanmaya başlamıştı. Bu yıllarda, finansal yönetim konusundaki hızlı gelişim devam etmiş ve ortaklar yanında, kredi verenlerin de işletmeleri değerlendirmeleri söz konusu olmuştur. Özellikle de Avrupa ülkelerinde ve Japonya da yaşanan olumlu gelişmeler, bir anda savaşın izlerini unutturmaya başlatmıştı.

Japonya 1960'lardan beri yerel deniz taşımacılığı ve gemi inşa endüstrisine güçlü bir finansal destek sağlıyordu. 1964'te Japon deniz taşımacılığı sektörü devlet tarafından, 1960 başlarından beri yaşanan durgunluğun iyileşmesine yardımcı olması için yeniden düzenlendi (Geçer, 2001). Aslında Japonların gemi sanayindeki atılımı 1947 yılındaki Hükümet programına dayanmaktadır. Söz konusu program ile düşük faizli uzun vadeli finansman olanakları Japon Kalkınma Bankası aracılığıyla sağlanırken ihracat Japon Exim Bank ile özendirilmiştir. Hükümet politikası ile ekonominin lokomotifi olarak denizcilik seçilmiştir. İkinci atılım ise, yine Japon Hükümeti'nin 1964 yılında getirdiği teşvikler ile gerçekleştirilmiştir. Kalkınma Bankasının uyguladığı "keikaku zosen" fonlama programında hedeflenen, Avrupa' daki faiz oranlarına kıyasla Japon gemi yapım şirketlerine daha düşük faiz oranı ile borçlanma sağlanması idi (Erdoğan ve Madak, 2004; (Akça, 2007).

İkinci dünya savaşı sonrası yaşanan bir diğer önemli gelişme ise 1957 yılında Süveyş kanalının Mısır devleti tarafından kapatılması olmuştu. Savaş sonrası petrol'e olan talep artmıştı ama piyasalarda bu talebi karşılayacak fazla tanker sayısı yoktu. Bu yüzden gemilerin günlük kiralama ücretlerinde yoğun bir artış yaşanmaktaydı. Ayrıca kanalın kapanmasından sonra ülkeler petrol taleplerini karşılayabilmek için tersanelere yeni tanker sipariş veriyorlardı. Verilen bu siparişler, kızaklardan inmeden Mısır'ın tekrardan kanalı açması piyadaki gemilerin Afrika Ümit Burnu'ndan dolaşmaktan ziyade tekrardan Süveyş

kanalını kullanmalarına sebep olmuştur. Piyasa'ya yeni giren gemiler ile birlikte yavaş yavaş arz fazlası oluşmaya başlamıştı. Ve Avrupa da başlayan ekonomik durgunluk denizcilik sektörünü 1967 yılında kanalının tekrardan kapanmasına kadar olan dönemde, kriz'in içine sokmuştur.

Bu dönemde yaşanan dikkat çekici nokta ise petrol şirketlerinin ve çelik üreticilerinin kanalın kapandığı dönemlerde armatörlere gemi almaları için teşvikte bulunmaları idi. Bir tankerin maliyeti göz önüne alındığında bu teşviklerin büyüklüğü daha belirgin olacaktır. Yapılan uzun dönemli charter anlaşmaları birçok denizcilik şirketinin bugünlere marka olarak gelmelerini sağlamıştır. Bunun en önemli örneği Yunanlı armatörler, Maersk ve Norveçli armatörler olmuştur. Bu teşvikler sayesinde armatörler ile bankalar arasında çeşitli finansman yöntemleri uygulanmaya başlamıştı. Özellikle de Londra ve New York merkezli olmak üzere birçok kuruluş sektör'e kredi vermede kolaylıklar sunuyorlardı. Kriz'in tekrardan ortaya çıkması ile bankalar ilk defa ciddi zararlar alacaklardı.

Savaş sonrası dönemin en karlı ülkesi Norveç olmuştur. Norveçli armatörlerin ve brokerların oluşan taleplere erken cevap vermeleri, o dönemlerde dahi Norveç devletinin denizcilik sektörünü desteklemesi, Norveç'i bir numara yapmıştı. Yunanlı armatörler ise Amerika Birleşik Devletlerindeki lobilerini kullanarak, Amerika banklarından yüklü miktarda kredi almayı başarmışlardı. Petrol şirketleri ile yapılan 15 senelik charter sözleşmeleri bankalara teminat olarak gösteriliyordu.

Yine bu dönemde gelişen bir diğer önemli gelişme ise Kolay Bayrak Devlet uygulamalarının başlamış olması idi. Bir diğer deyişle Açık Sicil veya İkinci Sicil, sağladığı uygun vergiler, esnek sözleşmeler, yabancı uyruklu gemi adamı çalıştırma kolaylığı gibi birçok esneklik getiriyordu ve beraberinde maliyetleri düşürüp armatörlerin kar sağlamalarını kolaylaştırıyordu. İlk başlarda sadece Panama ve Liberya uygular iken sonrasında Malta, Marşal Adaları gibi birçok ülke daha katılacaktı. Yunanlı armatörlerin tercih etmesine neden olan Kolay Bayrak, denizcilik sektörünü yeni bir döneme sokuyordu.

2.2. 1970 Sonrası Gelişmeler

1967 yılında Araplar ve İsrail arasında olan 6 Gün Savaşları denizcilik sektörünü etkilemişti. Tanker piyasaları kanalın tekrardan kapanması ile hareketlenirken dökme yük piyasaları 1970’li yılların başlarına kadar durgunluk dönemine girmişlerdi. 1973 yılında patlak veren Yom Kippur Savaşı da tanker piyasalarının dibe vurmasına neden olmuştu. 1970 yılında 200.000 bin DWT. taşıma kapasitesi olan Very Large Crude Carrier’in satış fiyatı 70 milyon dolar iken 1974 yılında satış fiyatının rakamı 8 milyon dolara düşmüştü. Beraberinde oluşan tonaj fazlalılığı günlük charterların 38.000 dolardan 11.000 dolar’a düşmesine sebep olmuştu. Ayrıca gemileri bağlama oranları ise bu dönemde oldukça artmıştı (Stopford, 2005).

Bu dönem; kimi armatörlere ve bankalara milyonlarca dolar kazandırırken, kimilerini de milyonlarca dolar zarara uğrattı. Piyasalardaki bu oynaklığın sebeplerinden en önemlisi bankaların verdikleri kredilerdi. Petrol taşımacılığına artan talep, armatörleri bankalardan yeni gemi yaptırmak veya ikinci el gemi almak için kredi almaya zorladı. O dönemde bankalara olan yoğun dönem, finans yöneticilerinin iştahlarını kabartıyordu. Herkese gelişigüzel krediler verilmeye başlanmıştı. Kredi almak isteyen bir kişiye telefonda basit sorular sorularak güven sağlanıyordu. Dokümantasyon işlemleri ise bugün ile kıyasladığımızda çok eksik ve külfetsiz kalıyordu (Akça, 2007).

2.3. 1980 Sonrası Gelişmeler

1980 ‘li yıllara doğru yaklaştığımızda denizcilik sektöründe aşırı arz (oversupply) olmasından dolayı bir krize doğru sürüklenmeye başlamıştı. Mesela, günlük kazancı 14.000 dolar olan bir Panamax geminin 6 ay içinde 8.500 dolara düştüğü kayıtlarda vardır (Stopford, 2005). Hatta 1982 yılına geldiğimizde bu rakam 4.200 dolara kadar gerilemiştir. Bununla birlikte, tıkanıklık ve gelip geçici faktörlere bağlı olduğu için, navlun oranlarındaki artış devam edebilir nitelikte değildi. Ekonomik durgunluğun ve düşen deniz taşımacılığı talebinin, kiralama piyasasında olumsuz bir etkiye yol açması kaçınılmazdı ve navlun oranları 1981’in ikinci yarısından itibaren hızla düşmeye başlamıştı. 1984’te ekonomik büyümenin yeniden canlanmaya başlamasına rağmen, deniz taşımacılığı piyasaları genel olarak ciddi bir

durgunluk içinde kalarak, sektörün 1970 ve 1980 başlarındaki yanlış kararlar sonucu ortaya çıkarttığı kronikleşmiş fazla arzı elimine etmeye çalışmasına karşın sıkıntılardan kurtulamadı. 1970 ortaları ve sonundan itibaren, bazı finansal kuruluşlar problemli kredileri çözmeye çalışırken, ikinci petrol şoku olumsuz bir hava oluşturmuş ve bu yüzden çok sayıda finansal kuruluş deniz taşımacılığı finansmanından çekilmiştir (Geçer, 2001). Neticesinde 80’li yılların başında yaşanan kriz, denizcilik sektöründeki herkesin bir anda sıkıntıya girmesine sebep olmuştu. Bankalardan alınan krediler, krizin de etkisiyle geri ödenemiyordu. Bunun üzerine armatörler çok komik rakamlara gemilerini satmak mecburiyetinde bırakılmışlardı. Mesela VLCC büyük boy tankerler, 4-5 milyon dolara satılabiliyordu. Aynı zamanda bu dönemde bankalar da çok zararlı çıkmıştı. Birçok banka, denizcilik departmanlarını kapatmak zorunda kalmıştı. Bugün bile hala bu sektörü bu sebeplerden ötürü riskli görüp de girmek istemeyen bankalar mevcuttur (Akça, 2007).

Bu dönemden en karlı çıkan yine 2. Dünya Savaşı sonrası döneminde olduğu gibi Norveçliler olmuştur. Doğru zamanda doğru kararlar ile tekrardan piyasa girip ucuz’a malolan bu ikinci el gemileri tekrardan satın almaya başlamışlardı. Böylelikle piyasaya tekrardan oluşacak olan talebe anında cevap verme niyetleri vardı. Norveç bankası bu dönemde 1 milyar dolar olan ticaret hacmi’ni 6-7 milyar dolar’a kadar çıkartmıştı (Stopford, 2005). 1986 yılında OPEC’in (Organization of Petroleum Exporting Countries) üyelerinin tekrardan fazla üretime geçmeleri ile birlikte petrol fiyatlarında düşüşler yaşanmaya başlanmıştı. Artan talebe jet cevap veren armatörler neredeyse 7 kat kazançla bu dönemi kapatmışlardı (Akça, 2007).

Kolay bayrak ülkelerinde filonun artması denizci ülke olan birçok Avrupa devletini etkilemişti. Filo sayılarında yaşanan sert düşüşler, filonun sağladığı vergi kazançlarında düşmesine sebep olmuştu. Bu dönemde yunanlı armatörler sektördeki ağırlığını artırmış ve Dünya en çok filo işleten ülke durumuna gelmişlerdi.

2.4. 1990 Sonrası Gelişmeler

Dünya ticareti’nde kombine taşımacılığı artması ile birlikte uygun maliyetli taşıma opsiyonları meydana çıkmıştı. Konteyner taşımacılığı yapan gemilerin hesaplı imkanlar yaratması bu dönem de Liner taşımacılığının önemini artırmıştır. Tramp taşımacılık sektöründe

ise artan petrol talepleri karşısında yükselen günlük charterlar, tanker gemilerinin boyutlarının daha da büyümelerine imkan sağlamıştır. Bu dönemde denizcilik sektörü altın çağını yaşayacaktır. Birçok ülke kendi tersanelerini oluşturup piyasa'ya kendi filolarını sürecektir. Ayrıca limanlarında hızlı gelişip gemilerde yüklerin elleçlenmesinde hızları artacaktır.

Çevre duyarlılığının artması ile birlikte başta gelişmiş ülkelere olmak üzere birçok ülke yasal düzenlemeler getirerek gemilere yeni düzenlemeler getirmişlerdir. Bu düzenlemeler ek maliyet olup, armatör-tersane arasındaki trafiği arttırmıştır. Eski gemilerin limanlarda alıkonması gemi sahiplerinin yeni gemiler almaya zorlamıştır.

2000 senesinden sonra başlayan yükseliş 2006-2007 yıllarında navlun oranlarının rekor fiyatlara çıktığı görülmüştür. Bu tarihlerden sonra denizcilik sektörü daha önce de değinildiği gibi en ağır krizini yaşayacaktır. Bu krizlerin iyice irdelenmesi için öncelikle mevcut deniz ticaretinin ve taşımacılığındaki gelişimin yorumlanması gerekir.

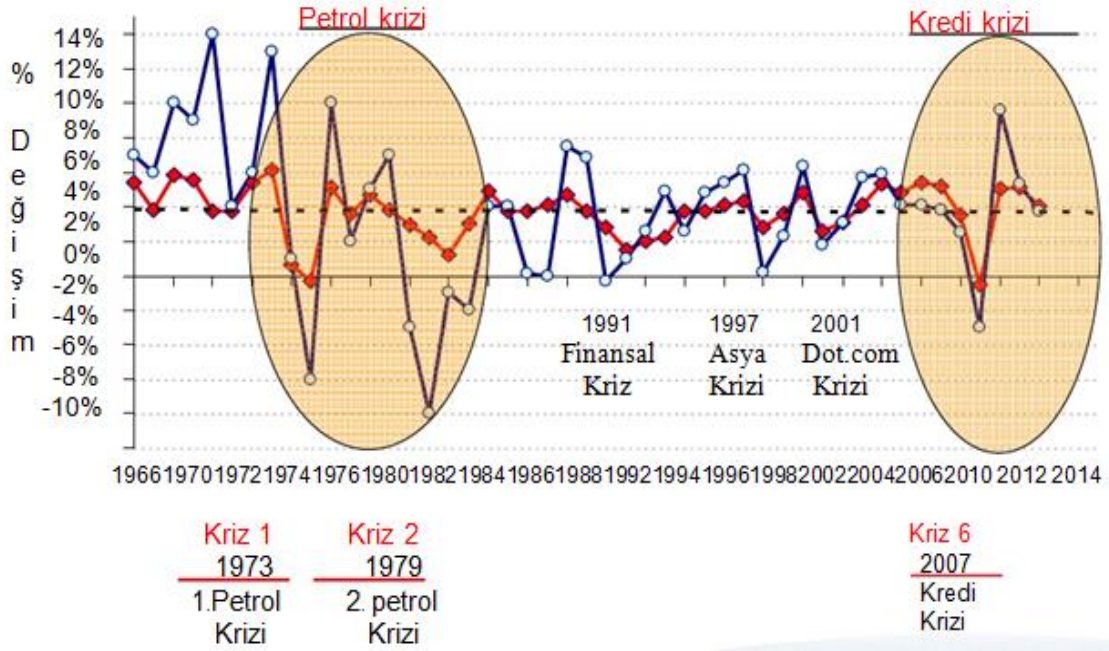
III. DÜNYA DENİZ TİCARETİ ve TAŞIMACILIĞININ MEVCUT DURUMUNUN İNCELENMESİ

3.1. Dünya Deniz Ticareti ve Taşımacılığı

Dünya deniz yolu taşımacılığını incelerken iki konu ayrı ayrı değerlendirilecektir. 2008 ve 2012 krizleri tamamen birbirlerinden farklı olan krizlerdir. 2008 yılındaki kriz dünya ekonomisi ile ilişkili iken 2012 yılındaki kriz, denizcilik sektörünün kendi oluşturduğu krizdir. Bu yüzden bu bölüm de 2012 öncesi ve sonrası şeklinde incelenecektir. Böylece sektörü etkilemiş olan bu krizlerin rakamsal verileri ortaya konarak, oluşmuş ve oluşabilecek risklere değinilecektir. Çünkü yaşanmakta olan 2012 krizi, Türk denizcilik sektörünü kötü etkilemiş ve ilerleyen zamanlarda önlemler alınmadığı takdirde sektörün büyük çoğunluğunun iflas etmesine neden olacaktır. Dünya ülkelerindeki veriler ile de karşılaştırarak Türk denizcilik sektörü için hangi önlemlerin alınması gerektiği uygulamalar ile belirtilmiştir.

Amerika Birleşik Devletlerinde 2008 yılında patlak veren kredi krizi ile birlikte Dünya deniz taşımacılığı da etkilenmiştir. Lehman Brothers gibi dünyanın en önemli yatırım bankalarından birisinin iflas etmesi, sektörde bu banka ile çalışan denizcilik sektörünü zor duruma sokmuştu. Ardından Royal Bank of Scotland'ın iflas etmesi zor durumda olan dünya deniz yolu taşımacılığını daha derin bir krize girmesine neden olmuştu. Piyasalarda yaşanan nakit sıkıntıları yüzünden navlun oranları beklenen süreden daha evvel aşağı doğru düşmeye başlamıştı.

2010 yılında dünya ekonomisi iyileşme sinyalleri verince ve akabinde ticaretin de artması ile deniz yolu taşımacılığında belli oranda bir iyileşme süreci yaşanmıştı. 2011 yılında dünya ekonomisinin % 3,1 oranında büyümesi rağmen yaşanan doğal afetler, politik kargaşalar, piyasalarının belirsizliği sektörün tekrardan ikinci bir krize doğru ilerlediğinin sinyallerini veriyordu.



Şekil 1. Dünya deniz ticaretinin dünya ekonomisi ile ilişkisi (Stopford, 2012)

Şekil 1, son elli yıllık periyot da dünya gayri safi milli hasılasının dünya deniz ticareti ile aynı seviyelerde gittiğini göstermektedir. Bu süreç içerisinde yaşanan bazı krizlerin denizcilik sektörünün daha derinden etkilediği gözükmemektedir. Bu tezin ikinci bölümün de denizcilik ekonomisinin tarihi sürecinde değinildiği gibi buradaki şekilde de petrol krizlerinin etkisi gözükmemektedir.

2010 yılında piyasalarda tekrardan iyileşme gözürken, 2011 yılında dünya deniz ticaretinin yıllık taşıma tonajının 9 milyar tona çıktığı görülmektedir. 2011 yılında; 1.480 milyon dwt. konteyner, 2.100 milyon dwt. kuru yük, 2.480 milyon dwt. maden cevherleri, 2.900 milyon dwt. ham petrol ve türevleri deniz yolu ile taşınmıştır. Yükselmenin ana kaynağı olarak Çin Devleti'nin oluşturduğu talepler olarak gözükmemektedir. (UNCTAD, 2011).

Bu dönemde dikkat çekici bir diğer gelişme ise Çin devletinin Batı Afrika ile olan konteyner trafiğinin artması olmuştur. Çin'de yükselen işçilik ücretleri nedeni ile Batı Afrika ülkelerinde yeni üretim sahaları oluşturulmaya başlamıştır. Bu yüzden Çin-Batı Afrika arası güzergahın ilerleyen yıllarda da ticaretin artacağı düşünülüyor.

Ayrıca yeni enerji kaynakların bulunması ilerleyen dönemlerde denizyolu taşımacılığına olan talebi artıracaktır.

3.2. Dünya Ticaret Filosu

2011 yılındaki Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı verilerine göre dünya deniz ticaret filosu yaklaşık olarak 103.000 adet ve toplam 1.400.000 bin DWT'dur. Diğer yıllara nazaran filo'daki %9,4'lük bir büyüme söz konusudur (UNCTAD, 2012).

Bu büyüme oranı 2012 yılında doğacak tonaj fazlası krizine neden olacaktır. Ama önce 2012 krizine gelirken yaşana sürecin incelenmesinde fayda vardır. Böylelikle yaşanabilecek diğer krizler karşısında risklere karşı alınması gereken önlem daha sağlıklı değerlendirilecektir.

Tarihin en kötü dönemini yaşayan konteyner piyasaları ise krizden önce 2011 yılında 2010 yılına göre % 8.7 oranında kapasitesini artırmış ve Çin limanları en çok işlem gören limanlar olmuştur. Türk tersanelerinin en çok talep aldığı kimyasal tanker sektöründe ise bir yıl önceki orana göre % 20,5 oranında bir düşüş yaşanıp filo tonajı 5.850 bin DWT miktarına ulaşmıştır.

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı verileri incelendiğinde, dökme yük sektörünün dünya deniz filosu içerisinde oranının % 27'den % 39'a çıktığı, petrol tankerlerinin ise % 17'den % 7,8'e düştüğü gözükmemektedir. Bu da ilerleyen dönemlerde tonaj fazlalığı yüzünden krizin daha çok etkilerini dökme yük taşımacılığı sektöründe göstereceği anlamına gelmektedir.

Dünyadaki konteyner gemisi sayısı 4868 adettir. Ayrıca konteyner sektörü dünyanın 10.7 yıl yaş ortalaması ile dünyanın en genç filosuna sahiptir. Bu da yeni inşa edilmiş olan bu filonun hem sermaye hem de operasyon maliyetleri açısından diğer sektörlerle göre daha avantajlı olduğunu göstermektedir. Çünkü diğer filoların yaş ortalamaları incelendiğinde dökme yük filosunun 15, petrol tankerlerinin 16 ve diğer gemilerin 25 yaş ortalamasına sahip oldukları görülmüştür (UNCTAD, 2012). Yaş ortalamasının artması bu sektörde çalışan gemilerin günlük maliyetlerini artıracaktır. Krizin Türk denizcilik sektörüne olan etkileri ve

yaşattığı problemler bölümünde bu konuya detaylı değinilmiştir. Türk filosunda koster filosunun yaşlılık oranı ciddi problem oluşturmaktadır.

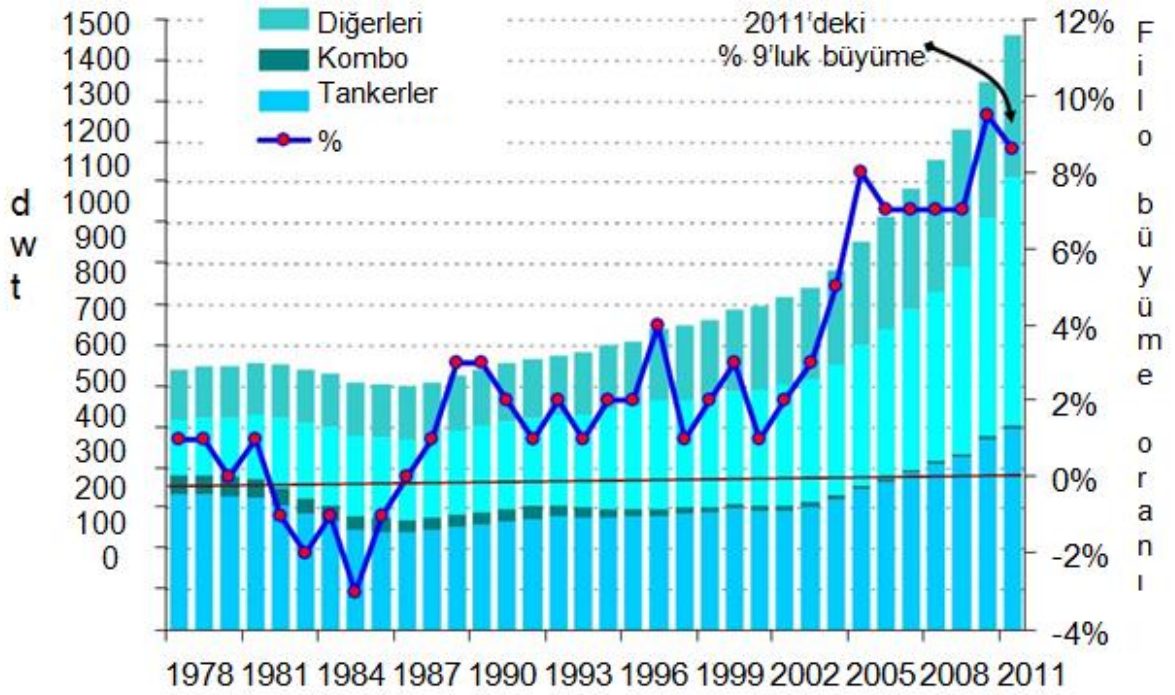
Yaşlı gemilerin daha çok kolay bayrak devletlerine ait filodan kaynakladığı saptanmıştır. Bununda en büyük sebebi bu ülkelerin getirdiği vergi kolaylıkları ve kimi zaman yapılan usulsüzlüklerdir. Özellikle de Saint Vincent ve Grenadines kolay bayrak devletlerinin filosunun 25 yaş ortalaması ile olması dikkat çekicidir. Bu filonun büyük çoğunluğuna yunanlı armatörler sahiptir. Dünyanın filosunun % 16.2' lik kısmını kontrol eden Yunanlıları, % 15.8 ile Japonlar takip etmektedir. Konteyner taşımacılığı ağırlıklı bir filoya sahip olan Almanlar ise % 9.2 'lik bir filoya sahiptirler.

Şekil 2 'de son yıllarda dünya ticaretindeki büyüme ile deniz yolu taşımacılığına artan talep sonucu ticari gemi sayısındaki artış belirtilmiştir. Özellikle de piyasaların iyi olduğu 2006-2008 yılları arasında verilen siparişlerin 2008 ve 2009 yıllarında piyasaya girdikleri görülmüştür. Dünya ticari filosunda 2011 senesinde yaşanan % 9'luk büyüme, sektörü arz fazlalılığı krizine doğru sürükleyecektir.

Büyüme oranları göz önüne alındığında petrol taşıyıcı tankerler, dökme yük ve konteyner gemilerin'de artış gözlenmektedir. Tersanelerde son dönemde yaşanan kriz nedeniyle yarı inşa halinde beklemekte olan gemiler dahil değildir.

İlerleyen dönemde büyüme noktasının aşağı inmesi beklenmekten ziyade tersanelerin ellerinde kalan yüzlerce yarı inşa halinde gemiler, uygun finansman koşulları sağlandığında piyasaya girebilirler. Bu da arz eğrisi yukarı doğrultacaktır.

Dünya ticari filosundaki bu artışın tekrardan normal düzeylere inmesi için gemilerin söküme gitmesi gerekmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütünün yaşanan tanker kazalarının ardından deniz kirliliği riskini minimuma indirmek için tek cidarlı tankernlere 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren yasak getirmiştir.



Şekil 2. Dünya ticari filosun'daki büyüme (Stopford, 2012).

Avrupa birliği ülkeleri, Kanada, Güney Kore ve Amerika Birleşik Devletleri, tek cidarlı tankerleri limanlarına almamaktadır. Türkiye'nin de içindiği bulunduğu bazı ülkeler ise bu süreci zamana yayma kararı almışlardır. Gemilerin çift cidarlı olma zorunluluğu gemi sökümünü yakın bir zamanda artıracaktır. Baltic and International Maritime Council verilerine göre 2015 yılına kadar piyasadaki gemilerden 214 milyon DWT'luk filonun söküme gitmek zorunda kalacağı belirtilmiştir (www.bimco.org/Reports/Marketanalysis/2012).

3.3. Dünya Denizyolu Taşımacılığının Yük Bazında İncelenmesi ve Değerlendirilmesi

3.3.1. Tanker taşımacılığı sektörü

1980'li yıllardan sonra denizyolu ile yapılan petrol taşımacılığında ton-mil bazında yaşanan güçlü gelişimden sonra 2010 yılından itibaren tanker taşımacılığında olumsuz ve zayıf bir yıl yaşanmıştır. 2006 yılından sonra teslim edilen tankerlerin maliyet fiyatları karşısında, 2010 yılında ulaşılan navlun oranları çok olumsuz bir seviyede kalmıştır (IMEAK, 2011).

Dünya enerji tüketiminin % 34'lik kısmını ham petrol, % 24'lik kısmını ise doğal gaz oluşturmaktadır (UNCTAD, 2012). Petrol ürünleri taşımacılığı yapan dünya tanker filosunun tonaj bakımından % 44 'lik kısmını oluşturan “*very large crude carrier*” ve “*ultra large crude*” varrier gemilerinin sayısında görülen son yıllardaki artış oranı ve ham petrol fiyat oranlarının hızla artması tanker taşımacılığı sektörünü olumsuz etkilemektedir.

Ayrıca dünya enerji tüketiminin oluşturan başlıca Çin, Japonya, ABD, AB gibi ülkelerde yaşanan krizler sektörde günlük kiralama oranlarını ve ikinci el tanker fiyatlarını oldukça aşağıya çekmektedir.

Dünya yaşanan petrol talebi, ham petrol ve türevlerini taşıyan tanker piyasaları ile aynı orantılıdır. 2010 yılında tanker piyasaları olumlu seyredip, 2008 küresel ekonomik kriz öncesi seviyesine gelmiştir. 2010'da 1,8 milyar ton ham petrol tanker ile taşınmıştır. Kriz öncesi dönemine göre % 4'lik bir artış göstermiştir. Bu artış tonaj fazlalığının önünde geçemeyecektir (UNCTAD, 2011).

Petrol ve petrol ürünleri en fazla Asya ülkelerinden yüklenmekte olup, bu ülkeleri geliştirmekte olan ülkeler, Afrika ve Amerika izlemektedir. Petrol ve petrol ürünlerinin en fazla boşalttığı bölge ise ABD ve Kanada'yı kapsayan Kuzey Amerika'dır. İkinci bölge Asya ülkeleri olup üçüncü bölge ise Avrupa'dır.

Tanker taşımacılığının ilerleyen dönemlerde tehdit edecek unsur bölgesel petrol taşımacılığında yaşanan rekabet olacaktır. Her sene yaşanan tanker kazaları ve çevreye verdikleri zarar kamuoyunun tepkisini çekmektedir. Bu yüzden inşa halinde olan birçok petrol boru hattı, ham petrol taşımacılığında yeni bir dönem başlatacaktır. AB ülkelerinin Rusya'dan alınan petrol yerine diğer Asya ülkeleri ile anlaşması ve inşa halinde olan boru hatlarının faaliyete geçmesi ile tanker taşımacılığında bir düşüş yaşanması da beklenmektedir.

Organization of Petroleum Exporting Countries (OPEC) üye ülkelerden ham petrol üretimi en fazla artış gösteren yer ise Nijerya olmuştur. Diğer üç ana üretici ülke Suudi Arabistan, Kuveyt ve Birleşik Arap Emirlikleri üretim hedeflerine ulaşmış buna karşılık diğer üye ülkeler üretim kapasitelerini istismar etmişlerdir (IMEAK, 2011).

2011 yılında küresel ekonominin ve petrol'e karşı olan talebin karşılaştığı riskler olan; doğal afetler, Japonya'da yaşanan deprem ve tsunami, Avustralya'daki sel baskınları ve Sandy Kasırgası ve petrol ihraç eden ülkelerdeki politik belirsizliklere rağmen yukarıda verilen verilerden görüldüğü gibi dünya tanker filosunda kapasite artışı ile beraber küresel rafineride de bir artış yaşanmıştır. Ama yüksek tonajlı gemilerin ölçek maliyet avantajları yüzünden orta sınıftaki büyüklükte tankerlerin ana rotalardan çıkıp bölgesel rotalara kaymasına da sebep olmuştur.

Dünya ton-mil taşımalarında Çin Dünya lokomotifi olmayı sürdürmüş, artan hacmin üçte ikisi bu ülke kaynaklı olmuştur. Denizyolu petrol ithal eden ülkeler, iç üretimdeki önemli artış nedeniyle ABD dışında, ithalat hacimlerini arttırmışlardır. Çin'in ithalatı % 15, Hindistan'ın % 6, Kore ve Japonya'nın ise % 4 oranında petrol ithalatları artmıştır. Ön veriler Avrupa OECD ülkeleri artışının % 1-2 oranında bir artışı işaret etmektedir. Taşıma mesafeleri ön verilere göre belirgin olarak % oranında artış göstermekte bir kere daha Çin bu konudaki liderliğini sürdürmektedir. Genel olarak Dünya ton-mil bazındaki taşımalar % 7 oranında artmıştır (IMEAK, 2011).

Dünya enerji tüketiminin % 24'ni oluşturan doğalgaz son yıllarda taşımacılık sektöründe artış göstermektedir. 2010 yılında doğal gaz üretimi % 20'lik bir artış ile 3.193,3 milyar metre küp (bcm) oranına ulaşmıştır. (UNCTAD, 2012).

Atlantik bölgesindeki düşük spot fiyatlar Asya'lı alıcıları bu bölgede alım için cezbetmiş, bu durum arbitraj ticaretini % 20 oranında arttırmıştır. Son yıllardaki artan bunker fiyatları yüzünden filo verimliliğinde düşüşe neden olmuştur.

2011 yılı BP şirketi en son verilerine dünya doğal gaz üretiminin % 26.5 Kuzey Amerika, %31.6 Avrupa-Asya, % 16 Ortadoğu, % 6.2 Afrika ülkelerinde gerçekleşmiştir (BP, 2012).

2011 Dünya doğal gaz tüketimi ise Kuzey Amerika % 26.9, Avrupa-Asya ülkeleri % 34.1, Ortadoğu % 12.5 ve Afrika ülkelerinde % 3.4 oranında gerçekleşmiştir (BP, 2012).

En fazla üretim artışını Katar gerçekleştirmiştir. Malezya, Endonezya, Nijerya ve Cezayir diğer ülkelerdir.

LNG tanker piyasaları diğer deniz yolu taşımacılığındaki navlun piyasaları ile karşılaştırıldığında LNG tankerlerin üstünlüğü gözükmemektedir. Günlük gemi kiralamanın 150.000 doları bulduğu LNG piyasalarında ilgiyi artırmış olup, birçok denizcilik firmasının strateji değişikliğine gitmelerine neden olmuştur. Uzun dönemli yapılan günlük charter sözleşmeleri 5 senenin altına düşmemektedir. Bu yüzden kriz döneminde LNG tankerler büyük denizcilik şirketleri için fırsat oluşturmaktadır.

3.3.2. Kuru dökme yük ticareti ve taşımacılığı

2008 ve 2012 krizleri arasındaki dönemde 2010 yılı dökme yük taşımacılığı sektörü için olumlu geçmiştir. Birleşmiş Milletler ve Ticari Konferansı verilerine göre 2010 yılında taşımacılık miktarında % 8.4'lik bir artış yaşanmıştır. 2010 yılında yaşanan bu artış en büyük sebepleri artan sanayi faaliyetleri ile birlikte demir cevheri ve kömüre oluşan taleptir. Dünyanın hızlı gelişen iki büyük ekonomisi Çin ve Hindistan'daki gelişen inşaat sektörü ortaya kazan kömürü talebi yaratmıştır. Bununla beraber ekonomileri büyümekte olan ülkelerde buğday, et gibi gıdalarda da taleplerinde artış yaşanmıştır.

2011'de artacak olan dünya dökme yük filosu, sektörün krize girmesine neden olacaktır. Özellikle de küçük tonajlı dökme yük gemisi olan Handymax sektörü etkilenecektir. Dökme yük sektöründe yaşanan 2012 krizinin etkileri sonraki bölümde detaylı değinilecektir. Bu bölümde sadece yükler bazında sektör değerlendirilecektir.

Dünya dökme yük filosunun % 67'lik kısmını Capsize ve Panamax gemiler oluşturmaktadır. Bu gemiler başlıca demir cevheri, kömür ve hububat taşımacılığı yapmaktadır. Filonun diğer % 33'lik kısmını ise daha çok Türk denizcilik sektöründe gördüğümüz Handymaz ve Handysize gemiler oluşturmaktadır. Bu gemilerin başlıca taşıdıkları yük ise çelik, şeker, çimento ve gübre'dir.

Dökme yük taşımacılığı sektörünün son yıllarda etkileyen kömür üretimindeki artışın sebebi Çin ve Hindistan'dır. Bu iki ülkede çevresel önlemlerin düşük olması nedeni ile

kömür'e talep artmıştır. Dünya kömür üretiminin % 64'lik kısmını elinde bulunduran Endonezya ve Avustralya hattında dökme yük filosunun trafiğinde artış gözlenmektedir. Ancak doğaz gaz maliyetinin düşük olması ve çevresel önlemler yüzünden Avrupa ve pasifik hattı da önemli düşüşler gözlenmiştir.

Dünya çelik üretiminin % 44'lik kısmını sağlayan Çin dolayısıyla demir cevheri üretimine talebi oluşturan en büyük ülkedir. Başlıca çelik ihracat eden ülkeler ise ABD, Hindistan, Japonya, Rusya, Brezilya ve Güney Afrika'dır.

Dünya sanayisi geliştikçe maden cevherleri üretiminin artacağı düşünülürse yen yapılacak büyük tonajlı dökme yük gemilerine uygun yakıt maliyetleri yüzünden ihtiyaç duyulacaktır. Bu yüzden G.Kore tersaneleri yaşanmakta olan krizlerin bitiş tarihi olarak gözüken 2015 yılına 300.000 DWT taşıma kapasiteli büyük gemiler hazırlamaktadırlar. Büyük maden şirketlerinin kendi devletlerinden de aldıkları destekle bu gemilere yatırım yaptıkları gözlenmiştir. Örneğin Brezilya 2015 yılına kadar demir cevheri üretiminin % 60 oranında artırmayı hedeflemektedir. Bu yüzden 270 milyar dolarlık bir yatırım yapmıştır.

