

DENİZ TİCARET ODASI KÜTÜPHANESİ	
Dem. No:	
Sıra No:	

DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU

ARALIK 1987

**İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz
Bölgeleri Deniz Ticaret Odası**

**İMEAK
DTO
KÜTÜPHANESİ**

**ODAKULE İŞ MERKEZİ
İSTİKLAL CAD. NO: 286 KAT: 10
80050 BEYOĞLU - İSTANBUL**

**TEL : 143 54 95 - 143 54 96 - 143 54 97
TELEX: 24727 DTO.TR/25774 DZOD.TR
FAX : 143 79 35**

TEMEL MATBAACILIK.
AMBALAJ SANAYII ve TIC. LTD. ŞTİ.
tel: 5279738 5205075 cağaloğlu

Dizgi-Pikaj: **AS DİZGİ** Tel: 513 39 90 Cağaloğlu-İSTANBUL

ÖNSÖZ

1982 yılında kurulmuş bulunan Odamız, bugüne kadar yürüttüğü çeşitli faaliyetleri arasında sektörümüzün sorunlarına ışık tutacak araştırma ve raporların yayınlanmasına da ayrı bir özen göstermektedir. Odamızın sektörümüzle ilgili çeşitli konulardaki görüş ve önerileri, gerek raporlar halinde, gerekse değişik bilimsel ve mesleki toplantılarda hükümetimizin ve kamuoyunun bilgilerine sunulmaktadır.

Bu kez, yayınlamakta olduğumuz *Deniz Sektörü Raporu*yla, dünyada ve Türkiye’de deniz sektöründe yıl içinde kaydedilen gelişmeleri ve bunun sonucu olarak ortaya çıkan durumu daha kapsamlı biçimde değerlendirmeyi uygun gördük.

Bu tür bir sektör raporunu bundan sonra da yılda en az bir kez yayınlamayı düşünmekteyiz.

Raporun birinci bölümü tümüyle dünya denizciliğindeki gelişmelere ayrılmış bulunmaktadır. Deniz Ticaretinin doğası gereği uluslararası bir nitelik taşıması, dünya denizciliğindeki gelişmelerin de yakından izlenmesini gerekli kılmaktadır. Bu nedenle raporun bu bölümünde dünya deniz ticaret filosu, dünya navlun piyasası, dünya gemi inşa ve söküm sanayii hakkında ayrıntılı istatistik bilgilere ve değerlendirmelere yer verilmektedir.

Raporun ikinci bölümünde ise, Türkiye’de 1987 yılında deniz sektöründe görülen gelişmeler, çeşitli istatistik tablolar ile verilmektedir. İstatistiklerin ayrıntılı verilmiş olması, bu konularda bilgi almak isteyen, araştırma yapan ve ileriye yönelik kararlar almak durumunda olan her düzeydeki kişi ve kuruluşa yardımcı olunması amacını taşımaktadır.

Raporun üçüncü bölümünde, sektörümüzün içinde bulunduğu koşullara, temel sorunlarımıza ve çözüm önerilerimize yer verilmiştir. Böylece raporu inceleyenlerin sektörümüzü geniş bir açıdan görmeleri ve değerlendirmeleri amaçlanmıştır.

İlk kez yayınladığımız bu sektör raporunun ilgililere yardımcı olmasını dilerken, gelecekteki bu tür çalışmalarımıza ışık tutacağı düşüncesiyle rapor hakkında eleştiri ve önerilere açık olduğumuzu da özellikle belirtir, raporun hazırlanmasında emeği geçen Odamız Araştırma ve Dış İlişkiler Şubesi elemanlarına ve diğer uzmanlarımıza teşekkür ederim.

HİLMİ SÖNMEZ
YÖNETİM KURULU BAŞKANI

İÇİNDEKİLER

1. DÜNYADA DENİZ SEKTÖRÜNÜN DURUMU	7
1.1. DÜNYA EKONOMİSİNDEKİ GELİŞMELER	7
1.2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ	8
1.2.1. Genel Olarak	8
1.2.2. Yük ve Navlun Piyasası	11
1.2.2.1. Petrol Piyasası	11
1.2.2.2. Kuru Dökme Yük Piyasası	16
1.3. DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU	18
1.3.1. Genel Olarak	18
1.3.2. Gemi Tiplerine Göre Dünya Filosu	19
1.3.2.1. Tankerler	19
1.3.2.2. Kombine Taşıyıcılar	20
1.3.2.3. Kuru Dökme Yük Gemileri	20
1.3.2.4. Genel Kargo ve Konteyner Gemileri	23
1.3.2.5. LPG ve LNG Gemileri	24
1.3.3. Ülkelere ve Ülke Gruplarına Göre Dünya Filosu	25
1.4. DÜNYA GEMİ İNŞA VE SÖKÜM SANAYİİ	30
1.4.1. Gemi İnşa Sanayii	30
1.4.2. Gemi Söküm Sanayii	34
2. TÜRKİYE'DE DENİZ SEKTÖRÜNÜN DURUMU	38
2.1. TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU	38
2.1.1. Genel Durum	38
2.1.2. Gemi Tiplerine Göre Türk Deniz Ticaret Filosu	39
2.1.3. Kamu ve Özel Sektör Mülkiyetine Göre Türk Deniz Ticaret Filosu	40
2.1.4. İthal ve Yurtiçi İnşa Durumlarına Göre Türk Deniz Ticaret Filosu	41
2.1.5. Tonaj ve Yaş Gruplarına Göre Türk Deniz Ticaret Filosu	53
2.2. ULUSLARARASI TAŞIMALAR	55
2.2.1. Genel olarak	55
2.2.2. Kuru Dökme Yük Taşımaları	58
2.2.3. Sıvı Dökme Yük Taşımaları	62
2.2.4. Karışık Eşya Taşımaları	63
2.3. GEMİ İNŞA VE SÖKÜM SANAYİİ	64
2.3.1. Türkiye'de Gemi İnşa Sanayiinin Gelişimi	64
2.3.2. Mevcut Durum ve Tersanelerin Kapasiteleri	66
2.3.3. Gemi Söküm Sanayii	69
2.4. LİMANLAR	70
2.5. ULUSLARARASI İLİŞKİLER	72
2.5.1. Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO)	72
2.5.2. İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD)	76
2.5.3. Avrupa Topluluğu (AT)	78
2.5.4. B.M. Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD)	82
2.5.5. İslam Ülkeleriyle İlişkiler	82