Dünya hububat taşımacılığında ise % 2 oranında bir artış yaşanmıştır. Hububat taşımacılığının % 72'lik kısmını buğday ve hububat'dan meydana gelmektedir. En fazla ihracat yapan ülkelerin başında ABD gelmektedir. Sırasıyla ise AB, Arjantin, Kanada, Avustralya gibi gelişmiş ülkeler izlemektedir. İthalatçı bölgeler ise Latin Amerika, Afrika, Asya ve Ortadoğu olmuştur.

3.3.3. Konteyner ticareti ve taşımacılığı

Konteyner taşımacılığı sektörü, gelişen ve küreselleşen dünya ticaretinin de her geçen gün önemini artırmaktadır. 29 milyon Twenty-foot Equivalent adet konteyner deniz yolu taşımacılığında yer almaktadır. Dünya konteyner ticareti ise 140 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Artan konteyner ticaretine rağmen denizcilik sektöründe diğer taşıma modelleri ile karşılaştırıldığında konteyner taşıma sektörünün problemlerinin daha fazla olduğu ortaya çıkmaktadır. Özellikle konteyner elleçleme makineleri ve operatörlerin yetersiz kaldığı limanlar, denizcilik şirketlerine sürastarya ve demuraj gibi masraflar ortaya

çıkarmaktadır. Ayrıca limanlardaki hinterland bağlantılarının ve kapasitenin yetersiz oluşu bir diğer problem olarak ortaya çıkmaktadır.

Söz konusu sorunların olmasına rağmen Rusya, Hindistan, Arjantin, Brezilya, Şili, Çin, Endonezya, Tayland, Katar, Suudi Arabistan, Nijerya, Vietnam gibi ülkeler konteyner taşımacılığı sektörü için birer fırsattır. Bu sebeple Maersk Line, CMA-CGM, Hamburd-SUD gibi konteyner şirketleri bu ülkelerdeki limanların bakım-onarım, operatör eğitimi gibi masrafları karşılamaktadırlar ve böylelikle bu pazarlara kolaylıkla girebilmektedirler.

2010 yılına konteyner taşımacılık sektörü % 13 oranında büyür iken 2011 yılında % 8 oranında büyümüştür. 2012 senesinde ise bu büyümenin oldukça düşmesi beklenmektedir. Konteyner ticaretin en fazla düşüş % 19'luk oran ile Transatlantik hattın da yaşanmıştır (UNCTAD, 2011).

Yaşanan kriz nedeni ile konteyner filosu işleten şirketleri yakıt masraflarını ve gemilerin seyir hızlarını azaltmaya devam edeceklerdir. Mesele petrol taşımacılığı yapan bir tankerin hızının 24 knot'dan 12 knot'a hızının düşürmesi yaklaşık günlük 22.000 dolara kadar tasarruf sağlamaktadır. Yoğun hatlardan biri olan Asya-Avrupa hattında çalışan konteyner filosunun yüksek yakıt masraflarından kaçınmak için seyir hızlarını 25 knot'dan 17 knot'a kadar düşürdükleri bilinmektedir. Böylelikle her bir TEU başına 100 dolarlık bir tasarruf elde edilmiştir. Bu tarz hız düşürmeler müşteriler tarafından beğenilmemekte olup, ithalat ve ihracatçıların, bu şirketlere hızlarını artırmaları yönünde bir baskı yapmalarına neden olmuştur.

Toplam dünya konteyner filosu 9.688 gemi olup başlıca büyük şirketlerin sahip oldukları filosu ise;

Maersk Line (Danimarka):	414,
Mediterranean Shipping Company (İsviçre):	422,
CMA-CGM Group (Fransa):	288,
Evergreen Line (Tayvan):	162,
APL (Singapur):	141 adettir (Alphaliner, 2013).

3.3.4. Dünya gemi inşa fiyatları ve genel navlun ücretleri

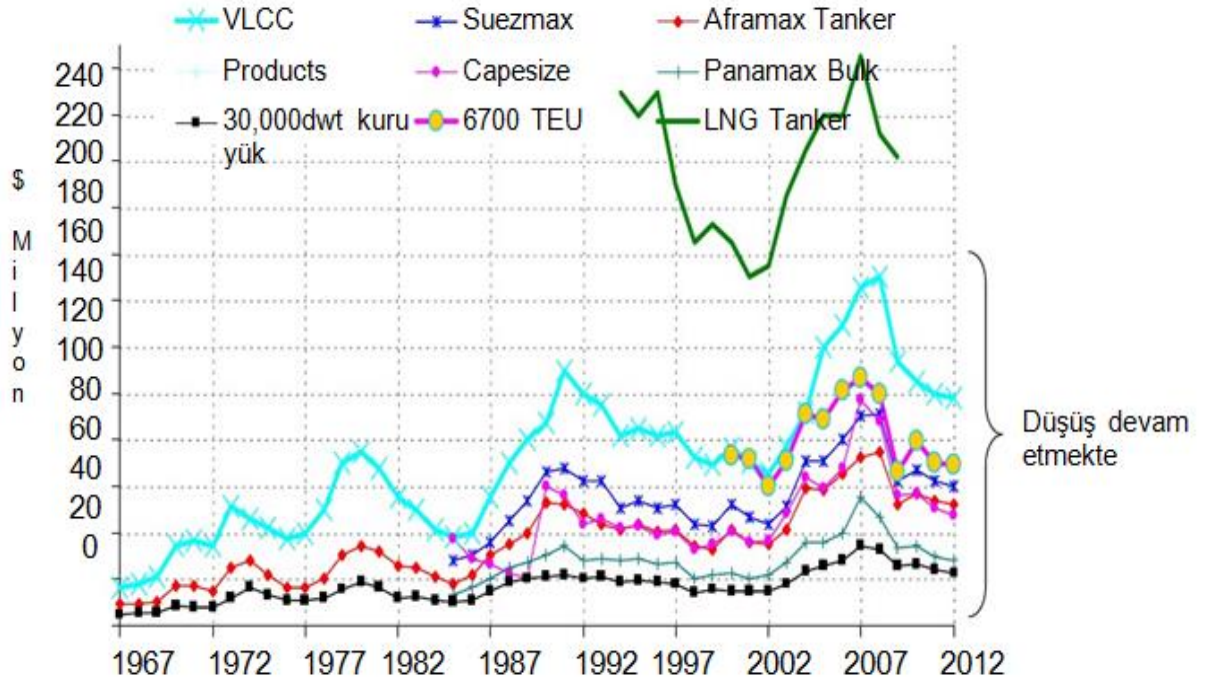
2004 yılından itibaren dünya tersanelere olan talep 2008 yılına kadar artmıştır. Artış o kadar büyük olmuştur ki tersaneler gelen siparişleri geri çevirmek zorunda kalmışlardır. Tersanelerin inşa ettiği gemileri kızaklardan indirmeleri ile dünyada tonaj fazlalılığı krizi meydana gelmiştir. Bu yüzden 2012 krizinde en çok etkilen sektör olan gemi inşa sanayisinin verilerinin krizin etkileri daha iyi görebilmek için yarar vardır.

Gemi inşa sanayisi denizcilik sektöründe her zaman arz ve talep dengesinin oluşmasında önemli bir unsur olmuştur. 2010 senesinde gemi inşa fiyatlarının sert düşüşler yaşadığı görülmüştür. 2012 krizinin denizcilik sektörüne ve Türk gemi inşa sanayisine olan etkileri bir sonraki bölümde detayları ile incelenmiştir. Bu bölümde genel dünya gemi inşa piyasaları ve navlun oranları krizin daha iyi anlaşılabilmesi için Clarkson Research Services, Birleşmiş Milletler ve Ticari Kalkınma Konferansı ve İstanbul Deniz Ticaret Odası verileri altında incelenip, yorumlanmıştır.

Yeni gemi inşa piyasaları incelendiğinde aşağıdaki şekil'e göre VLCC gemilerin fiyatları 2007 yılında 70 milyon dolar iken bu rakamın 2012 ortalarında 80 milyon altına indiği gözükmemektedir. Aynı düşüş oranları Handy tankerleri için de yaşanmaktadır. Kuru dökme yük gemi inşa piyasalarına baktığımızda ise yine sert düşüşler belli olmaktadır. 2007 yılında 80 milyon dolara olan Capesize dökme yük gemisi, 2012 yılındaki yeni fiyatı 30 milyon doların altına düşmüştür.

Bir diğer sert düşüşler ise Türk Gemi İnşa sanayisinin en çok inşa ettiği kimyasal tankerlerde yaşanmıştır. %30 'a varan düşüş ile türk denizcilik sektörüne olan etkisi olumsuz olmuştur. Kimyasal tankerin fiyatı 28 milyon dolara düşmüştür (Review of Maritime Transport, 2011). Türk armatörlerini daha çok kullandığı Handysize dökme yük gemi fiyatları ise 25 milyon dolar'a gerilemiştir.

Tersanelerin sipariş alımlarındaki azalmalar bu düşüşün ilerleyen yıllarda da devam etmesi beklenmektedir. Sektörün tekrardan iyileşme dönemine girmesi için bu düşüşlerin azalması arz fazlalığını ortandan kaldırmak için olumlu olacaktır.



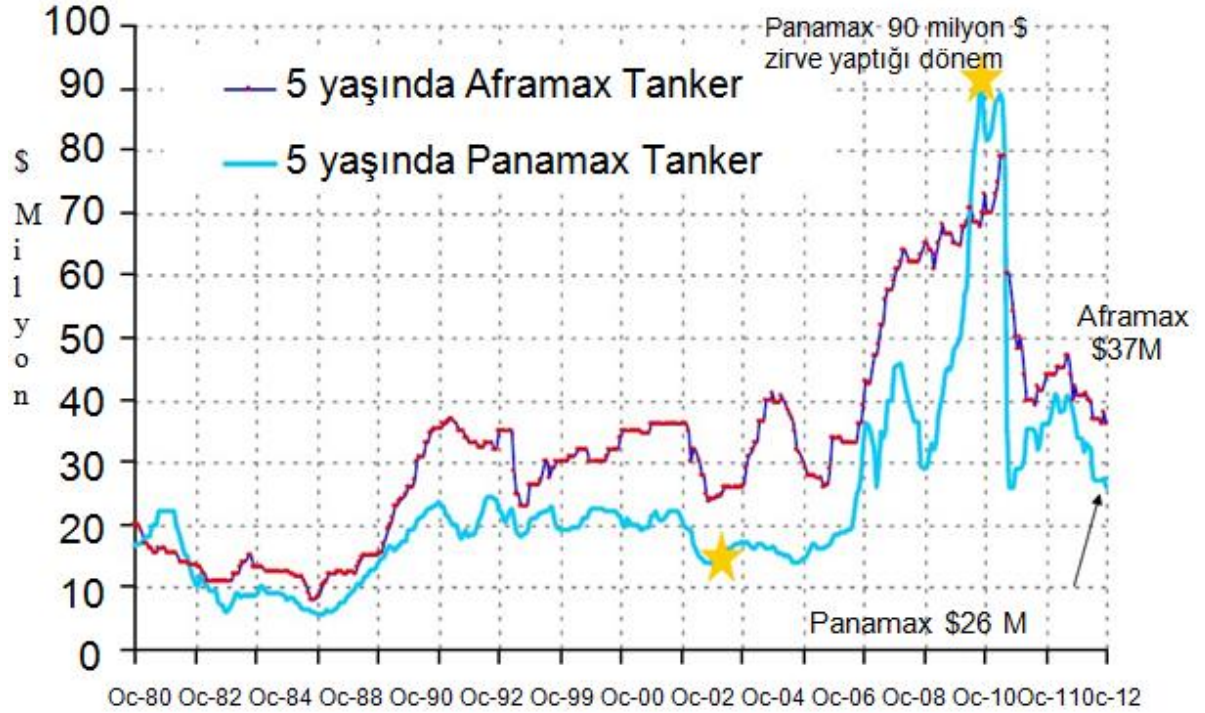
Şekil 3. Yeni gemi fiyatları (Clarkson Research ve Stopford, 2012).

İkinci el gemi fiyatlarındaki düşüşler ise aynı şekilde yeni gemi inşa sanayisi gibi sert düşüşler yaşamaktadır. Birçok gemi kriz ortamında sermaye maliyetinin çok altında rakamlara satılmaktadır. Hatta bazı armatörlerin yaşadıkları nakit sıkıntısı yüzünden genç olan gemilerini söküm sanayisine sattıkları gözükmemektedir. Piyasada çalışmayıp, alıcı bulamayan ikinci el gemiler daha çok bağlatma kararı alıp beklemektedirler.

Şekil 4 'de gözüktüğü gibi sektörün altın çağı diye adlandırılan döneminde beş yaşındaki panamax tanker'in satış fiyatı 90 milyon dolar'a yakın iken bu rakamın son kriz ile beraber 26 milyon doların altına indiği gözükmemektedir. Yine beş yaşındaki aframax tankerin 2007 senesinde 80 milyon dolardan 37 milyon dolara inmiştir. VLCC larda ise düşüş daha da belirgindir. 140 milyon dolardan 50 milyon dolara kadar gerilemine rağmen piyasada ikinci el VLCC gemileri, alıcı bulamamaktadırlar.

Panamax ve Aframax tankerlerin örnek alınmasının sebebi, piyasalarda en çok kullanılan petrol taşıma türleri oldukları içindir.

Konteyner piyasalarında ise Alman armatörlerin yaşadıkları finansal kriz nedeni ile ellerinde bulunan 10-12 yaşındaki konteyner gemilerini çok yunanlı armatörler 15-20 milyon dolar arası gibi çok düşük fiyata satışa başlamışlardır (antislave.wordpress.com, 2012).

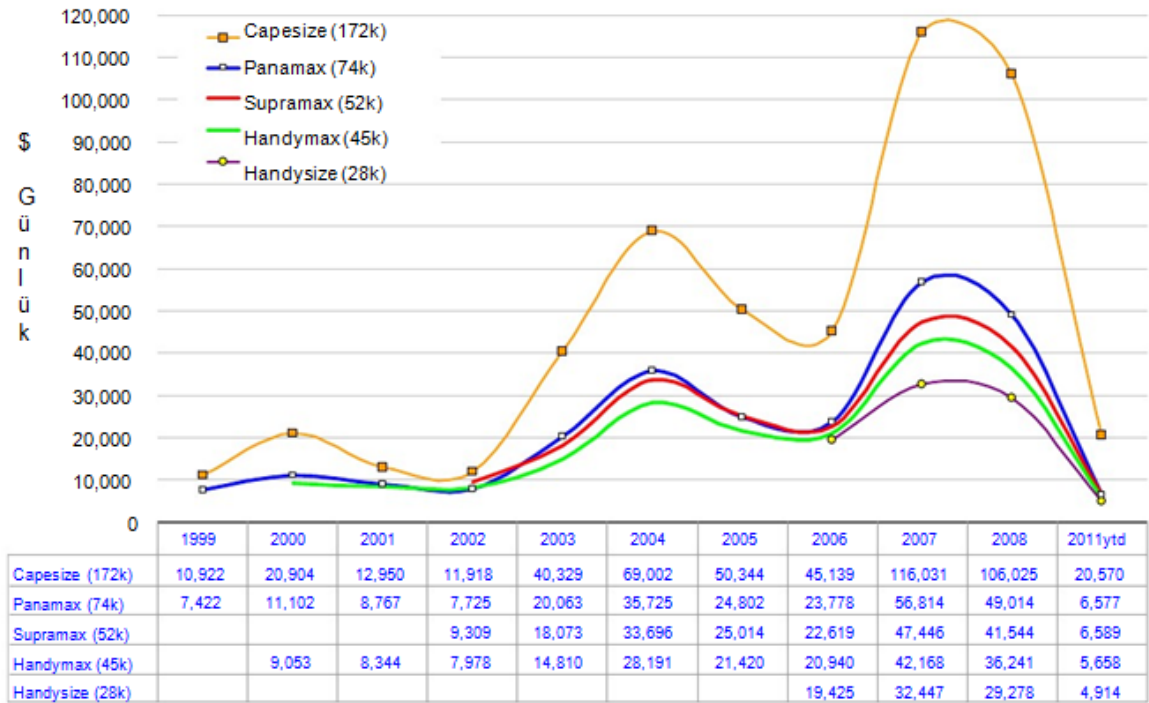


Şekil 4. Tanker fiyatlarındaki düşüşler (Clarkson Research ve Stopford, 2012).

Dünya navlun oranların taşınan yüklere göre belirlenip, şirketlerin sermaye ve operasyon giderlerininide bağlıdır. Ayrıca artan deniz korsancılığı, savaşlar, doğal afetler, liman ekipman masraflarının artması, sigorta primleri, kur fiyatlarında yaşanan dalgalanmalar, yakıt fiyatlarındaki artışlar gibi birçok faktör navlun ücretlerini etkiler. Navlun oranı dünya ticareti ile yakından ilişkilidir. Günümüzde navlun piyasalarını birçok büyük denizcilik şirketinin internet sitelerinden takip etmek mümkündür.

Navlun oranlarının oluşturan piyasa merkezi Londra'da bulunan Baltic Exchange Index'dir. Buradaki günlük veriler altında günlük kiralama sözleşmeleri yapılır. Bu tezde geçen navlun oranları ve ücretleri Baltic Dry Index verilerine göre incelenmiş ve yorumlanmıştır.

Şekil-5 incelendiğinde navlun oranlarının, gemi inşa ve ikinci el gemi alım-satım piyasalarında olduğu gibi 2007 ve 2008 yıllarından 2011 ve 2012'ye sert düşüşler gerçekleştiği görülmüştür. Capesize dökme yük bir geminin 2007'de günlük navlun ücreti ortalama 117.000 dolar iken 2011 senesi içerisinde 20.000 dolar düzeylerine yaşadığı düşüş gözükmemektedir. Aynı şekilde Türk denizcilik sektörü için önemli olan Handysize gemilerde ise 2007 yılında 32.000 dolar olan navlun ücretleri 2011 senesinde 5.600 dolara gerilemiştir. Türk armatörlerin daha çok kullandığı handymax gemiler ile ilgili detaylı araştırma Türk denizcilik sektörünün başlıca sorunları bölümü altında incelenmiştir.



Şekil 5. Navlun oranlarının yıllık ortalamaları (ISL, 2012).

Yukarıdaki şekilde de görüldüğü üzere düşük günlük gemi kiralama oranları yüzünden birçok armatör gemilerini bağlatmaya götürmektedir. Diğer bir isimle Laid-up diye bilinen bu yöntem, armatörlere zarar minimazasyonu sağlar. Yakıt, sigorta masrafları gibi yüksek tutarlı maliyetlerden kaçınılır.

Baltic and International Council verilerine göre 2012 senesinde ortalama 33 milyon dolar maliyetli bir geminin günlük masraflarını ve şirketin giderlerinin karşılayabilmesi için

günlük kiralama ücretinin 16.328 dolar olması gerektiği vurgulanmıştır. Ancak 2012 kasım ayında bu geminin navlun ücretinin ortalama 2.197 dolar olduğu düşünülürse krizin ne kadar ağır olduğu ortaya çıkmaktadır. Buradan net günlük zarar 14.131 dolar olmaktadır.

Konteyner taşımacılığı sektöründe ise Danish Ship Finance verilerine göre 2012 senesinde 2011 senesine oranlar % 16 oranında bir düşüş yaşanmaktadır. Piyasaların kötü gitmesine rağmen 2011 senesinde konteyner filosundaki görülen % 11’lik artış tonaj fazlasını artırmaktadır. 2008 yılında piyasaların iyiye gideceğini savunan yatırımcıların verdikleri bu siparişlerin birer birer gemilerin piyasaya girmesi, navlun oranlarını aşağıya çekmektedir.

Tanker taşımacılığı sektöründe ise düşüş oranları % 30-40’ a dayanmaktadır. 2011 senesinin başında günlük kiralama ücreti 30.000 dolar olan VLCC, 2012 senesinin başında 19.000 dolar inmiştir. Armatörler 2008 yılında tersanelere verdikleri siparişleri etme oranı % 35 olmasına rağmen 2012 senesinde dünya tanker filusunda gözüken % 8 lik bir artış bu düşüş’ün nedeni olmaktadır. 2011 yılında 14 yaşında olan bazı VLCC gemilerin kriz nedeniyle söküme gittikleri de görülmüştür. 3.5 milyon DWT miktarında gemi ise petrol tankerlerinden dökme yük taşıyıcılara dönüştürülmüştür. (www.shipfinance.dk).

Dünya ham petrol üretimi ve talebi artmasına rağmen dünya tanker piyasalarındaki düşüşün devam etmesi beklenmektedir. Başta Asya ülkeleri başta olmak üzere ABD petrol alımlarını artırmaktadır. Sadece Libya’da yaşanan belirsizlikler yüzünden Avrupa’nın petrol ithalatında % 9 oranında bir düşüş söz konusudur. Ayrıca hem ABD hem de Avrupa’nın İran’a uyguladığı ambargo, İran’ın Çin ve Hindistan ile petrol alım satımlarını artırtıkları gözüküyor. Bu şartlar altında tanker sahiplerini filolarını çalışmakta ısrar etmektedirler. 2013 senesinde daha kötü navlun oranları bekledikleri için mevcut oranlar altında zarar minimasyonu yapmaktadırlar.

LNG gemilerinin navlun oranlarındaki artış 2010 senesine göre devam etmektedir. Ortalama olarak 100.000 dolar olan günlük LNG gemisinin navlun ücreti, 2010 senesine göre % 38’lik bir artış gözlenmiştir (www.shipfinance.dk).

Dünya denizcilik borsasının merkezi Baltic Exchange Index’de durum ise 2008 ‘de 12.000 puan’ın üzerinde olan indeks 2012 Kasım ayında 600 puanlara gerileyerek tarihin en

dip noktasını görmüştür (balticexchange.com, 2012). Dünya denizcilik borsalarındaki düşüş ve kriz 2012 krizinin incelendiği bölümde detaylı olarak değerlendirilmiştir.

Denizcilik sektörü değerlendirildiğinde değilmesi gereken bir diğer husus ise denizcilik finansmanı veya gemi finansmanındaki durumdur. Dünya ekonomik krizi ilk başta gemi finansman piyasalarını etkilemiştir. 2008 de iflas eden Lehman Brothers, birçok armatör ve tersaneyi zor durumda bırakmıştır. Ayrıca navlun ücretlerindeki düşüşler, armatörleri bankalar ve finansman kuruluşları karşısında baskı altına sokmuştur. Birleşmiş Milletler ve Ticari Konferansı verilerine göre bankaların denizcilik sektörüne sağladığı kredi miktar 14.1 milyar dolar olmuştur. Alman bankaları ve finans kuruluşları sektör'e en fazla fon ayıran kurumlar olmuştur.

3.3.5. Limanlar ve liner taşımacılıktaki gelişmeler

Son 20 sene içerisinde dünya limanlarında en fazla gelişmeyi ve büyümeyi konteyner limanları gerçekleştirmiştir. 1990 yılından dünya limanlarında 85 milyon TEU elleçnirken, bu rakam 2010'da 531 milyon TEU'ye yükselmiştir (UNCTAD, 2011). Limanların gelişmesi ile hinterland bölgeleri büyümüş yeni teknoloji donanımına sahip elleçleme makineleri sayesinde gemi doldurma ve boşaltma işlemleri hızlanmıştır. Özellikle Uzakdoğu ülkelerinde trafik, diğer bölgelere göre çok daha fazladır.

Dünyada deniz ticaretinde gerçekleşen yüklemenin % 40, gemilerin boşaltılmasında ise % 55 oranında pay Uzakdoğu ülkelerine aittir. Sırasıyla Amerika, Avrupa ve Okyanusya ülkeleri takip etmektedir (UNCTAD, 2011)

Çindeki limanlarda elleçlenen konteyner miktarı yükselmiş diğer ülkelerde elleçlenen yükün % 24'ni, Çin limanları gerçekleştirmektedir. Güney Kore, Singapur, Hong Kong ve Malezya diğer önemli limanlardır (UNCTAD, 2011).

Dünya'da en çok elleçleme yapılan limanlar Birleşmiş Milletler ve Ticari Konferansı verilerine göre aşağıda belirtilmiştir;

Şangay (Çin):	29.070.000 teu.
---------------	-----------------

Singapur:	28.450.000 teu.
Hong Kong (Çin):	23.532.000 teu.
Shenzhen (Çin):	22.509.700 teu.
Busan (G. Kore):	14.157.200 teu. (UNCTAD, 2011).

Yukarıdaki verilere göre dünya limanlarında en çok işlem gören yer, geçtiğimiz senelerde lider olan Singapur’u geçen Çin’in Şangay’ı olmuştur. Görüldüğü gibi dünya sıralamasında ilk beş limanın Uzakdoğu şehirleri yer almaktadır.

Limanların demiryolu ve karayolu bağlantınlardaki gelişmeler ile beraber bu taşıma türlerinde oranlarında büyümele gözükmiştir. Karayolunda % 7.8, demiryolunda ise % 7.2 ‘lik bir büyüme söz konusudur.

Dünya deniz ticareti sektöründe çalışan gemiadamı, personel ve denizciler sayısı 2 milyon kişi bulunmaktadır. Bu istihdam gücü yaşanan ekonomik krizlerle düşüşe geçmiştir. 2010 yılı itibariyle denizcilik sektörüne en çok gemi adamı sağlayan ucuz işçi gücü ile Filipinler olmuştur. Yaklaşık 60.000 dolayında Filipinli gemi adamı kolay bayrak ülkelerinin bayraklarını taşıyan gemilerde çalışmaktadır (www.itfglobalworkers.com). Dünyadaki sıralaması beşinci olan Türkiye ise sektöre % 6 oranında gemi adamı sağlamaktadır. Fakat Türkiye’de yetişen gemi adamları Filipinlilere göre çok daha kalitelidir.

Ancak Filipinli gemi adamların maliyetleri yüzünden dünya denizyolu taşımacılığının çoğunluğunu kapsayan kolay bayrak ülkelerinin bayraklarını taşıyan gemi adamları tarafından Türkiye’ye tercih edilmektedir. Dünya kolay bayrak devletinin armatörlere getirdiği maliyet avantajları artarken çalıştırdıkları kalifeyeli eleman bakımından dezavantaja dönüşmektedir.

Dünya filosunun % 68’i yabancı bayrak devleti altında çalışmaktadır. Özellikle son yıllarda artış dikkat çekicidir. Başlıca kolay bayrak devletleri; Panama (%21.9), Liberya (%11.9), Marşal Adaları (%7.9) olmaktadır (İMEAK, 2011). Başlıca bu üç ülke dünya filosunun % 40’nı yönetmektedir. Ayrıca Panama bayrak devletinin Paris Liman Devleti

tarafından beyaz bayrak sınıfına geçirilmiştir. Son yıllarda kolay bayrak devletlerinde görülen usulsüzlükler yüzünden meydana getirdiği deniz kazaları ile dünya kamuoyunda tepki çekerken Panama bayrak devletinin beyaz bayrak sınıfını kazanması kolay bayrak devletleri arasında avantajlı konuma geçmiştir.

Vergi kolaylıkları, ucuz gemi adamları çalıştırma esnekliği, dokümantasyon işlemlerinin kolaylığı ve kayıt ve tescil fiyatlarının düşüklüğü nedeniyle tercih edilen kolay bayrak devletlerine 2010 yılında oluşturduğu ikinci sicil gemi kaydı ile Türkiye’de girmiştir. Böylelikle Türk armatörleri tarafından bir gelir beklenmektedir.

3.3.6. Dünya denizciliğini etkileyen çevresel faktörler

Dünya denizcilik tarihinde meydana gelen büyük kazalar sonucu dünya kamuoyu tarafından denizcilik sektörüne hep olumsuz bir gözle bakılmasına sebep olmuştur. Özellikle oluşan tanker ve petrol platform kazalarında çevreye, bölge ekonomilerine büyük zararlar getirmiştir. Bu yüzden Uluslararası Denizcilik Örgütü bu kazaların bir daha yaşanmaması için denizcilik sektörüne sıkı kurallar getirmektedir. Bu kurallar gemi işletenlerin maliyetlerini yükseltmektedir. Ayrıca uygulanmadığı takdirde kesilen cezalar bir hayli yüksek tutarlara denk gelmektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütünün tankerlere getirdiği çift cidar zorunluluğu ardından şimdi ise Marpol sözleşmesi ile 2010 yılından itibaren 400 gros ton üstü gemiler için kükürt ve karbon emisyonların azaltılması için uygulanan yürürlükteki kuralları ağırlaştırarak revize edilmesini karar verilmiştir. Gemilerden kaynaklanan kükürt emisyonu % 5 iken Ocak 2012 itibaren zamanla azaltılacak ve % 0.5 oranına getirilecektir. Böylelikle hedef olarak 50 milyar dolar yakıt tasarrufu belirlenmiştir (www.denizhaber.com ve Ece, 2012).

Bir diğer önemli unsur ise gemilerin alıkonması ile ilgilidir. Limanlarda alıkonulan gemilerin süresizce tutulması denizcilik şirketlerine zarar oluşturmaktadır. Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı tarafından geliştirilen, Avrupa Birliği ülkelerince yürürlüğe konan “Liman Devlet Kontrolü” sistemi tekrardan düzenlenerek sıkı kurallar halinde getirilmiştir.

Paris memondrum bölgesindeki limanlara uğrayan herhangi bir geminin, limandan ayrılması veya demir atması, sahip oldukları risk seviyesince, belirli bilgileri liman devletine aktarması gerekmektedir. % 25 olan liman devleti kontrollü yeni getirilen uygulama ile % 100 seviyesine çıkması öngörülmektedir. Böylelikle;

- Yüksek risk unsuru bulunduran gemiler,
- 12 yaş üstünde olan her gaz, petrol, kimyasal tanker, yük ve yolcu gemileri denetimlere tabi tutulacaktır.

AB kayıtlarında riskli gemiler saptanıp, yüksek riskli gemiler 5-6 ayda, standart riskli gemiler 10-12 ayda, düşük riskli gemiler ise 24-36 ayda bir denetime tabi tutulacaktır (IMEAK, 2011).

Türk filosunun yaş ortalaması ve gemilerin taşıdığı risk düzeyinin üstte olması düşünülürse kriz içinde olan Türk denizcilik sektörü AB limanlarında alıkonulması ve süresice bekletilmesi büyük kayıp olacaktır. 2012 navlun oranları göz önünde bulundurulduğunda zarar minimasyonu yaparak yani nakit sıkıntısı içinde oldukları için zararına çalışan Türk gemi işletenlerin dikkatli olmaları ve getirilen uygulamaları yapmalıdırlar.

2008 senesinde Türkiye'nin Paris Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı'nda risk grubunda siyah, gri beyaz diye ayrılmış olan uygulamalarda, beyaz bayrak listesine girmesine rağmen gemilerin alıkonma ve sık sık denetime sokulma riskleri mevcuttur. 2012 yılına kadar Türk filosundan aylık 3 geminin tutulmuştur (www.denizhaber.com).

Çevresel faktörlerde bir diğer önemli oluşun kalem ise deniz korsancılığıdır. Yıllık maliyeti 7-12 milyar doları bulan deniz korsancılığı, gemilerin rota değiştirmelerine veya ekstra güvenlik önlemleri almalarına neden olmaktadır. Bu konu detaylı bir biçimde tezin üçüncü bölümde Denizcilik sektöründe oluşan başlıca riskler başlığı altında incelenmiştir.

IV. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ RİSKLER ve KRİZ KARŞISINDA ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER

4.1. Denizcilik Sektöründeki Riskler

Denizcilik sektörü diğer sektörler ile karşılaştırıldığında daha oynak ve esnek olduğu görülmüştür. Deniz ticaretinin diğer sektörlerle nazaran daha küresel olması dünya'nın bir noktası'nda oluşabilecek bir kriz, savaş, doğal afet karşısında sektörü etkileyebilmektedir. Navlun fiyat endeksinin sürekli olarak inişler çıkışlar yaşaması yapılan charter sözleşmelerinin önemini daha da artırmaktadır. Ayrıca yine diğer sektörlerden çok farklı ve ihtisas gerektiren bir sektör olması nedeni ile piyasaların doğru zamanda doğru yerde yorumlanması gerekir.

Bu tezin ikinci bölümünde denizcilik sektörünün tarihindeki diğer krizler incelenirken en ufak risklerin bile değerlendirilip doğru tahminler yapıldığı zaman şirketlerin nasıl ayakta kaldıkları görülmüştür. Türk denizcilik sektörü ise bu kriz dönemlerinde hep zarar eden taraf olmuştur.

Bu yüzden bu bölümde denizcilik sektörünün başlıca riskleri belirtilmiş ve incelenmiştir. Sektör'de çalışan birisinin bu risk başlıklarının bilip piyasaları bu riskler altında yorumlaması şarttır.

Deniz yolu taşımacılığın'da üç temel risk vardır. Bunlar; ekonomik, işletme ve denizcilik piyasalarındaki risklerdir. Önceki bölümlerde değinildiği gibi dünya ekonomisinde yaşanan durgunluklar ve krizler kimi zaman sektörü etkilemektedir. Fakat denizcilik sektöründe kendine ait bağımsız krizleri olduğu unutulmaması gerekir. 2008 yılında ABD'deki kredi krizi sektörü olumsuz etkilemiş ve dünya ekonomisine bağlı bir kriz meydana gelmiştir. Ancak 2012'de ortaya çıkan kriz; sektörün kendi tonaj fazlalığı yüzünden oluşan bir krizdir.

İşletme riski ise geminin yaşına, boyuna ve performansına bağlıdır. Geminin iyi kötü işletilme kabiliyetine bağlıdır. Mesela yaşlı filo işleten bir şirketin dolayısıyla geminin havuza girdiğinde bakım-onarım masrafları geminin sermaye giderine eşdeğer olacaktır. Bu yüzden burada etkin bir filo yönetimi şart olmaktadır. Ne kadar maliyetleri azaltabilirsek şirket o kadar daha fazla kar edecektir. Bunun içinde sektörü iyi bilen person ile çalışmak olumlu olacaktır (Brauner ve Illingworth, 2006).

Üçüncü temel risk ise denizcilik piyasalarında yaşanan dalgalanmalardır (Brauner ve Illingworth, 2006). Aşağıdaki şekil’de piyasadaki dalgalanmaların kısa bir özeti vardır. Mesela şekil’i tepe noktasından yani kuvvetli talebin olduğu yerden Türk Denizcilik Sektörü için yorumlamaya başlarsak eğer 2006 senesinde bir Türk armatör’ün günlük net karı 50.000 dolar’ı bulabiliyordu. Sektörde talep patlaması yaşanmış armatörler sözleşmelerini kısa tutup yüksen navlun oranlarından faydalanıyorlardı. Kazançlarının yeni gemi yatırımına yönlendiren Türk armatörleri hem Türk tersaneleri hem de Uzak Doğu ülkelerindeki tersanelerde sipariş oluşturmuyorlardı. Bu dönemde Türk bankaları da sektöre kredi vermek de tereddüt etmiyorlardı. Böylelikle kolaylıkla sipariş verebiliyorlardı.

İkinci el gemi fiyatlarının neredeyse yeni gemi yapım maliyetine denk geldiği gözlenmiştir. Bunun da en büyük sebebi yeni gemilerin en erken 2 sene içerisinde kızıktan indiriliyor olacaklarından ötürü idi. Armatörler hiç vakit kaybetmeden piyasaların bu iyi dönemini değerlendirmek istiyorlardı ve 15-20 yaşına gelmiş hurdalık yaşlı gemilerini yüksek işletme giderlerine rağmen çalıştırıyorlardı.

Tersanelerde bu dönemde sipariş defterlerini doldurmuş en erken 3 sene sonraya sipariş alabiliyorlardı. Hatta gemi inşa sanayi kapasitesini artırmak için Tuzla karşısına Yalova’ya büyük kapasiteli bir tersane inşa edilmişti. Halbuki 2012 senesinin Kasım ayına gelindiğinde bu tersanelerin çalışmadığı görülmüştür. İşte piyasalar tepe noktasına çıktıktan sonra Şekil’e göre tekrardan bir iniş yaşayacaktır. Önce gemi kiralama ücretleri düşer ardından ise gemi inşa sanayisi durur. Bugün Türk tersanelerinin bir tane bile sipariş alamaması buna örnek teşkil eder.

Yeni gemi inşasının durması gemi söküm sanayisini hareketlendirecektir. Elde bulunan yaşlı gemilerin yüksek operasyon giderleri nedeniyle gemiler söküm'e gönderilir. Özellikle de Türk koster filosunun yaş ortalaması göz önüne alındığında Türkiye'nin bu aşamaya 2013 senesinde girmesi beklenmektedir.

Yukarıdaki örnekte, Türk denizcilik sektörünün aşağıdaki şekildeki riskleri doğru yorumlayamamasının en büyük sebebi; piyasanın içinde olan kurumları ve şirketlerin öngörü eksikliğidir. Piyasaların iyi yorumlanmayıp sürekli piyasanın tepe noktasında seyredeceğini zannetmek sektörün bugün yaşadığı ağır krizin faturasının nedenini oluşturmaktadır.



Şekil 6. Deniz taşımacılığında arz talep dengesi (Brauner ve Illingworth, 2006).

Bu nedenle bu bölümde denizcilik sektörünü etkileyebilecek olan başlıca riskleri saptanmış, yaşanmış örnekler ile belirtilmiştir.

4.1.1. Dünya ekonomisinde yaşanan dalgalanmalar

Dünya ekonomisi dünya deniz ticaretini doğrudan etkileyebilmektedir. Dünya ticaretinde yaşanan azalış, yükseliş sektörün taşıma hacmini belirler.

2006 yılında yaşanan dünya denizcilik sektörünün altın çağı dönemi, Çin ile diğer ülkelerin yaptığı yoğun ticaret hacminin artmasından dolayı meydana gelmiştir. Özellikle Çin sanayisinin ihtiyacını karşılamak için yoğun talep ettiği demir cevheri, kuru dökme yük piyasalarının en iyi zamanını yaşatmıştır. Ayrıca konteyner taşımacılığında Çin limanların en son teknoloji ile kurulduğunu da varsayarak büyük atılımlar ortaya çıkmıştır. Mesela Fransız CMA CGM denizcilik şirketinin sahip olduğu 16.000 TEU taşıma kapasiteli Marco Polo adlı konteyner gemisi, gemi inşa sanayisinin en son teknoloji ile yaptığı büyük bir başarıdır. Rekabet'in bu yolla artması ile maliyetlerinde önemli derecede düştüğü görülmüştür.

Diğer taraftan 2007 yıllarının sonunda ortaya çıkan Amerika Birleşik Devletlerindeki Mortgage krizi birçok finans kuruluşunun iflas etmesine ve dünya ekonomisinin resesyon'a girmesine sebep olmuştur. Lehman Brothers, Royal Bank of Scotland gibi dünya denizcilik sektörüne kredi sağlayan kurumların iflas etmesi armatörlerin ve tersanelerin ödeme planlarının etkilemiş ve nakit sıkıntısını ortaya çıkarmıştır. Ayrıca ticaretin inişe geçmesi, piyasadaki gemi sayısının giderek artması sektörün krizi ağır hissetmesine neden olmuştur.

Kısacası dünya ekonomisinde yaşanan dalgalanmalar her zaman sektörü etkileyecektir. Bu yüzden özellikle de Türkiye'de küçük ölçekli denizcilik şirketlerinde çalışan elemanların dünya piyasalarının yakından takip edip, yorumlayabilme becerilerine sahip olmaları gereklidir.

4.1.2. Gemi inşa sanayinde ve ikinci el gemi satın alımında yaşanan dalgalanmalar

Genelde sektörde yapılan önemli hatalardan biri; piyasalar iyi iken veya kötü gider iken mevcut durumu yanlış yorumlama ve değerlendirmedir. Halbuki yapılacak doğru tespitler ile kriz dönemlerinden karlı bir biçimde çıkmak mümkündür.

Denizcilik sektörünü diğer sektörler ile karşılaştırdığımızda piyasaların tepe noktası ile dip noktası arasında büyük uçurumların olduğu gözükmemektedir. Bunun da en büyük sebebi tonaj fazlalığıdır. Genelde piyasalar iyi iken her armatör filosunu yenilemek için yeni gemi

siparişı verirler. Ama bir geminin en az 2 senede kızıktan indirileceği düşünülürse bu süre zarfında çok hassas ve oynak olan deniz ticaretinde her an her şeyin olması mümkündür. Geçmişte bunun örnekleri görülmüş ve yanlış zamanda yatırım sonuçları yüzünden birçok denizcilik şirketi, bankalar, finans kuruluşları vs. iflas etmişlerdir.

Yine navlun ücretlerinin yüksek olduğu dönemde izlenen bir diğer strateji ise yeni gemi siparişi verip, iki sene beklemektense ikinci el gemileri satın almaktır. Yalnız piyasaların iyi gittiği düşünüldüğünde ikinci el gemi fiyatları yeni gemi fiyatlarına eşdeğer olacaktır. Mesela 2006 senesinde 15-20 yaşındaki gemiler, yeni gemi fiyatları ile aynıydı.

Diğer taraftan piyasalar kötü iken ikinci el gemi fiyatlarında düşüşler gözlenecektir. Mesela 2007 yılında 130 milyon dolar olan VLCC, 2012 senesinde 25 milyon dolara gerilemiştir. Önemli olan bu dönemde krizden çıkış noktasını iyi tahmin edip ikinci el gemileri zorda kalan armatörlerin elinden toplamaktır. Böylelikle kriz bitiminde oluşacak talebe anında cevap verip piyasalar iyi seyir haline geldiğinde gemileri satmaktır. Bunun en iyi uygulamasını yunanlı armatörler yapmaktadır. En son olarak 2012 senesinde konteyner taşımacılığında lider olan almanların ellerinden, ikinci el 10-15 yaşındaki gemileri satın almaya başlamışlardır.

Görüldüğü gibi sektörde yaşanan arz talep dalgalanmaları denizcilik sektörünün en büyük risk faktörlerini oluşturmaktadır. Sadece armatörler değil bugün birçok tersanenin de bu dalgalanmalardan etkilenip iflas ettikleri ve binlerce kişi işten çıkartmak zorunda kaldıkları bilinmektedir.

4.1.3. Gemilerin hurdaya ayrılma oranları

Dünya ticari gemi filosunun büyümesi, piyasaya giren yeni ve söküme gitmek zorunda olan eski gemi oranlarına bağlıdır. Bu ikisinin arasındaki denge kriz zamanlarının çıkış noktasını belirleyebilir. Örneğin 1982 yılında 26 milyon DWT yeni gemi teslimi iken hurda'ya gitme rakamı ise 30 milyon DWT idi (Stopford, 2005). Bu dengeyi iyi yorumlayan yunanlı ve Norveçli armatörler devletten de aldıkları destek ile piyasaların iyileşeceğini

tahmin edip yoğun bir şekilde ikinci el gemi piyasalarını hareketlendirmişdiler. 1 sene sonra piyasalara yoğun bir talep yaşanınca Norveçli ve yunanlı armatörler oldukça kar elde etmişlerdi.

Genelde bir geminin söküme gitmesini belirleyen unsurlar; geminin yaşı, teknik eskime, söküm fiyatları, cari kazanç ve piyasalardan beklenenlerdir. Özellikle belirtilmelidir ki bir gemiyi söküme gönderecek kararı almak zordur ve geçerli sebeplerin olması gerekir. Mevcut şartların ve risklerin iyi değerlendirilip öyle karar alınması gerekir (Bendall ve Stent, 2005).

Yaş; en önemli faktördür. Ortalama olarak bir geminin ömrü 25 senedir. Yeni teslim alınan bir geminin genelde 7-8 sene sonrasında operasyon giderleri her sene geçtikçe artar. 15 yaşından sonra ise gemi, bakım-onarım zamanlarında havuz'a girdiğinde sermaye maliyetinde tutan masrafları ortaya çıkabilir. İçinde bulunan mevcut piyasa şartları da değerlendirilip gemi söküme 20 yaşından sonra gönderilebilir. Ancak kriz dönemlerinde nakit sıkıntısı içine giren armatörlerin 10-12 yaşındaki gemileri söküme gönderdikleri görülmüştür. Veya piyasaların çok iyi gittiği bir dönemde 30-35 yaşına gelmiş gemilerin hala seyir halinde oldukları zamanlar olmuştur.

Geminin söküme gitmesini etkileyen bir diğer faktör ise söküm fiyatlarıdır. Gemiye sökecek olan firmalar elde edeceği gemi malzemelerini çelik sanayisine satacaklardır. Fiyatları, sadece denizcilik piyasalarındaki arz talep dengesi değil demir çelik sanayisindeki piyasa koşulları da etkilemektedir.

Armatör'ün veya denizcilik şirketinin alacağı geminin söküm kararı söküm piyasalarını etkileyen en önemli unsuru oluşturmaktadır. Gemi sahibi, bu durumu içinde bulunduğu piyasa, nakit, gelecekte beklenen durumlarını gözönüne alarak bu kararı alır. Eğer resesyon zamanında yakın bir gelecekte piyasaların tekrardan iyileşeceğini düşünen armatör, gemisini satmayıp, operasyon giderlerini karşılayıp bekleyebilir. Veya artık navlun oranları iyice dibe vurmuştur ve sektörde yakın bir gelecekte çıkış gözükmemektedir ve geminin yaşlı olmasında dolayı günlük masraflarının armatöre büyük bir yük oluşturması, geminin elden çıkmasına neden olur (Burrow, 2006).

Bu sebeplerden ötürü bir denizcilik şirketi sadece kendi ülkesindeki gelişmeleri değil dünya sökülüm sanayisindeki gelişmeleri de yakından takip etmelidir.

4.1.4. Teknolojik gelişmeler ve taşıma modellerindeki değışikler

Uluslararası ticarete küreselleşmenin ve rekabetin artması beraberinde bütün taşımacılık sektörüne işlemlerin ekonomik ve hızlı yapılmasını zorunlu hale gelmiştir. Müşterilere kapıdan kapıya hizmet sektörünün gelmesi gemilerden, limanlara, trenlere, gümrük kapılarına kadar birçok yenilik getirmiştir.

Denizcilik açısından ise gemi sanayisi ve limanlarda yaşanan en son teknolojik gelişmeler ve taşıma modellerindeki değışikler, piyasalarda rekabet açısından önemli bir hale gelmiştir. Bugün eski gemilerin yeni limanlara yanaştırılmadığı, büyük denizcilik şirketlerinin eski limanları tercih etmediğı, yeni gemilerin yaşlı gemilere nazaran daha ekonomik yakıt tasarrufu elde etmeleri ve günlük masraflarının daha az olması gibi birçok etken sektörü etkilemektedir. Konteyner gemilerinin taşıma modelleri 10 sene öncesi ile karşılaştırıldığında tamamen değışmiştir. Bu da konteyner taşımacılığı yapan eski gemilere ayrı bir külfet doğurmuştur. Ayrıca yeni yapılan limanlardaki elleçleme makineleri de eski gemilere hizmet sunamamaktadırlar. Son yapılan gemiler ise 15 knot üzerine çıkabilmekte ve düşük bir yakıt harcamaktadır.

4.1.5. Politik kargaşalar, savaşlar ve uluslararası ambargoların etkisi

Deniz ticaretini etkileyen en önemli unsurlardan biri politik risklerdir. Geçmişte yaşanan birçok savaş, isyan, kargaşalar, genel grevler, ulusallaştırmalar, deniz haydutluğu navlun piyasalarına etkileri büyük olmuştur.

Özellikle savaş dönemlerinde kimi zaman navlun oranlarının dibe kimi zaman da zirve noktasına gitmesine sebep olmuştur. Mesela İsrail ve Mısır arasında yaşanan savaşlar Süveyş kanalının kapanmasına neden olup taşıma maliyetlerini artırmıştır. Veya 1979 İran

devriminin gerçekleşmesi ve İran'ın petrol üretimini kesmesi ham petrol fiyatlarının yükselmesine sebep olmuştur.

En son zamanlarda ise deniz haydutluğunun Aden körfezi ve Afrika boynuzu civarında yoğun bir şekilde artması taşımacılık maliyetleri açısından yaklaşık % 30 dolayında ek bir masraf ortaya çıkarmıştır (<http://oceansbeyondpiracy.org>). Denizcilik sektörüne olan zararı büyük olan deniz haydutluğunun ekonomik maliyeti, bu tez de başka bir bölümde son veriler ile incelenmiştir.

Ayrıca kimi zaman limanlarda oluşan genel grevler, gemilerin sürastarya ve demuraj'a girmelerine neden olmaktadır. Bu zararların sigorta şirketlerini de ayrı bir beklenmeyen masraf oluşturmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin Türk limanlarında Güney Kıbrıs'a uyguladığı ambargolar hem G.Kıbrıs'ı hem de yunanlı armatörleri etkilemektedir. Çünkü yunanlı armatörler kolay bayrak devleti olan G.Kıbrıs'ı tercih etmekteydiler. Fakat Türkiye ekonomisinin gelişmesi ve ticaretin artması, yunanlı armatörlerin G.Kıbrıs'lı bayraklı gemilerinin Türk limanlarına yanaşamamasından dolayı G.Kıbrıs bayrağı terk edilmeye başlanmıştır. Bu yüzden akdeniz çanağında çalışan yunanlı armatörler kolay bayrak olarak G.Kıbrıs'ı yerine Malta'yı tercih etmeye başlamışlardır. Turizm'den daha fazla gelir ettiği kolay bayrak uygulamasından G.Kıbrıs, yunanlı armatörlerin kaçışından ekonomik olarak etkilenmektedir.

2012 krizi döneminde Çin ve Japonya arasında ada krizi bölge ülkelerin kendi arasındaki ticaret hacmini azaltmaları Baltic Indeks'ini aşağıya düşürmüştür. Görüldüğü üzere piyasalarda beklenmeden oluşabilecek bu riskler sektöre ağır faturalar çıkartabilir. Bu yüzden politik riskler her zaman denizcilik sektörü için önemli olmuştur.

4.1.6. Mevsimsel taşıma hareketleri

Mevsimsel taşıma hareketlerini değerlendirirken kısa ve uzun dönem diye ikiye ayırarak yorumlamak gerekir. Mevsimsel mal hareketleri 1950'li yıllardan günümüz deniz

ticareti'ndeki bütün piyasaları yoğun biçimde etkilemektedir. Ve kimi zaman öngörülme risklerin ortaya çıkması denizcilik şirketlerinin zarar etmesine neden olmaktadır.

Kısa dönem bazında mevsimsel mal hareketlerini değerlendirdiğimizde tarımsal ürünlerin daha çok ön plana çıktığı görülmektedir. Tahıl, şeker, narenciye gibi birçok tarım ürünüde yıl içinde üretim oranlarında yaşanan azalmalar ve yükselmeler, sektörü etkilemektedir. Örneğin Amerika Körfezinde her sene eylül ayından itibaren tahıl ticareti üretime bağlı olarak yıl sonuna kadar artar. Ticaretteki bu artış oranı % 50'ye kadar varabilir. (Stopford, 2005). Aynı şekilde petrol ticaretindeki artış oranında kuzey yarımkürede kış mevsimlerinde yaz mevsimlerine göre daha fazla gözüktür.

Mevsimsel mal değişimlerinde yaşanan hareketleri tahmin etmek ve planlamak zor olduğundan dolayı birçok armatör tonaj ihtiyaçlarını karşılamak için taşıyıcılar ile spot charter piyasalarında anlaşılırlar. Diğer taşıma sektörleri ile karşılaştırıldığında tahıl piyasalarında hep kısa dönemli charter sözleşmeleri yapıldığı gözüktür. Halbuki demir cevheri taşımacılığında büyük oranda yapılan charter sözleşmeleri uzun dönemli olur.

Tarımsal ürünleri oluşturan meyve, et, günlük ürünler gibi malları taşımak için spesifik gemilere ihtiyaç duyulur. Reefer gemileri diye tanınan bu taşıma modelleri ambarlarında bulundurduğu özel soğutma araçları ile bu malları taşırlar. Günümüzde konteynerlar da bu soğutma sistemine sahip olabilmektedir. Ancak normal bir konteynerin masrafının 200 dolar olduğu düşünülürse soğutma sistemli konteynerlerin maliyet fiyatı ise 30.000 doları bulabilmektedir (Harwood, 2002). Son zamanlarda yaşanan bir risk ise bu soğutma sistemleri taşıma araçlarında yaşanan arızalar ve kazaların taşıyıcı'ya oluşturduğu yüksek miktartlı tazminatlardır.

Uzun dönemli mal değişimlerinde ise en önemli örnek taleplerde oluşan değişimlerdir. Örneğin 1960'lı yıllarda ham petrol'a olan talep dünya ticareti hızının iki üç katına kadar çıkmaktaydı. Hatta batı Avrupa ve Japonya enerji tüketiminde kömürden ham petrol'e geçerek denizcilik sektöründe petrol taşıyıcılarını hareketlendirmişti. 1970'li yıllarda aniden ham petrol fiyatlarında görülen yükseliş bu sefer gelişmiş ülkelerin enerji tercihlerinin

ham petrol'den kömür'e kaydığı gözükmiştir. Bu da dönemin birçok tanker sahibi armatörünü kötü etkilemiş, dökme yük taşımacılığı yapan armatörü ise pozitif etkilemiştir.

Arz kaynaklarında yaşanan değişiklikler de ise uzun dönemli olarak etkiler olabilir. Başlıca ham petrol üreticisi olan Ortadoğu, 1960'lı yıllarda oldukça iyi bir dönem geçirmiştir. Ama dünyanın çeşitli bölgelerinde de petrol'ün bulunması daha sonraları ise gaz enerjisine olan talebin artması bu bölgeyi etkilemiştir. Günümüzde ise artık ülkeler enerji ithalatını sadece bir iki ihracatçı ülkeden almaktansa birçok ülke arasından ticaret yapmayı tercih etmektedirler. İşte bu ülkeler arasında yaşanan kimi zaman istikrarsızlar, bu ülkeler arası çalışan armatörleri direkt etkilemektedir. Ve bu risk karşısında yapabilecek fazla birşeyleri yoktur.

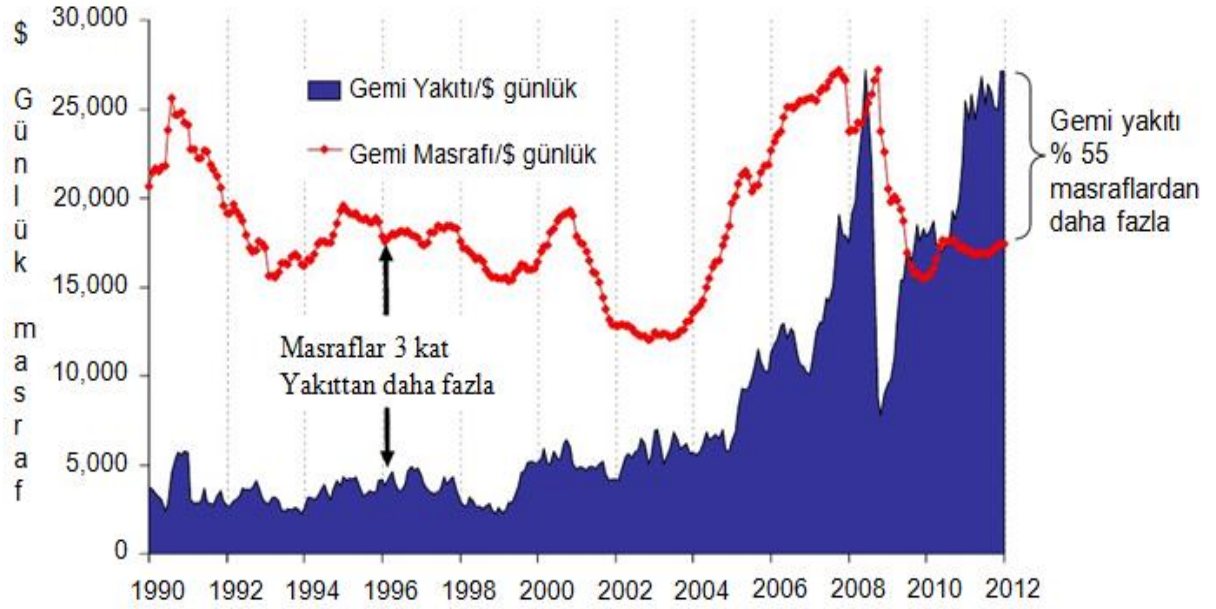
Bir diğer risk ise üretilen malların işlemlerinde yapılan hacim, ağırlık ve boy oranlarındaki değişimlerdir. Örneğin alüminyum sektörüne bakılırsa, 3 ton boksit'den 1 ton aktif alüminyum, 2 ton aktif alüminyumdan 1 ton alüminyum elde edildiği gözükür. Aktif alüminyum boksit'den her zaman daha değerlidir ve hacim bakımından değerlendirildiğinde deniz yolu taşımacılığında boksit'e oran 3/2 gibi bir taşıma avantajına sahiptir. Boksit'in her zaman büyük tonajlı, aktif alüminyumun ise her zaman daha küçük tonajlı gemiler ile taşınması ekonomik olur. Fakat ham alüminyum üretim yapan ülkelerde üretim süreçlerinde yaşanacak değişim ve kararlar bu taşıma sektörünü de etkilemektedir.

Görüldüğü üzere mevsimsel mal hareketleri birçok yönden deniz yolu taşımacılığı sektörü için risk oluşturmaktadır. Burdan yine denizcilik sektörünün ne kadar esnek bir sektör olduğu ortaya çıkmaktadır.

4.1.7. Yakıt maliyetlerinde yaşanan dalgalanmalar

Bir geminin yakıt maliyeti toplam sefer maliyetinin % 50'sine denk gelmektedir. Özellikle son yıllarda görülen ham petrol fiyatlarındaki artışlar, armatörlerin kazançlarını düşürmüştür. Bu yüzden birçok gemi sahibi bu kriz döneminde hızını düşürerek yakıt tasarruf

yapmaya çalışmaktadırlar. Fakat bu sefer de müşterilerin yavaş servisten dolayı şikayetleri artmaktadır.



Şekil 7. Sermayenin azalmasının ve gemi yakıt oranlarındaki artışın etkisi (Stopford, 2012).

Yukarıdaki şekilde de görüldüğü üzere son yıllarda artan yakıt masrafları günlük gemi masraflarının % 55 oranından fazladır. Şekildeki verilere göre 1996 yılından bir geminin günlük masrafı 17.000 dolar, yakıt masrafı ise 4.500 dolardır. 2012 yılına gelindiğinde günlük gemi masraflarının 1996 yılı ile aynı seyrinde gittiği ama yakıt maliyetinin 26.000 bin dolara geldiği gözükmemektedir. Clarkson Research Services'ın tahminlerine göre yakıt masraflarının önümüzdeki yıllarda da daha da artması beklenmektedir. Bu da sektör için bir risk oluşturmaktadır.

Bu şartlar altında yapılabilecek iki alternatif vardır. Gemilerin hızını düşürmek veya uygun yakıt tasarrufu sağlayan en son teknoloji ile inşa edilen gemilere sahip olmaktır. Yalnız kriz şartları da göz önünde bulundurulduğunda yeni gemi sipariş verme veya ikinci el satın alma, nakit sıkıntısı yüzünden mümkün olmayabilir. Bu sefer eğer gemi, piyasada çalışmaya devam ediyorsa düşük hızdan tasarruf sağlanma amaç edinilir. Aşağıdaki tabloda 5.000 TEU taşıma kapasiteli bir panamax'ın hız düşürülmesi karşısında sağladığı yakıt

tasarrufu gözükmektedir. Günlük kiralama oranlarının yüksek olduğu dönemlerde gemiler maksimum hızda çalıştırılırken, navlun oranlarının düşük seyir ettiği dönemlerde ise düşük hız ile çalıştırılır.

16 Knots hızla 44 ton yakıt harcayan bir Panamax, hızını 11 Knots'a düşürdüğünde yakıt tüketimi neredeyse 1/3 oranında azalmaktadır (Russell, 2006). Yüksek yakıt masrafları düşünüldüğünde bu oran önemli bir kalemdir. Geminin yaşı arttıkça, yakıt tüketim oranları da artar.

Örneğin Brezilya'dan Çin'e demir cevheri taşıyan bir gemi hızını 15 knots dan 11 knots düşürdüğü zaman sefer süresi gidiş-dönüş olmak üzere 65 günden 86 güne çıkıyor. Kargo'nun maliyetinin 25 milyon dolar olduğu göz önüne alınırsa bu düşük seyirden toplam 1 milyon kadar yakıt tasarrufu sağlanmaktadır (DNB Bank, 2012).

Tablo 1. Panamax dökme yük gemilerinin yakıt tasarrufu (DNB Bank, 2012)

Gemi Hızı Knot	Yakıt tüketimi ton/gün
16	44
15	36
14	30
13	24
12	19
11	14

4.1.8. Diğer riskler

Dünya denizcilik sektöründeki diğer başlıca riskler ise deniz kirliliği önleme amacıyla getirilen yeni yasal düzenlemeler, en son Japonya depremi ve New York daki Sandy kasırgası gibi doğal afetler ve iklim koşulları, dünya ekonomisi paralelinde piyasalarda yaşanan faiz ve kur dalgalanmaları, yeni teknoloji ile donatılmış gemilerin piyasaya girmesi ve çoğalması ile birlikte bu gemilere uyum sağlama amacıyla donatılarını değiştiren liman ve kanal masraflarında dalgalanmalardır.

4.2. Denizcilik Sektöründeki 2012 Krizinin Güncel Veriler ile İncelenmesi

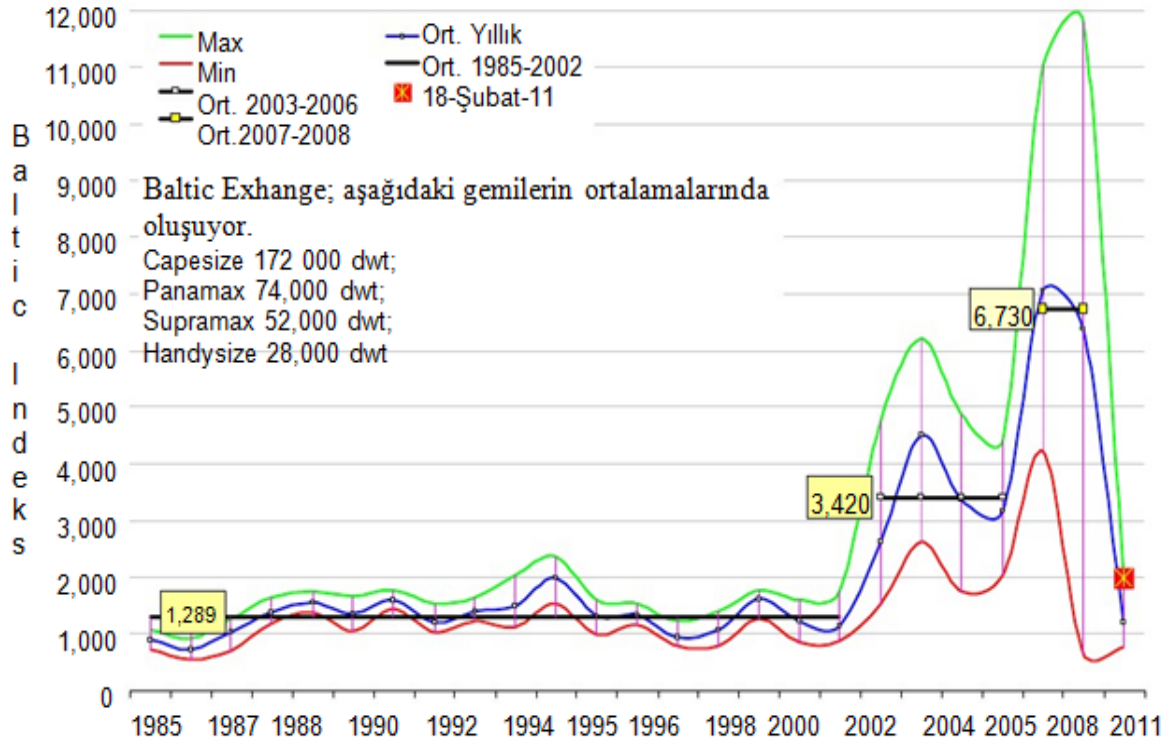
Denizcilik sektörünün içindiğı bulunduğı 2012 krizi daha önce oluşan deniz ticaretindeki krizler ile karşılaştırıldığına en ağırdır. İlerleyen dönemlerden kriz'in etkilerinin daha ağırlaşması beklemektedir. Bu yüzden bu bölümde 2012 krizinin sektöre olan etkileri güncel verilere dayanarak incelenip, yorumlanmıştır. 2012 krizinin Türk denizcilik sektöründe oluşturduğu büyük zararlar nedeniyle daha da önemli bir kriz haline dönüşmüştür.

2012 krizinin etkilerini incelemek ve mevcut durumu görebilmek için Türk denizcilik sektörü içinde önem arz eden Baltic Dry Index'inden başlamak gerekir. Kuru dökme yük piyasalarında arz-talep dengesini gösteren ve navlun oranları baz hazırlanarak oluşturulan indeks, dünya denizcilik piyasalarının buluştuğu yerdir.

İndeks başlıca 20 rota üzerinden oluşturulup Capesize, Panamax Size, Supramax ve Handy Size gemilerinin günlük kiralama ve navlun oranlarının belirli bir ağırlıklı ortalamaya göre belirlenen yerdir.

2007 sonu 2008 başı indeks, tarihinin en yüksek noktasını görmüştür. 2011 Aralık ayından itibaren ise 2012 Kasım ayına kadar sert düşüşlerini devam ettirmiş, 1000'nin altına düşmüştür. Bu yaşanan düşüşler son 25 yılın en keskin düşüşleridir. 600'lü seviyelere kadar inen indeks, denizcilik ekonomisinin de bir göstergesi olmuştur.

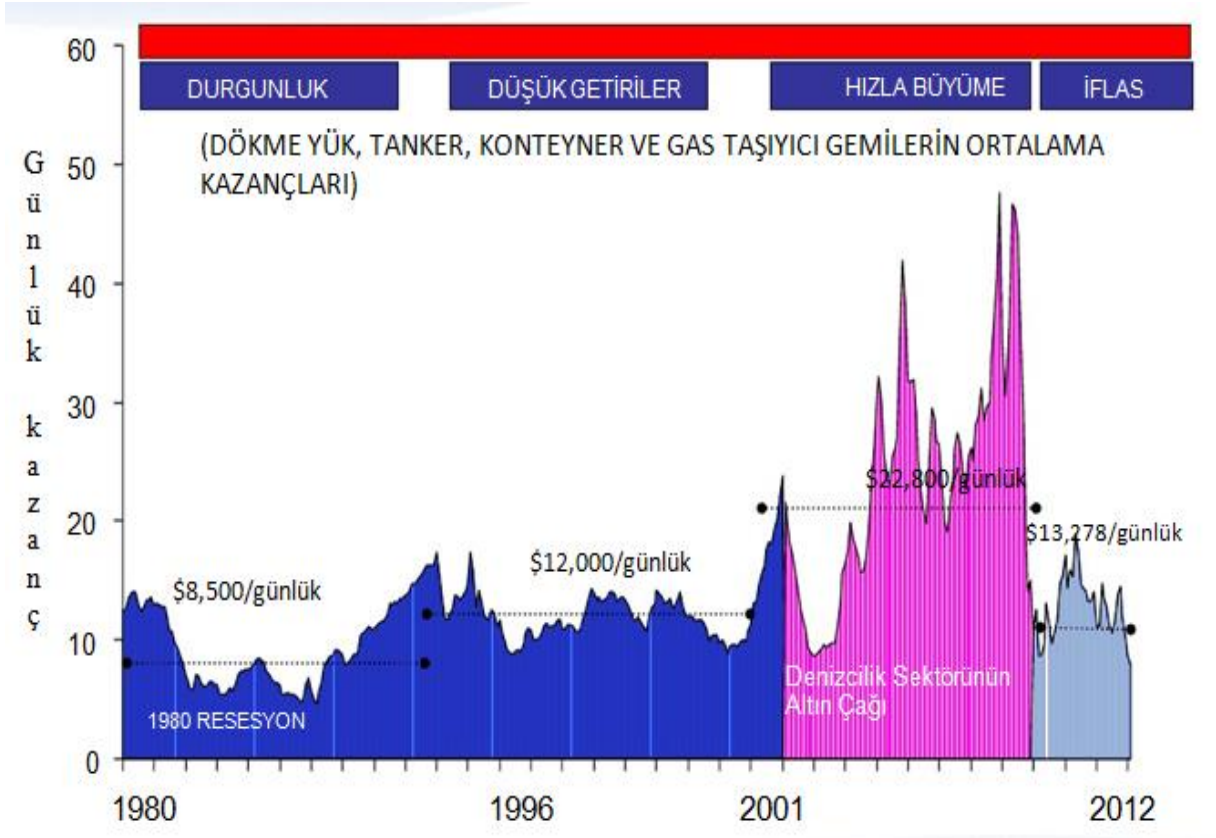
İndeks yaşanan bu düşüşlere, tonaj fazlalılığı, dünya ekonomisindeki durgunluk, denizcilik sektörüne kredi sağlayan finans kurumları iflas etmeleri, gemi inşa sanayisinde yaşanan sipariş sıkıntısı, akaryakıt fiyatlarındaki artışın etkisi, operasyon giderlerinin yükselmesi neden olmaktadır.



Şekil 8. Baltic Exchange oranlarındaki sert düşüşler (ISL, 2012).

Yukarıdaki şekil’de de görüldüğü çeşitli gemilerinin navlun oranlarına dayandırılarak oluşturulan seviyeleri görülmektedir. 2008 yılında capesize bir gemi için 12.000 dolayında olan indeks, son dönemlerde 1.000 altına düşmüştür. Handysize gemilerde ise bu düşüş 600’lara kadar gerilemiştir. Dönemsel ortalamalar göz önüne alındığında 2007-2008 senesi en parlak dönem olmuştur.

2012 krizi de yaşanan keskin düşüş belirtileri 2011 yılından itibaren gözükmeye başlamıştır. İlk önce spot 4 piyasasında çalışan yani başlıca rotalar olan uzakdoğu-atlantik, uzakdoğu- pasifik, ortadoğu-pasifik hatlarında çalışan capesize gemilerde 10.500 dolardan yaklaşık % 50 oranında bir düşüş yanarak 5800 dolar’a gerilemiştir. Panamax larda ise 17.000 dolardan 7000 dolara, Handysize’larda 16.000 dolardan 8.500 dolara gerileme yaşanmıştır (www.dryships.com, 2012).



Şekil 9. Dünya günlük gemi kiralama oranları (Stopford, 2012).

Yukarıda şekilde dünya deniz ticaretinde gemi kiralama oranlarındaki düşüş'ün sertliği daha iyi belli olmaktadır. Dökme yük, tanker, konteyner ve gaz taşıyıcı gemilerin yıllık bazda kiralama oranlarının ortalamaları göz önünde bulundurulduğunda 2008 yılından ortalama 22.800 dolar'dan 2012 yılında 13.278'a dolara bir düşüş söz konusudur.

Dökme yük gemilerinde günlük charter oranlarının 5.000 doların altına inmesi rağmen yukarıdaki şekilde indeks hala 13.000 dolar düzeyinde gitmesinin sebebini gaz taşıyıcı gemilerin yüksek kazançları oluşturmaktadır. İflas döneminde olan denizcilik sektöründe ilk etkilen dökme yük sektörü olmuştur.

Düşüşlerde yaşanan bir diğer sebep ise Japonya depremi ve Avustralya'da yaşanan sel felaketlerinin meydana gelmesi olmuş. Bu bölgelerde işlek olan limanlar kullanılamamış ve deniz yolu taşımacılığında önemli aksamalar meydana gelmiştir. Aynı şekilde 2012 Kasım ayında yaşanan Sandy kasırgası Doğu ABD limanlarını etkilemiş, yansımaları yavaş yavaş hissedilmeye başlamıştır.

2012 krizinin 2008 krizinden farkı dünya ekonomisine bağılı olmadan kendi krizi olmasıdır. 2008 yılında ABD de yaşanan kredi krizi ve birçok finans kurumun iflas etmesi indeks'i etkilemiş 2008 Aralık ayında 700 seviyelere inmesine neden olmuştur. Bu dönemde yaşanan bu dip nokta 2011 senesinde yaşanan aynı seviyelerde olan dip noktadan farklıdır. Çünkü 2008 krizi sonrası deniz ticareti tekrardan toparlanmış fakat kendi krizi meydana gelince toparlanma süresi uzayacaktır. Aynıısı 1970'li yılların sonunda 1990'lı yıllarında başında denizcilik sektöründe yaşanan krizlerde görülmüştür. Fakat daha öncede belirtildiği gibi 2012 krizi bu krizlere göre daha büyük ve keskin olmuştur.

2008'de kriz Türk denizcilik sektörüne olan etkisi ani olmamıştır. Çünkü geçmiş yıllarda oldukça iyi kazançlar elde eden Türk armatörler, 2008 atlatmasını bilmişlerdir. Ayrıca Türk tersanelerindeki sipariş alım sayısındaki düşmeler diğer dünya ülkelerindeki gibi bu dönemde başlamıştır. Başlıca dünya tersanelerine sahip olan Japonya daki krizin etkisi ilk önce kendi tersanelerine ardından diğer ülkelerdeki tersanelere etkisi olmuştur. Fakat gemi bakım-onarım gibi düşük maliyetli bir avantaja sahip olan Türk tersaneleri 2009 yılının ortalarına kadar krizden etkilenmemişlerdir.