3. 1988'e GİRERKEN TÜRKİYE'DE DENİZ SEKTÖRÜNÜN TEMEL SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	84
3.1. 1987 YILINDAKİ GELİŞMELERİN IŞIĞINDA SEKTÖRÜN İÇİNDE BULUNDUĞU KOŞULLARIN GENEL BİR DEĞERLENDİRMESİ	84
3.1.1. Dünya Denizciliğindeki Kriz Sürmekle Beraber, 1987 Yılında İyileşme Belirtileri Görülmüştür	84
3.1.2. Deniz Ticaret Filomuzun Gelişmesi Durmuştur	84
3.1.3. Türk Deniz Ticaret Filosu Dünya Deniz Ticaretinden Yeterli Pay Alamamaktadır	84
3.1.4. Filomuz Yaşlıdır	85
3.1.5. Filomuz Belirli Bazı Gemi Tipleri Açısından Yetersizdir	85
3.1.6. Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasında Türk Bayraklı Gemilerin Payları Giderek Azalmaktadır	85
3.1.7. Türk Gemi İnşa Sanayiinin Gelişmesi Durmuştur	85
3.1.8. Limanlarımız Altyapı, Personel ve Yönetim Açısından İhtiyaçları Karşılamaktan Uzaktır	86
3.1.9. Türk Deniz Sektöründeki Eğitim İhtiyacı Giderek Artmaktadır	86
3.2. TÜRK DENİZCİLİK POLİTİKASININ YENİDEN BELİRLENMESİ ZORUNLULUĞU	86
3.2.1. Türk Ekonomisinde ve Dış Ticaretindeki Gelişmeler, Kısa Sürede Deniz Taşımacılığına Olan Talebin Önemli Ölçüde Artacağını Göstermektedir	86
3.2.2. Türkiye, Gerek OECD'ye Olan Taahhütleri, Gerekse Başvuruda Bulunduğu AT Üyeliği Nedeniyle Yakın Bir Gelecekte Gelişmiş Ülkelerin Rekabetine Açık Tam Liberal Bir Denizcilik Politikası İzlemek Zorunda Kalacaktır	88
3.2.3. Dünya Navlun Piyasası Düzelmekte, Gemi İnşa ve İkinci El Gemi Fiyatları Hızla Yükselmektedir	88
3.2.4. Yabancı Ülkelerde Uygulanan Teşvik ve Himaye Politikaları Karşısında Türkiye'de Deniz Sektörüne Sağlanan Destekler Yetersiz Kalmaktadır	88
3.3. ÖNERİLER	91
3.3.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yenilenmesi İçin Yerli İnşa ve İthal Yatırımlarını Teşvik Politikaları Yeniden Belirlenmelidir	91
3.3.2. Uluslararası Alanda Rekabet Gücü Kazanıncaya Kadar Filomuzun Yük Bulma Sorununa Devlet Desteği Sürdürülmelidir	94
3.3.3. Mevzuatımızdaki Bazı Maliyeti Arttırıcı Uygulamalar Kaldırılmalı ya da Gerekli Düzeltmeler Yapılmalıdır	94
3.3.4. Deniz Sektöründeki Eğitim Olanakları Hızla Geliştirilmelidir	95
3.3.5. Limanlarımız Hızlı ve Yeterli Ölçüde Hizmet Verecek Düzeye Getirilmelidir	96
3.3.6. Denizciliğimizin Sorunlarını Tek Elden Yürütecek ve Gerekli Koordinasyonu Sağlayacak Üst Düzeyde Bir Makam Oluşturulmalıdır	96

1. DÜNYADA DENİZ SEKTÖRÜNÜN DURUMU

1.1. DÜNYA EKONOMİSİNDEKİ GELİŞMELER

Bilindiği gibi dünya ekonomisindeki gelişmeler, dünya deniz ticaretinin hacmini ve niteliğini belirleyen başlıca faktördür. Günümüzde dünya ticaretinin büyük bölümünün (yüzde 85-90) denizyolu ile gerçekleştiği bilinmektedir. Bu nedenle uluslararası ticaret hacmindeki bir daralma ya da büyüme dünya deniz ticareti ve filosu üzerinde de etkiler yapmaktadır.

1965-74 yılları arasındaki on yıllık dönemde bir misli artış göstererek 3.30 milyar tona ulaşan uluslararası ticaret hacmi, dünyada ortaya çıkan petrol krizinin bir sonucu olarak 1974 yılından itibaren önemli sayılabilecek bir gelişme göstermemiştir. 1985 yılında erişilmiş olan 3.33 milyar tonluk ticaret hacminin, aşağı yukarı 1974 yılındaki ticaret hacmi düzeyinde kaldığı anlaşılmaktadır.

Bu gelişmeler karşısında uluslararası deniz taşımacılığının da 1974 yılından itibaren önemli sayılabilecek bir gelişme göstermemiştir. 1985 yılında erişilmiş olan 3.33 milyar tonluk ticaret hacminin, aşağı yukarı 1974 yılındaki ticaret hacmi düzeyinde kaldığı anlaşılmaktadır.

Bu gelişmeler karşısında uluslararası deniz taşımacılığının da 1974 yılından başlayarak yavaş yavaş bir krizin içine girdiği görülmüştür. Uluslararası ticaret hacmindeki daralma, deniz taşımacılığına olan talepte de bir gerilemeye yol açmış, ancak tonaj arzını talepteki bu daralmaya ayak uyduracak biçimde azaltmak mümkün olmadığı için dünya tonajının arz-talep dengesi bozulmuştur. Talepte hızlı bir gerileme gerçekleşirken, tonaj arzının aynı hızda devam etmesinin başlıca nedenleri olarak, inşa edilmekte olan ve siparişleri alınmış gemilerin yapımının durdurulamaması, dünya denizcilik çevrelerinin uluslararası ticaretteki bu daralmanın geçici olduğu kanısını taşımaları ve birçok ülkenin, bu arada özellikle gelişme yolundaki ülkelerin, düşen gemi inşa ve satınalma fiyatlarından yararlanarak filolarını genişletmek istemeleri belirtilebilir.

Ancak dünya ekonomisindeki krizin sanıldığından daha uzun sürmesi, dünya deniz ticaretindeki krizin büyümesine ve yapısal bir nitelik kazanmasına yol açmış bulunmaktadır. 1983 yılından itibaren dünya ekonomisi nisbi olarak bir iyileşme dönemine girmiş olmasına rağmen, bu gelişmenin dünya denizciliğini içinde bulunduğu durgunluktan kurtarmak için yeterli olmadığı anlaşılmaktadır. Özellikle 1986 yılı, beklenen performansın gerçekleşmemesi nedeniyle başarısız bir yıl olarak değerlendirilmiştir.