2008 krizinin ardından dünya ekonomisi daralmaya gitmiş ve domino etkisi olarak bütün sektörleri etkilemiştir. 2012 yılında ise Avrupa ülkelerinde başlıca İspanya, Portekiz, Yunanistan, İrlanda'da devam eden kriz, Japonya, ABD süren resesyon dünya ticaretinde olan talebi daralmış ve deniz ticaretini de etkilemiştir.

Bu kapsamda 2009 'dan başlayarak Dünya ticaret hacmi ton oranlarında % 12 'lik bir düşü gerçekleşmiştir. Kriz ile beraber tüketiciler alımlarını kesmiş ve talep düşmüştür.

Diğer başlıca kuruluşların Dünya ticareti üzerine verilerine ve beklentileri değerlendirildiğinde dünya ekonomisinin büyüme beklentisi içinde olduğu halde dünya deniz ticaretinde olumlu bir beklentinin olmamasıdır. Mesela Uluslararası Para Fonu (IMF) ; Dünya Gayrisafi Milli Hasıla oranının 2012 yılı içerisinde %3'lük bir büyüme beklerken 2013 için ise % 4'lük bir büyüme beklemektedir (IMF, 2012). HSBC bankasının geleceğe dönük Dünya ticareti üzerine beklentileri ise % 4 oranında bir artışıdır. Ve dünya ticaretindeki hızlanmanın 2014 yılını bulması beklenmektedir.

Dünya denizcilik sektöründe yaşanan diğer krizler'e bakıldığında ise dünya ticaretinin artmasından ancak iki sene sonrasında deniz ticaretinin iyileşmeye başladığı görülüyor. Krizler nedeniyle elden çıkartılan veya söküme giden gemiler yüzünden bu iyileşmenin uzun sürdüğü görülmektedir.

Denizcilik sektörü değerlendirildiğinde ise gemi tonajı bakımından büyüme beklenirken, günlük gemi kiralama oranlarında düşüş beklenmektedir. 2008 ve 2009 yılından 6-7 senesinin öncesinin yükselen piyasa koşulları altında verilen siparişlerin 2009 ve 2010 yılından piyasa girmeleri rekabeti artırmıştır. 2012 yılında dökme yük gemi sayısında yükseliş oranı % 14 olmuştur (Insititue of Shipping Economics and Logistics, 2012). ISL verilerine göre piyasalara en son olarak 148 dökme yük gemisi girmiştir.

Aşağıdaki tabloda 2012 Dünya denizcilik krizinin en büyük sebebi olan arz fazlasının gemi tiplerine göre olan büyüme oranları gösterilmektedir. 2012 kasım ayının verilerine göre dökme yük gemi tonajında % 31'lik bir büyüme söz konusudur. Türk denizcilik sektöründeki ticari filonun; İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz deniz ticaret odaları sektör raporuna göre % 47.6 'sı dökme yük gemilerinden oluşması, dünya dökme yük tonajında yaşanacak tonaj fazlalığının Türk deniz ticaret ekonomisindeki daraltmayacağı artıracak yönündedir (İMEAK, 2011).

Türk denizcilik sektöründe bulunan Dökme Yük filosu, sektörün ana lokomotifidir. Türk armatörlere senelerce iyi kazançlar sağlayan bu sektörde gemi artış oranlarının her sene düzenli olarak artması nedeniyle bu sektörün de krize doğru ilerlemesine neden olmuştur. İstanbul Deniz Ticaret Odası verilerine göre şu anda sektörün düşüş gösterdiği 2008 'de 45.000 dolar olan bir geminin günlük charter oranı bugün 4.500 dolar civarlarına düşmüştür (İMEAK, 2011). Bu rakam bir geminin günlük masraflarını karşılamaya yetmemektedir bu yüzden de yaşlı gemilerin artık elden çıkmaya başladığını görülmektedir. Türk filosunun ana problemleri Türk denizcilik sektörünün başlıca sorunları bölümünde detaylı şekilde incelenmiştir.

Yüksek orandaki bu artış oranının sebepleri; 2009 ve 2010 yılında yapılan siparişler, dönemin yüksek navlun fiyatları, yeni inşa gemilerinin uzun kiralama sözleşmeleri ile

bağlanabilmesi ve Çin’li gemi donatanların kendi dökme yük gemilerinin kendi karasuları kabotajlarında kullanmasıdır. Çünkü dökme yük gemi siparişlerinin ¼’nü Çinli armatörler oluşturmaktadır ve Çin tersaneleri bu siparişlerin yarısından fazlasına sahip olmuşlardır.

Tablo 2. Mevcut gemi tonajı ve siparişteki gemi tonajı (grosstonage.com)

Gemi Türleri	Piyasadaki tonaj	Yapım aşamasında olan tonaj	Artış yüzdesi
Kuru yük gemisi	9617	1420	% 32
Konteyner Gemisi	5083	473	% 12
Genel Kargo Taşıyıcıları	12044	437	% 5
Çimento Gemisi	366	14	% 4
LPG	1570	160	% 14
Tanker	10897	669	% 18
	29877	4173	% 19

Tonajların büyümesinde bir diğer sebep ise yeni inşa edilen gemilerin tonaj bakımından piyasadaki gemilere nazaran çok büyük olmalarıdır. Brezilya’nın gelecek 10 sene içerisinde demir cevheri ihracatının artıracığından ötürü Brezilya hükümeti destekli 365.000 DWT ‘lık yüksek tonajlı dökme yük gemileri inşa edilmektedir. Örneğin en son olarak inşa edilen Vale’ye ait 400.000 DWT taşıma kapasiteli, 748 milyon dolar maliyetli Vale Brazil dökme yük gemisidir (www.gcaptain.com).

Yukarıdaki tablo’da diğer önemli bir değişiklik ise sermaye maliyeti yüksek olan konteyner gemileridir. Konteyner piyasalarında bu tezde daha önce bahsedildiği gibi yetersiz navlun ücretleri olsada yeni gemi siparişlerinin devam etmesi, akaryakıt fiyatlarına dayanmaktadır. Çünkü yeni inşa edilen konteyner gemilerinin akaryakıt tüketimi bakımından daha ekonomik olmalarıdır. Ölçek ekonomi kapsamında büyük gemiler ile maliyetlerin aşağı dürülme ihtiyaçları ortaya çıktığından, konteyner taşımacılığı yapmakta olan denizcilik şirketleri yeni gemi yüksek maliyetlerine rağmen, düşük navlunlu piyasalarda avantajlı bir

konuma geçmek için siparişlerine devam etmektedir. Finansal olarak güçlü olan şirketler, piyasalar tekrardan yükselişe geçtiğinde önemli bir kazanç elde edeceklerdir.

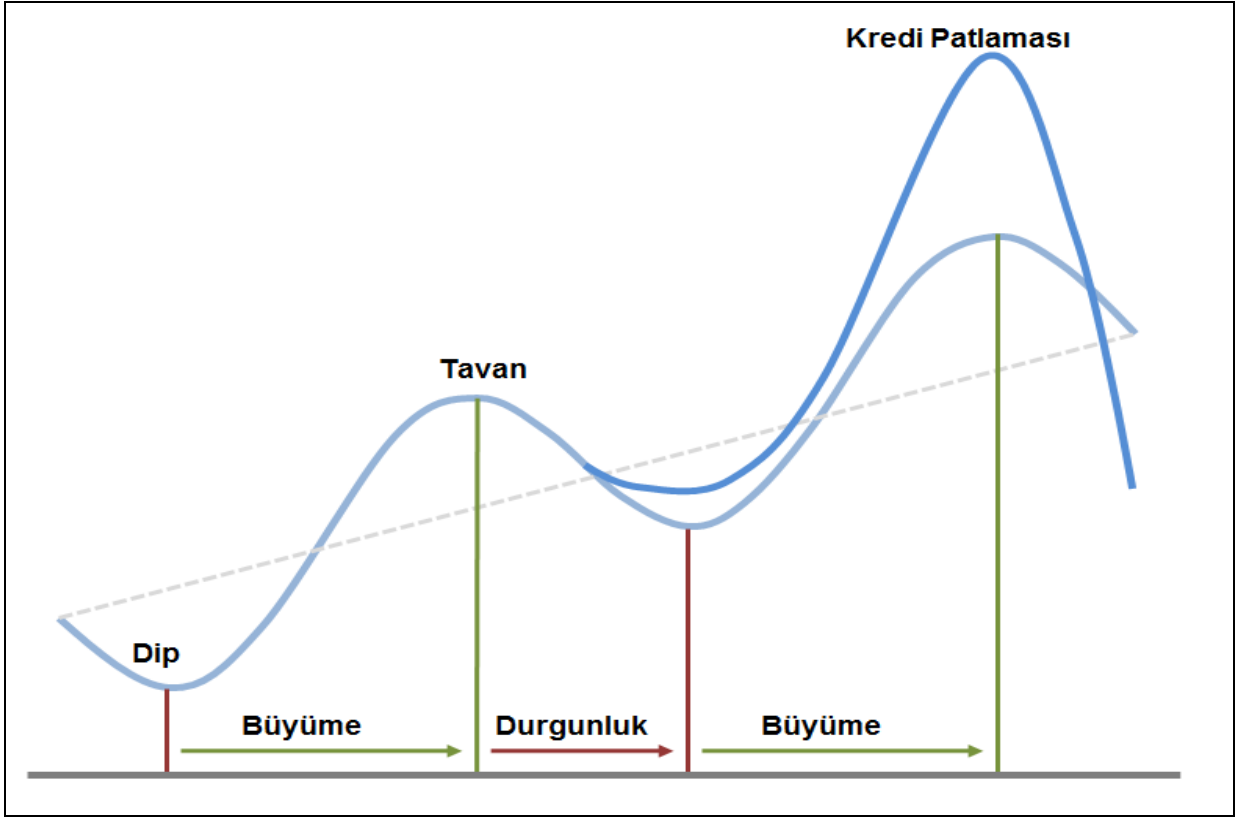
Orta ölçekli konteyner şirketleri'nde ise durum kötüdür. Başta Alman şirketleri olmak üzere birçok kuruluş iflas etmekte olupr konteyner gemilerinin ucuz fiyata satmaktadırlar. Bu şirketlerin sektörün iyi olduğu dönemde yaptıkları finansman hataları yüzünden 2012 krizinden en şiddetli bir biçimde etkilenmektedirler.

2012 Dünya deniz ticareti krizi'ni etkileyen başlıca ekonomik unsurlar aşağıda belirtilmiştir;

- Dünya ticaret hacminde yaşanan ılımlı büyüme,
- 2011 yılı içersinde Hindistan ekonomisindeki büyümenin beklentilerin altında gerçekleşmesi sonucu dökme yük ticaretini etkilemesi,
- Çin'de büyüme hızının düşmesi ve başlıca AB ile olan ticaretin azalması,
- Avrupa Birliği ülkelerinde yaşanan ekonomik sıkıntılar ve söylemler nedeni ile yatırımcıların çekimser kalmaları,
- Arap Baharı altında bölge ekomilerinde yaşanan ekonomik istikrarsızlıklar,
- Japonya'da meydana gelen tsunaminin Japon Denizcilik Sektörünü olumsuz etkilemesi
- Başlıca kömür taşımacılığı yapan Avustralya, Brezilya ve Endonezya 'da meydana gelen doğal afetler sonucu limanların etkilenmesi ve dökme yük sanayisine yansması.

Deniz yolu taşımacılığında tekrardan bir yükselişin söz konusu olması için gemi arzının söküm'e gitmesi gerekmektedir. Birçok şirket gemilerin günlük masraflarının karşılayamamakta ve gemilerini bağlamaktadırlar. Ve bir kısım gemi sahibide söküm tercih etmektedirler. Söküm oranları artıkça denizcilik piyasalarının iyileşme olasılığı da yükselir.

2013 senesi piyasa girecek tonaj da göz önünde bulundurulursa krizin devam edeceğin yönünde olduğu saptanmıştır. Bu karşılaştırmalı tarihteki diğer krizler göz önüne alınarak yapılmıştır.



Şekil 10. Deniz ticareti döngüsü (Notteboom ve Rodrigue, 2009).

Yukarıdaki deniz ticareti arz talep dengesi incelendiğinde, mevcut durum yani deniz ticaretinde aşağıya olan eğilim iyice dip noktasını görmesi gerekmektedir. Deniz ticareti dip noktasını gördükten sonra gemi söküm oranlarında artış gözlenecektir. Böylelikle piyasadaki tonaj fazlalığı azalacak ve piyasalar yavaş bir yukarı eğilim göstereceklerdir.

Denizcilik sektöründe yaşanan krizler arz fazlalığına bağlı olmakla beraber finans kuruluşların sektöre sağladığı krediler hep etkili olmuştur. Dünyanın denizcilik sektörüne kredi sağlayan ikinci büyük bankası olan Commerzbank, denizcilik sektörüne artık kredi sağlamayacağını ve 20 milyar dolarlık bir kredi dönüş beklentisi içinde olduklarını belirtmiştir (telegraph.co.uk., 2012). Commerzbank örneğinde olduğu gibi sektörün kredi

patlaması yaşadığı dönemler hep krizin öncüsü olmuştur. Bunu iyi yorumlayamayan şirketler veya kurumlar hep zararlı çıkmışlardır.

Denizcilik şirketlerinin bu krizden etkilenmesinin bir diğer sebepleri ise kriz gelmeden önce yaptıkları sözleşmelerdir. Bu sözleşmeler aşağıda belirtilmiştir;

- Yeni gemi inşa siparişi verildiği zaman tersaneler ile yapılan sözleşmeler,
- İkinci el gemi alım satım anlaşmaları,
- Geminin uzun dönem charter ile bağlanması,
- Geminin işletilmesi için başka finans ve gemi operasyon kuruluşlarına verilmesi.

Sonuçta bu krizden çıkış noktası sektörün dip noktasını görmesine bağlıdır. Bu bölümde gösterildiği gibi Baltic Dry Index'in rekor düzeyde düşüş yaşayarak 12.000 puandan 600 puan'a gerilemesi, günlük gemi kiralama oranlarının 50.000 dolardan, 4.000 dolar altına düşmesi, dökme yük tonajında yaşanan % 31'lik büyüme oranının olması, denizcilik sektörünün 2013 veya 2014 seneleri içerisinde yukarıdaki şekilde gösterilen dip noktasına varacağı tahmin edilmektedir.

4.3. Deniz Haydutluğunun Oluşturduğu Riskler ve Sektör'e Ekonomik Maliyeti

Denizcilik sektöründe oluşabilecek beklemeyen riskler'in maliyeti ciddi boyutlara ulaşabilir. Doğal afetler, grevler, ülkelerarası çatışmalar ve savaşlar vs. birçok etken deniz ticaretini negatif yönde etkileyebilir. Son 15 senede ise bu risk grubuna dünyanın en eski suçlarından olan deniz korsancılığı veya deniz haydutluğu tekrardan girmiştir. Deniz haydutluğunun artması ile armatörler gemilerini başka rotalara yönlendirirken, ülkelere kendi savaş gemilerini korsancılığın olduğu bölgelere göndermektedirler.

Bu yüzden tezin bu bölümde deniz haydutluğunun deniz ticaretine olan ekonomik maliyeti ve meydana gelen rota değişiklikleri, gemilerin hızlarını artırmaları, fidyeye, sigorta, ekipman, deniz güçleri'nin maliyeti incelenmiştir.

Denizyolu taşımacılığı dünya ticaretinin % 90'nı taşımakta olup, 380 milyar dolarlık hacim ile dünya ticaretinin % 5'ne denk gelmektedir (IMO, 2012). Ayrıca en son teknoloji ile yapılan gemilerin maliyetlerinin 1 milyar dolar'a kadar yükseliği son dönemlerde, deniz haydutluğunun tekrardan ortaya çıkışının nedeni olmaktadır. Sermaye yoğunluğu yüksek olan deniz ticaretinde, deniz korsanları yaptıkları saldırılar ile armatörlere, gemi donatanlarına, yolculara, mürettebat'a, bankacılara, tersanelere, aracılara ve ülke ekonomilerine zarar vermektedir.

Uluslararası Denizcilik Bürosu (ICC) 'nın verilerine göre 2011 yılında 237 gemiye saldırılmış ve 28 tanesi kaçırılmıştır. Somalili korsanların gerçekleştirdiği sadece bu saldırıların maliyeti 7 milyar dolar olmuştur. 2003-2010 seneleri arası ise gerçekleşen toplam saldırı 2996 olmuş, bunlardan 256 tane gemi kaçırılmıştır. Bu saldırılarda 102 kişi hayatını kaybedip 1181 kişi rehin alınmıştır (ICC, 2011).

Saldırılan önemli bir kısmı Aden Körfezi'nde gerçekleşmektedir. Aden Körfezi, Kızıldeniz ve Bab-ül Mendep Boğazı ile Hint Okyanusu arasında yer alan, Asya, Avrupa ve Amerika'yı birbirine bağlayan en önemli ve en yoğun ticaret yollarından biridir. Her yıl 21.000 gemi Aden Körfezi'nden geçmektedir. Dünya ticaretini tehdit eder duruma giren Aden Körfezi'nde gerçekleşen saldırıların toplam maliyeti ise 7-12 milyar dolar arasında olmaktadır (IMEAK, 2011).

Deniz korsancılığının başlıca sektöre olan önemli maliyetlerden birisi ise özellikle de Aden Körfezi'ni kullanmak istemeyen gemi donatanlarının bölgeden kaçmak için daha bir uzun rota kullanmalarındır. Aden Körfezi yerine Güney Afrika'nın Ümit Burnundan dolaşmanın maliyeti bir gemi için 300.000 dolardan fazla olabilmektedir. Ayrıca sefer süresinin de 12-21 gün arası uzamasına neden olmaktadır.

Tablo 3. Deniz haydutluğunun oluşturduğu maliyetin paylaşımı (ICC, 2011).

Hızın artırılması	% 40
Askeri Masraflar	% 19
Güvenlik ekipmanları	% 17
Sigorta	% 10
Rota'nın değiştirilmesi	% 9
İşçi Maliyeti	% 3
Fidye	% 2

Yukarıdaki tablo'da en yüklü maliyetin gemilerin tehlikeli bölgelere girdikleri sırasında hızla kaçabilmek için artırdıkları hızları olduğu gözükmemektedir. 18 knots üzerine çıkan gemiler, hız arttıkça daha fazla yakıt tüketmektedirler. İkinci sırada ise 30 ülkenin katıldığı korsan saldırılarını önlemek amacıyla oluşturulan filonun ve ekipmanlarının masrafları gelmektedir.

Aşağıda bölümlerde Aden körfezi, Nijerya, Malaka Boğazı, Endonezya, Güney Denizi, Bangladeş ve Gine Körfezindeki gerçekleşen saldırıların maliyetleri incelenmiştir.

4.3.1 Fidye maliyetleri

2011 yılı içerisinde 31 fidye vakası meydana gelmiştir. Ortalama olarak ödenen miktar 5 milyon dolardır. 2010 yılında 4 milyon dolar olduğu göz önünde bulundurulursa fidye vakalarında bir artış olduğu söz konusudur. 2011 yılında en fazla fidye yunan bayraklı VLCC tanker olan Irine SL adlı gemi için yapılmış, 13.5 milyon dolar ödenmiştir (ICC, 2011). Bu rakam ödenen fidye miktarları arasında en yüksek tutarlı fidye olmuştur. 2005 yılında 150.000 dolara fidye miktarlarındaki son zamanlarda artış önemlidir.

Fidye maliyetlerini oluşturan unsurlar sadece fidye'nin direkt olarak ödenmesi değil fidyenin ödenme şekli de armatöre ayrı bir masraf oluşturmaktadır. Genelde ödeme şekli; küçük bir uçak ile su geçirmez konteyner'ın içine konulan paranın okyanus'a atılması ile

gerçekleşmektedir. Bu yöntem illegal bir biçimde gerçekleşmekte olup saptana havaalanlarında bu yöntemin önüne geçebilmek için uçaklar kontrol edilmektedir.

Ayrıca danışmanlar, pazarlıktaki aracılara, kaçırılma sonra psikolojik danışmanlık, geminin kaçırılma sırasında gördüğü zarar ve geminin tutulduğu gün sayısı kadar meydana gelen günlük kiralama zararlarıdır.

Uluslararası Denizcilik Bürosu raporlarına göre bir geminin tutulma süresi yaklaşık 6 ay kadardır. Eğer bir dökme yük geminin günlük kiralama fiyatının 15.000 dolar olduğu varsayılırsa bu süre zarfında armatör 27 milyon dolar zarar edecektir. Bu yüzden bu bölgeden geçen gemilerin sigorta primleri yüksek olmaktadır.

Sonuçta fidye maliyetleri'nde birinci derecede insan güvenliği ön planda tutulması gerekir fakat en çok zarar da, geminin tutulduğu gün sayısından kaynaklanmaktadır.

4.3.2. Sigorta maliyetleri

Deniz haytduluğunun artması ile beraber sigorta primleride yükselmiştir. Ocak 2011' de Lloyds Market Association Joint War Committee'nin aldığı karar ile Hint Okyanusu, Aden Körfezi, Kızıldeniz ve Umman Körfezi savaş bölgesi olarak ilan edilmiştir. Bu da en yüksek sigorta primlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

2008 yılı içerisinde Savaş sigortası kapsamında her bir seyir için 500 dolar olan maliyet, son dönemde üç yüz kat artarak 150.000 dolara çıkmıştır (ICC, 2011). Savaş sigortasının primlerini düşürmek için sigorta şirketleri gemilerden; müstahkam mevki, jiletli tel, ses yıldırıcı gibi güvenlik ekipmanlarının bulundurulmasını istemektedir.

Bir diğer sigorta primi ise fidye ve kaçırılmalar için ödenmektedir. Bu sigorta primi hastane ve psikolojik tedavi, fidye teslim, pazarlık, arabulucular maliyetlerini kapsamaktadır. 2011 senesiden savaş bölgeleri genişleyince armatörler savaş sigortası primlerini aşağıya çekmek için fidye sigorta primlerine yönelmektedirler.

Bölgeden geçen her bir gemi için ortalama 320.000 dolara tuturunda bir sigorta primi masrafı ortaya çıkmaktadır. Senelik maliyeti ise toplamda 3 milyar dolara denk gelmektedir. 2011 sonuna kadar ise toplam 42.450 gemi sigorta primi satın almıştır (ICC, 2011).

4.3.3. Güvenlik ekipmanlarının maliyeti

Saldırıların artması ile beraber armatörler gemilerini korumak için gemilerindeki caydırıcı güvenlik ekipmanlarını artırmakta veya özel güvenlik elemanları kiralamaktadırlar.

Gemilere konulan ve yerleştirilen başlıca güvenlik unsurları ise; güvenlik elemanları, jiletli tel, sonik ses koruyucusu, alarm, su fişkırtıcısı, üst güverte ışıklandırılması ve kum torbalarıdır.

Tablo 4. Güvenlik ekipman maliyetleri (ICC, 2011)

Güvenlik ekipmanları	Toplam maliyet
Jiletli tel	434.553.160 USD
Elektrikli bariyer	9.741.000 USD
Uyarı işaretleri	286.538 USD
Kum torbalar	48.364.473 USD
Toplam	629.248.653 USD

2011 yılı içerisinde özel güvenlik görevlilere olan talep yükselmektedir. Özel silahlar ile donatılmış bu personel Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından da onaylanmaktadır. Her bir seferde ortalama maliyeti 30.000 ila 100.000 dolar olan bu ekip için her bayrak devlet izin vermektedir. Dünyada sadece Güney Kıbrıs, İtalya, Danimarka, Norveç, İspanya, ABD, İngiltere, Yunanistan, Almanya, Hong Kong, Finlandiya, Almanya ve Hindistan bayrak'a sahip gemiler özel güvenlik elemanlarını kirayabilmektedirler.

Uluslararası Denizcilik Bürosu verilerine göre bu bölgelerde geçen %25 geminin bu elemanları bulundurduğu görülmüştür. Yani 42.000 geminin 10.500 gemisine denk

gelmektedir. Her bir rotanın maliyetinin ortalama 50.000 dolar olduğu düşünölürse yıllık 530 milyon dolara denk gelmektedir. Bu rakamın ilerleyen dönemlerde artacağı tahmin edilmektedir.

4.3.4 Rota değıştirme maliyeti

Deniz haydutluğu saldırıları arttıkça armatörler gemilerin rotalarını değıştirip başka güzergahları kullanmaya başlamışlardır. Bunların en başında Güney Afrika'nın Ümit Burnu etrafından dolaşarak Uzakdoğu'ya ulaşan güzergah'dır. Bu rotayı tercih eden şirketler, Aden Körfezine göre seyir'i % 30 daha fazla uzatmışlardır. Ayrıca liner taşımacılık yapan konteyner firmaları için 6 gün, tramp taşımacılık yapan tankerler ve dökme yük gemiler için sefer süreleri 15-20 gün arasında uzamıştır. Rota'nın uzaması nedeni ile gemiler düşük hızda seyir etmektedirler. Artan yakıt masrafları yüzünden armatörler, düşük hızla yakıt tasarruf ederek zaten artmış olan masraflarını azaltmak istemektedirler.

2010 yılına kadar Süveyş kanalının kullanımı % 20 dolayında azalmış, Ümit Burnu'ndan dolaşan gemilerin sayısı artmıştır. Fakat 2011 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından gemi donatalarına silahlı özel güvenlik elemanları bulundurma hakkı verildikten sonra ve akabinde başlıca bayrak devletlerinde uygun gördüğü bu yöntem, Aden Körfezi'ndeki seyir trafiğini artırmıştır (ICC, 2011).

Uluslararası Denizcilik Bürosunun deniz korsancılığının ekonomik maliyeti adlı raporundan Süveyş Kanalı'nın 2011 Ağustos ayı verilerine göre yıllık geliri 5 milyar dolar'a çıkarak, kendi tarihinin rekorunu kırmıştır (ICC, 2011). Eğer 2010 ve 2011 seneleri içerisinde Mısır'da yaşanan kargaşıklarda göz önünde bulundurulursa seyir trafiğindeki bu artış oranı artık gemi donatanlarının rota değışikliğinden vazgeçtiğini ortaya koymaktadır. Özel güvenlik personel kiralama, rota değışikliğinin maliyeti'ne göre daha hesaplı olmaktadır.

Aşağıdaki tablo'da rota değışikliğine gidilmesi halinde bir denizcilik şirketinin karşılaşacağı maliyet gösterilmektedir.

Tablo 5. Güzergah değiştirme maliyeti (Ece, 2011)

Gemi Maliyeti: Kira ve yakıt	Günlük Maliyet	Seyrin 10 gün uzamasının maliyeti	Gemilerin %10'unun güzergah değiştirmesinin maliyeti
300.000 DWT VLCC Charter Kirası	30.000 USD	300.000 USD	900 milyon USD
300.000 DWT VLCC Yakıt	48.500 USD	480.000 USD	1.44 milyar USD
Günlük Toplam Maliyet (300.000 DWT VLCC)	955.000 USD	9.550.000 USD	2.34 milyar USD
10.000 TEU Konteyner Gemisi Charter Kirası	40.000 USD	400.000 USD	1.2 milyar USD
10.000 TEU Konteyner Gemisi Yakıtı	58.200 USD	582.000 USD	1.75 milyar USD
Günlük Toplam Maliyet (10.000 TEU)	100.000 USD	1.000.000 USD	2.95 milyar USD

4.3.5. Hız artırmanın maliyeti

Tehlikeli bölgelerden geçen gemiler oluşabilecek saldırılara karşı gemi hızlarını artırmaktadırlar. Bugüne kadar hızlarını artırmış gemilere yapılmış saldırılarda bir başarıya ulaşılmamıştır. Fakat denizcilik sektörünün içinde bulunduğu kriz ve yüksek yakıt fiyatları gözönünde bulundurulduğunda yüksek maliyetler ortaya çıkarmaktadır.

2011 senesi'nde hızının 18 knots ve daha yukarısına çıkaran gemilerin toplam masrafı 2.7 milyar dolar olmuştur (ICC, 2011). Dünyanın en büyük konteyne şirketi olan AP Moller-Maersk normalde kendi gemilerinin optimum hızı 10-12 knots arasında iken bu Aden Körfezi ve çevresinde hızlarını 20 knots kadar çıkarmaktadırlar.

4.3.6. Askeri kuvvetlerin maliyeti

2011’de Türkiye’nin de aralarında bulunduğu 30’dan fazla ülke kendi deniz kuvvetlerine ait savaş gemilerini bölgeye göndererek başta kendi bayraklarını taşıyan gemiler olmak üzere bölgenin güvenliği kontrol altına almaya çalışmaktadırlar.

Amerika Birleşik Devletleri donanmasına ait bir geminin günlük masrafı 82.794 dolar olup, toplamda bütün gemilerin masrafları hesaplanıldığında 1.3 milyar dolar tutarında olmaktadır (ICC, 2010).

Bölgede Türk Silahlı Kuvvetleri’ne bağlı NATO Daimi Deniz Kuvveti ve Birleşik Görev Kuvveti 151 bünyesinde görev yapan fırkateynler (26 Ocak 2011 tarihinden itibaren TCG GİRESUN görevlidir), Avrupa Birliği Deniz Kuvvetleri (EU NAVFOR), Birleşik Krallık Deniz Ticaret Örgütü (UKMTO), Çin, Rusya, İspanya ve Hindistan’ın yanısıra birçok ülkenin deniz gücü görevini sürdürmektedir (IMEAK, 2011).

4.3.7. Saldırıların makroekonomik maliyeti

Deniz haydutluğu saldırıları gemi donatanlarına ve denizcilik şirketlerinin dışında dünya ekonomisi üzerinde de olumsuz etkileri olmaktadır. Ayrıca bölge ülke ekonomilerin etkilemektedir. Kenya, Hindistan, Sri Lanka, Şeyseller gibi ülkelerde korsan saldırılarının artmasından sonra turizm, balıkçılık ve ihracat gelirlerinde düşüş yaşandığı gözlenmektedir.

Deniz haydutluğunun saldırılarının büyük çoğunluğu dökme yük ve tanker taşıyıcılarına yapılmaktadır. Uluslararası Denizcilik Bürosunun Somali Korsanlarının dünya ekonomisine maliyeti adlı raporunda; saldırıların % 26’sı dökme yük gemilerine, % 18’i balıkçı teknelerine ve % 15’i tankerlere gerçekleşmektedir (ICC, 2011).

Genel kargo yüklere yapılan saldırılarda başta gıda ürünleri taşıyan gemiler tercih edilmektedir. Bölge ekonomilerin bu gemilere ulaşamaması sonucu gıda enflasyonu yukarı

çıkmaktadır. Korsanların başlıca hedefi olan un, şeker ve buğday ürünlerinin zaten fakir olan bölge ülkelerine ulaşmaması veya gemi sahiplerinin bu ürünleri taşımamak istememesi bölge insanına zarar vermektedir.

Tankerlere yapılan saldırılar ise son yıllarda deniz korsanları tarafından artmaktadır. Büyük tankerlerin taşıdığı değerli enerji kaynakları ve gemi donatanlarının oldukça yüksek miktarlarda fidye ödemeyi kabul etmeleri deniz korsanlarını cezbetmektedir. Mesela Aralık 2010 yılında kaçırılan Samho Fream 9.5 milyon dolar fidye karşılığı mürettebatı ile birlikte serbest bırakılmıştı. 2011’de ise yunan bayraklı Irene SL tankeri ise 13.5 milyon dolar a serbest bırakılmıştır. Irene SL tankeri kaçırıldığı sırada ABD’nin bir günlük petrol ihracatının % 20’sine denk gelecek ham petrol’ü taşıyordu.

Bölge ülkelerinin dünyanın başlıca enerji kaynaklarına sahip olması ilerleyen dönemlerde korsan saldırılarının daha ciddi bir boyuta geleceğini gösteriyor. Sadece Aden Körfezi değil başlıca petrol ihracat çıkış noktaları olan Hürmüz Boğazı ve Umman Körfezine de saldırıların sıçraması dünya petrol fiyatlarının oynamasında da risk oluşturmaktadır.

4.3.8. Deniz Haydutluğu’nun toplam maliyeti

Deniz haydutluğu saldırıların dünya ekonomisine toplam maliyeti 7-12 milyar dolar arasında tahmin edilmektedir. One Earth Future Foundation tarafından Somali deniz haydutlarının yaptığı saldırıların ekonomik maliyeti üzerine çalışmada; 2011 yılında Aden Körfezi ve çevresindeki tutar 6.9 milyon dolar olmuştur.

Aşağıdaki tabloda görüldüğü üzere en fazla maliyeti gemi donatanlarının bölgede geçerken gemi hızlarını artırmalarından kaynaklanmaktadır. 2.710 milyon dolar ile hız arttırmayı 1.270 milyon dolar ile askeri operasyon takip etmektir (ICC, 2011).

Toplam maliyet tutarı olan 6.900 milyon doların % 80’i denizcilik sektöründen kaynaklanmaktadır. Diğer % 19’luk kısım ise askeri harcamalardır. Deniz haydutluğu

saldırılarının sürekli arttığı bu dönemde denizcilik sektörü için büyük bir risk ortaya koymaktadır.

Tablo 6. Somali deniz haydutlarının ekonomik maliyeti (ICC, 2012).

Maliyet faktörü	Toplam maliyet
Fidye	160.000.000 USD
Sigorta	635.000.000 USD
Güvenlik ekipmanları ve elemanları	1.160.000.000 USD
Rota değiştirme	681.000.000 USD
Hız arttırma	2.710.000.000 USD
İşçi	195.000.000 USD
Kovuşturma	16.400.000 USD
Askeri operasyonlar	1.270.000.000 USD
Toplam	6.900.000.000 USD

4.4. Denizcilik Şirketlerinin Risk Yönetiminde Organizasyon Yapısının İncelenmesi

2008 yılında başlayan Dünya denizcilik sektöründeki kriz, 2012 yılında en dip noktasına ulaşmıştır. Günlük time charter'ların 50.000 dolardan 4.000 dolar'a indiği düşünülürse kriz'in ne kadar ciddi boyutta olduğu gözükmemektedir. İşletmeler operasyon giderleri karşılamakta sıkıntı çekmekte ve ellerindeki gemileri birer birer çıkarmaya başlamaları görülmüştür.

Denizcilik şirketlerinin bu kriz ortamında birbirleri ile rekabet edebilmeleri için mali politikalarını tekrardan gözden geçirmeleri gereklidir. Yakıt fiyatlarının sürekli arttığı son dönemlerde gemi masraflarını da hesaplanırsa bir geminin pervanesi dönmediği halde günlük masrafı 10.000 dolar'ın üstüne çıkabilir.

Bu bölümde kriz sırasında bilinmesi gereken sektörün önemli olan üç temel unsuru anlatılmıştır. Varlık yönetimi, filo yönetimi ve ticari idari ele alınmıştır.

Yaşanan krizlerde sektördeki şirketlerin zarar görmelerinden bir nedeni ise sahip

olmadıkları kalifeyeli elemanlardır. Gelişmiş ve denizci ülkelerdeki şirketlerde karada çalışanlar aldıkları eğitim sadece deniz ticareti alanında olurken Türkiye’de çoğunluk diğer alanlar üzerinde eğitim almış insanlardan oluşuyor. Halbuki denizcilik sektörü diğer bütün sektörlerden farklıdır. Bir gemiyi işletmesini bilmek kadar bir geminin ihtiyaçları ve denizciliği de bilmek gerekiyor. Bu yüzden son zamanlarda Türk denizcilik şirketleri yöneticilerini emekli kaptanlardan seçmektedir. Yalnız kaptanlar şirket yönetimi ve ekonomi alanında fazla eğitilmiş olmadıklarında bu sefer başka alanlarda sorunlar ile karşılaşmaktadır.

4.4.1. Varlık yönetimi

Armatör, varlık yönetimini iyi ve uygun zamanda uygulamalıdır. Varlık yönetimi bir geminin alımı ve satımıdır. Armatörün sahip olduğu şirketin kabiliyetini gösterir. Şirketler bu hususta riskli politikalardan kaçınmalıdır çünkü geçmiş yıllarda bakıldığında denizcilik şirketleri en çok karı varlık yönetiminden elde etmişlerdir. Mesela piyasaların en kötü olduğu, navlun ücretlerinin masrafları karşılamadığı bir dönemde gemileri çalıştırarak veya piyasaların yakın zamanda tekrardan yükseleceği düşünülerek gemi alımları yapmak bir stratejidir. Bunu en başarılı bir şekilde uygulayan Yunanlı armatörler olmuştur. Kimi zaman yüksek risk almalarına rağmen geçmiş yıllarda başarılı oldukları gözlenmiştir. Krizin en derin olduğu zamanlarda ikinci el gemi satın alımları yapıp piyasalarının zirve noktasında oldukları zaman karlı bir şekilde gemilerini satmışlardır. 2012 yılında konteyner sektöründe lider olan Alman piyasaları zora girince Yunanlı armatörler Almanların elinden konteyner gemilerini çok uygun fiyatlara almaya başlamışlardır. Lider olan Almanlar bu sektördeki üstünlüğünü ilerleyen dönemde Yunanlı armatörlere bırakabilirler. İşte burda en önemli maliyet unsuru sermaye maliyetleridir veya bareboat maliyet denilebilir. Sermaye maliyeti düşük tutmak önemlidir. Burda alınacak geminin yaşı, büyüklüğü, tipi ve diğer özellikleri incelenerek geminin uygun bir fiyata alınması gerekir.

4.4.2. Filo yönetimi

Bir bareboat koşullarında alınan bir geminin donatılması ve piyasaya sürülmesi, seyir halinde iken verilecek servislerin en üst kalitede olması Filo yönetiminin görevidir. Geminin pervanesi döndükçe piyasa koşullarına göre gelirlerini belirleyen unsurdur. Filo

yönetiminin kalemlerini işletme giderleri oluşturur. İşletme giderlerinin iyi yönetilmesi şarttır. Aksi takdirde büyük zararlara yol açabilir. İşletme giderlerini oluşturan başlıca giderler aşağıda belirtilmiştir;

- Gemi ve Şirket Personeli Giderleri,
- Makine ve Tekne Sigortası Giderleri,
- Bakım ve Onarım giderleri,
- Sörvey Giderleri (Artık yaşlı gemilerde havuz, yıllık sörvey gibi giderler neredeyse sermaye maliyetine yaklaştığı için bu giderleri işletme ve sermaye giderleri arasında değerlendirmek daha doğru olacaktır.)
- Klas Kuruluşları Giderleri,
- Güverte, Personel ve Makine Store Giderleri
- Operasyon işlerini karada yapan çalışanların haberleşme ve diğer giderleri,
- İdare Giderleri,
- Amortisman ve gemi makinesi yağı giderleri

Bu başlıca giderleri iyi kontrol edecek bir filo yönetimi politikası piyasaların iyi olduğu dönemlerde zaman kaybetmeden hızlı bir hizmet sunabileceklerdir. Ayrıca uğradığı limanlarda liman yönetimi tarafından alıkonma gibi hususlardan uzaka kalabilecekleri. Başlıca filo yönetiminin görevleri ise şöyle olmalıdır;

- Yıl içinde seyir halinde olan gemilerin sürekli charter anlaşmaları ile performanslarının en üst seviyede tutmak,
- Geminin sermaye maliyetini diğer ikinci el gemi fiyatlarının üstünde tutmak,
- Aynı tip gemilerin işletme giderleri takip edilip, aynı oranda tutmak,
- Gemi sigorta primlerini ve hasar düzetlerini en aşağı seviyede tutmak,

- En üst hizmet anlayışına sahip olmak,
- Olaşabilecek her türlü iddia seviyesine aşağıda tutmak,
- Uygun fiyatta yakıt temin etmek,
- Anlaşılacak acentelerin güvenilir olması olaşabilecek muhtemel masrafların önüne geçmek,
- Yapılacak time charter'ların uzun süreli anlaşmalar ile bağlanmasını sağlamaktır (Şişmanyazıcı, 2011).

4.4.3. Ticari İdare

Geminin ticari olarak çalıştırılmasına Ticari idare denir. Gemilerin Bareboat, Time Charter ve Trip Charter bazlı olarak kiraya verilmesini sağlar. Bu işlemleri yürüten araçlar ve avukatlar ile yakında temas halindedirler. Ayrıca çalışılacak acentelerin belirlenmesi, yükleme boşaltmada gecikme bedeli olan sürastarya veya hızlı yükleme boşaltma olan dispeçlerin takibi, müşterilerden navlun ücretlerinin alımı gibi işleri kontrol etmelidir. Ticari idare'nin maliyetlerini oluşturan unsurlar ise;

- Enerji ve yakıt giderleri,
- Gemi ve ambar temizliğinde çalışan elemanların masrafları
- Limanlardan doğan ücretler,
- Kanal ve Boğazlardan geçerken ödenmesi zorunluluk olan ücretler,
- Sörvey giderleri,
- Gemi acentelerinin haberleşme sırasında doğacak masrafları,
- İkram masrafları,
- Eğer taşıyana ait ise trim ücretleri,
- Aracı komisyon giderleri,

- Time charter masraflarıdır (Kavussanos, 2002).

Tablo 7. Genel gemi giderleri (Stopford, 2005).

Operasyon giderleri	Personel giderleri %32
	Depo ve yağ giderleri % 11
	Bakım-onarım giderleri % 16
	Sigorta % 30
	İdare giderleri % 12
Seyahat giderleri	Mazot % 47
	Dizel % 7
	Liman giderleri % 46

Bir şirketin Ticari idare'sinden sorumlu olan çalışanlardan yapılması beklenenler aşağıda belirtilmiştir;

- Time charter oranlarında en iyi fiyatı sunabilecek müşteriyi bulabilmek,
- Uzun süreli anlaşma sağlanacak bir time charter anlaşması yapmak,
- Piyasaların iyi gittiği dönemlerde sefer aralarının kısa tutmak,
- Balast zamanının en az süreye indirilmesi,
- Dispeçlerin ödenmesini engellemek,
- Sürastarya masraflarının temin etmek,
- Gemilerin sürekli yüke bağlanabilmesi
- Time charter anlaşmalarının güvenilir kişiler ile yapılması,
- Limanlarda gemilerin alıkonması engellemek için kaliteli hizmet sunmak,
- Gemilerin rotalarını belirken mevsim ve terör şartları göz önüne alınmalıdır gerekirse ekstra masraflardan kaçınmamalıdır,

- Gemilere yük aranırken ambarları eskitecek veya zarar verecek yüklerden kaçınılması
- Elimizde bulunan gemi tiplerine göre seferleri doğru seçmek önemlidir. Bazı gemiler sadece limanlarda yük elleçlenmesine uyumlu iken bu gemileri orta şiddetli havalarda deniz ortasında sıkıntı çektikleri belirtilmektedir. Bu yüzden bu tarz gemile okyanusaşırı değil kısa mesafeli taşımacılıkta kullanmakta tercih etmeliyiz,
- Ekonomik yakıt bulabilmek için uygun limanlara yanaşılmalı,
- Yakıt tasarrafu'na dikkat edilmelidir.

4.4.4. Gemiye bağlanma kararının alınması

Deniz taşımacılığı diğer sektörlerden farklıdır. Bir geminin inşası 2 seneyi bulacağından talep karşılık hemen arz ortaya konulamaz. Bu yüzden kimi zaman armatörler ve şirketleri aldıkları kararla kriz dönemi içinde iken piyasaların iyileşeceğini varsayarak gemi satın alımları yaparlar. Kimileride aldıkları kararla gemiyi bağlama kararı alırlar. Gemiye bağlandığında ise yine günlük masrafları devam edecektir. Sadece armatörün genel masraf oranlarında bir azalış olacaktır.

Kimi zaman ise gemilerin boyutları değiştirilir. Böylece daha fazla yük taşınabilir. Türkiye’de özellikle Dökme yük sektöründe yapılmıştı.

Ayrıca talebe karşılık verebilmek için geminin hızının artırılması diğer bir yöntemdir. Geminin hızının artırılması gemi yakıt masraflarını da artıracaktır. Normalde gemilerin hızı 10 knot ise bu kimi zaman 15 knot’a çıkartılabilir.

Piyasaların iyi gittiği, navlunların yüksek olduğu dönemlerde armatörler karlılık oranlarının artırmak için iyi filo yönetimine sahip olması gerekir. Çünkü geminin limanlarda veya seyir halinde vakit kaybetmeden sürekli olarak pervanelerin çalışması gerekir. Mümkünse sefer aralarında hiç zaman kaybetmeden servislere devam edilmelidir. Ayrıca yukarıda da bahsedildiği gibi geminin hızları artırarak sefer sayısının çoğaltılmaya çalışılır. Yalnız gemilerin maksimum bir hızı olduğu unutulmamalıdır. O hızdan yukarı çıkma ve

piyasaya daha fazla tonaj girdisi sağlamak mümkün değildir. 2007 senesinde piyasaların iyi dönemlerde gemiler hızlarının maksimum seviyelerde tutarak ortak kazanç elde etmişlerdir. Geminin hızının artması ile birlikte yakıt masraflarının önemli bir ölçüde artacağı göz önünde bulundurulmalıdır. Eğer piyasalar düşük seviyelerdeyse ise bu sefer armatör gemilerini laid-up yani gemilerini bağlamayı, çalıştırmamayı tercih ederler. Böylece tasarruf yapıp daha ekonomik olurlar.

Arz eğrisi yukarı doğru çıktıkça piyasada böylece tonaj fazlalığı meydana gelmeye başlar. Bu tonaj fazlası talebin önüne geçmeye başladı dönemlerde navlun fiyatları düşmeye başlarlar. Ve kimi zaman da kriz dönemleri yaşanır. Ne zaman dip noktası'na varıldıktan sonra talebin tekrardan başlaması ile piyasalar yükselmeye başlarlar.

Kriz olduğu dönemler de ise gemiler bakım-onarım' a gönderilir. Piyasalar iyi iken sürekli denizde olan gemiler böylece bu dönemlerde eksikliklerini giderirler. Fakat krizin birkaç yıla yayılması durumunda bakım-onarım işlemleri pek fayda etmeyecektir. Krizin ilk yıllarında türk tersaneleri düşük bakım-onarım sunduklarından ötürü bayağı karlı çıkmışlardır. Ama krizin büyümesi ve devam etmesi tersanelerin yavaş yavaş kapanmalarına sebep oldu.

Kriz dönemlerinde gemilerin bağlanması armatörler için tek seçenek olur. Neredeyse yarı yarıya tasarruf yapılabilir. Ayrıca oldukça yüksek maliyetli olan sigorta primlerinden düşüş yaşanır. Ama değişmeyen hep sabit olan belli masraflar vardır. Mesela tamir-bakım, personel giderleri, kumanya veya yer parası gibi masraflar yine armatöre yük olacaktır. Ancak armatörün gemisini satması ile bu masraflardan kurtulabilir. İşletme giderlerinden masraf yapmak mümkündür. Örneğin capesize bir geminin günlük charter maliyeti 20.000 dolar olsun. Yalnız 3000 dolar sermaye masrafı 7000 dolar ise işletme giderleri olmaktadır. Halbuki geminin bağlanma durumunda ise yine sabit olan sermaye masrafı kalırken işletme giderleri 1000 dolara kadar düşmektedir. Buda oldukça büyük bir tasarruftur. Bu rakamların sektör içinde bulunduğu dönemlere göre değişebilir. Ayrıca amortisman giderlerinde ilerleyen dönemelerde bu rakamlara eklemek gerekir.

Armatörün gemiyi bağlamasının ana nedenlerinden bir tanesine şöyle açıklanabilir. Yukarıdaki rakamlara dışında bir armatörün seferler sırasına değiken giderleri oluşacaktır.

Normalde capesize bir geminin tek seferde değişken gideri 380.000 dolar olabilir. Eğer sefer süresinin 42 gün üzerinden hesaplırsak navlun ücretinin 7.50 olduğunu varsayarsak bu düşük oranalar değişken giderlerini karşılayabilir. 50.000 taşınan yükü navlun ücreti ile çarptığımızda ortaya 375.000 dolar çıkar. Bu rakamda armatörün değişken giderlerini karşılamaz.

Ayrıca bu rakamlara diğer oluşabilecek muhtemel masraflar dahil değildir. Eğer o masrafları da sayarsak bu rakam yukarı çıkabilir. Diğer bölümlerde incelenen korsan saldırıları bu masraflara örnek olarak gösterilebilir.

Eğer navlun karşılanmamakta ise yapılması gereken armatörün gemisini bağlama kararı almasıdır. Bazı durumlarda ise navlun ücretlerinin düşük olmasına rağmen armatör gemisini çalıştırabilir.

Mesela armatör'ün piyasaya çok borcu var ise gemisinde veya şirketinde çalışanların masraflarını karşılayamıyorsa veya bankalara olan kredi borçları yüzünden sıkıntıda ise gemisini çalıştırabilir. Böylelikle alacağı nakit 380.000 dolar ile bu sıkıntılarında biraz da olsa kurtulabilir. Genelde dünya eğer navlun ortalamaları 9 doların altına indiğinde gemilerin bağlanması mantıklıdır.

Navlun ortalamalarını yükseldiği bir döneme bakılırsa, örneğin 14 dolar olan navlun ücretlerinin yine aynı yük tonu ile çarparsak yani 50.000 Ton ile 700.000 dolar olacaktır. Değişken giderlerin yine 380.000 dolardır. 42 günlük sefer süresini 10.000 dolarlık günlük charter ile çarptığımızda toplam maliyet 800.000 dolar olacaktır. Yani 100 bin dolarlık bir zarar söz konusudur. Bu durumda sefer yapılmaması gerekir.

Çünkü geminin bağlanması göz önüne alındığında günlük masrafı 4000 dolardan hesaplanırsa 42 günlük süreçte bu rakam 168.000 dolar olur. Yani sefer yapıldığı masraf ike karşılaştırıldığında ortaya 168.000 dolar gibi büyük bir zarar çıkacaktır.

Gemiye bağlama durumunda ise işletme giderlerinden azalma olacaktır. Navlun ücretlerini 9 dolardan varsayarsak 50.000 ton ile çarptığımızda 450.000 dolar edecektir. Eğer

bu oran ile sefer yapılırsa zarar 350.000 dolar edecektir. Fakat Geminin bağlanması durumunda ise zarar 168.000 dolar olacaktır. Bu durumda piyasalar tekrardan yükselenene kadar geminin bağlanması mantıklı olacaktır.

Eğer değişken maliyetinin gemiyi bağlama maliyeti eş olduğu dönemlerde ise geminin çalıştırılıp çalıştırılmadığının piyasanın durumuna göre değerlendirilir. İşletme giderleri az olan gemiler genelde çalıştırılması daha mantıklı olur. Böylece navlun gelirinin oluşturma imkanı olur. Artık en son teknoloji yapılan gemilerde işletme giderleri daha düşük olmaktadır. Kriz döneminde bile tersanelere siparişlerin devam etmesinin nedeni bu gemilere sahip olma isteğidir. Çünkü giderleri az olan gemiler ile uzun sürecek kriz dönemlerinde kar elde edilebilir.

4.4.5. Yeni ve genç gemi avantajı

Yeni ve genç filoya sahip olan armatörler her zaman kriz dönemlerinden minimum zarar ile çıkarlar. Başlıca operasyon ve yakıt giderlerinin, yaşlı gemilere nazaran çok düşmesi olması genç gemilerin avantajıdır. Türk denizcilik sektörünün 2012 krizinde en çok etkilendiği unsurlardan birisi de sahip yaşlı koster filosudur. Türk denizcilik sektörünün başlıca sorunları bölümünde yaşlı filo sahip olmanın getirdiği başlıca problemlere değinilmiştir.

Genel olarak genç gemilerin avantajları vardır ama sermaye maliyetleri oldukça yüksektir. Türk denizcilik sektörünün çoğunluğunu oluşturan dökme yük gemileri, 20-40 milyon dolar arası bir fiyata yapılmaktadır. Kriz dönemlerinde bu miktarı bankalardan kredi olarak almak zordur genelde büyük firmaların kendi sermayelerinden tasarruflarında karşılanır.

Denizcilikte işletme giderleri geminin ilk iki senesinde hafif azalırken ilerleyen yıllarda yani 6 sene geçtikten sonra giderlerde artış söz konusu olmaya başlar. 12 seneden sonra ise hızla artmaya devam etmektedir. Bunun sebepleri ise geminin sigorta giderleri, amortisman, bakım-onarım giderleri artar. Hatta bazen bazı gemilerde daha fazla denizcinin çalıştırılması gerebilir. Bu nedenle navlunların çok düşük olduğu dönemlerde bile genç filo

seferlerini aksatmadan devam ederken yaşlı gemiler bağlanır.

Örnek vermek gerekirse genç gemi alımını destekleyen Norveç böylece denizcilik sektörüne sağladığı teşvikler ile dünya piyasalarında, Norveç Denizcilik sektörü rekabetini sürdürebilmektedir. Fakat diğer ülkelerde sermaye maliyetlerin fazla olması nedeni ile genç filo oranları düşüktür.

BIMCO ‘nun verilerine göre 2012 yılı Kasım ayında 15 yaşında tankerin günlük charterı 16.000 dolar iken iken sadece operasyon giderleri 10.000 doları bulmaktadır. 15 yaşında capsize kuru dökme yük gemisinin operasyon gideri günlük 6.000 dolar olup günlük time charter oranı 5.000 doların altındadır (www.bimco.org/reports/MarketAnalysis, 2013).

Bu yüzden birçok yaşlı gemi masraflarının karşılayamadıklardan söküm sanayisine gitmektedir. 15 yaş bir geminin söküm sanayisine gitmesi için çok erken bir yaştır. Normalde 20 yaş üzeri gemilerin söküm sanayisine gitmeleri beklenir.

Ayrıca genç gemi yıllık ortalama 5 gün offhire (bir geminin çalışmadığı süredir. Bu süre içinde bakım-onarım ihtiyaçları giderilir.) olmasına yaşlı gemilerde bu süre 50 gün üzerine çıkmaktadır.

4.4.6. Denizcilik sektöründe birleşmelerin önemi

Başta liner taşımacılık yapan büyük dünya konteyner şirketleri başta olmak üzere yapılan anlaşmalar ile birçok şirketinin kendi birleşmelerini veya ittifaklarını oluşturdukları görülmektedir.

Bu oluşumlarda en çok zararı gören diğer orta ve küçük ölçekli denizcilik şirketleridir. Bu konsorsiyumlarda rekabet üst düzeydedir küçük ölçekli denizcilik şirketlerini 2012 kriz döneminde etkilemektedir. Küreselleşen dünya ticareti ile büyüyen bu eğilim, denizcilik şirketlerini bu konsorsiyumlara uymaya zorunlu kılmaktadır.

Denizcilik sektöründe karşılaşılan işbirlikleri genel olarak konferanslar, konsorsiyum, ortak girişim, kısmi charter ve koordinasyonlu hizmetler olarak sınıflandırılmaktadır. İşbirliklerinin bu türleri, odaklanılan alan açısından ayrımlandırılmaktadır. Bazı işbirlikleri, taşımacılık hizmeti bedeli konusuna odaklanırken bazıları için operasyonel işbirliği esas teşkil edebilmektedir. Böylelikle işbirliklerinin kendi içerisinde de kategorize edilmesi söz konusu olabilmektedir İşbirlikleri arasında yer alan konferanslar, rakip gemicilik firmaları tarafından oluşturulmuş aralarındaki rekabeti sınırlama ve hatta belli bir navlun bedeli ödeme konusunda dahi anlaşılan bir uygulama olarak karşımıza çıkabilmektedir. Buradaki amaç, yolculukları düzenleyerek ve ödenecek oranları sabitleyerek piyasanın istikrarını korumayı sağlayabilmek olarak açıklanmaktadır (İçke, 2009).

Bu uygulama, belli bir ticaret alanı içerisindeki rakip gemi sahiplerinin, aralarındaki rekabeti sınırlandırmak amacı ile yaptıkları anlaşmadır. Burada asgari olarak, navlun bedeli oranları ya da yolcu ücretleri konusunda benzer uygulamalar yapma konusunda anlaşılmaktadır.

Koordinasyonlu hizmetler uygulamasında, önceden belirlenmiş oranlar ve kargo hacimlerinin sektördeki karlılığı yeniden şekillendirmesi hedeflenmiştir. Kısmi charter ve konsorsiyumda ise, firmalar, müşterilerine düzenli haftalık hizmet sağlamaya gayret göstermektedir. Bu durumu tek bir firmanın üstlenmesi çoğunlukla oldukça pahalıdır. Kısmi charter anlaşmaları, bu güçlüğü yenmek amacı ile ortaya çıkmıştır. Bu yöntemle, satılan hat dolsa da dolmasa da gelirin garanti edilmesi söz konusudur. Dolayısıyla, firmaların gemi finansmanı konusuna da yardımcı bir yöntem olarak kabul edilmektedir. Konsorsiyumlarda, firmaları bir araya gelmeye iten neden yine maliyetler ve düzenleyici hizmetler olmuştur. Denizcilik endüstrisinde konsorsiyumların tarihi 20, 25 yıllık bir ömre sahiptir. Burada firmalar, tek bir isimle ya tüm hizmetler için ya da belli bazı hizmetler için bir araya gelmektedir. ScanDutch ve Trio birlikteliği iyi bir konsorsiyum örneği olarak görülmektedir. En sık kullanılan stratejik işbirliği yöntemlerinden biri, ortak girişim olarak gösterilebilmektedir. Ortak girişim, stratejik ilişkili ortaklar arasında gerçekleştirilmektedir. Uygulamanın temelinde, birbiri ile ilişkili girişimlerin, ortakların Pazar gücü ve faaliyet etkinliği üzerinde iyileştirici etkisine olan inanç yatmaktadır. Diğer bir açıklamaya göre ortak

girişim, firmaların rekabetçi avantajlarını geliştiren ama firmalar arasındaki rekabeti değiştirmeyen alternatif bir stratejidir (İçke, 2008).

Esas olarak denizcilik firmaları içerisindeki işbirliği anlaşmaları çeşitli biçimlerde isimlendirilebilmektedir. Bunların arasında başta gelenleri, büyük stratejik işbirlikleridir. Bu türden yapılan ilk küresel işbirliklerinin temel amacı Avrupa ve Uzak Doğu arasında entegrasyon oluşturabilmek olarak belirtilmiştir. Yapılan ilk işbirliklerinin ardından oldukça hızlı bir gelişme yaşanmıştır. 1999'un ortalarına gelindiğinde taşımacılık faaliyetlerinde küresel işbirlikleri gerçekleşmekte, firmalar operasyonel ve lojistik faaliyetlerini entegre etme çabası içerisinde bulunmaktadır. Bu etki günümüze gelindiğinde de aynı tarzda devam etmektedir.

Kriz döneminde Türk armatörleri açısından şirket birleşmeleri veya ortak gemi işletme yöntemleri risk paylaşımında önemli bir unsur oluşturmaktadır. İsveç ve Norveç denizcilik firmalarının oluşturduğu modeller örnek alınarak gemi işletmelerini bu işi özel yapan şirketlere verilmesi, küçük ölçekli armatörleri koruyacaktır. Türkiye'de henüz istenilen düzeyde hizmet verilmediği için armatörler kendi aralarında birleşip yabancı kaynaklı şirketlere gemi işletme haklarını devredebilirler.

V. 2012 KRİZİNİN TÜRK DENİZCİLİK VE GEMİ İNŞA SEKTÖRÜNE ETKİLERİ VE YAPILMASI GEREKENLER

2004- 2008 yılları arasında altın çağını yaşayan Türk denizcilik sektörü 2008 yılında Global Ekonomik Kriz ve 2012 yılındaki Dünya Deniz Ticareti krizden başta Türk tersaneleri olmak üzere bütün denizcilik sektörü olumsuz etkilenmiştir. Tezin bu bölümde 2012 de yaşanan ve devam etmekte olan krizin sektöre etkileri incelenmiş ve kriz karşısında sektörü hareketlendirebilecek önlemler belirlenmiştir.

2012 yılında Dünya ve Türkiye ticaretinde fazla durgunluk yaşanmamasına rağmen dünya piyasalarında oluşan fazla gemi arzı nedeniyle denizcilik sektörü kriz'e girmiştir. 2007 yılı içerisinde dökme yük bir geminin ortalama navlun ücreti 70.000 dolar iken 2012 senesinin son çeyreğinde 10.000 dolar'ın altına düşmüştür (Bimco, 2012). 2012 yılının ilk dokuz ayında 82.2 milyon DWT, 2011 de 120 milyon DWT dökme yük geminin piyasaya girmesi 2013 senesinin dökme yük ağırlıklı olan Türk deniz ticaret filosu işletenlerini için daha da kötü geçmesi beklenmektedir (ISL, 2012). IMO'nun verilerine göre dökme yük filosu 2008 yılından itibaren ortalama % 10.7 oranında bir büyüme gerçekleştirmektedir. Ve 2013 yılı için bu büyüme oranının % 7- 8 civarlarında olması öngörülmektedir (IMO, 2012). Ulaştırma Bakanlığı Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü verilerine göre de Türk Bayraklı filo'nun 9.7 milyon DWT ulaştığı yabancı bayraklı gemiler ile kapasitenin 25 milyon DWT çıktığı gözükmemektedir. Türk bayraklı gemilerde artış oranı 2010 yılına mukayase ile % 11 olmuştur (DTGM, 2012).

Aşağıdaki İstanbul deniz ticaret odası verilerine göre hazırlanan şekilde gözüktüğü gibi Türk deniz ticaret filosunun % 39'nun oluşturan dökme yük filosunun navlun ücretlerinin 2008 yılından 2012 yılına gerçekleşen sert düşüş gözükmemektedir. Piyasalar iyi halde seyir eder iken Türk armatörlerin hatalı finansman, öz kaynaklarını gemi arzı krizini tahmin edememe yüzünden yeni yatırımlara yönlendirme ve iyi bir yönetim ve organizasyon yapısının olmamasında dolayı 2012 krizi kuvvetli etki yapmıştır.



Şekil 11. Navlun oranları (IMEAK, 2011).

Türk denizcilik şirketleri açısından buradaki en büyük hata Türk deniz ticaret filosunun % 45'ni oluşturan 20 yaş üzeri ve gemilerin hurda'ya ayrılmayarak veya satılmayarak kriz döneminde Türk armatörlerin elinde kalmasıdır. Bir önceki bölümde değinildiği gibi yaşlı filonun günlük ortalama gideri 5.000 dolar ve üzeri olmaktadır. Nakit sıkıntısı içinde olan Türk armatörleri ellerinde bu filoyu çok daha ucuz rakamlara söküm sanayisine vermeye başlamışlardır. Bu yüzden Türk koster filosu yenilenme çalışmaları acilen devlet destekli olarak başlatılmalıdır.

Düşük seyir hızı ve gemilerini bağlayan armatörler kriz öncesi verdikleri yeni gemi siparişlerini iptal etmişlerdir. Bu yüzden tersaneler ile yeni ödeme planları yapabilmek için devletin denizcilik sektörüne sağladığı teşvik paketini güçlendirmelidir. Krizden en çok etkilenen gemi inşa sektörü içinde yeni bir kaynak olacaktır.

Türk tersaneleri yaşanan arz fazlası kriz döneminde en çok etkilenen sanayi olmuştur. 2008 senesine kadar dünya markası olan Türk Tersanelerin, Türkiye Gemi İnşa Sanayiciler Birliği verilerine göre 2012 yılından aldığı sipariş sayısı 20'yi geçmemiştir (www.gisbir.org). Birçok sipariş ertelenmesi ve sipariş alımların durmasından dolayı 2008 yılında 40.000 çalışanı olan Türk tersanelerinde, bu rakam 10.000'nin altına inmiştir. Ayrıca

yan sanayi ve çıkartılan işçilerin aileleri de eklenirse toplam 700.000 kişinin gemi inşaatı'ndaki krizden etkilendiği öngörülmektedir (www.gisbir.org).

Halbuki dünya gemi inşa sanayisinin % 70'ni oluşturan AB ile Japonya, Güney Kore, Norveç ve Çin gibi ülkeler kendi tersanelerine kriz döneminde kendi sektörlerinin küçülmesini engellemek ve hatta bu dönemde bile büyümelerini sağlamak yönünde doğrudan ve yoğun bir şekilde destek olmaktadır. Krizin en şiddetli kısmının geride kalmasına rağmen, bu ülkeler halen sektöre yönelik destek paketleri açıklamaktadırlar. Çin kriz döneminden çıkıldığında Dünya denizcilik sektörünün bir numarı olmak için dış talebin düşmesi dolayısıyla yarım kalan siparişlerin tamamlanması ve yaşlanan filonun yenilenmesine yönelik değişik araçlar geliştirmiştir. Bunlara devlete ait şirketlerin tersanelerde iptal edilen gemi siparişlerini desteklemeleri ve devletin ulusal sanayi fonu altında sektörde devam etmekte olan devralma ve birleşme süreçlerinin devamlılığını sağlaması gösterilebilir. Bahsedilen destekler ile yıllık gemi üretim kapasitesini 50 milyon DWT'a yükseltmeyi hedeflemiştir. Güney Kore devleti ise iptal edilen 100 gemi için toplam 4 milyar dolarlık bir fon ayırmıştır (TUSİAD, 2011).

Döviz girdisi sağlayan, önemli bir istihdam potansiyeli oluşturan, kendi yan sanayisine hızlı bir gelişim oluşturan, yabancı sermaye girişine imkan sağlayan, savunma sanayisine sağladığı hizmet ile stratejik önem taşıyan, kendi deniz ticaret filosunu destekleyen gemi inşaatı sektörü Türkiye'den yeterli kadar destek alamamaktadır. Ayrıca kriz döneminde Türk bankaları sektöre sağlanan %70- 80 kredi - % 20- 30 özkaynak şeklinde sağlanmış finansman yapısını kriz ile beraber % 50 kredi - % 50 öz kaynak olarak yeniden düzenlemiştir. Bazı bankalar ise sektöre verdiği mevcut kredileri erken çağırmaya başlamıştır.

Bir sonraki bölümde kriz'in etkileri ve sektörde yaşananlar değerlendirilerek 2012 krizi ve 2013'de daha kötü geçmesi beklenen piyasa karşısında yapılması gerekenler belirlenmiş ve ülke ekonomisine getireceği katkılar ile açıklanmıştır. İnşa edilmekte olan ve yarım kalmış gemilerin tekrardan piyasaya kazandırılması, kredilerin yeniden

yapılandırılması bu bağlamda koster filosunun acilen yenilenmesi ve devlet destekleri için gerekli düzenlemelerin yapılması sorunlarına çeşitli öneriler getirilmiştir.

5.1. Kriz’e Karşı Alınacak Önlemler

Kriz döneminde sektörün kaynaklarını iyi yönetemediği ortaya çıkmıştır. Hatalı finansman yönetimi başlıca sorunların başında gelmektedir. Hem tersanelerin hem de Türk armatörlerinin kriz dönemlerinde düşüş yaşamamaları için kendi aracı kuruluşlarını kullanmaları gereklidir. Aksi durumda zararlar çıkacak ve yüksek maliyetler ile bu zararlar daha da artacaktır. Aracı kuruluşlar yani danışmanlık şirketlerinin kullanılması ile beraber her verilen bir sipariş daha uygun fiyatlara alınabilecektir. Böylelikle bankalardan alınacak kredilerde daha bir kolaylık sağlanacaktır.

Genelde danışmanlık şirketleri Londra, Norveç ve Almanya üzerinden iş yaparlar. Ve genellikle kendi bölgeleri ile çalışmayı tercih ederler. Mesela bir gemi sipariş etmek isteyen armatöre bu şirketler Türk bankalarından ziyade yabancı bankalardan kredi almaya teşvik ederler. Armatör için belki daha uygun olabilir ama ülke ekonomisine yansısı olumsuz olacaktır.

Türkiye’de henüz sayıları az olmasına rağmen bu servisleri sağlayan bazı danışmanlık şirketleri mevcuttur. Ama henüz diğer Avrupa ülkelerindeki şirketler seviyesinde değildir. Bu şirketlerde hem aracılar hem de uzman deniz ticareti hukukçuları yer almaktadır. Türkiye’de gerekli eğitimlerin verilmemesi bu alanda eleman ihtiyacını doğurmaktadır. Genelde Türkiye’de bu hizmette çalışanlar eğitimlerini ve tecrübelerini yabancı ülkelerde edinmişlerdir. Türkiye’deki bu mevcut aracılar ise daha çok ikinci gemi alım satımlarında ihtisas sahibidirler. Yeni gemi inşa alanında yetersiz kalmaktadırlar. Bu yüzden hem tersanelerin hem de armatörlerin seçeceği danışmanlık şirketlerinin bu konularda tecrübe ve bilgi sahibi olmaları önemlidir. Yabancı şirketlerin vereceği hizmetlerin maliyeti yurtiçindeki şirketlere göre kat ve kat fazladır.

Geçmiş dönemler de Türk armatörleri yabancı broker ve danışmanlık şirketleri ile birçok sorun yaşayıp zarara uğramışlardır. Bunun da en büyük sebebi yabancı brokerların ilk

önce kendi bölgesindeki diğer müşterilerinin çıkarlarını korumaya çalışmalarıdır. Bu yüzden Türkiye’de acilen bu konularda ihtisaslı ve tecrübeli elemanlar ve şirketlere ihtiyaç vardır.

Kriz sırasında Türk bankaları da aynı sıkıntıyı yaşamaktadırlar. Bankaların sahip olduğu elemanlar denizcilik sektörünü bilmemeleri ve kredi verirken diğer reel sektördeki gibi değerlendirdiği gibi değerlendirip kısa vadeli krediler ile sektörü olumsuz etkilemiştir. Önümüzdeki dönemlerde bu eksiklik fazlasıyla hissedilecektir.

Aracılar ve deniz ticareti hukukçuları veya avukatlar her zaman beraber hareket etmek zorundadırlar. Hem ikinci el gemi alım satımı sırasında yaşanacak fiyat uçurumları karşısında hem de tersanelerin vereceği tekliflerde birbirlerine ihtiyaçları olacaktır.

Sektör açısından her zaman yerli bir aracı ile anlaşmak daha güvenilirdir. Kimi tersaneler tercihlerini yabancı aracılardan oluştursa özellikle yat alanında üretim yapan Türk tersanelerinde genel olarak yerli aracılar tercih edilmektedir. Bunun da sebebi bölgeyi daha iyi tanıyıp, hedef pazarlara doğru politikalar ile gitmeleridir.

Aracılar denizcilik şirketleri adına görüşmelerde tek yetkili kişi olmalıdır. Bu yüzden bu kişiler her konuda pazarlık masasında yeterli görüşebilme yetisine sahip olmaları gereklidir. Alacağı sonuçlar şirketlerin ileriye dönük piyasalardaki durumlarını etkileyecektir. Çünkü bir geminin yapımının 2 sene sürmesi, 2 sene sonra indirilecek geminin o günkü piyasa koşullarında iyi fiyatlara çalışması gerekecektir. Bu yüzden pazarlıklar ve teklifler çok önemlidir.

Bu kişiler aynı zamanda tersaneler açısından işin teknik bilgisine de sahip olmak zorundadırlar. Belirlenen fiyatlar, tersanenin gemiyi bitirme tarihi, projenin kaynağı önemli hususlardır. Ayrıca bir fiyat politikası izlenmelidir;

- Oluşabilecek en kötü fiyat,
- Oluşabilecek olası fiyat,
- Oluşabilecek en iyi fiyat,

Dünya denizcilik sektöründe en fazla filo sağı olan Yunan armatörler aracılar ve avukatlar konusunda tercihlerini kendi yerli firmaları arasından kullanmaktadırlar. Bu da ülke ekonomisine ayrı bir katkı yapmaktadır. Türk ve Yunan armatörler arasında benzer özellik; dökme yük gemileri tercih etmeleridir. Norveç ve Almanya ise daha çok liner taşımacılık üzerinde yoğunlaşmışlardır. Bu yüzden Yunan şirketleri örnek alınarak bir çalışma yapılabilir. Sadece gemi alım satım'larında değil, gemi bakım-onarım lar da bu tarz şirketlere ihtiyaç duyulmaktadır. Bugün kimi zaman yaşlı bir geminin bakım onarım masraflarının 500.000 dolara kadar çıktığı düşünülürse, buralarda da uygun fiyatlar almak armatörler açısından önemlidir.

Tabi ki tersane veya armatör her zaman kontrolü kendi elinde tutmalıdır. Görüşmelerin sürecini ve sonuçlarını iyi değerlendirmelidir. Çünkü sonuçta kar veya zarar edecek olan kendisidir. Fakat bazı zengin işadamları tam tersini yapıp yani piyasaların iyi döneminde kar getireceğini düşündükleri denizcilik sektörüne girip sonrası zarar ettikleri görülmüştür. Bu süreçte bu iş adamları yetkileri aracılara ve avukatlar devrettiği için sürecin içinde yer almamışlardır. Halen bu tarz örnekler Türkiye'de yaşanmaktadır.

Bu arada aracılarn veya bu şirketlerin sahip olması gereken iki önemli husus şarttır;

- Tersaneler hakkında yeterli bir bilgiye sahip olmaları gerekir.
- Tersanelerin vereceği teslim tarihlerinin güvenilir olması ve bu tersaneleri geçmiş dönemlerde yaptığı gemi teslim tarihlerinin iyice incelenmesi gerekir.

Diğer taraftan dünya deniz ticaret filosunun büyük tonajlı gemiler (Panamax +) segmentinin 5'er yıllık periyotlarla ihtiyaç duyduğu özel sorveyler göz önüne alınarak hazırlanan projeksiyonlara göre; özellikle 2014 yılına kadar küresel gemi bakım- onarım talebinin artacağı öngörülmekte olup, Japonya, Singapur, Çin ve AB tersaneleri karşısında Türk tersaneleri, özellikle Akdeniz çanağında, Ege ve Karadeniz'de faaliyet gösteren gemilerin bakım-onarımına odaklanmalıdır (Yılmaz, 2011). Burada yine müşterilerin bulunması için en büyük sorumluluk yine aracılara düşmektedir.