1986 yılı başlarında petrol fiyatlarının hızla gerilemesine, faiz hadlerinin düşmesine ve enflasyonun azalmasına rağmen, OECD ülkelerinin büyüme hızının beklenen yüzde 3 oranının altında kalarak ancak yüzde 2,5 civarında gerçekleştiği görülmüştür (Tablo 1). Bu yavaşlamada başlıca iki temel faktör rol oynamıştır. Bunlardan biri, düşen petrol fiyatları nedeniyle petrol üreticisi ve ihracatçısı ülkelerin, gelirleri düştüğü için tüketimi ve OECD ülkelerinden yaptıkları ithalatı kısmalarıdır. OECD ülkelerinin diğer ülkelere yaptıkları ihracattaki bu azalma ve özellikle fiyatı düşen petrolün ağırlıkta olduğu ithalat artışı, OECD gayrisafi hasılatına olumsuz etki yapmıştır. Diğer bir faktör ise, özellikle Japonya ve Federal Almanya'da görülen kötümser havanın yatırım harcamalarını kısıtlayan bir etki yaratmasıdır.

Öte yandan sınai üretimin düşüklüğü de dikkati çekmiştir. 1975 yılından beri Japonya'da ilk kez sınai üretimde bir azalma izlenmiş, Batı Avrupa ülkelerinde ise ortalama yüzde 2 oranında bir artış görülmesine rağmen çelik üretimi yüzde 7 oranında azalmıştır.

TABLO 1
OECD ÜLKELERİNDE EKONOMİK BÜYÜME (GSMH)
(yıllık yüzde değişim)

	<u>1985</u>	<u>1986</u>	<u>1987</u>	<u>1988</u>
ABD	2.7	2.5	2.5	2.75
Japonya	4.7	2.5	2.0	2.0
F. Almanya	2.5	2.4	1.5	2.0
OECD Avrupa	2.6	2.5	2.0	2.0
TOPLAM OECD	3.0	2.5	2.25	2.25

Kaynak: OECD

Dünya ticaret hacmi ise miktar olarak yüzde 4 oranında artarken, değer olarak ilk kez 2 trilyon dolar sınırını aşmış ve bir önceki yıla göre yüzde 10'un üzerinde genişlemiştir.

1987 yılının ilk yarısına ait rakamlar gerek büyüme hızında, gerekse dış ticaret hacminde önemli bir değişme olmadığını göstermektedir. Son yayınlanan GATT raporunda, 1987'de dünya ticaret hacminin geçen yılki büyüme hızına eşit bir gelişme göstereceği ifade edilmekte idi.

Ancak Ekim ayında uluslararası borsalarda gerçekleşen büyük düşüş ve doların hızlı değer kaybedişi, sanayileşmiş ülkelerin tamamında büyüme hızı tahminlerinin düşürülmesine neden olmuştur. Borsalarda yaşanan büyük panik ve hisse senedi fiyatlarının olağanüstü düzeyde gerilemesi büyük finans kuruluşlarının ve şirketlerin varlıklarını olumsuz etkilemiş bulunmaktadır.

Hisse senedi fiyatlarındaki düşmenin, kişisel tüketim harcamalarını ve yatırımları azaltmasının yanı sıra iş dünyasında güven ortamının sarsılmasına yol açmasından ve uluslararası ticareti olumsuz etkilemesinden korkulmaktadır. The Economist, hisse senedi fiyatlarında yüzde 10 düşme gerçekleştiği varsayımı altında 5'ler grubu içinde yer alan ABD, Japonya, F. Almanya, Fransa ve İngiltere'nin büyüme hızlarının 1988'de yüzde 1 civarında olacağı yönünde tahminde bulunmaktadır.

Dünya ekonomisindeki durgunluğun giderilmesi için ABD'nin bütçe açığının kapatılması gerektiğini savunan iktisatçılar, bu konuda Japonya ve Batı Avrupa ülkelerine de önemli görevler düştüğünü belirtiyorlar.

1.2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.2.1. Genel Olarak

Dünya deniz ticareti, 1985'deki sıfır büyüme hızına karşılık 1986'da yüzde 2 oranında artmış, ancak genelde krizin atlatılması konusunda olumlu bir gelişme kaydedilmemiştir.

Ton-mil olarak ölçüldüğünde bir önceki yıla göre yüzde 5.4 oranında bir artış olduğu izlenmekteyse de, bu artışı büyük oranda Ortadoğudan yapılan ham petrol yüklemelerinden kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Buna karşılık kuru dökme yük piyasası oldukça durgun geçmiştir. Demir cevheri, kömür ve hububat taşımaları bir önceki yıla göre hacim ve ton-mil olarak yüzde 5 civarında azalmıştır. Dökme yük navlunları oldukça düşük düzeylerde kalmış, hatta bazı durumlarda 35 yıl önceki düzeylerinin bile altına inmiştir. Diğer taşımalar, layner taşımaları da dahil olmak üzere ancak marjinal düzeyde artmıştır.

Ancak 1987 yılı başlarından itibaren, özellikle dünya hububat piyasasında görülen olumlu gelişmeler, sektöre bir canlılık ve dinamizm getirmiş bulunmaktadır.

TABLO 2
1975-1986 YILLARI ARASI DÜNYA DENİZ TİCARETİNİN GELİŞİMİ
(Milyon Ton)

Yıllar	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	Demir Cevheri	Kömür	Hububat	Diğer Yük.	Toplam	Bir önceki yıla göre % değişme
1975	1263	233	292	127	137	995	3047	—6.2
1976	1410	260	294	127	146	1075	3312	8.7
1977	1451	273	276	132	147	1120	3399	2.6
1978	1432	270	278	127	169	1190	3466	2.0
1979	1497	279	327	159	182	1270	3714	7.2
1980	1320	276	314	188	198	1310	3606	—2.9
1981	1170	267	303	210	206	1305	3461	—4.0
1982	993	285	273	208	200	1240	3199	—7.6
1983	930	282	257	197	199	1225	3090	—3.4
1984	930	297	306	232	207	1320	3292	6.5
1985	871	288	321	272	181	1360	3293	0.0
1986	940	310	304	268	160	1380	3362	2.1

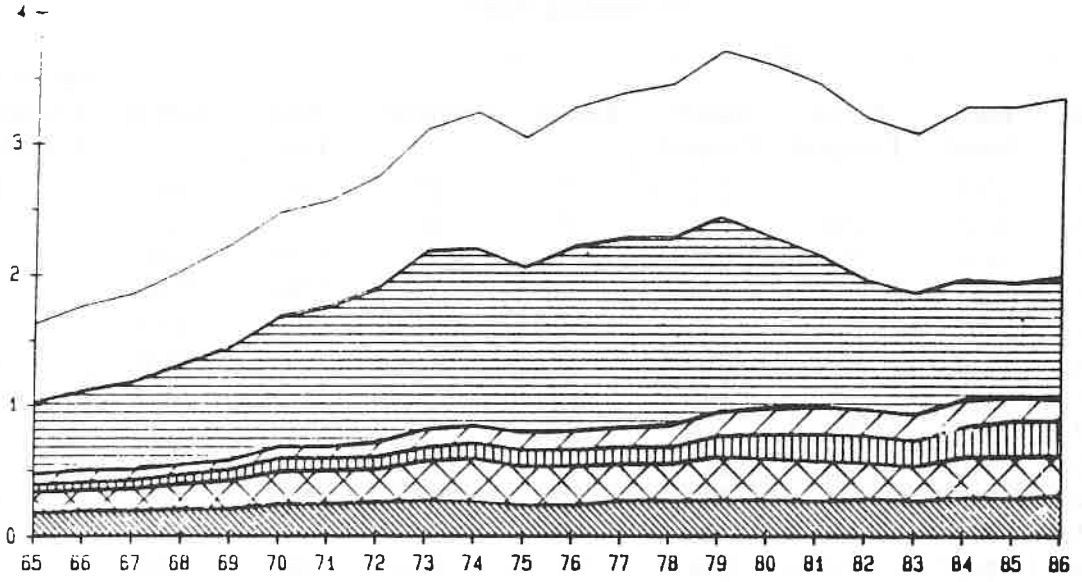
(Milyon Ton-Mil)