Gemi inşa sanayisini kısa ve orta vadede sektörü ayakta tutacak proje ise Türk koster filosunun yenilenmesi olacaktır. Akdeniz ve Karadeniz'deki deniz yolu taşımacılığının büyük oranda küçük tonajlı gemiler ile yapılmaktadır. 2011 yılı sonu verilerine göre sektör 5.4 milyar dolarlık bir hacme sahiptir ve bu bölgelerde gemilerin % 30 oranı Türk sahipli gemilerdir (Yılmaz, 2011).

Türk koster filosunun yaş ortalamasının 28 ve üzeri olması Türkiye'nin bu pastadan aldığı payı azaltmaktadır. Türkiye en fazla ithalatını yaptığı ve ihracatında 5. Sırada yer alan Rusya ile dış ticaret taşımacılığının Türk gemilerle ile gerçekleştirememektedir (İMEAK, 2011). Karadeniz'de 3 liman'a sahip olan Rusya'nın ana limanı Azov denizinde yer almaktadır. Fakat Türk koster filosunun buz klası eksikliği ve Rus limanlarının 30 yaş üzeri gemileri kabul etmemesinden dolayı yabancı sahipli gemiler ile dış ticaret taşınmaktadır. 2023'de 500 milyar dolar ihracat hedefi olan Türkiye'nin dış ticaretinin % 90'nının deniz yolu ile taşındığı varsayılırsa 2023 yılında 50 milyar dolar navlun ödenmek zorunda olunacaktır. Bu yüzden İskenderun'dan Hopa'daki tersanelere kadar iş sunulacağı düşünülürse bu kriz ortamında acilen koster filosu yenilenme projesinin uygulanması gerekmektedir. Yaşlı gemilerin yenilenme projesinin gerekliliğinin diğer sebepleri ise;

- IMO tarafından yeni kanunlar ve düzenlenmeler getirilmektedir. Bu düzenlemelerde yaşlı gemilere yer yoktur.
- Çevreye duyarlı yeni kanunların çıkması çevreye daha fazla zarar veren ve deniz kirliliğine yol açan yaşlı gemilerin yabancı limanlarda alıkonmasına neden olmaktadır.
- Tersaneler bir ülkenin lokomotif sanayisidir ve devlet teşvikleri ile bu sanayi dalı korunmalıdır.
- Krizin bitmesini beklemeden ziyade şimdiden verilecek teşvikler sektördeki kaliteli ve bilgili eleman kaybını önleyecektir. Birçok işçi bugün tersanelerden çıkartılmak zorunda kalmıştır.

Devlet teşvikli yapılacak koster filusunda, geçmiş yıllarda yapılan teşviklerin istismar edilmesi ve kamuoyu önünde sektörün sahip olduğu olumsuz önyargıyı engellemek için aşağıdaki unsurlar değerlendirilmelidir;

- İlgili kurumların projelerin hazırlayıp devlet'e sunulması,
- Risklerin belirlenmesi, paylaşılması
- Yurtdışından temin edilebilecek krediler ve diğer ülkelerin politikaları ile karşılaştırmalı raporların hazırlanması,
- Devletin yaşabileceği azami zararın belirlenmesi,
- Yüksek işçi alımı nedeniyle devlete geri dönüş,
- Düşük faizli kredilerin sağlanmasıdır.

Eğer Türk denizcilik sektörüne bu tip projeler sunulmaz ise sektör ciddi bir itibar kaybı yaşayacak ve tersanecilik sektörü yok olma tehlikesi ile karşılaşacaktır. Türk ekonomisi ve politikası için ciddi bir kayıp olacaktır. Aşağıda maddeler halinde Türk koster filusunun yenilenmesinin Türk ekonomisine getireceği katkılar belirlenmiştir.

5.2. Türk Koster Filosu Yenileme Projesi'nin Türkiye Cumhuriyeti için Faydaları

Türk dökme yük filosunu yenilendiği takdirde Türkiye'ye büyük faydalar sağlayacaktır. Mesela;

- Yabancı sermayenin Türkiye'ye girmesini sağlayacak böylece tersaneler ile birlikte sektörün canlanmasına neden olacak,
- Bu destek projesinden başarılı bir sonuç elde edildiğinde bankaların sektöre olan güven duygusu artacak daha düşük faizli kredi vermeye başlayacaklardır. Ayrıca diğer denizci Avrupa ülkelerindeki bankaları ve finans kuruluşlarının dikkati çekilmiş olacak ve böylece ülkeye girdileri sağlanacaktır..
- Sektörün proje yapmanın önemini anlamış olabilecek olması

- Böylece armatör, tersan, yan sanayi alanında rekabet başlamış olacak, ortak kazançlar elde etmek mümkün olacak
- Türk denizcilik sektörü Dünya deniz taşımacılığı alanında diğer gelişmiş ülkeler ile rekabet edebilecek bir düzeye gelebilecek,
- Türk tersanelerin kapasiteleri büyüyecektir,
- Türk tersanelerinde ve yan sanayisinde işçi alımları başlayacak ve böylece ülkedeki işsizlik oranında biz azalmaya neden olacaktır.
- Çalışan işçi ve diğer elemanların aldıkları ücret artacak Türkiye'nin milli gelir oranlarına yansıyacaktır. Bu da ülke ekonomisine büyük bir katkı olduğunu gösterecektir.
- Gemi maliyetleri daha uygun fiyatlara yapılabilecek böylece diğer ülkelerden müşteri girdisi başlayacaktır.
- Döviz girdisi neden olacak,
- Armatörler daha düşük maliyete yapılan gemilere alım gücü artacak,
- Gemilerin yeni olmasından dolayı işletme giderlerinde düşük olacak böyle önemli bir kalemden tasarruf elde edilmesine neden olacaktır.
- Proje'ye eğer yurtdışından bir finansman sağlanırsa devlete herhangi bir yük getirmeyecektir.
- Yapılacak yatırımların Türkiye ekonomisine kazandırılması,
- İnşa edilen gemilerin diğer ülkelerdeki müşteriler tarafından kiralanması veya satın alınması durumunda ülke ekonomisine sağlanacak yüksek miktardaki döviz getirisi,
- Projede üretilecek makineler, saçlar vb. gibi ürünlerin % 50 sinin ülke içindeki sanayiden karşılanması diğer sektörlerle olacak etkisini büyütecektir. Böylelikle diğer sanayilerinde işçi alımı artacak ve yeni girdiler sağlanacaktır,

- Tersanelerin artacak gelirleri ile birlikte devlete vereceği vergilerde artış yaşanacaktır. İşçilik ile ilgili vergiler, kurumlar vergisi vb.
- Ayrıca filonun ikinci sicil olan kolay bayrak'a girmesinde ötürü;
- Armatörlerin gemideki elemanlarının sayısının yarısının Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olma zorunluluğu,
- SKK vergilerin devlete ödenmesi
- Personele yapılan ödemeler ile birlikte onların yapacağı harcamını ülke ekonomisine yansıtması
- Çok eski gemilerin böylelikle hurday çıkması ve Türkiye'de dünya standartlarında iyi bir konumda olan hurdacılık sektöründe ek bir bir getiri sağlamlasında ötürü dövizden tasarruf elde edilecektir. Satışı mümkün olmayan bu gemilerin hurdaya çıkması kaçınılmazdır.
- Kamuoyunda yapılacak tanıtım ile birlikte bu projenin duyulması ve diğer sektörlerin dikkatinin çekilmesi
- Tersaneler geçmiş dönemlerde yaşanan elem kazalar sonlatacak ve güvenilir kalitesi getirilecek
- Armatörlerin kendi aralarında rekabet düzeyi artacak.
- Böylelikle yerli bankaların ilgisi denizcilik sektörüne çekilmiş olacak ve onlarda kendilerini bu alanda geliştirerek diğer yabancı ülkeleri kaynak aktaracaklardır. Ayrıca sahip olacağı kalifeyli elemanlar ile bilgi ve tecrübeleri diğer denizcilik finans kuruluşları ile rekabet düzeyleri artacaktır.

5.3. Türkiye’de Gemi İnşa Durması Durumda Meydana Gelebilecek Sıkıntılar

Türkiye’de gemi inşa durması veya desteklenmemesi durumunda ortaya ciddi sorunlar çıkartacaktır. Başlıcak çıkacak sorunlar;

- Ülkede işsizlik artacaktır. Sektörün iyi olduğu dönemlerde yan sanayi harici toplam 60.000 dolayında işçi çalışmaktaydı.
- Yan sanayinde etkilenmeye başlayacak işçi çıkarımları başlayacaktır. Yan sanayinin gemi inşa sektörü ‘ne bağlı olduğu için önemli bir zarar ortaya çıkacaktır.
- Ülkenin vergi gelirlerinde düşüş gözlenecektir.
- İşten çıkartılanlara İşsizlik ödeneği ödenmesi gerekir. Bu da devlete ayrı bir külfet olacaktır.
- Ülkeye giren dövizler ciddi düşüşler yaşanacaktır.
- Yabancı sermaye diğer ülkelere yönelecektir.
- Tersanelerdeki teknolojik ve arge geliştirilmeli duracak, sektöre sağladığı faydalar kesilecektir. Bu da dünya piyasalarında rekabet düzeyini azaltacaktır.
- Ticaret filosununda büyük oranda düşüşler yaşanıp gemilerin hurda düzeyinde sefer yapmaları söz konusu olacak. Ayrıca AB ülkeleri limanlarına giriş yapamayacak olmalarından dolayı ülke itibarı kaybolacak, beyaz bayraktan siyah bayrağa tekrardan geçiş olacaktır.
- Gemi sicili Türk bayrağı olan gemiler azalıp yabancı bayrak devletine geçişler artacaktır. Ülke ekonomisi için vergi kaybı anlamına gelmektedir.
- Bugüne kadar savunma sanayisine sağlanan önemli fırsatlar yok olacaktır.

- Gemi inşa sektöründe bakım-onarım sanayisine geçiş yaşanacaktır.
- Bu durumda söz konusu olan ise onarım sanayisine geçildiğinde bakım-onarım için Yunan armatörlerin gemilerine ihtiyaç duyulacaktır. Böylelikle iki ülke arasındaki ilişkileri tekrardan gözden geçirilmesi gerekecektir.
- Devam etmek isteyen tersanelerin gemi inşasını bırakıp gemi söküm işine girmelerine neden olacak.
- Taşeronluk yapan birçok şirket kapanmak zorunda kalacak
- Armatörler yeni gemi sahip olamayacak eski gemileriyle devam edecekler.
- Gemi inşa sektöründen yararlanan yan sanayiler iflas eşiğine gelecek
- Ayrıca sektördeki diğer kuruluşların (aracılar, danışmanlık şirketleri, P&I Klüpleri vb.) iş hacimleri düşecek ve bununla beraber gemi sayısında azalma yaşanacaktır.
- Son yıllarda artış gözlenen Üniversitelerdeki denizcilik eğitim alanlarında azalma yaşanacak

VI. TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN GZFT ANALİZİ

Türk denizcilik sektörü son iki dünya deniz ticareti krizinden olumsuz etkilenmiş ve birçok denizcilik firması ve tersane'nin iflas etmesine sebep olmuştur. Yaşanmakta olan 2012 krizi'nin ise sürmesi ve 2013 senesinde piyasaların dip noktasına inmesi beklenmektedir. Tüm dünya denizcilik sektörünü etkileyen bu kriz karşısında Türk denizcilik şirketleri de risk altındadır.

Son iki krize rağmen denizcilik sektörü, dünya ülkelerine ekonomik açıdan önemli katkılar sağlamaktadır. Hızla bir gelişim gösteren Dünya denizcilik sektörü ve teknolojisinden Türkiye'de bir pay almaya çalışmaktadır. Özellikle de gemi ve yat inşa sanayisinde kriz öncesinde dünya'da önemli bir konuma sahip olmakta, kimyasal tanker yapımında dünya birincisi ve yat inşasında dünya üçüncüsü idi. Ayrıca Türkiye'nin sahip olduğu coğrafi avantajlar ve birçok taşıma koridorunun Türkiye'den geçmesi taşımacılık sektörünün önemini daha artırmakta ve fırsatlar sunmaktadır.

Bu yüzden denizcilik sektörünün etkinliğini artırabilmek için sektörün güçlü ve zayıf yönleri ile fırsatlar ve tehditlerin belirlenmesi ülke ekonomisi için önem taşımaktadır. Bu tez'in yazım aşamasına kadar deniz yolu taşımacılığı ile ilgili geniş bir literatür olmasına rağmen, Türk denizcilik sektörü'nde GZFT analizi ile yapılan bir doktora seviyesinde çalışma yer almamaktadır. Mevcut devlet tarafından yapılan çalışma ise çok eski olmaktadır. GZFT analizi sonucu ortaya koyulan Tows matrisi ile ilgili bir çalışmaya'da Türk denizcilik sektöründe rastlanmamıştır. Bu araştırma Türk denizcilik sektörüne özgünlük katabilmek için yapılmıştır.

6.1. GZFT Analizi ve Tows Matrisi

İlk olarak 70'li yıllarda iş yönetimi amacıyla kullanılmaya başlanan GFZT analizi, ileriki yıllarda farklı uygulama alanları için de bir analiz ve planlama aracı olarak ele alınmıştır. GFZT, güçler ve zafiyetler, fırsatlar-imkanlar ve tehlikeler-tehditler kelimelerinin baş harflerini içeren bir kısaltmadır. Temelde mevcut yapılara ait bu dört parametrenin irdelenerek analiz edilmesi ilkesine sahip olan bu yöntemle, hem niceliksel hem de niteliksel özelliklere ilişkin analizler yapılabilmekte ve yapılan analizler sonucunda oluşturulan Tows (GFZT) matrisinin irdelenmesi ile de mevcut programa ilişkin stratejik bir görüş oluşturulabilmektedir (Uçar ve Doğru, 2005).

GFZT analizi bir organizasyonun iç güçlü yönlerini ve zayıflıklarını, dış fırsatlar ve tehditler bir stratejik planlama aracıdır. GFZT analizi ile yöneticiler; güçlü yönleri, zayıflıkları, fırsatları ve tehditleri dikkatlice incelediklerinde, organizasyonel başarıyı sağlayacak olan yararlı stratejiler geliştirebilirler. GFZT analizinde incelenecek olan iç güçlü yönler ve zayıflıklar ile dış fırsatlar ve tehditler bir matrise yerleştirilmektedir. Analizde kavramsal olarak dört farklı alternatif stratejisi, taktik ve eylem önerilmektedir (Çiftçi, 2006).

Weihrich, bu dört faktörün dört ayrı stratejinin temelini oluşturabileceğini ifade etmektedir. En çok arzulanan durum, bir ülkenin potansiyel fırsatlardan yararlanması için güçlü yönlerini çok iyi bir şekilde tespit edip bunları kullanmasıdır. Weihrich bu durumu güçlü yönler-fırsatlar stratejisi olarak adlandırmaktadır. Çünkü bir ulus kendi güçlü yönlerini kullanarak fırsatlar oluşturabilir ve bunlardan yararlanabilir. Fakat küresel rekabete dayalı bir piyasada bir ülke aynı zamanda bir takım tehditlerle karşılaşabilir. Böyle bir durum güçlü yönler-tehditler stratejisi olarak düşünülebilir çünkü temel amaç, tehditleri en aza indirerek güçlü yönleri artırmaktır (Coskun ve Geyik, 2002).

Her ülke aynı zamanda dış fırsatlardan yararlanmak için üstesinden gelmek ve güçlendirmek zorunda olduğu zayıflıklara sahiptir. Böyle bir durumda zayıf yönler-fırsatlar stratejisi uygulanabilir. Bu stratejide daha çok bir ulusun zayıflıklarını güçlü yönlerine

dönüştürecek çabaları içeren bir gelişme planı uygulanır. En az arzulanan (TOWS matrisinde) durum ise zayıf yönler- tehditler kombinasyonudur. Bir ülke zayıf yönleri kapsamında dış tehditlerle karşılaşması durumunda küresel piyasada çok zor durumda kalabilir. Bu stratejideki amaç hem iç zayıflıkları minimize etmek hem de dış tehditlerden korunmaktır (Coşkun ve Geyik, 2002).

TOWS matrisi dört farklı stratejiden oluşmaktadır. Aşağıda bu stratejiler belirtilmiştir;

G- F Stratejisi: Hem güçlü yönleri hem de fırsatları maksimize etmeyi hedefleyen stratejidir. Bu amaçla organizasyonun mevcut güçlü yönleri kullanılarak tüm dış fırsatlardan yararlanmayı sağlayacak stratejiler geliştirilir.

G- T Stratejisi: Bu strateji organizasyonun dış çevredeki tehditlerle başa çıkacak olan güçlü yönler üzerine kurulmuştur. Amaç güçlü yönlerden maksimum oranda yararlanırken dış tehditleri minimize etmektir.

Z- T Stratejisi: ZT stratejisi amacı zayıflıkları ve tehditleri minimize etmektir. Bu amaçla zayıflıklar ve tehditler göz önünde bulundurularak bunların üstesinden gelebilecek stratejiler oluşturulur.

Z- F Stratejisi: ZF stratejisi zayıflıkları minimize edip fırsatları maksimize etmeyi hedefler. Dış fırsatlardan yararlanarak mevcut zayıflıkları ortadan kaldıracak yeni stratejiler oluşturulur (Çiftçi, 2006).

Bu analizin odak noktası, güçlü özelliklerden daha fazla yararlanmayı sağlayacak veya zayıf noktaları azaltacak, güçlü özellikleri arttıracak, çevredeki gelişmelerden doğan fırsatlardan maksimum düzeyde yararlanıp, içsel ve dışsal tehditleri minimize edecek stratejilerin oluşmasıdır.

Mevcut güçlü ve zayıf yanların bilinmesi ve analiz edilmesi; yöneticilerin stratejik seçimlerinde kolaylık, mevcut ve gelecekteki strateji ve politikaları değerlendirme ve yönlendirme imkanı verecektir (Büyükalaca, 2009).

Tablo 8. Tows matrisi (Türk ve Ünsal, 2010).

İç Faktörler- Dış Faktörler	Güçler	Zayıflıklar
Fırsatlar	G-F Stratejileri (Kurumun/ Kuruluşun/ Birimin güçlü taraflarını destekleyen fırsatları belirlemek ve değerlendirmek için geliştirilen stratejilerdir.)	Z-F Stratejileri (Kurumun/Kuruluşun/Birimin zayıf yönlerini kuvvetlendirmek için fırsatlar kullanarak geliştirilen stratejidir.)
Tehditler	G-T Stratejileri (Kurumun/ Kuruluşun/ Birimin dış tehditlere karşı hassasiyetini azaltmak için birimin güçlü yanlarının nasıl kullanılması gerektiğini ortaya koyan stratejilerdir.)	Z-T Stratejileri (Kurumun/Kuruluşun/Birimin zayıf yönlerinin dış tehditlerden kolayca etkilenmesini engelleyecek savunma planlarını hazırlama yarayan stratejilerdir.)

Bu çalışmanın amacı da; Türk denizcilik sektörünün GFZT analizinin yapılması ile içinde bulunulan 2012 kriz döneminden etkin/ verimli bir şekilde en az zarar ile çıkmak ve denizciliği Türkiye'nin ulusal bir politikası haline getirmektir. Bu yüzden çalışmanın bulguları da TOWS matrisine göre uyarlayarak Türk denizcilik sektörünün izlemesi gereken stratejiler saptanmıştır.

6.2. Çalışma Yöntemi

Bu çalışmada Türk Denizcilik Sektörü'nün güçlü ve zayıf yönleri ile oluşabilecek tehditler ve fırsat olanaklarını belirlenmeye çalışılmıştır. Araştırma kapsamında ilk önce Türk Denizcilik Sektörü hakkında GZFT Analizi ilgili yazın araştırılmış ve sektörün içinde bulunduğu duruma ilişkin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UBAK) ve

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odalarını (İMEAK) ‘ın yeni ve güncel olan istatistiki verileri ve sektör raporları, çeşitli makaleler, internet siteleri, kitaplar incelenmiştir.

Araştırma da veri elde edebilmek için UBAK bünyesinde grup toplantıları yöntemiyle gerçekleştirilmiştir. Bu toplantılar’ a protokol listesi’ ne göre; Ulaştırma Bakanı Müsteşarı, Ulaştırma Bakanı Müsteşar Yardımcısı, Deniz ve İç Sular Düzenleme Müdürü, Deniz Ticareti Genel Müdürü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü ve uzmanlaşmış diğer bakanlık personeli katılmıştır. Diğer çalışma ise İstanbul Deniz Ticaret Odası yetkilileri ile soru- cevap şeklinde gerçekleşmiştir. Araştırma için ısrarlı bir şekilde sektör’e kredi veren banka temsilcileri ile randevu talep edilse de bankalar tarafından olumsuz cevap verilip randevu talepleri kabul edilmemiştir.

Bu grup toplantısında GZFT analizi için kullanılan başlıca yöntem; beyin fırtınası tekniği olmuştur. Beyin fırtınası, ortak sorunlar, toplanacak veriler, çözüm önerileri, uygulama önerileri ve karşılaşılabilecek engeller gibi konularda bir fikir listesi oluşturmak amacıyla yapılan yaratıcı bir düşünce çalışmasıdır. Klasik olmayan konferans düzeni içinde, ortak akıl aramak üzere iddia sahiplerini bir araya getirir. İddia sahipleri, konu ile ilgili, o konuda çalışıp bir tecrübe kazanmış karar vericiler ve bilgi birikimi olan kişiler diye tanımlanır. Aranan şey ortak akıldır. Katılımcıların birbirlerini ikna ederek geliştirecekleri ortak akıl, arama konferansının her aşamasında aranır ve bulunur. Klasik konferans düzenlerinde bir veya birkaç kişi çıkıp belirli konuları anlatır ve geri kalanlar dinler, arama konferansında ise tam tersine, katılanların tamamı bir düzen içinde konuşarak bir sonuca ulaşır. Grup üyeleri, konu ile ilgili, o konuda çalışıp bir tecrübe kazanmış karar vericiler ve bilgi birikimi olan kişiler kısaca alan uzmanı diye tanımlanır. GZFT sorgulama tekniğiyle katılımcıların birbirlerini ikna ederek ortak akıl aramaları sağlanır ve bulunur (Kozak, 2009).

Bu çalışmada da beyin fırtınası sonucu ortaya çıkan sektörün güçlü ve zayıf yönleri ile tehdit ve fırsat olanakları Tows matrisine entegre edilmiş ve değerlendirilmiştir. Çıkan sonuçlar teker teker sorularak oybirliği ile saptanmış ve önem derecesine göre sıralanmıştır.

6.3. Bulgular

6.3.1. Güçlü yönler

Türkiye ekonomisinin istikrarlı büyümesi ve deniz yolu taşımacılığını geliştirmesi; grup toplantısına katılan katılımcılar tarafından birinci sırada seçilmiştir. 2004 yılından 2011 yılına kadar Türk ekonomisinin büyümesi ve artan dış ticaret ile birlikte Türk deniz yolu taşımacılığının gelişmesine neden olmuştur. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün 2012 yılında yayınladığı rapora göre 2004- 2011 yılları arasında dünya deniz ticareti % 4 büyürken, Türk deniz ticareti % 6 büyümüştür (DTGM, 2012).

Türk deniz ticareti ile dünya deniz ticareti paralel hareket ettiği görülmektedir. Ayrıca 2010 yılından itibaren dış ticaret hacminin % 85.60'ı deniz yolu ile, % 12.5'i karayolu ile, % 0.8'i demir yolu ile % 0,8'i, diğer yollar ile ve % 0.3'ü ise havayoluyla taşınmıştır (IMEAK, 2011).

Gerek yurt içi gerekse yurt dışı ticaret hacminin ve trafiğinin göstergelerinden birisi de limanlarda işlem gören gemi sayılarıdır. Üretim, tüketim ve ticaret hacmi arttıkça veya azaldıkça limanlarda işlem gören gemi sayıları şekillenecektir. Gemi trafiğinin reel ekonomiyi direkt yansıtmasından dolayı limanlarda işlem gören gemi sayıları önem kazanır.

Türk limanlarında ise işlem gören Türk bayraklı ve yabancı bayraklı gemi sayısı ve tonajında artış gözlenmektedir. Türk bayraklı gemilerde 2011 yılında 37.060, yabancı bayraklı gemilerde ise 37.055 adet olmuştur.

Türkiye'nin sahip olduğu coğrafi konum ve Türk limanlarının sahip olduğu stratejik alan; Türkiye'nin Batı Avrupa- Asya transit taşımacılığının çevresinde olması ve birçok taşıma koridorun içinde yer alması nedeniyle deniz yolu taşımacılığının gelişimi açısından önemlidir. Bölge ekonomilerinin odak limanı olma hedefi olan Türkiye'nin, Dünya'daki Uzakdoğu da Singapur ve Hong Kong, Ortadoğu'da ise Dubai örneklerini alarak yatırımlarına devam ettiği gözlenmektedir.

Türk limanlarının dağıtım ve toplama alanlarının her geçen yıl genişleyerek büyümesi diğer avantaj noktasıdır. Marmara’da Ambarlı bölgesi, Ege’de Aliağa çevresi, Akdeniz’de ise İskenderun çevresinde bulunan toplam 174 limanın birçoğunun özel sektörler tarafından işletilmesi çevre bölge ülkelerinin limanlarıyla rekabet açısından üstünlüğüdür.

Türk tersanelerinin gemi inşa yapımında sahip oldukları tecrübe ve yatkınlık; Türk tersanelerinin dünya çapında bir üne sahip olması, geçmiş yıllarda bir çok armatör ve amatör denizcilerinin Türk tersanelerini tercih etmelerine sebep olmuştur. 2011 yılı itibari ile küçük ve orta ölçekli kimyasal tanker yapımında dünya 4., yat inşasından dünya 3. olan Türk tersanelerinin kalitesini göstermektedir.

Bodrum guleti olarak bilinen tekneler ile dünyaca üne kavuşmuş olan Türk tersaneleri, ahşap işçiliğinde uzun yıllardan gelen tecrübe birikimi ile dünyanın en iyileri arasında yer almaktadır. Baba’dan oğula geçen bu geleneğin hala devam etmesi tersanelerin gelişmesine neden olmuştur. Bugün yat inşa sanayisinde, Türkiye dünya markası haline gelmiştir. Türkiye’nin sahip olduğu deniz ve yat turizm kapasitesi, kalifiyeli işçilik, uluslararası standartlara sahip ve düşük maliyetli üretim gibi üstünlük noktalarıdır.

Ulaştırma bakanlığı bünyesinde çalışan personelin denizci kökenli olması, geçmiş dönem hükümetlerinde Ulaştırma bakanlığı ve denizcilik müsteşarlığı bünyesinde çalışan personelin denizcilik kökenli olmamasında dolayı kaynaklanan sorunlar Deniz ticareti sektörüne olumsuz yansımıştı.

Denizcilik müsteşarlığının bakanlığa dönüşmesi ve oluşturulan yeni birimlerin başına denizci kökenli personelin atanması küresel işleyen deniz ticaretinde işlemlerin daha hızlandırılmasına sebep olmuştur. Bugün sektörü iyi tanıyan bakanlık personelin, sektörün taleplerine ve ihtiyaçlarına tam destek vermektedirler.

Paris liman devleti mutabakat zaptı listesinde Türk gemilerinin Beyaz Bayrak listesinde olmaları, Türk gemilerinin Paris Memorandumu kapsamında yabancı limanlarda alıkonma oranları her geçen yıl azalmakta olup, 2008 yılında Türkiye’nin Beyaz Liste’ye

geçiş sağlanmıştır. Tutulma sayılarına bakıldığında, 2008 yılında 40, 2009 yılında 34 olan gemi tutulma sayıları 2010 itibarıyla 34'tür (IMEAK, 2011). 2011 yılında ise 27 gemi tutulmuştur.

Kara listeden beyaz listeye geçen Türkiye, böylelikle dünya ticaret piyasalarında ülke ve armatör itibarını artırmıştır. Türk armatörleri'nin gemilerine olan talep artmıştır.

Türk gemi söküm ve geri dönüşüm kapasitesini güçlü olması, dünya deniz ticaretinde yaşanan kriz ile beraber yaşlı gemilerin hurdaya ayrılma oranlarında artış gözlenmektedir. Dünyada sadece sayılı yerlerde yapılan gemi söküm sanayisi, Türkiye'de Aliaga'da bulunan 21 firma Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından lisanslandırılmıştır. IMO yetkililerin tesislerde yaptığı incelemelerde Türk gemi söküm sanayisi Avrupa en fazla tercih edilen yer olmuştur.

Türkiye gemilerin dönüşümünde yeşil ülke profilindedir. Söküm sektöründe adı geçen ülkeler arasında Avrupa ülkelerine yakınlığıyla dikkat çeken Türkiye bu avantajından faydalanma yolunda gerekli adımları atmakta ve uluslararası sözleşmelere taraf olmanın bir adım ötesine geçerek bu sözleşmelerin hazırlanmasında yardımcı hatta lider olma çabasıdadır. Bugüne kadar uygulayıcı tarafta yer almış olan Türkiye artık kural koyucu haline gelmiştir (IMEAK, 2011).

6.3.2. Zayıf yönler

Türk Denizcilik Sektörünün finansal altyapısının sağlam olmaması, Türk denizcilik sektörünün özellikle 2012 krizinden sonra olumsuz etkilendiği gözükmektedir. Toplantıya katılan katılımcıların hepsinin belirttiği ortak düşünce; Türk armatörlerinin hep kendi şirketlerinin kazanması için mücadele edip diğer Türk firmaları ile rekabet edebilmek için her türlü yola başvurmalarıdır. Bunun akabinde yurtdışından ve yurtiçinden piyasalar iyi durumda iken alınan krediler, Türk armatörleri ve Türk tersaneleri tarafından geri ödenememektedir.

Türk armatörlerin sürekli kazanma isteği bugünkü yaşanan krizin sonucunu ortaya çıkarmıştır. Hızla düşen navlun ücretleri, iptal edilen gelecek charter sözleşmeleri, sürekli yatırım yaptıkları için ellerinde nakit olmayan armatörleri zor duruma sokmuş ve gemilerinin düşük maliyete satmaya zorlanmışlardır.

Katılımcılar finansal altyapının olmamasına değinirken Güney Kore örneğinde durulmuştur. Türkiye’de 72 tersane bulunurken gemi inşa sanayisinde dünya markası olan Güney Kore de ise sadece 7 tane bulunmaktadır. Az olmasının sebebi ise Güney Kore’li yatırımcıların riskleri ve kazançları kendi aralarında paylaşmalarıdır. Bu tersanelere kendi vatandaşları ortak olduğu gibi kendi banka ve sigorta şirketleri de ortak olmuştur. Az şirket fazla ortak politikası sonucunda krizden minimum düzeyde etkilenmişlerdir.

Halbuki Türkiye’de ise Türk bankaları ve sigorta şirketleri denizcilik sektöründen uzak durmaktadır. Bunun da en büyük sebebi Türk armatörlerin riskleri ve kazançları kendi aralarında paylaşmak istememeleridir. Bu anlaşmazlıklar, denizcilik sektörüne dibe vurmasına neden olmuştur.

Türk koster filosunun yaşı olması, yakın yol deniz taşımacılığı Karadeniz, Akdeniz ve Kuzeybatı Avrupa bölgelerinde bulunan ülkeler için önemlidir. Türkiye’nin dış ticaretinin ihracaat’da %28 ithalat’da ise %31 oranının bu bölgedeki ülkeler ile yapıldığı göz önünde bulundurulursa koster filosunun mevcut durumu önem arz eder.

2023 yılında 500 milyar dolar ihracat ve ithalat hedefi olan Türkiye’nin sahip olduğu koster filosunun yaş ortalaması 35-40’dır (IMEAK, 2011). Oldukça yüksek olan bu yaş ortalaması, gemi işletenlerine operasyon ve işletme giderleri açısından yüksek maliyet ortaya çıkarmaktadır. Bu yüksek maliyetler, kapıdan kapıya hizmet sunan Türk lojistik şirketlerine düşük fiyatlı hizmet sunamamaktadır. Böylece yabancı bayraklı ülkelerin gemileri tercih edilmektedir.

Ayrıca bu 1 Ocak 2011 tarihinden itibaren başlayan “New Inspection Regime” ile bu yaşlı koster filosuyla AB limanlarına alıkonma riski artmıştır. Böylelikle bir zamanlar

Akdeniz bölgesini Türk çanağı haline getiren Türk koster filosunun diğer ülke gemileri ile rekabet edebilme gücü azalmıştır.

Gemi inşa sanayisinde yaşanan 2012 krizinin etkisi ve istihdam kaybı, Global ekonomik ve 2012 deniz ticareti krizleri Türk gemi inşa sanayisini çok olumsuz yönde etkilemiştir. Yarım kalmış gemiler, yeniden yapılandırılmayan krediler, iptal edilen siparişler ve hızlı istihdam kaybı gemi inşa sanayisinin zayıflattırılmaktadır.

2008 senesinde 250 adet gemi sipariş alınırken son dönemde bu rakam 15 dolayına düşmüştür. Ayrıca gemi inşa yan sanayisi de bu düşüşlerden etkilenmektedir. İMEAK verilerine göre 2007 yılında 33480 kişi çalışırken, bu rakam 2012 Haziran ayında 10.000' nin altında düştüğünü göstermektedir. Yetişmiş bu insan potansiyelinin bir anda işsiz kalması tüm Türk Denizcilik sektörünü 2013 senesinde daha fazla etkilemesi beklenmektedir (İMEAK, 2011); (www.tersanederlisi.info).

Türk bankaları tersaneler üzerindeki yaptırımlarını askıya almışlardır. Bu yüzden Türk tersaneleri Uzakdoğu tersanelerine göre yaklaşık olarak % 30 oranından daha fazla gemi yapmaktadırlar.

Türk toplumunun denizcilik sektörüne olan olumsuz önyargısı ve denizcilik sektöründe kalifiyeli personel eksikliği; geçmişte yaşanan denizcilik sektörü ve devlet ve bankalar arasındaki usulsüzlükler ve bunların sık sık medya gündeminde abartılarak yer verilmesi Türk toplumunun denizcilik sektörüne iyi gözle bakmasına sebep olmuştur. Deniz ticareti piyasalarında çalışanlar hep aile şirketlerinde yetişenlerdir.

Bu kısıtlı elemanlar sektörün tümüne yeterince cevap verememektedir. Tersaneler, marinalar, limanlar, gemi acenteleri bugün kalifiyeli eleman eksikliği yaşamaktadırlar. Ayrıca denizcilik eğitimi veren kuruluşlarının ise en büyük zayıf noktası sahip oldukları ekipmanlar'ın eski olması ve yeni gemi ekipmanları ile aynı olmamasından dolayı mezun olan yeni kaptan adaylarını zor durumda bırakmaktadır. Denizcilik eğitimi veren kişilerin, düşük

maaş yüzünden eğitim sektörünü bırakmaları eğitim konusunda öğretmen sıkıntısını ortaya çıkarmaktadır.

Türkiye'nin ihracat ve ithalat yüklerinin taşımacılığının çoğunluğunun yabancı bayraklı gemiler ile yapılması, ithal ve ihraç yüklerin taşınmasında Türk bayraklı gemilerin % 16'lık payı yetersiz ve ülke ekonomisi için büyük kayıptır. Türkiye Denizciler Sendikası'nın Türkiye Uluslararası Gemi Sicili'nin Uluslararası Ulaştırma İşçileri nezdinde kolay bayrak olarak kabul edilmesinin ardından Türk bayraklı gemilere artan baskılar ve denetimler, Türk armatörlerini yabancı bayrak kaçıışa zorlamıştır.

Özel sektör limanlarının diğer ulaşım ağları ile hiçbir bağlantının olmaması ve planlama eksikliğinin bulunması, yaşanan deniz ticareti krizinin limanları olumsuz etkilemesi, özel limanların kendi hinterlandlarına yatırımlarını azaltmıştır. Bu yüzden dış ticaret de yetersiz altyapı bir engel oluşturmaktadır.

Türk limanlarının devlet tekeline kurtulmalarına rağmen özel sektörün ölçek bakımından yetersiz ve hizmet kaliteleri düşüktür. Özellikle konteyner limanlarında kapasite sorunu yaşanmaktadır. Master planlarının olmaması limanlar ile ilgili genişlemelerin ve yatırımlarının yapılmasının engellemektedir.

Ayrıca kapıdan kapıya hizmet'e dönen dünya ticaretine en hızlı bir şekilde cevap verebilmek için bütün taşıma modlarından yararlanmak gerekir. Türk özel limanlarının hiçbirinde demir yolu bağlantısının olmaması ve bu yönde herhangi bir projenin veya yatırımının gerçekleşmemesi sorun olmaktadır. Elverişsiz liman ve yetersiz iskelelerin bulunması son teknoloji ile yapılan gemilere hizmet verememektedirler. Böylece yine maliyetler artmaktadır.

6.3.3. Fırsatlar

Denizyolu taşımacılığının tüm dünyada önemini artırması; Dünya ticaretinin % 90'nının denizyolu taşımacılığı ile gerçekleşmesi sektörün dünya piyasalarında önemi artırmaktadır. Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre hava yolu'na göre % 14, karayolu'na göre 7, demiryolu'na göre 3.5 kat daha ucuz olması nedeniyle dünyada en çok tercih edilen ulaşım şeklidir (DTGM, 2012).

Denizyolu taşımacılığı sadece önemi ekonomik boyuttan değil aynı zamanda diğer taşıma türlerine göre çevre ve toplumsal boyuttan da artırmaktadır. Yeni iş alanlarının yaratılması, enerji üretimin az olup çevreye duyarlı olması, kirlilik, gürültü ve emisyon açısından daha az zararlı olması gibi nedenler ile de tercih edilmektedir. Mesela deniz yolu taşımacılığı, taşınan yüklerin ton/mil başına enerji tüketimi demiryolunda % 50, karayolunda ise % 17 daha azdır. Taşınacak tehlikeli maddelerin deniz yolu taşınması daha güvenli olması da tercih nedenidir.

Türkiye Ulaşım Stratejisi Hedef 2023 projesinin Türk denizcilik sektörüne getireceği katkılar; iddia sahipleri tarafından özellikle de durulan noktalardan biri hedef 2023 projesi olmuştur. Bu projenin Türk denizcilik sektörünü çok üst noktalara taşıyacağı düşünülmektedir.

500 milyar dolarlık ihracat hedefi olan bu projede, en az Türk limanlarından bir tanesinin dünyanın en çok işlem gören limanlar arasına girmesi hedeflenmektedir. Türk deniz ticaret filosuna VLCC, ve LNG gibi gemiler temin edilip Türkiye'nin ithal enerji taşımacılığını Türk armatörlere yaptırmak, Türk koster filosunu gençleştirmek ve nehirlerde hareket edebilme kabiliyeti olan gemilerin üretilerek olması, Gemi inşa sanayisi için bölge ülkelerine göre rekabet avantajlarını koruyabilmek için uygun teşvik paketleri sunmak ve açık deniz terminallerin üretiminin Türk tersanelerinde yapılmasını teşvik etmek başlıca hedefler arasındadır.

Ayrıca Marmara, Ege ve Akdeniz’de inşa edilecek olan 3 Ana liman’ın, kruvaziyer taşımacılığının doğu akdeniz’deki merkezi olması amaçlanmaktadır. Akdeniz coğrafyasında artan yat turizmi için yeni inşa edilecek modern yat limanları ile Türkiye’ye turizm girdisinin artması hedeflenmektedir.

Bunların dışında Türk Koruma ve Tazmin (P&I) Kulübü’nün kurulması, Türkiye’deki taşımacılığın karayolundan denizyoluna geçmesi için finansman modelleri geliştirerek kabotaj taşımacılığının artması ve toplum’un deniz olan ilgisini ve sevgisinin artırabilmek için bilinçlendirme çalışmalarının yürütülmesi diğer hedeflerdir.

Afrika ülkelerin ekonomisinin gelişmesi ve Türk denizcilik sektörü ile ticari ilişkilerin iyi olması, Kuzey Afrika ülkelerinin arap baharı döneminden sonra yeniden yapılandırılmaya geçmeleri ile birlikte birçok ülke bu ülkelerden pay kapmak için birbirleriyle yarışmaktadırlar. Diğer afrika ülkelerinin de yıllık ortalama % 5 büyüdüğü göz önünde bulundurulursa ilerleyen yıllarda Afrika kıtası dünya ticareti için yeni bir fırsat olacaktır.

Çin Halk Cumhuriyetinin üretim alanını yaygınlaştırarak Afrika’ya taşınması Türk denizcilik sektörü için olumlu olacaktır. Çünkü Afrika’da üretim ve ticaret artar iken Afrika limanları gelişmiş gemilere elleçlenmesini yapamamaktadırlar. Bu yüzden Çin, Afrika limanlarına yatırım yapmaktadır.

Diğer taraftan Afrika ülkeleri ile kurulan iyi ilişkiler sayesinde bugüne kadar başlıca ağaç ve orman ürünleri, çimento, toprak ürünleri, kıymetli madenler, demir-çelik, deri ve deri mamulleri, elektronik eşyalar, hububat ve giyim gibi birçok yükte Türk armatörlerin gemileri taşımaktadır. Bunun bir diğer sebebi ise 2011’de 10 milyar dolar bulan ihracat rakamıdır.

Türk koster filosu, büyük gemilere hizmet veremeyecek durumda olan Afrika limanlarına hizmet taşımaktadırlar. Başta Mozambik, Gana, Zimbabve gibi diğer Afrika ülkelerine Türk iş adamları başta inşaat olmak üzere sağlık, liman ve havaalanı inşalarını üstlenmektedirler. Türkiye, 50 milyar dolarlık Afrika ülkeleri ticaret hedeflemektedir.

Türkiye'nin sahip olduğu yat ve deniz turizmi potansiyeli; yatçılık ve yat limanı işletmeciliği, tüm dünya ülkelerinde hızlıca büyüyen sektörler arasında yer almaktadır. Bugün Türkiye'nin turizm gelirinin % 20'si deniz turizm'inden gelmektedir. Türkiye'nin sahip olduğu doğal güzellikler ve tarihi zenginlikleri ile Dünya'nın dikkatini çekmektedir. Bugüne kadar Akdeniz çanağında hep Fransa, İspanya, İtalya ve Yunanistan yat limanlarının popüler destinasyonlar oldukları göze çarpsa da son yıllarda Türkiye özel sektör ile açılan yeni marinalar ve kruvaziyer limanları turistleri Türkiye'ye çekmektedir. 2002 de sadece 25 adet marina var iken bugün marina sayısı 46'ya ulaşmıştır. 2023 yılına kadar 40 marina daha inşa edilmesi hedeflenmektedir (IMEAK, 2011).

Akdeniz çanağında 600.000 dolayında yat'ın dolaştığı tahmin edilmekte olup Türkiye'deki marina sayısı yeterli olmamaktadır. İtalya'da 380, İspanya'da 96, Hırvatistan da ise 50 marina mevcuttur. 8333 km. sahil şeridine sahip olan Türkiye'nin sahip olduğu marinalarının doğal liman konumunda olup gelen yatçılar için deniz güvenliği en üst seviyededir. Bu yüzden yeni açılacak olan marinalar ile gelecek yıllarda Doğu Akdeniz'de deniz turizm'in merkezi Türkiye olması hedeflenmektedir.

Ayrıca Karadeniz sahillerinde inşa edilecek olan yeni kruvaziyer limanlar sayesinde yeni destinasyonlar tanıtılmış olacaktır. Kruvaziyer turist sayısı 3 milyon olarak hedeflenmektedir. Bugün İstanbul, İzmir ve Antalya'nın sahip oldukları kruvaziyer limanlarının Dünya kenti olmaları, limana yakın otellerin olması, ulaşım yollarının yeterli olması, liman'a yakın modern havalimanları olması sayesinde "Home Port" unvanına sahip olmuşlardır. Her geçen sene turist sayısında artış beklenmektedir.

Genç ve dinamik nüfus'a sahip olma; Türk bayraklı gemilerin sayısında gözlenen düşüş'ün nedenlerinden bir tanesi de Türk armatörlerinin kendi gemilerinde çalıştıracak Türk gemi adamları ve mürettebatı bulamamalarıdır. Belirli bir yabancı mürettebat çalıştırma hakkına sahip olan Türk bayraklı gemiler mecburen yabancı bayrağa geçtikleri gözlenmektedir. Deniz ticaret odasına göre 7 bin gemi adamı açığı vardır. Başlıca kaptan, başmühendis, güverte ve makine zabıtlileridir.

Türkiye’de denizcilik eğitimi veren 11 üniversite, 12 meslek yüksekokulu ve 62 tane meslek lisesi vardır. Türkiye’de nüfus’un büyük çoğunluğunu oluşturan gençler düşünülürse mesleklerini denizciliğe yöneltmek için girişimler ve tanıtımlar yapılmalıdır. Böylece hem istihdam hem de denizciliğin Türkiye’de daha iyi tanınmasına neden olacaktır.

6.3.4. Tehditler

Kriz sonrası Türk denizcilik şirketlerinin ayakta kalamaması; 2012 dünya deniz ticareti krizi sonucunda Türk denizcilik şirketlerinin ellerindeki gemileri satarak ayakta kalmaya çalıştıkları görülmektedir. Kimi şirketlerin ise iflas ettikleri görülmüştür. Bu bir küçülmeye sebep olmaktadır.

Toplantıdaki katılımcıların Türk denizcilik şirketlerinin bu kriz’den etkilenmesinin sebebi’ni şirketlerin piyasalar iyi iken “hep ben kazanayım” politikaları olduğunu belirtmiştir. Riskler ve karlar zamanında paylaşılmadığı için bu kriz çok etkili olmuştur. Ayrıca birçok Dünya ve Türk bankasının denizcilik bölümlerini kapaması diğer faaliyette olanların ise fonlarını sektör için kısıtlaması diğer bir sebep olarak belirtilmiştir.

Kriz bittiğinde ise Türk denizcilik sektörünün Dünya’daki konumunda bir düşüş de beklenmektedir. Çünkü ağır yara alan sektör diğer öz sermayesi güçlü olan Dünya denizcilik şirketleri ve armatörleri karşısında daha zayıf durumda kalacaktır.

Ayrıca Türk tersanelerinden çıkartılan kalifiyeli işçilerin tekrardan sektöre kazandırılması zor olacaktır. Yeni girecek olan işçilerin ise deneyim kazanması süre alacağından piyasaların iyi gideceği bir dönemde avantaj kaybı olacaktır.

Bölge ülkeleri ile yaşanan istikrarsız ilişkiler ve akabinde Türk armatörlerin tercih edilmemesi; grup toplantısına katılan katılımcıların bir diğer önemli tehdit unsuru olarak gördüğü madde ise Akdeniz Çanağı bölgesinde son yıllarda yaşanan bölge ülkeleri ile istikrarsız ilişkiler Türk armatörlerin tercih edilmemesine sebebiyet vermektedir. Özellikle de

başta İsrail lobisi olmak üzere Yunan ve Güney Kıbrıs armatörleri Türk armatörlerinin müşterilerini çalmakta ve engellemektedir.

Dünya deniz ticaretinde tonaj fazlasının çok yüksek olması; UBAK Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü raporlarına göre 2012 yılında dünya filosundaki 300 Gros ton ve yukarısındaki toplam gemi sayısı 48.197 adede ulaşırken, toplam gemi tonajı 1.46 milyar DWT ve toplam konteyner filosu kapasitesi 15,3 milyon TEU'ya ulaşmıştır. Türkiye; 22.5 milyon DWT'luk filosu ile Dünyada 15. Sırada yer almaktadır (DTGM, 2012).

2011 yılında 8.8. milyar ton olan dünya deniz ticaret hacmi bir önceki yıla göre % 5.6 büyürken, dünya deniz ticaret filosu ise bir önceki yıla göre % 8.4 büyümüştür. Dolayısıyla, filo tonaj arzı, yük hacmindeki talep artışından daha yüksek olduğu için navlun fiyatları negatif etkilenmiştir. Ayrıca 2008 yılında yaşanan küresel ekonomik kriz neticesinde, önemli bir navlun göstergesi olan BalticDry Index (BDI) önemli bir düşüş sergilemiş 21.05.2008'de 11.973 puan iken, 02.12.2008'de 684 puana düşmüş olup, 16.07.2012 itibarıyla 1093 seviyesine düşüp kriz öncesi dönemine göre yaklaşık 11'de birine düşmüştür (DTGM, 2012).

Gelişmiş ülkelerin ekonomilerinde yaşanan durgunluk ve gerileme, gelişmekte olan ülkelerinde ekonomilerindeki büyümenin yavaşlaması Dünya deniz ticareti'ni 2013 yılında olumsuz etkileyecektir. Ayrıca piyasada olan tonaj fazlalığı krizi de eklenince, öz sermayesi düşük olan Türk denizcilik sektörü için kötü bir yıl geçmesi beklenmektedir.

Türk armatörlerinin ellerinde bulundurdıkları 15 yaş üzeri gemilerin, fazla operasyon giderleri ve acil nakit ihtiyacı yüzünden 2013 sene içersinde elden çıkartmaları beklenmektedir. İkinci el gemi piyasalarının da durgunluğu göz önünde bulundurulursa, bu ikinci el gemilerin gemi söküm sanayisine gitmesi öngörülmektedir.

Akdeniz ülke limanlarının yeni ve son teknoloji konteyner limanları ile yenilenmesi ve Türk Limanlarının altyapı eksikliği; Türkiye limanlarının yapılanmaları, bir yük türünde uzmanlaşmış limanlardan çok birçok farklı yük türüne hizmet verebilecek

farklı ekipmanlarla donatılan konvansiyel türde liman özelliği göstermektedir. Bu da dünya limanlarında görülen uzmanlaşma eğilimi ile ters düşmektedir (IMEAK, 2011).

Türk limanlarının en büyük altyapı eksikliği, % 84 paya sahip olan özel limanların demiryolları ile bağlantılı olmamalarıdır. Bu da başlıca Türk limanlarının maliyet avantajlarından yararlanılmamasına neden olmaktadır. Halbuki Akdeniz bölgesindeki diğer ülke limanlarının demiryolu ile bağlantılıları olup konteyner taşımacılığına son teknoloji ile çalışmaktadır.

Deniz ticaret odası raporuna göre konteyner ve genel kargo'nun % 60'lık bölümü Marmara bölgesinde gerçekleşmektedir. Yalnız sadece Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'na ait Derince ve Bandırma limanları dışında demiryoluna bağlantısı olan liman bulunmamaktadır.

Türkiye, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönlü ulaştırma koridorlarının ortasında yer alıp aktarma ve transit yükler için odak liman olma yolunda avantajlı konumdadır. Özellikle Akdeniz bölgesinde yer alan limanların aktarma ve transit limanı işlevi gerçekleştirebilecek bir konuma sahiptir.

Fakat sadece coğrafi konuma sahip olmak limanların tercih edilme sebebini oluşturmaz. Operasyon verimliliği, liman tarifeleri ve limanlardaki güvenlik ve emniyet tercih edilmedeki önemli etkenlerdir. Türk limanlarının diğer akdeniz bölgesindeki ülke limanları ile rekabet avantajlarını koruyabilmeleri için uygun altyapı, kaliteli işgücü ve son teknoloji'ye sahip olmak zorundadırlar. Türk limanları konusunda diğer bir tehdit unsuru ise yeterli düzeyde yeterli ve bilgi birikimi olan personel bulunmamaktadır.

Akdeniz Bölgesinde limanların AB ülkesi olup her ülkenin sadece tek bir mevzuat'ı takip etmesi avantaj noktasıdır. Çünkü Türk limanlarında hala gümrük işlemleri vakit alıcı ve karışıktır. Bu da Türk limanlarına gelen gemilerin gümrük işlemlerde kaybettikleri zaman yüzünden başka limanlara yönelmesine sebebiyet vermektedir. Yunanistan, İsrail, Fransa,

İtalya, İspanya, Güney Kıbrıs ve Mısır dünya deniz ticaret pazarından aldıkları paylarını artırırken Türkiye'nin gümrük prosedür işlemlerinden sıkıntı çekmemesi gerekmektedir.

Türk limanlarının yetersiz altyapısına sahip olması ülke dış ticareti önünde de bir engel oluşturacaktır. Son 5 yılda özelleşip kendilerini son teknoloji ile donatan limanların olmasına rağmen bu sayının Mersin ve İstanbul bölgeleri dışında sürmesi gerekmektedir.

Deniz haydutluğu saldırılarının artması ve taşıma maliyetlerini yükseltmesi, son yıllarda Aden Körfezi'nde artan deniz haydutluğu saldırıları armatörlere ek maliyet getirmektedir. Her yıl 42.000 geminin Aden körfezinden geçtiği göz önünde bulundurulursa armatörler için gemilerin saldırıya uğraması büyük bir risk oluşturmaktadır. Saldırıların çoğunluğu dökme yük gemilere yapılmaktadır.

2011 senesinde yaklaşık olarak 9 milyar dolar denizcilik sektörüne ek maliyet çıkartan Deniz haydutluğu saldırılarında, % 40 oranı gemilerin süratlarını bu bölgeden geçerken artırımlarından kaynaklanmaktadır. Petrol fiyatlarındaki her sene gerçekleşen artış, ilerleyen dönemlerde masrafların daha fazla olması ile sektör karşı karşıyadır. Ayrıca rota değiştirme maliyeti ise ayrı bir masraftır. Aden körfezi yerine Ümit Burnundan dolaşmak isteyen bir Türk armatör, İstanbul- Cebelitarık- Şanghay seferinin 300.000 dolar artırmış olacak. Ayrıca sefer süresi 10 gün daha uzayarak 21 güne çıkmış olacaktır.

Deniz ticaret odası verilerine göre 2011 senesinde, saldırıların Türk deniz ticaret filosu'na getirdiği yük, 25.228.856 dolar civarında olup Deniz Kuvvetleri Komutanlığı 'nın gerçekleştirdiği askeri harcamalar için ise 16.844.470 dolar olmuştur. Toplam Türkiye'ye yansıyan rakam 42.073.326 dolar olarak gerçekleşmiştir (İMEAK, 2011).

Diğer bir tehdit unsuru ise Türk bayraklı gemilerin halen yürürlükte olan ulusal mevzuatın yetersizliği sebebiyle Özel Silahlı Güvenlik Personeli alamadığıdır. Halbuki IMO Deniz emniyet komitesi artık bayrak ülkelerine özel silahlı güvenlik elemanları alabileceğine dair mevzuatı yenilemiştir. Yeni mevzuatın Türk bayrağına uygulanmadığı takdirde Türk bayrağından kaçışlar devam edecektir.

6.4. Türk Denizcilik Sektörünün Tows Matrisi

Çalışmada GZFT analizinde elde edilen bulgular ile Tows Matrisi'ne uyarlanarak Türk Denizcilik Sektörü'nün aşağıda strateji kombinasyonları oluşturulmuştur. Bu kombinasyonlar ile GZFT analizinde yer alan sektörün zayıf yönleri ve tehdit unsurlarının nasıl daha elverişli halde kullanılması bakımından güçlü yönleri ve fırsatlar olanakları ile kombinasyonları yapıp değerlendirilmiştir.

Tablo 9. Türk denizcilik sektörünün tows matrisi

	<u>Güçlü Yönler</u>	<u>Zayıf Yönler</u>
Tow Matrisi	• Türkiye ekonomisinin istikrarlı büyümesi ve deniz yolu taşımacılığını geliştirmesi, • Türkiye'nin sahip olduğu coğrafi konum ve Türk limanlarının sahip olduğu stratejik alan, • Türk tersanelerinin gemi inşa yapımında sahip oldukları tecrübe ve yatkınlık, • Ulaştırma bakanlığı bünyesinde çalışan personelin denizci kökenli olması, • Paris liman devleti mutabakat zaptı listesinde Türk gemilerinin Beyaz Bayrak listesinde olmaları, • Türk gemi söküm ve geri dönüşüm kapasitesini güçlü olması.	• Türk Denizcilik Sektörünün finansal altyapısının sağlam olmaması, • Türk koster filosunun yaşlı olması, • Gemi inşa sanayisinde yaşanan 2012 krizinin etkisi ve istihdam kaybı, • Türk toplumunun denizcilik sektörüne olan olumsuz önyargısı ve denizcilik sektöründe kalifiyeli personel eksikliği, • Türkiye'nin ihracat ve ithalat yüklerinin taşımacılığının çoğunluğunun yabancı bayraklı gemiler ile yapılması, • Özel sektör limanlarının diğer ulaşım ağları ile hiçbir bağlantının olmaması ve planlama eksikliğinin bulunması,
<u>Fırsatlar</u>	<u>GF Stratejileri</u>	<u>ZF Stratejileri</u>
• Denizyolu taşımacılığının tüm dünyada önemini artırması, • Türkiye Ulaşım Stratejisi Hedef 2023 projesinin Türk denizcilik sektörüne getireceği katkılar,	• Güçlü yön olarak vurgulanan Türk ekonomisinin ve denizciliğin gelişmesi, dünya denizcilik piyasalarındaki alınan payın artışında imkan vermesi,	• Türkiye Hedef 2023 projesi altında yaşlı koster filosunun yenilenmesi ve Türk tersanelerine yeni iş fırsatları yaratmak için teşvik paketlerinin sektöre sağlanması

• Afrika ülkelerin ekonomisinin gelişmesi ve Türk denizcilik sektörü ile ticari ilişkilerin iyi olması, • Türkiye'nin sahip olduğu yat ve deniz turizmi potansiyeli, • Genç ve dinamik nüfusa sahip olma.	• Güçlü yön olarak belirtilen coğrafi konumun hedef Pazar Afrika'ya ve diğer ülkelere yakın olunması bir fırsat oluşturmaktadır. • Türkiye'nin sahip olduğu genç nüfusu iyi eğitim ve doğru yönlendirmeler ile denizcilik sektörüne girmeleri sağlanması • Dünya denizcilik sektöründe artacak ülke imajı ile Türkiye kıyılarının Dünya turizmine pazarlanması.	• Genç nüfus potansiyelini Türk denizcilik sektöründeki kalifiyeli eleman açığını kapatma ve Türk tersanelerine kaliteli işçi alımında kullanmak amacıyla dünya standartlarında eğitim kuruluşlarının kurulması gereklidir. • Afrika ülkeleri artan dış ticaret taşımacılığının ülke ekonomisi ve itibarına getireceği katkı nedeniyle Türk bayraklı gemiler ile taşınması gereklidir. • Türkiye Hedef 2023 Projesi altında Türk limanlarının ulaşım altyapısı, demiryolu ve karayolu bağlantılarının geliştirilmesine yönelik çalışmaların yapılması gerekir. • Türk limanlarının yönetim modeli oluşturulup, Master planı uygulanmalıdır.
<u>Tehditler</u> • Kriz sonrası Türk denizcilik şirketlerinin ayakta kalamaması, • Bölge ülkeleri ile yaşanan istikrarsız ilişkiler ve akabinde Türk armatörlerin tercih edilmemesi, • Dünya deniz ticaretinde tonaj fazlasının çok yüksek olması, • Akdeniz ülke limanlarının yeni ve son teknoloji konteyner limanları ile yenilenmesi ve Türk Limanlarının altyapı eksikliği, • Deniz haydutluğu saldırılarını artması ve taşıma maliyetlerini yükseltmesi.	<u>GT Stratejileri</u> • Ekonomisi güçlü olan Türkiye'nin, denizcilik sektörüne, kredi borçlarının ötelenmesi, uzun vadeli kredi ve gemi inşa sektörüne % 19 oranında teşvik imkanı sağlanması, • Coğrafi konum olarak hedef pazarlara yakınlık ve siyasi istikrar ile tehditlerin azalmasına imkan sağlayacaktır. • Özel limanların yenilenmesi için limanların üzerindeki mali yükler azaltılmalı ve gümrük işlemleri hızlandırılmalıdır. • Sektörde başlayacak tonaj fazlalığını azaltmada, Türk gemi söküm sanayisi daha fazla sipariş alacaktır.	<u>GZ Stratejileri</u> • Kurulacak devlet destekli ihtisaslaşmış bir denizcilik bankası, sektörün finans sorunları çözecek ve ülke ekonomisinin büyümesine yardımcı olacaktır. • Liman yatırımlarına ve işletmelerine teşvikler sağlanmalı ve özelleştirme işlemlerinin hızlandırılması şarttır. • Dünya deniz ticareti piyasalarının tonaj oranı normal seviyelerine döndüğünde tekrardan piyasaların çıkışa geçeceği düşünülürse bir an önce tersanelerdeki kayıplar devlet ve özel bankalar yardımıyla giderilmelidir.

6.4.1. Türk denizcilik sektörü için önerilen stratejiler

6.4.1.1. Güçlü yönler- fırsatlar kombinasyonu

Türk Denizcilik Sektörü için potansiyel olarak başarılı olarak uygulanabilecek strateji, güçlü taraflarını kullanarak çevresel fırsatlardan yararlanmak olacaktır. Asya ve Avrupa arasında köprü durumunda olan Türkiye, limanlarından tersanelerine, denizcilik şirketlerinden, denizcilik eğitim kuruluşlarına kadar bölgenin odak denizcilik noktası haline gelebilir. Dubai, Singapur ve Hong Kong gibi odak merkezlerin de izlediği aynı strateji ile Türkiye sahip olduğu avantajlı taşıma koridorları sayesinde bölgenin dağıtım merkezi haline gelmesi gereklidir.

Dünya ekonomisinin başlıca ABD ve AB ülkeleri başta olmak üzere 2013 senesinde de bir durgunluk yaşanacağı tahmin edilmesi ve ticaret hacminin düşmesi beklenildiğinde Türkiye'nin yeni hedef pazarlara yönelmesi gerekmektedir. 2015 senesinde Afrika ülkeleri ile 50 milyar dolarlık ticaret hedefi koyan Türkiye'nin, bu ülkeler ile yapılacak dış ticaret taşımacılığının Türk bayraklı gemiler ile yapılmasına imkan sağlanmalıdır. Türk denizcilik sektörü için kaçırılmayacak bir fırsat olan yeni Pazar Afrika ülkeleri'nde en büyük rakipler, Afrika'da yeni üretim sahaları oluşturan ve ulusal denizcilik politikası izleyip kendi gemilerine ve armatörlerine yük taşıtan Çin Halk Cumhuriyeti, Hindistan ve Brezilya olacaktır. 1997 senesinden beri düzenli olarak Afrika ülkeleri ile iyi ilişkiler politikası izleyen Türkiye, son yıllarda bu ülkeler ile ticaret hacmini 10 milyar dolara kadar çıkartmış iken, bu rakip ülkelere dikkat etmek zorundadır.

Türkiye'nin sahip olduğu genç nüfus, Türk denizcilik sektöründe yaşanan Türk personel eksikliğini gidermede kullanılıp uluslararası denizcilik işgücü piyasasında rekabet edilebilir düzeye getirildiğinde önemli bir güç ve fırsat olacaktır. Tam tersi durumunda yani Türk denizcilik sektörünün başlıca sorunlarından bir tanesi olan sektördeki kalifiyesiz eleman çokluğunun artması durumundan bu fırsat tehdit durumuna dönüşebilir. Türk devlet limanlarındaki personelin verimsiz olmasından kaynaklanan sıkıntılardan ders çıkartılarak daha çok AB standartlarında eğitim vererek Türk gençlerini denizcilik sektörü sokmaktır.

Böylelikle ülkede denizciliğe karşı olan oluşan olumsuz önyargının yıkılmasına bir ön ayak olacaktır.

Ülke ekonomisinin gelişmesi, genç işgücünün sektöre verimli bir şekilde girmesi deniz turizmi açısından da bir fırsat doğuracaktır. Artık Akdeniz bölgesinde değişik rota arayan turistlerin yeni durağı eşsiz koylara sahip olan Ege bölgesi ve açılacak yeni kruvaziyer limanlar ile Karadeniz bölgesi, Dünya turizminin yeni noktaları olacaktır. Oluşan ve artan deniz turizmi talebine en verimli bir şekilde cevap verebilmek için kalifiyeli eleman ihtiyacı ortaya çıkacaktır.

Türkiye kıyılarında sadece 10 bin yat ağırlanabilmektedir. Bu sayı yetersizdir. İspanya, Fransa, İtalya, Slovenya, Hırvatistan ve Yunanistan'ın gerisinde bulunmasına rağmen Türkiye, iyi bir tanıtım ve diğer sorunların giderilmesi ile Akdeniz çanağından en tercih edilen ülkelerden biri olma özelliğine sahip olacaktır. Türkiye kıyıları makro plan projesi çerçevesinde kıyılar planlanarak, elverişli koy ve kıyıların belirlenmesi gerekmektedir. 10 milyar dolarlık kar getirebilecek bir sektör olan Deniz turizmi için Türkiye Ulaşım Stratejisi Hedef 2023 projesi altında büyük bir fon ayrılmış olması önemli bir fırsattır.

6.4.1.2. Güçlü yönler- tehditler kombinasyonu

Dünya deniz ticaretinde yaşanan 2012 küresel krizinin Türk denizcilik sektöründeki etkilerini azaltmak ve iyileştirmek için güçlü olan Türk ekonomisi kullanılarak, sektörün Türk bankaları ile yaşadığı sorunları devlet teşvikli giderilmelidir. Sektörün en çok ihtiyacı olduğu uzun vadeli krediler alımında devletin sağlayacağı teşvik paketler ile hem Türk armatörleri hem de tersaneler kriz bitiminde ayakta kalmayı başarabileceklerdir.

Ekonomik ve siyasi istikrar ile tehditlerin azalması mümkün olacaktır. Hedef 2023 projesi altında ulaştırma sektörüne büyük bir pay ayrılması, ihracat hedefinin 500 milyar olması sektördeki limanların, tersanelerin ve inşa edilecek olan yeni marinaların yapımı için yeni teşvik paketlerinin açıklanacak olması oluşabilecek iç tehditleri minimum seviyesine indirecektir.

Bu kapsamda bugüne kadar Türkiye'nin lojistik bir üs olarak gerekli bir stratejinin üretilmemiş olması, limanlardaki özelleştirmelerde yaşanan belirsizlikler, kıyı master planının olmaması ve akabinde açılan tersane ve limanların yetersiz hizmet sunması gibi başlıca sorunların hepsi Hedef 2023 projesi altında çözülmesi beklenmektedir.

6.4.1.3. Zayıf yönler- fırsatlar kombinasyonu

Türkiye'nin en önemli sanayi kollarından bir tanesi olan gemi inşa sektörüne stratejik sektör olarak değerlendirmek ve lokomotif sektör olarak korumak zorundadır. 2008 krizinden önce dünya markası haline gelen Türk tersanelerinin tekrardan itibarını kazandırmak için kriz döneminin yaşandığı 2012-2013 senesinin en iyi şekilde değerlendirmek için yaşlı olan Türk koster filosunun yenilenmesi gerekir. Böylece hem kaybedilen işgücü geri döndürülmüş olacak hem de krizin bitmesiyle tersanelerin yeni projelere başlama fırsatı olacaktır.

Yapılacak olan koster yenileme projesinde devlet teşvikli olup sektöre uzun vade, düşük maliyet ve az öz kaynak şartlarında yerli finansman sağlanmalıdır. Avrupa da benzerleri uygulanmakta olan Eximbanklar tarafından sağlanan Gemi İşletme Dönemi Finansmanı ile Türk armatörler hem filolarını yenileyip hem de Afrika ülkeleri oluşan dış ticaretin taşınmasında Türk bayraklı gemileriyle taşınmasında önemli rol oynayabilirler.

Türkiye'nin 2023 vizyonunda yer alan dünyanın en büyük 10 limanından bir tanesinin Türk limanı olması için liman politikasının ve mevzuatın tekrardan gözden geçirilmesi önemlidir. Bugün özelleşen limanların önündeki en büyük engelin hala gümrük ve bürokratik işlemler olduğu göz önünde bulundurulursa Türkiye'nin dış ticareti için bir engel oluşturmaktadır. Limanlarda kesinlikle master planı uygulanmalıdır. Yetişmiş, birikimli eleman eksikliğini de genç nüfustan yararlanarak açık kapatılabilir.

6.4.1.4. Zayıf yönler- tehditler kombinasyonu

Türk denizcilik sektörü bir taraftan zayıf yönlerini güçlendirirken diğer taraftan oluşabilecek muhtemel tehditlerden uzak durma veya bunları minimum seviyesine indirmek durumundadır. Sektörün başlıca problemlerinden olan denizcilik bankasının olmamasıdır. Acil olarak kurulması gereken ihtisaslaşmış bir denizcilik bankası, sektörün en büyük ilacı olacaktır.

Türk tersanelerinin armatörlere uygun bir finansman paketi sunamamaları müşterileri diğer tersane ülkelerine kaptırmaktadır. Gemi İşletme Dönemi Finansmanı kredilerinin sağlanması için Eximbank tarafından risk yükünün hafifletilmesi için kredilerin teminatlandırılması gerekmektedir. Aksi takdirde iyice zayıflamış durumda olan tersaneler kriz bitiminde düzelecek piyasa koşullarında yeni sipariş almakta zorlanacaklardır.

6.4.1.5. Sonuç

Önemi her geçen gün artan denizyolu taşımacılığında verimli olabilmek için diğer rakiplere karşı rekabet gücü kazanmak için sahip olunan avantajları en verimli bir biçimde kullanmak ve küresel fırsatlardan yararlanmak gerekliliği şarttır. Türk denizciliği sektörü yaşadığı kriz döneminden çıkabilmek için küresel dünyanın oluşturduğu fırsatlar ve tehditler ışığında kendi güçlü ve zayıf yönlerini iyi belirlemek zorundadır.

Bu çalışmada da Tows matrisi kullanılarak Türk denizcilik sektörünün gücü analiz edilmiştir. Sektörün önündeki fırsatları güçlü yönleriyle kullanarak nasıl krizden çıkabileceğine dair stratejiler belirlenmiştir. Türkiye'nin sahip olduğu coğrafi konum denizcilik sektörünün en güçlü yanı olarak göze çarpmaktadır. Fakat bu avantajın verimli kullanılmamasından dolayı zayıf yönlerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Yeterli kalifiyeli eleman bulunmaması, denizciliğe hala yeterince önem verilmemesi, Türk bankalarının denizci kökenli olmadıklarından denizcilik sektörüne de diğer sektörler gibi yaklaşmakta olmaları başlıca göze çarpan zayıf noktalardır. Diğer taraftan Afrika gibi yeni pazarlara yakın olunması fakat diğer bölge ülkeleri istikrarsız ilişkilerin yürütülmesi ilerleyen

yıllarda yoğun bir rekabet yaşanması söz konusudur. Diğer önemli bir fırsat ise gelişmiş ülkelerde artan deniz turizmi ve Türkiye'nin deniz turizminde doğal imkanlarının ve kabiliyetlerinin fazlalığıdır.

Özgünlük katabilmek için yapılan bu araştırmadaki kısıtlar ilerleyen senelerde bir sonraki çalışmalarda Türk Denizcilik Sektörünün verimliliğini daha da artırabilmek için geliştirebilir. Araştırma sırasında Türk Denizcilik Sektörünün duayenlerinin verdikleri destek ile gerçekleştirilen bu çalışma da aynı desteğin denizcilik sektörünün daha iyi yerlere gelebilmesi için Türk bankalarında da beklenmektedir.

VII. SONUÇ

Denizcilik sektörünün yaşadığı 2012 krizi dünya ticaretine veya dünya ekonomisine bağlı olmayıp tamamen mevcut piyasada bulunan gemi tonaj arzının aşırı olmasından kaynaklanmaktadır. Piyasadaki gemi sayısında azalma başlamadıkça bu kriz daha da derinleşecektir.

Kriz sürecince armatörler çeşitli finansal güçlükler yaşamışlardır. Tersanelere sipariş olarak verdikleri gemilerin sözleşme bedellerini ödeyememelerinden dolayı ilk önce Çin’li finans kuruluşları sonra da Alman finans kuruluşları birer birer iflas etmeye başlamışlardır. Ayrıca tersaneler inşası devam etmekte olan gemi teslim tarihlerini piyasadaki tonaj arzının azalması için geciktirse de 2012 yılında tonaj girdisi daha da artmıştır. Arz ve talebin dengeye gelmesi 2015 yılından önce beklenmemektedir.

Bu zaman diliminde denizcilik şirketleri yüksek navlun ücretleri bulamayacaklarından operasyon giderlerini düşürmek zorundadırlar. Mevcut hükümetin bu dönemde teşvik kredilerini Türk denizcilik sektörüne artırarak vermeyeceğini söylemesi ardından armatörler düşük maliyetli gemi işletme modellerine geri dönmüşlerdir. Diğer taraftan dünya ekonomisindeki fiyat artışları özellikle ham petrol fiyatlarının hızla yükselmesi armatörlere ayrı bir yük oluşturacaktır. Türk lirasının yabancı para birimleri karşısında değer kaybetmesi, sektör için yapılacak ödemeler açısından bir avantaj olarak gözükebilir. Filo yönetim iş kısmına burada büyük bir görev düşmektedir. Genelde Türk Denizciliğinde armatörlük baba’dan oğul’a geçen bir gelenek olup geçmiş yıllarda tornacılık, elleçleme makineleri imalatçılığı, hurdacılık gibi sektörlerden yetişip armatörlüğe geçiş yapmışlardır. Aslında gemilerin teknik yönetimi açısından oldukça eski ve önemli bir tecrübeye ve bilgiye sahip olmalarına rağmen küreselleşen dünya ticaretinde bu bilgi birikimi yeterli olmayacaktır. Küçük ölçekli bu armatörlerin ayakta kalabilmesi, rekabet edebilmesi için danışmanlık hizmetleri ve araçlar vasıtası ile filo yönetimini yürütmek zorundadırlar.