Yıllar	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	Demir Cevheri	Kömür	Hububat	Diğer Yük.	Toplam	Bir önceki yıla göre % değişme
1975	8885	845	1471	621	734	2810	15366	—6.2
1976	10199	950	1469	591	779	3035	17023	10.8
1977	10408	995	1386	643	801	3220	17453	2.5
1978	9561	1045	1384	604	945	3455	16994	—2.6
1979	9452	1020	1599	786	1026	3605	17488	2.9
1980	8219	1045	1613	952	1087	3720	16636	—4.9
1981	7193	1000	1508	1120	1131	3710	15662	—5.9
1982	5212	1070	1443	1094	1120	3560	13499	—13.8
1983	4478	1080	1320	1057	1135	3510	12580	—6.8
1984	4508	1140	1631	1270	1157	3720	13426	6.7
1985	4007	1150	1675	1479	1004	3750	13065	—2.7
1986	4730	1270	1620	1460	875	3810	13765	5.4

Kaynak: Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Bremen.

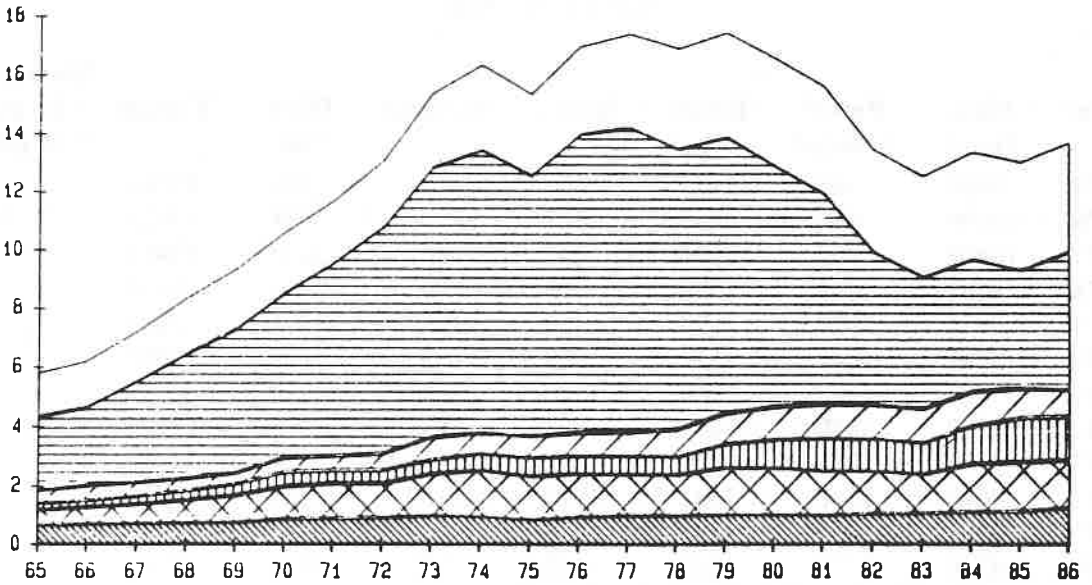
DÜNYA FİLOSU TARAFINDAN TAŞINAN YÜKLER (1965-1986)

Milyar, Met. Ton.



DÜNYA FİLOSUNUN TON-MİL PERFORMANSI (1965-1986)

Milyar, Ton Mil



□ Diğer Kargo ▨ Ham Petrol ▤ Hububat ▧ Kömür ⊠ Demir Cevheri ▩ Petrol Ürünleri

1.2.2. Yük ve Navlun Piyasası

1.2.2.1. Petrol Piyasası

ISL Bremen'e göre Dünya petrol üretimi 1986 yılında bir önceki yıla göre yüzde 5.7 oranında artarak 2.762,1 milyon tondan 2.920,8 milyon tona yükselmiştir. Bu üretim artışında OPEC ülkelerinin pazar paylarını artırmak için Aralık 1985 ile Ağustos 1986 tarihleri arasında uyguladıkları politika önemli bir rol oynamıştır. 1986 yılı başlarında ham petrole olan talebin mevsimsel olarak azalmaya başladığı bir dönemde üretim düzeyinin yüksek tutulması, piyasada dengesizliklere ve fiyatlar üzerinde aşağıya doğru bir baskının doğmasına yol açmıştır. Böylece Mart ayı sonunda petrol fiyatlarında yüzde 60 oranında bir gerileme izlenmiştir. Bahar aylarında petrol satışları düşük fiyatlara uyum sağlayıp piyasanın geçici de olsa bir dengeye kavuşması gerçekleşirken OPEC'in yaz boyunca üretimi artırarak Ağustos ayında günde 21 milyon varili aşan oldukça yüksek bir üretim miktarına ulaştığı görülmüştür. Ancak OPEC ülkeleri Eylül 1986 tarihinden itibaren üretimi yeniden kısımaya başlamışlardır. Aralık 1986'da yapılan OPEC toplantısında petrol fiyatlarının varil başına 18 dolar olarak sabitleştirilmesi ve üretim miktarının 1987'nin ilk yarısı için günde 15.8 milyon varil, yılın üçüncü çeyreği için 16.6 milyon varil ve son çeyreği için de 18.3 milyon varil olması kararlaştırılmıştır. Bütün bu gelişmeler sonucu, OPEC'in petrol üretimi 1986 yılında yüzde 16 oranında artarak 950 milyon tona ulaşmıştır. Böylece dünya petrol üretiminde OPEC ülkelerinin payı yüzde 29.6'dan yüzde 32.5'e yükselmiştir.

TABLO 3
DÜNYA PETROL ÜRETİMİ
(Milyon Ton)

Ülkeler	1984	1985	1986	1986/1985 Değ. (%)	Dünya Üretimindeki Payı (%)
SSCB	613.0	595.0	613.0	3.0	21.0
ABD	488.5	491.3	480.0	-2.3	16.4
Suudi Arabistan	228.7	158.2	247.6	56.5	8.5
Meksika	151.1	150.9	140.0	-7.2	4.8
Çin Halk Cum.	115.2	124.8	129.6	3.8	4.4
İngiltere	125.9	127.5	128.5	0.8	4.4
İran	109.1	109.4	93.1	-14.9	3.2
Venezuela	95.5	88.6	89.8	1.4	3.1
Irak	58.7	68.8	84.3	22.5	2.9
Kanada	83.8	83.2	82.0	-1.4	2.8
Nijerya	68.0	74.2	73.0	-1.6	2.5
Kuveyt	57.3	47.3	70.3	48.6	2.4
Bir. Arap. Em.	56.4	58.2	66.1	13.6	2.3
Endonezya	71.9	57.6	64.8	12.5	2.2
Dünya Toplamı	2826.7	2762.1	2920.8	5.7	100.0
OPEC Payı (%)	32.0	29.6	32.5		

Petrol arzındaki bu gelişmelere karşılık, petrol talebinde de önemli gelişmeler olmuştur. 1986'da OECD ülkelerinin petrol tüketimi günde 34.8 milyon varile yükselmiş ve böylece bir

önceki yıla göre yüzde 2.3 oranında artış kaydetmiştir. 1979'dan bu yana süregelen tüketim azalışları dikkate alınırsa, bu değişim son derece önemli ve anlamlıdır. 1980'de yüzde 7.1'e ulaşan tüketim azalışı, sonraki yıllarda da devam etmiş, 1984'de İngiltere'deki kömür işçilerinin grevi nedeniyle suni olarak petrol talebinin biraz yükselmesi sonucu yüzde 0.8'lik bir artış göstermiş, ancak bunun dışında 1986 yılına kadar tüketimde bir artış kaydedilmemiştir.

1986 yılındaki bu artışın nedeni, petrol fiyatlarındaki düşme nedeniyle ulaşım, sanayi ve özel tüketimde yeniden petrole dayalı enerji kaynaklara yönelmedir.

Talepteki bu artışın 1987'de sürmesi ve tüketimin yüzde 1 oranında artması beklenmektedir.

Talepteki bu kıpırdanma, deniz yolu petrol taşımalarında tonaj olarak yüzde 8, ton-mil olarak da yüzde 16 civarında bir artış sağlamıştır. Tanker talebi, özellikle VLCC ve ULCC kategorilerinde yükselmiştir. Bunun en somut örnekleri VLCC'ler için gün başına t/c değerlerinin ortalama 15.000 dolara yükselmiş olmasıdır. 1980-85 yılları arasında bu oran günlük 4.000 - 5.000 dolar arasında idi. Küçük ve orta boy tankerler için de 1986 yılı günlük t/c değerlerinin 10.000 dolara yükseldiği görülmüştür.

1987 yılı başlarında düşen navlunların Mart ve Nisan aylarında yükselmeye başlayarak Mayıs ayından itibaren geçen yılın yüksek oranlarına yaklaştığı izlenmektedir (Tablo 4).

TABLO 4
TANKER PİYASASI
SPOT PİYASA (WORLDSCALE)

	30.000 DWT¹⁾		100.000 DWT²⁾		250.000 DWT³⁾	
	1986	1987	1986	1987	1986	1987
Ocak	113	185	48	45	29	30
Şubat	133	187	45	48	33	26
Mart	155	155	42	50	25	28
Nisan	140	151	45	56	25	28
Mayıs	145	148	72	65	32	42
Haziran	140	165	60	62	45	38
Temmuz	135	153	62	76	36	52
Ağustos	140	135	65	65	45	60
Eylül	135	166	60	62	35	36
Ekim	125	191	50	73	24	41
Kasım	138		44		25	
Aralık	150		50		25	

1) Karayibler - ABD Doğu Kıyısı (temiz)

2) Basra Körfezi - Kuzeybatı Avrupa (kirli)

3) Basra Körfezi - Kuzeybatı Avrupa (kirli)

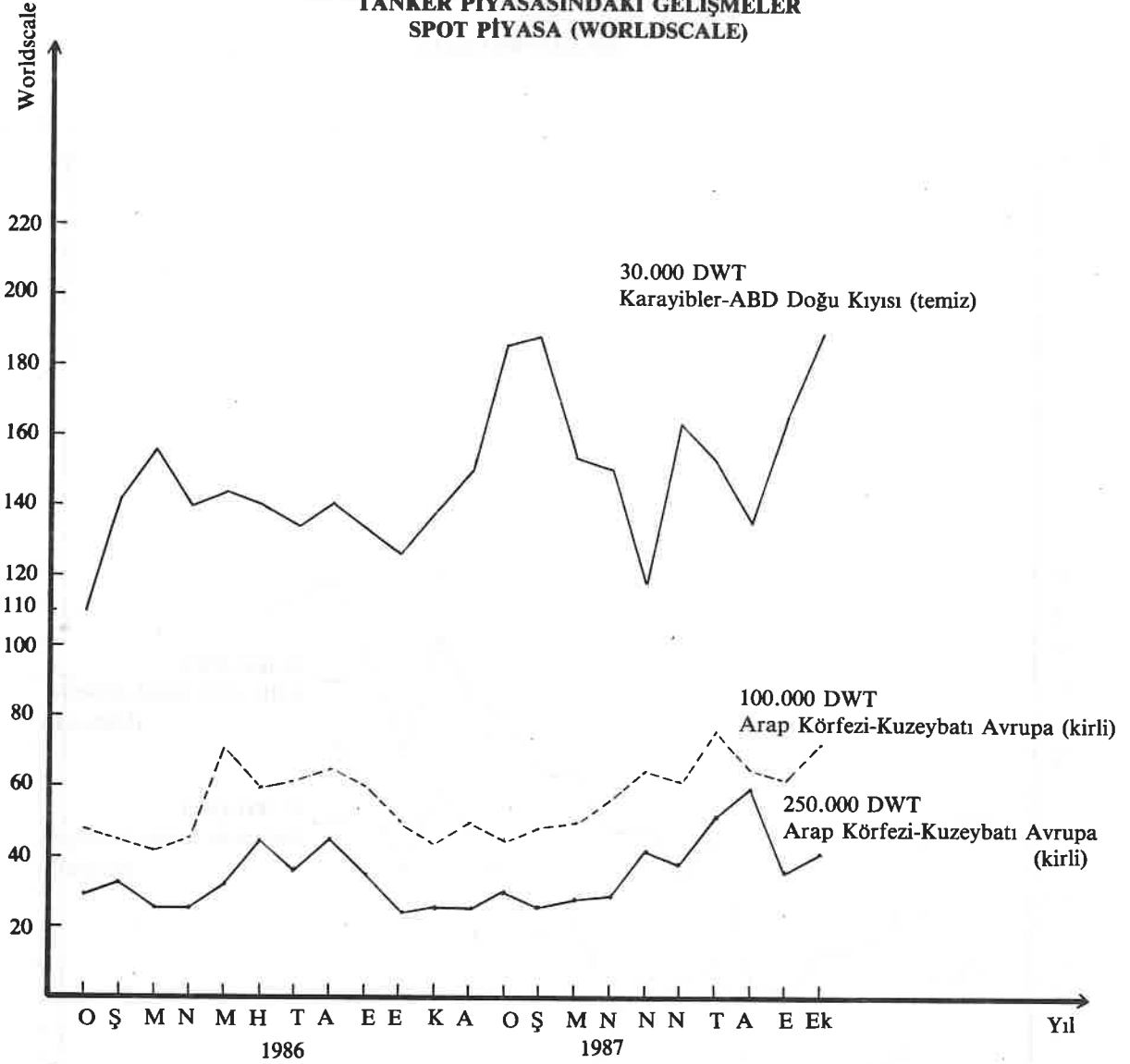
Kaynak: Lloyd's Shipping Economist.

Ancak bu gelişmelere rağmen tanker piyasasının geleceği konusunda kesin bir tahminde bulunmak mümkün olmamaktadır. Özellikle Ortadoğu'daki ve Basra Körfezi'ndeki son gelişmeler petrol arz ve talebinde önemli etkiler yaratabilecek niteliktedir.

Bir rapora göre^(*), yılın geri kalan kısmında ham petrol tankerlerinin piyasası oldukça aktif bir görünüm taşıyacaktır. 1987'nin ikinci yarısında petrol üretiminin 18 milyon varil/gün civarında olacağı ve bunun tonaj talebini biraz arttıracacağı tahmin edilmektedir.

(*) Clarkson Research Studies Ltd. The World Tanker Bulk Carrier Fleet. Half-yearly review as at July 1, 1987.

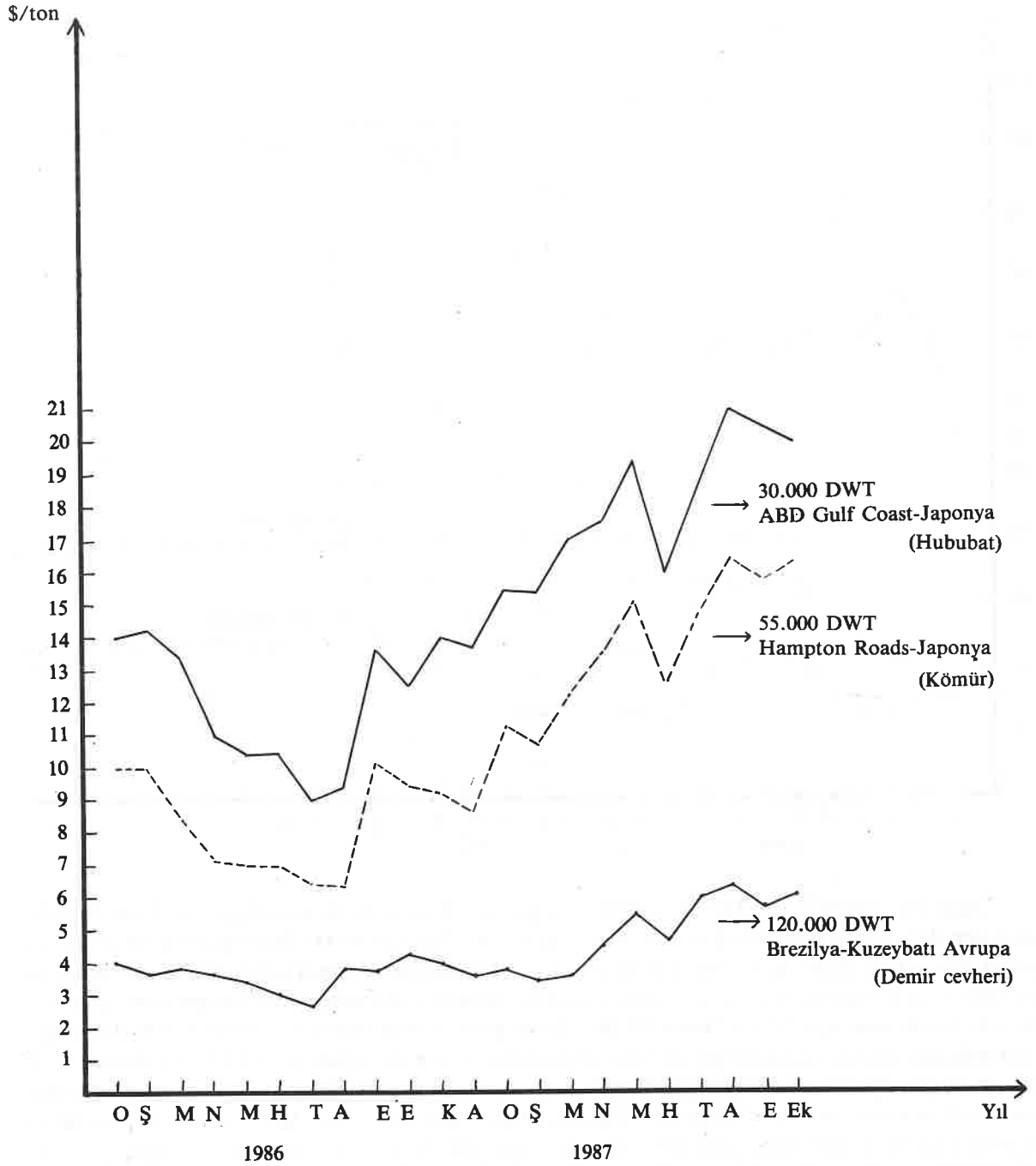
TANKER PİYASASINDAKİ GELİŞMELER
SPOT PİYASA (WORLDSCALE)



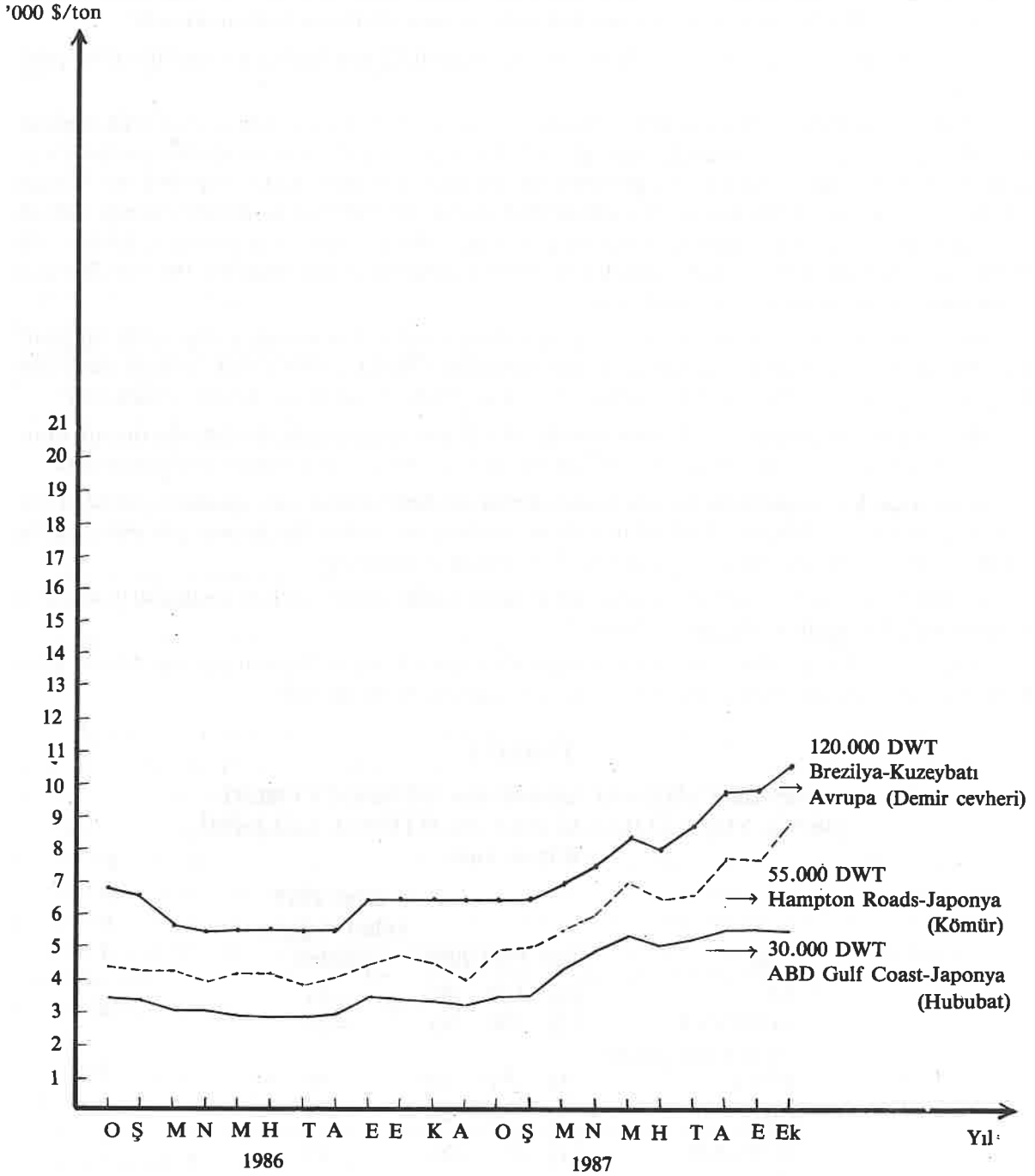
Diğer bir rapor^(*) ise, OPEC üretiminin günde 17 milyon varilin altında kalması halinde arz-talep dengesinin bozulacağını, kısa dönemde VLCC'ler için 8.000 dolar/gün ve orta boy tankerler için 6.000 dolar/gün limitlerinin altına inileceğini ileri sürmektedir. Raporda çeşitli nedenlerle stok birikiminin artması halinde tanker talebinin yükseleceği ve bunun sonucu olarak da kısa bir dönem için VLCC'lerde 12.000 dolar/gün ve orta boy tankerlerde 9.000 dolar/gün üzerinde navlunlara rastlanabileceği belirtilmektedir. Uzun dönemde ise OPEC üretimindeki artışının birçok kişinin tahmin ettiği gibi çok hızlı olmayacağı, ancak beş yıl içinde günde 21 milyon varili aşacağı öne sürülmektedir. Bu durumun, özellikle Güney Kore tersanelerinin düşük fiyatlar nedeniyle spekülasyon için yeni gemi inşaatları için suni bir cazibe yaratacağı görüşüne yer verilen raporda, gemi sahiplerinin geçmişteki olayları gözönünde bulundurularak bu tür spekülasyon yatırımlarda çok dikkatli olmaları gerektiği belirtilmektedir.

(*) John Jacobs, World Tanker Review.

KURU DÖKME YÜK NAVLUN PİYASASI
(1986-87)
(SINGLE VOYAGE)



KURU DÖKME YÜK NAVLUN PİYASASI
(1986-87)
(TIME CHARTER)



1.2.2.2. Kuru Dökme Yük Piyasası

Dünya deniz ticaretinde çok önemli bir yeri olan kuru dökme yük taşımacılığı, 1986 yılında durgunluktan kurtulamamıştır. Temelini; demir cevheri, kömür, hububat, boksit ve alüminyum ile fosfat kayası olmak üzere 5 ana maddenin oluşturduğu kuru dökme yük ticaretinin 1986 yılındaki hacmi OECD kaynaklarına göre 814 milyon tona gerilemiş bulunmaktadır.

Arz ve talep açısından temel malların durumu incelendiğinde başlıca şu noktalar göze çarpmaktadır:

1986 yılında OECD ülkelerinde bir önceki yıla göre yüzde 6 civarında azalan **çelik üretiminin** 1987 yılında da düşük düzeyde kalacağı ve 1986'ya göre yüzde 4 civarında bir gerileme kaydedeceği tahmin edilmektedir. Bu gerilemenin kaynağı özellikle ABD, Japonya ve Avrupa ülkelerindeki üretim düşüşleridir. Bu ülkelerin durumunun 1987'de de düzelmeyeceği anlaşılmaktadır. Buna karşılık dünyanın diğer bölgelerinde 1986'da yüzde 5 oranında yükselen çelik üretiminin, özellikle Çin ve diğer Asya ülkelerindeki üretim artışının etkisiyle 1987'de de yüzde 3 oranında artacağı tahmin edilmektedir.

Buna karşılık 1986'da bir önceki yıla göre sadece yüzde 0.5 oranında azalan çelik tüketiminin 1987'de de aynı düzeyini koruması beklenmektedir. Özellikle OECD ülkelerinde son yıllarda azalma gösteren çelik tüketimi, gelişmekte olan ülkelerde artmaya devam etmektedir.

Bu gelişmelere paralel olarak 1986 yılında OECD ülkelerinin çelik ihracatında önemli oranda (yüzde 23) azalma görülmüştür. 1987'de bu azalışın biraz yavaşlaması beklenmektedir.

Dünya çelik üretimindeki bu azalmanın **demir cevheri** taşımalarını olumsuz yönde etkilemesi kaçınılmazdır. Nitekim 1986 yılında demir cevheri taşımaları, bir önceki yıla göre ton bazında yüzde 5, ton-mil bazında ise yüzde 3 civarında gerilemiştir.

Ocean Shipping Consultants'a göre 2000 yılına kadar demir cevheri taşımalarında yüzde 14 civarında bir azalma olacaktır (Tablo 5).

Ancak, Uzakdoğu ithal pazarlarının, özellikle Güney Kore ve Tayvan pazarının hızla gelişmesi, bu tahminlerde önemli sapmalara da yol açabilecek niteliktedir.

TABLO 5

**1985-2000 YILLARI ARASINDA DEMİR CEVHERİ
DENİZ YOLU İTHALATININ MUHTEMEL GELİŞİMİ
(Milyon Ton)**

Ülke	1985	1990	2000	2000/1985 yılları değişim yüzdesi
AT	124	104	92	-26
JAPONYA	125	100	89	-29
Diğer Güneydoğu				
ASYA	33	51	59	+79
Diğerleri	32	33	28	-13
TOPLAM	312	287	268	-14

Kaynak: Ocean Shipping Consultants.

Kömür talebinin de bu gelişmeler karşısında gerilediği görülmektedir. Maden kömürü talebi genellikle termik santrallerin yarattığı talepten, kok kömürü talebi ise demir çelik sanayiindeki gelişmelerden kaynaklanmaktadır. Demir çelik sanayiindeki durgunluk kok kömürü talebini

de azaltmış, buna karşılık elektrik üretiminde kullanılan kaden kömürü talebi artmıştır.

Bu nedenle kok kömüründe dünya ithalatı azalmakta, maden kömürü ithalatı ise artmaktadır.

1986 yılı deniz yolu kömür taşımaları, 1985'e göre yüzde 1 oranında azalarak 268 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktar deniz yolu ile taşınan kuru dökme yüklerin yüzde 12'sini oluşturmaktadır. 1987'de, petrol fiyatlarının varil başına 18 dolarda kalması koşuluyla 270 milyon ton civarında gerçekleşmesi beklenmektedir.

Ocean Shipping Consultants'a göre dünya kömür ticareti 2000 yılında 284 ile 353 milyon ton arasında gerçekleşecek, kok kömürü talebi azalacak, maden kömürü talebi artacaktır.

Dünya **hububat** piyasası ise 1987 başlarında gösterdiği gelişme ile tüm dikkatleri üzerine çekmiş ve kuru dökme yük piyasasını beklenmedik şekilde canlandırmıştır.

1986 yılında üretimin rekor düzeyde artarak 1.8 milyar tona ulaşması, uluslararası deniz ticaretinde bir gerilemeye ve navlunların çok düşük düzeye inmesine yol açmıştır. Dünyanın en büyük hububat ithalatçısı ülkelerinden SSCB'de 1986'da iyi mahsul elde edilmesi ve biraz da petrol fiyatlarındaki gerileme yüzünden gelirinin azalması, bu ülkenin hububat ithalini kısmasına yol açmıştır. Ancak Sovyetler'in 1987 yılından itibaren yeniden büyük miktarlarda hububat alımına başlamaları, piyasadaki durgunluğu ortadan kaldırmıştır. Bunun yanı sıra Çin'in ithalatında da önemli artışlar olmuştur.

Piyasadaki bu canlılık, 1987'nin sonuna kadar bazı iniş-çıkışlara rağmen durumunu koruyacak nitelikte görülmektedir.

Boksit ve alüminyum talebi 1986'da bir önceki yıla göre önemli bir değişim göstermemiştir. Bu talebin yüzde 70'i boksit, yüzde 30'u ise alüminyum içindir.

OECD, 1987 için boksit ve alüminyum taşımalarını 44 milyon ton olarak tahmin etmektedir.

Uluslararası **fosfat** taşımaları da 1986'da önemli bir gelişme göstermemiştir. Dünya genelinde ticaret hacmi 43 milyon ton civarında kalmış ve toplam kuru dökme yük taşımalarının ancak yüzde 2'sini oluşturmuştur. 1987'de de önemli bir değişiklik beklenmemektedir.

Kuru dökme yük piyasasındaki tüm bu gelişmeler navlun piyasasını önemli ölçüde etkilemiştir. Bunun yanı sıra navlunlar, petrol fiyatlarında yıl içinde ortaya çıkan değişikliklerden de etkilenmiştir. 1986 yılının ilk altı ayında düşen navlunlar yaz ortalarında başabaş noktasına kadar indikten sonra, tanker piyasasında ortaya çıkan düzelmeye bir sonucu olarak, kombine taşıyıcıların dökme yük piyasasından çekilmesiyle Eylül ayından itibaren tekrar yükselmiştir. Yıl sonunda tanker piyasasının yeniden durgunlaşması nedeniyle navlunlar Cape-size tonajında biraz gerilerken, küçük tonajlı gemilerde durumunu korumuştur.

1987 yılında hububat piyasasındaki canlanma, özellikle Panamax tipi gemilerin navlunlarını hızla yükseltmiştir. Haziran ayında navlunlarda düşme görülmesine rağmen sonraki aylarda navlunlar yükselme eğilimini korumuşlardır. Bu dönemde erişilen değerler önceki iki yıla göre oldukça yüksektir. Bazı iniş çıkışlar olmasına rağmen genel trendin yükselmesi, 1986 Temmuzunda sıfır kârla çalışma koşullarıyla karşılaştırılırsa, 1987'nin dökme yük taşıyıcıları için kârlı bir yıl olarak kapanacağını göstermektedir.

TABLO 6
KURU DÖKME YÜK NAVLUNLARI

	30.000 DWT ⁽¹⁾				55.000 DWT ⁽²⁾				120.000 DWT ⁽³⁾			
	Single ⁽⁴⁾ Voyage		Time ⁽⁵⁾ Charter		Single Voyage		Time Charter		Single Voyage		Time Charter	
	1986	1987	1986	1987	1986	1987	1986	1987	1986	1987	1986	1987
Ocak	14.0	15.5	3.5	3.5	10.0	11.3	4.5	5.0	4.2	3.8	6.8	6.5
Şubat	14.3	15.4	3.4	3.5	10.0	10.8	4.3	5.0	3.7	3.3	6.6	6.5
Mart	13.5	17.0	3.1	4.3	8.5	12.2	4.3	5.5	3.9	3.5	5.7	7.0
Nisan	11.0	17.6	3.1	4.9	7.2	13.5	4.0	6.0	3.7	4.5	5.5	7.5
Mayıs	10.5	19.5	2.9	5.3	7.0	15.2	4.2	7.0	3.4	5.6	5.5	8.3
Haziran	10.5	16.0	2.9	5.0	7.0	12.5	4.2	6.5	3.0	4.7	5.5	7.9
Temmuz	9.0	18.5	2.9	5.2	6.5	14.8	3.9	6.6	2.7	6.0	5.5	8.7
Ağustos