Dünya ekonomisinin yükselen yıldızı olan Çin’in büyüme hızındaki düşme oranları piyasaları olumsuz etkilemeye devam edecektir. Özellikle de ham madde ticaretindeki ani

düşüşler deniz yolu taşımacılığını ve ticaretin yapıldığı diğer ülke ekonomilerini olumsuz etkileyecektir. 5 sene öncesine kadar Çin'deki alt yapı ve inşaat sektöründeki canlılık en çok deniz taşımacılığına fayda getirip dökme yük piyasalarının altın çağı yaşamalarına neden olmuştu. Şimdi ise hem işçi ücretlerinin yükselmesi ile Çin, üçüncü sınıf olan Afrika ülkelerinde yatırım yapmaya başlamıştır. Yakın bir gelecekte üretim kaynaklarının Afrika ülkelerine taşınması beklenmektedir. En son verilere göre Çin'in büyüme oranının % 6'yı geçmesi beklenmemektedir. Ancak Çin'in büyüme oranından çok, denizyolu taşımacılığı'nın karşılaştığı en büyük sorun daha öncede değinildiği gibi ham petrol fiyatlarında artışlar olacaktır.

Bu tezde verilen veriler altında güncel durumda incelendiğinde 2012 krizi 2013 yılında da devam edecektir. 2013 yılının kayıp yıl olarak ilan edilmesi şimdiden doğal karşılanmalıdır. Piyasaların tekrardan dengeye gelmesi 2014 yılının ortalarından itibaren gerçekleşmesi tahmin edilmektedir. Bu tahminlere çıkabilecek muhtemel politik ve savaş çıkma riskleri dahil değildir.

Türk armatörlerinin geçecek bu iki yılı nasıl değerlendirecekleri önemlidir. Burada yapılması gerekenlerin başında maliyetlerden ve giderlerden doğacak zararları azaltmak için etkin bir filo yönetimine sahip olmak gerekecektir. Ayrıca düşük operasyon giderlerine sahip olan gemilere yapılacak yatırımlar diğer bir alternatif seçenektir. Tabiki bu yatırım piyasadaki tonaj fazlasının arttıracak diğer armatörler için krizi derinleştirecektir. Yatırımı yapan şirket için ise düşük maliyetle yük taşımaya devam edip, piyasaların yükselişe geçeceği iki sene içerisindeki dönemde yüksek karlar elde edilmesi ön görülmektedir.

Türk Denizcilik Sektöründe 2012 krizi neticesinde çıkan sonuçlar ve öneriler ise sektörün ilerleyen dönemlerde daha dikkatli ve tedbirli olunması gereken önemli hususlar ile beraber aşağıda belirtilmiştir. Bu sonuçlar ve öneriler tezde incelenilen; geçmiş yıllarda yaşanan Dünya deniz ticareti krizleri, Deniz Ticaret Odaları ve Ulaştırma Bakanlığı verileri ve Türk denizcilik sektörünün GFZT analizi ve Tows matrisi araştırmalarına dayanmaktadır.

Denizcilik sektöründe pazardaki yüksek orandaki rekabetçi ortamı arz ile talep dengesi oluşturur. Piyasadaki her bir armatör, farklı gemi türleri ile rekabet etmektedirler. Bu rekabetçi ortamda güçlü olabilme ve rekabetçi olabilmenin en önemli hususlarından bir tanesi etkin filo yönetimi olmaktadır. Geminin yaşının artması beraberinde operasyon giderlerinde artmasına sebep olacaktır.

İstanbul Deniz Ticaret Odası verilerine bakıldığında Türk filosunun yaşlandığı gözükmemektedir. Filo'nun ortalama yaşı 22 civarındır. Kriz döneminin yaşandığı sıralarda şirketlerin zarar etmesindeki en büyük nedenlerinden biri gemilerin bu yaşta olup yüksek operasyon giderlerine sahip olmalarıdır. Modern ve yeni gemilere sahip olma, filo işletme maliyetlerini düşürüp, daha uygun şartlarda charter sözleşmelerinin yapılmasına imkan sağlayacaktır. Ayrıca rekabetçi bir ortamda armatörün itibar kazanmasına neden olacaktır.

Diğer taraftan elde bulunan gemilerin düzenli denetmeler yaptırılıp ve bakım-onarım programlarında geminin ve şirketin kalitesinin korumak önemlidir. Kriz dönemlerinde nakit sıkıntısı kaynaklı yeni yatırımlara fırsat olmayabilir. Bu krizli dönemlerde Türk armatörlerinin yapması gereken farklı büyüklüklerde olan kardeş gemi gruplarına odaklanma olacaktır.

Kardeş gemilerden oluşan filolarda birkaç şirket bulunabilir. Oluşturulacak işbirliği sayesinde diğer ülkelerin armatörleri ile operasyon ve zamanlama esnekliği sağlayarak rekabet edilebilir düzeyinin yukarı çıkmasını sağlayacaktır. Böylece kar potansiyeli artacaktır. Fakat Türk denizcilik sektöründe kardeş gemi odaklama anlayışı yer almamaktadır. Armatörler daha çok filolarını kendileri çalıştırıp, işletmektedirler. Risk'in paylaşılmamasından dolayı kriz dönemlerinde birçok şirket'in iflas boyutuna taşınmasına sebebiyet vermektedir.

Halbuki yapılacak kardeş gemi grupları ile farklı boyutlardaki gemi gruplarına sahip olunup dünya piyasalarında yükseliş ve düşüşlerde şirketleri avantajlı konuma sürükleyecektir.

Sahip olunulacak tecrübeli, yenilikçi ve analizleri, tahminleri ve piyasaların geleceğini doğru yorumlayabilen bir yönetim ekibi, denizcilik şirketlerini teknik ve finansal

alanlarda daha faydalı olacaktır. Güçlü yönetim ekiplerinin eksikliğini yaşayan Türk denizcilik sektörü bu yüzden kardeş gemi odaklanma anlayışı içerisinde bütün imkanlarını birleştirmelidir. Eğer gerekirse bu konularda başta Norveç, Almanya ve Yunanistan gibi ülkelerden danışmanlık hizmeti alınabilir.

Bir diğer öneri ise gemi operasyonlarının tek elden yönetilmesidir. Hem ticari hem de teknik yönetiminin tek elden yapılması daha verimli olmaktadır. Günümüzde tek elden yönetim işini yapabilecek şirketler mevcuttur. Daha çok yabancı kaynaklı araçlardan oluşan bu şirketlerin sahip olduğu sabit müşteriler ve tersaneler sayesinde filo verimliliğinden daha fazla fayda elde edilir. Türkiye’de henüz yeni oluşmaya başlayan bu tip şirketlere daha fazla ihtiyaç duyulmaktadır. Çünkü yabancı şirketler ilk önce kendi ülkesinin şirketlerini tercih etmektedirler. Oluşacak tek yönetim ile daha yüksek kalite olacak, güvenilirlik ve verimlilik artacak, rekabetçi avantaj sağlanacaktır.

Türk denizcilik sektörünün zayıf bir bilanço ve yüksek borçluluk seviyesi’ne sahip olması, gelecekteki yatırımlarını ve yeni gemi satın almalar ile ilgili kredi olanaklarını zayıflatmaktadır. Türk bankalarının armatörlere kısa vadeli kredi sunması, sektörü yabancı kaynaklara borçlanmasına neden olmaktadır. Özellikle de küçük ölçekli armatörlerin borçlarının ödeyememelerinden kaynaklı ellerindeki gemileri düşük fiyata satmakta oldukları görülmüştür.

Küçük ölçekli armatörlerin bu hususta yapmaları gereken; “ortak havuzlar oluşturmak” olacaktır. Tezde de incelenen şirket birleşmeleri ve ortak havuzlar, Türk firmalarının rekabet edebilme şansını piyasalar kötü de seyreitse yükseltecektir. Aksi durumda bu küçük denizcilik şirketlerinin 2013 ve 2014 yıllarında peş peşe iflas ettikleri görülecektir. Sahip oldukları yaşlı filo’da düşünülürse bu tezin oluşabilme ihtimalini daha yükseltmektedir.

Bir diğer sonuç ise sektörde sahip olunan ve izlenen zihniyet ve tutumun değiştirilmesidir. Eskiden kalma gelenek ile kurumların ve şirketlerin yönetilmesi Türk denizcilik sektörünün itibarının kaybedilmesine neden olacaktır. Geçmiş yıllardan itibaren Türk toplumunda denizcilik sektörüne karşı önyargılı bir tutum izlenmesi başta mevcut hükümetin teşvik kredilerinden olmak üzere Türk bankalarının sektöre sağladığı kredilere

kadar olumsuz etkilemektedir. Geçmiş yıllarda yaşanan devlet teşviklerine karşı izlenen istismarlar yerine bugün sektörün ve kurumların daha şeffaf bir şirket politikası izlemeleri gerekmektedir. Bu yüzden yeni bir anlayış ve strateji sektör için daha faydalı olacak Türk halkının denizciliğe karşı tutumu değişecektir.

Krizden az zarar ile çıkmak için Türk denizcilik sektörünün kendi ulusal paydaşlarının ellerini güçlendirmesi gerekmektedir. Türk armatörlerinin kendi ülkesinin tersanelerini ve aracılarını, Türk tersanelerinde yine kendi paydaşlarını ve aracılarını kullanmaları 2012 krizinin etkilerini minimum zarara indirecektir.

Krizi hisseden güçlü denizci ülkeleri başta Norveç olmak üzere kendi ulusal paydaşlarını kullanmaktadırlar. Norveçli tersaneler zorunlu olmadıkça kendi yan sanayisini çalıştırmaktadırlar. Tek bir çatı altında toplanıp kendi çıkarlarını koruması gereken Türk denizcilik sektörünün, tezde araştırılan GFZT analizinde çıkan sonuçta da belirtildiği gibi ulusal paydaş'dan ziyade daha çok yabancı üretici firmaları tercih edildiği saptanmıştır. Halbuki Türk tersaneleri bazı yan sanayi ürünlerinin yabancı firmalardan satın alınma zorluğu yaşamalarına rağmen kendi yan sanayi firmalarını tercih etmemektedirler. Aynı şekilde Türk armatörleri ise yabancı bayrak ile gemi çalıştırma, yabancı tersanelerde bakım- onarım'a gitme ve yabancı kaynaklı gemi işletme şirketlerini tercih etmeleri sektörü daha da zayıflatmaktadır. Çünkü çalışılan yabancı firmalar kriz döneminde kendi paydaşlarının ilk önce desteklemektedir. Türk denizcilik sektöründe bir kez daha zihniyetin değişmesi gerekliliğini savunmak gerekir. Dış piyasalar ile yapılması gereken işbirliği, uzun vadeli çıkarlar göz önünde bulundurularak yapılması şarttır.

Kriz süresince diğer ülkeler denizcilik sektörünü ve yan sanayisini desteklemediklerini ifade etselerde önemli bir destek verdikleri ortadır. Başta Uzakdoğu ülkeleri olmak üzere AB ülkeleri ve Norveç doğrudan veya dolaylı yoldan destek sağlamaktadırlar. Çin, kriz bitimi olarak öngördüğü 2014 yılı sonu itibariyle Dünya denizcilik sektöründe birinci sıraya çıkmak için 30 milyar dolar sektöre teşvik vermiştir. Kendi tersanelerine gemiler yaptırıp kendi armatörlerine işletme haklarını vermişlerdir. Güney Kore'de Çin'e benzer şekilde Kore Kalkınma Bankası tarafından sektöre 5 milyar dolar fon ayrılmıştır. Sadece fon değil, iflas etmek üzere olan Koreli firmalara gemi alımı yoluyla

destekde bulunmuşlardır. Yaklaşık 5000 adet küçük ve orta ölçekli firmaya kredi sağlanmıştır. Norveç'te 2012 yılından denizcilik sektörüne kredi limitlerini 6 milyar Norveç Kronu'ndan 9 milyar Norveç Kronu'na çıkartmıştır.

72 tersaneye sahip olan Türkiye'de ise durum farklıdır. 2004-2008 yıllarında piyaların altın çağı diye adlandırılan döneminde Türk tersaneleri, gemi inşa sanayisinde Dünyanın 6. büyük üreticisi, yat inşasında ise Avrupa'nın 3. üreticisi olup dünya markası haline gelmişti. 2013 senesinde 72 adet Türk tersanesinin sipariş defterinde teslimi gözüken 8 adet gemi yer almaktadır.

Türk tersaneleri devletten yeterli desteği alamaz ise yok olma tehlikesi ile karşı karşıyadır. İşçi sayısının 50.000'den 3.000'nin altına indiği varsayılırsa ülke ekonomisinde olumsuz katkı yapmaktadır. Gemi inşa sanayisinin bir ülkenin lokomotif sektörü olması gerektiğini düşünerek, mevcut Türk hükümetinin başta gemi inşa sanayisi olmak üzere denizcilik sektörüne acil yatırım teşvik paketi sunması gerekmektedir. Bugüne kadar yapılan teşvikler sektörü kurtarmaya yetmediği gözükmemektedir.

İhracata dayalı yerli üretici'yi teşvik etme adı altında yapılacak yeni teşvik paketinde savunma sanayisine dayalı yatırım, gemi yan sanayi üreticilerine yatırım ve tersane ve Türk limanlarının yenilenmesi adı altında oluşturulacak projeler ile Türkiye Ulaşım Stratejisi Hedef 2023'e yönelik hedeflerin gerçekleşmesine de yardımcı olacaktır. Geçmiş yıllardaki gibi sektör ve devlet arasındaki istismarlığın engellenmesi için yapılacak teşviklerin tezde de değinildiği gibi yaşlı olan Türk koster filosunu yenileme adlı projesi altında yapmak daha olumlu olacaktır. Hem tersaneler iş yapma şansı bulacak hem de devletin yaptırdığı gemileri işletmeye başlayacak Türk armatörleri, dış ticaretin denizyolu taşımacılığında Türk bayraklı gemilerinin altında olmasını sağlayıp, kaybedilmeye başlanan dünya denizcilik piyasalarındaki itibarı, tekrar kazanılmaya çalışılacaktır.

Türk koster filosu yenilenirken gemilerin ana navigasyon ve ana ve yardımcı makine gibi önemli maliyetli olan gemi teçhizatlarının yurtiçinde yan sanayi'ye üretimi sağlandırılıp ulusal paydaşların kullanımında artmasına da imkan sağlayacaktır. Bu imkana sahip Türk tersaneleri ayrıca İstanbul'a yapılacak 3.köprü ve diğer köprüler, ham petrol ve gaz hattı

boruları, köprü sistemleri gibi sanayi dallarında dışa bağımlılığı azaltacak ve ülke ekonomisine katkı sağlayacaktır. Norveç’den günlük 1 milyon dolar tutarında kiralanan petrol arama platformunu yapacak teknoloji sahip olan Türk tersaneleri, yapılacak proje bazlı teşvik paketinde yer alıp yine Türkiye’yi ayrı yüklü bir masraftan kurtaracaktır.

Türk Denizcilik sektörünü güçlendirerek, filo’yu geliştirerek ve gemi inşa sanayisine yaratılacak yeni gemi siparişleri ile ve “*Gemi inşa satın alma ve tersane kurma ve geliştirme fonu*” nun daha da artırılması ile sektör kendini toparlayacaktır. Geçtiğimiz 4 sene içinde gemi inşa ve yan sanayisinde işten çıkartılan yaklaşık 100.000 kişinin GİSAT fonları ile tekrardan görevlerine dönmeleri sağlanabilir. Örneklerde değinildiği gibi Uzakdoğu ve Avrupa ülkelerinden örnek alarak oluşturulacak Denizcilik fonunun çok büyük katkıları olacaktır. Böylelikle yerli bankalarının sektöre olan tutumları değişebilir. Çünkü son dönemlerde bankaların köprü kredilerini kesmesi, verilen kredileri erken çağırması, armatörlerden ilave teminat talebi ve yatırımcıların özkaynaklarını arttırmalarını istemesi sektörü olumsuz etkilemiş armatörler birkaç ay boyunca borçlarını ödeyememişlerdir.

Türk armatörleri yaşanan 2008 krizinde kredi ve anapara geri ödemelerini Türk bankalarından sağladığı işletme kredi ile karşılamışlardı. Fakat 2012 krizine doğru Türk bankalarının tutum değiştirmesi, Türk armatörlere sunduğu pahalı ve kısa vadeli krediler Türk armatörlerine ağır bir yük oluşturmuştur. Bu yüzden oluşturulacak teşvik paketinde Türk bankalarının işletme kredileri ve faizlerin ödenmesi için devlet fonları ile ucuz maliyetli hale getirilip ve daha uzun bir süreye yayılması gerekmektedir. Armatörlerin borçları yüzünden ellerinden çıkartmak zorunda kaldıkları gemilerinin yurtdışına satılması önlenmiş olacak ve Türk filosu zayıflamaktan kurtalacaktır.

Armatörlerin ülkeye kazandırdıkları döviz düşünülerek Türk bankacılık sisteminin yabancı bankaların sektöre karşı izlediği tutum ile aynı seviye getirilip bunun için de ilk önce Türk armatörlerine Eximbank öncülüğü uzun vadeli işletme kredileri sağlanmalıdır. Gemi işletmeciliğinin ihracatçılara benzer bir durumda değerlendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca bu kanal ile devam edip kriz nedeniyle yarım kalmış gemilerin devam edilmesinde ön ayak olacaktır hem de istihdamın geri kazanılmasını sağlayacaktır. İstihdam açısından önemli olan

tersanelerde inşası yarım kalmış gemilerin bitirilmemesi söz konusu olursa 2023 yılında hedef olarak 500 milyar dolar ihracat koyan Türkiye için önemli bir döviz kaybı olacaktır.

Gelişmiş gemi inşa ülkeleri kendi ülkelerinin Eximbank'ları tarafından büyük bir destek aldıkları bilinmektedir. Bu destek gemi işletme finansmanı modeli altında yapılmaktadır. Yaptırılan yeni gemiler, armatörlere işletilmesi için verilip 3 sene içinde bir ödeme istenmemektedir. Ayrıca armatörlere sağlanan destek ile gemi işletme dönemi sayesinde, gemi sahipleri yeni siparişler verebilmektedir. Verilen gemi siparişlerinde, tersanelerin de müşterilere sunacağı ödeme planları önem arz etmektedir. Türk tersanelerinin bankalar ile yaşadığı sorunlar yüzünden diğer ülkelerin Eximbank'ları sayesinde bu siparişler G.Kore, Çin, Almanya ve Japonya gibi ülkelere kaymaktadır. Şu anki mevcut durumda yaşandığı gibi Türk tersaneleri bu sebepten ötürü sipariş alamamaktadırlar.

Bu yüzden Türk tersanelerine sipariş vermeyi düşünen armatörler için diğer gelişmiş denizci ülkelerinde olduğu gibi 10-15 senelik uzun vadeli gemi işletme dönemi finansmanı getirilmelidir. Ayrıca Norveç ve İsveç'teki Guarantee Institute for Eksport Credits garantör kuruluşlar gibi kurumlar Eximbank'ın risk yükünü azaltmak için kurulmalı ve gemi işletme finansmanı sağlanmalıdır. Bu uygulama sadece tersaneler için değil tüm Türk denizcilik sektörü için uygulanmalıdır. Verilen bu destek ile başlıca ihraç, ithal yükler ve Milli Savunma Bakanlığının taşımalarını Türk armatörleri yapacaktır.

Türk denizcilik sektörünün ihtiyacı olan bir diğer önemli hususta Türkiye'de kurulacak ihtisaslaşmış denizcilik bankasıdır. Bu banka vereceği uzun vadeli kredilerle hem gemi inşa sanayisini yönetebilecek hem de yeni gemi yapımlarının yapılmasına olanak verecektir. Ayrıca yaşlı olan Türk filosunun bir an önce gençlemesinde önemli bir rol oynayacaktır. Diğer bankalardan farklı olarak sahip olacağı kalifiyeli elemanlar sayesinde kriz zamanlarında sektöre sunacağı raporlar ile faydalı olacaktır. Bugün AB ülkelerinin sahip oldukları denizci bankaları ile kendi ülkelerindeki sektörün ayakta kalabilmeleri için yaptığı destekler ortadır. Kurulacak Türk denizcilik bankası ile aynı zamanda yurtdışından da kredi teminleri kolaylaşacaktır. Yüksek tutarlı sendikasyon kredilerinin kullanılmaya başlamasıyla risk paylaşılacak ve sektör kredi avantajlarında daha fazla yararlanıp, Türk deniz ticaret filosunun gelişmesine olanak sağlayacaktır.

Kendi tarihinin en ağır krizini yaşamakta olan Türk denizcilik sektörüne 10-15 yıl uzun vadeli ve düşük faizli krediler temin edilmek zorunluluğun olması, borçlarını ödemekte sıkıntı yaşayan armatörler ve tersaneler, bu fonu devletten tam destek alamayacakları için özel kurumlara da ihtiyaç duyacaklardır. Türk bankalarının sektöre uzak durması yurtdışındaki diğer finans kuruluşlarının akla getirmektedir. Almanyada bulunan Kommanditgesellschaft (KG) en iyi örnektir. İflasların önüne geçebilmek için riskler paylaşılmakta olup yönetim tek merkezden yürütülmektedir. KG şirket yönetim sisteminin Türkiye'de de oluşturulup yayılması konusunda Deniz Ticaret Odalarının ve üniversitelerin ortak oluşturacağı proje ve yatırım ile yapılması gerekmektedir.

Ulaştırma bakanlığı'nda yapılan Türk Denizcilik Sektörünün GFZT analizinde de ortaya çıkan belirgin sonuç; kriz döneminde Türk denizcilerin birleşip, ortak hareket etmemeleridir. Ayrıca Türkiye'nin denizciliği hala bir devlet politikası haline getirmemiş olmaması, ülke ekonomisine faturası ağır olacaktır. İflas eşiğinde olan tersanelere bankalar ile yaşadıkları kredi sorunlarını çözebilmeleri için hazine arazilerinin kullanımı olan üst hak ipoteğin kolayca Türk bankalarına ipotek edilmesi sağlanmalıdır. Böylelikle kriz bittiminde başlayacak piyasalardaki hızlı ivme ile Türk tersaneleri yan sanayisi ile birlikte daha güçlü olmalıdır.

Türkiye'nin Avrupa, Ortadoğu ve Orta Asya arasında bir köprü konumunda olması, sahip olduğu ulaştırma koridorları ile stratejik olarak diğer çevre ülkelere göre daha avantajlıdır. Ayrıca Afrika ülkeleri ile artan ticaret hacmi ve hedeflenen 50 milyar dolarlık ticaretin Türk sahipli gemilere taşındırılması sektör için büyük bir fırsat olacaktır.

2023 yılında hedef olarak konulan dünyanın en büyük 10 limanından bir tanesinin Türkiye'de olabilmesi için artacak ticaret ile birlikte Mustafa Kemal ATATÜRK'ün belirttiği gibi denizciliğin, Türk'ün milli ülküsü haline getirilmelidir. Başta üniversiteler olmak üzere denizcilik eğitimi veren bütün kurumların oluşturacakları projeler ile denizciliği tanıtır ve yetişen genç nüfusa, denizde ve karada yeni iş imkanları hazırlamak olmalıdır.

Türkiye; üç bölgenin Avrupa, Ortadoğu ve Orta Asya'nın arasında bir köprü konumu durumda yer almaktadır. Taşımacılık yönünden önemli bir potansiyel oluşturabilir.

Ayrıca üç büyük kıtanın geçiş yollarının üzerinde olması Türkiye’yi bir Dubai veya Hong Kong gibi odak liman konumuna getirebilir. Ekonomiye ve istihdam gücüne yapacağı katkılar büyük olur. Eğer dış ticaret ile taşıdığımız mallarının % 85’nin deniz yolu ile olduğunu düşünürsek denizcilik sektörünün her geçen gün öneminin arttığı ortadır.

Sonuçta devlet tarafından Türk denizcilik sektörü desteklendiği takdirde, alınacak finansal tedbirler ile beraber Türkiye’nin ana lokomotif sanayilerinden biri sayılan gemi inşa sektörü başta olmak üzere bütün sektör krizin etkilerini en az zarar ile atlatacaktır. Dış ticaretinin % 87.7’sinin denizyolu taşımacılığı ile yapan Türkiye, dünya deniz sektöründeki eski günlerine dönmesi için bu desteklerin bir an önce yapılması gerekiyor. Böylelikle hem işçi alımında hemde ülkeye döviz girdisi bakımından Türkiye ekonomisine olumlu yönde yansıtacaktır. Ülkenin en önemli sorunu olan işsizlik içinde yeni iş olanakları sağlanacaktır.

KAYNAKLAR

- AKÇA, E.C. (2007): Temel Denizcilik Finansmanı, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.
- AKÇA, E.C. ve DOĞAN, E.(2006): Development of the Turkish Merchant fleet and the shipbuilding industry, Conference on Business, Management and Economics, 15-18 Haziran 2006, Yaşar Üniversitesi, İzmir.
- AKDOĞAN, R. (1988): Deniz Ticareti, Zihni Eğitim Yayını, İstanbul.
- AKSU, M. (1987): Gemi İşletmeciliğinde Yatırım Kararları ve Proje Değerlemesi, İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi, Yüksek Lisans Tezi.
- BENDALL, H.B. ve STENT, A.F. (2005): Ship Investment Under Uncertainty: Valuing a Real Option on the Maximum of Several Strategies. Maritime Economics and Logistics, 7, 19-35.
- BP, (2012): BP Statistical Review of World Energy, 22.
- BRAUNER, A. ve ILLINGWORTH, P. (2006): The Banker's Perspective. Shipping finance (Editör Stephenson Harwood), Euromoney Books, London, ISBN NO: 1-84374-265-9.
- BROOKS, R. (2006): Pamela, Mergers and Acquisitions in the Maritime Transport Industry, Transportation Journal, Spring, 45 (2), 7-22.
- BURROW, K. (2006): The Financing of Second-hand Ships. Shipping finance (Editör Stephenson Harwood), Euromoney Books, London, ISBN NO: 1-84374-265-9.
- BUTTON, K. (2005): Shipping Economics: where we are and looking ahead from an institutional economics perspective. Maritime Policy and Management, 32, 39-58.
- BÜYÜKALACA, O. (2009): Osmaniye İli Swot Analizi, Aralık 2009, Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi, Osmaniye, 26-32.
- CLARKSON RESEARCH SERVICES ve STOPFORD, M. (2012): World Shipbuilding, SMM Advance Press Conference, 11.
- COŞKUN, R. ve GEYİK, M. (2002): Türkiye'nin Rekabet Gücünün Değerlendirilmesinde Bir Yöntem Önerisi: Tows Matrisi, II. Orta Anadolu Kongresi, Ekim 2002, Niğde Üniversitesi, Niğde, 1-24.
- CROOKS, A. ve ILLINGWORTH, P. (2006): The Banker's Perspective. Shipping finance (Editör Stephenson Harwood), Euromoney Books, London, ISBN NO: 1-84374-265-9.

CUSTOM, J. (2002): Shipping in the Risk Management, The Handbook of Maritime Economics and Business (Editör Costas TH: Grammenos), Informa House, London, ISBN NO: 1-84311-195-0, 543-547.

ÇİFTÇİ, H. (2006): Avrupa Birliği Üyeliğinin Türkiye'nin Rekabet Gücü Üzerindeki Etkileri ve Sağlayacağı Faydalar, 10 (2), 23-59.

DNB Bank (2012): The Global Enabling Trade Report, World Economic Forum 2012, 87.

DPT, (2006): IX. Kalkınma Planı, Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 1-2.

DPT, (2001): Gemi İnşa Sanayi ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Yayın No: 2588, 10-49, Ankara.

DTGM, (2012): Dünyada ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara, ISBN NO: 978-975-493-047-4.

ERDOĞAN, O. ve MADAK, A.(2004): Gemi sanayi şirketleri için finansal risk yönetimi, Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu, 24-25 Aralık 2004, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 213-220.

ERDOĞAN, O.(1999): Denizcilikte finansman ve hisse senedi fiyatlandırma modeli, Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi, 1999, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 213-240.

FİNCHAM, N. ve NEWPORT, A. (2005): Introduction to Ship Finance, Lloyd's Maritime Academy, London.

FRENCH, L. (2006): International Element. Shipping finance (Editör Stephenson Harwood), Euromoney Books, London, ISBN NO: 1-84374-265-9.

GARNSEY, D. (2006): Financial Markets Products. Shipping finance (Editör Stephenson Harwood), Euromoney Books, London, ISBN NO: 1-84374-265-9, 93-108.

GEÇER, T. (2001): Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, Doktora Tezi.

GOULİELMOS, A.M. ve PSİFİA, M. (2006): Shipping Finance Time to Follow a New Track. Maritime Policy and Management, 33 (3), 301-318.

GRAMMENOS, C.Th. (1994): Financing the International Fleet, The Institute Annual Lecture at The Royal Society of Arts, London.

HARWOOD, S. (2002): Risk Management in Shipping Finance, The Handbook of Maritime Economics and Business (Editör Costas TH: Grammenos), Informa House, London, ISBN NO: 1-84311-195-0.

ICC, (2010) : The Economic Cost of Maritime Piracy, One Earth Future Foundation, 16-26.

ICC, (2011): International Maritime Bureau piracy and Armed Robbery Against Ships Second Quarterly, 14-18.

ICC, (2011): The Economic Cost of Somali Piracy, One Earth Future Foundation, 8-34.

IMF, (2012): World Economic Outlook, International Monetary Fund Publication Services, Washington, ISBN NO: 978-1-61635-389-6.

IMO, (2012): International Shipping Facts and Figures- Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment, Maritime Knowledge Centre, 7.

INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, (2012): ISL Shipping Statistics Yearbook, Statistical Publications, ISSN NO: 0721- 3220, 28-34.

İÇKE, B. (2008): Deniz Taşımacılığı Sektöründe İşbirlikleri, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta yayınevi, İstanbul, ISBN NO: 978-975-295-933-0.

İMEAK, (2011): İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Sektör Raporu, İstanbul, 7-276.

KAVUSSANOS, M. G. (2002): Business Risk Measurement and Management in the Cargo Carrying Sector of the Shipping Industry. The Handbook of Maritime Economics and Business (Editör Costas TH: Grammenos), Informa House, London, ISBN NO: 1-84311-195-0, 661-693.

KHALID, N. (2006): Malaysian Ship Finance. Lloyds's Shipping Economist, 28, 31-34.

KORAY, N. (2008): Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Limanlar, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

KOZAK, M.A. (2009): Akademik Turizm Eğitimi Üzerine Bir Durum Analizi, Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 22 (3), 2- 20.

MITCHELL, D. (2004): The threat to Global Shipping from Unions and High-Tax Politicians: Retrictions on Open Registries Would Increase Consumer prices and Boost Cost of Government. A Policy Analysis from the Center for freedom and Prosperity Foundation, 4 (2), 3-19.

NOTTEBOOM, T. Ve Rodrigue, J. (2009): Economic Cycles and the Organizational and Geographical Attributes of Global Value Chains: Is the Pendulum Changing Direction, Maritime Transport in Value Chains Workshop, 10- 12 Haziran 2009, Montreal Üniversitesi, Kanada.

RUSSELL, M. (2006): The Financing of Second-hand Ships. Shipping finance (Editör Stephenson Harwood), Euromoney Books, London, ISBN NO: 1-84374-265-9.

SEATRADE (1991): Analysis Shipping Cycles in the 1990s. Seatrade Business Review.

SLOGETT, J. (1999): Financing Ships and Mobile Offshore Installations, Fairplay Publications, İngiltere.

SMITH, M. (2006): The Financing of Second-hand Ships. Shipping finance (Editör Stephenson Harwood), Euromoney Books, London, ISBN NO: 1-84374-265-9.

STOPFORD, M. (2005): Maritime economics, Routledge Taylor and Francis Groups, London, ISBN NO: 0-415-15309-3.

STOPFORD, M. (2012): The Best Place of Invest Capital in 2012. German Ship Finance Forum 2012.

STOPFORD, M. G. (2002): Business Risk Measurement and Management in the Cargo Carrying Sector of the Shipping Industry. The Handbook of Maritime Economics and Business (Editör Costas TH: Grammenos), Informa House, London, ISBN NO: 1-84311-195-0.

TUSİAD, (2011): Türkiye Sanayisine Söktel Bakış: Gemi İnşa Sanayii, Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği, İstanbul, 15-18.

TÜRK, E. ve ÜNSAL, N. (2010): Eğitimde Stratejik Planlama, Milli Eğitim Bakanlığı Stratejik Geliştirme Başkanlığı, 5-7.

UÇAR, D. ve DOĞRU, A.Ö. (2005): CBS Projelerinin Stratejik Planlanması ve Swot Analizinin Yeri, 10. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı, 28 Mart- 1 Nisan 2005, Ankara.

UNCTAD, (2009): Comparative Analysis of Maritime Sector, 18-54.

UNCTAD, (2010): Guideline for port Authorities and Governments on the Privatization of port Facilities, 184-186.

UNCTAD, (2011): Review of Maritime Transport 2011. The UNCTAD Secretariat, United Nations Publication, New York, ISBN NO: 978-92-1-112841-3

UNCTAD, (2012): Review of Maritime Transport 2012. The UNCTAD Secretariat, United Nations Publication, New York, ISBN NO: 978-92-1-112860-4.

WARD, J. ve KOKOTA, D. (2006): The Financing of Newbuildings. Shipping finance (Editör Stephenson Harwood), Euromoney Books, London, ISBN NO: 1-84374-265-9, 41-64.

YILDIZ, F. (1996): Gemi İşletmeciliği ve Gemi Yatırım Projelerinin Değerlendirilmesi, İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi, Yüksek lisans tezi.

İnternet Adresleri:

ECE, J. N. (2011): Deniz Haydutluğunun Ekonomik Maliyeti, <http://www.denizhaber.com>, 12/10/2012.

<http://gcaptain.com/vale-brasil-worlds-largest-carrier/>

http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/documents_old/The_Economic_Cost_of_Piracy_Full_Report.pdf, (2010).

<http://unctadstat.unctad.org/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93> ,(2010).

http://www.aktueldeniz.com/fatih_yilmaz/turk_gemi_insa_sanayii_icin_krizi_firsata_donustu_rme_stratejileri-1

<http://www.alphaliner.com/top100/index.php>

<http://www.balticexchange.com> : The Baltic Exchange

<http://www.crsi.com>: Clarkson Research Services Limited Online Shop, (2011).

http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=40&yazi_id=100655&-gemi-yi-laid-up-yapma-karari.html

<http://www.dryships.com/index.htm>

<http://www.gisbir.org/istatistikler-1/4>

<http://www.grosstonnage.com/?session=0S3232434914T79DL8483DL&syslng=ing&sysmen=5&sysind=2&syssub=0&nvg=1&sysfnt=0>

<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures>

<http://www.imo.org>: International Maritime Organization

<http://www.itfglobal.org/seafarers/index.cfm>

<http://www.porteconomics.eu/news/noticeboard/item/269-unctad-review-of-maritime-transport-2011>.http://www.unctad.org/en/docs/rmt2011_en.pdf

<http://www.tersanederisi.info/?pid=26197>

<http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/transport/9473476/World-shipping-crisis-threatens-German-dominance-as-Greeks-win-long-game.html>

<http://www.unctad.org/Templates/Webflyer.asp?intItemID=6134>, (2009).

<http://www.virahaber.com/haber/huseyin-ertandan-deniz-haydutlugu-raporu-25350.htm>

https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2012/0315_ScrappingAge.aspx,

https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2013/0104_Reflections.aspx,

ŞİŞMANYAZICI, H. (2011): Gemiye Laid-up Yapma Kararı, <http://www.denizhaber.com>, 11/12/2011.

YILMAZ, F. (2011): Türk Gemi İnşa Sanayi için Krizi Fırsata Dönüştürme Stratejileri, <http://www.aktüeldeniz.com>, 24/05/2011.

ÖZGEÇMİŞ

- Doğum tarihi : 04.05.1982
- Doğum yeri : İstanbul
- Lise : (1993- 1995), İstek Vakfı Özel Acıbadem Lisesi
(1995- 1998), Fevziye Mektepleri Vakfı Özel Nişantaşı Işık Lisesi
(1998- 2000), Özel Coşkun Lisesi
- Lisans : (2000-2005) Kadir Has Üniversitesi İşletme Fakültesi
- Yüksek Lisans : (2005-2007) İ.Ü. Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü
- Çalıştığı Kurumlar : (2005 - devam ediyor) İ.Ü. Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü
Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı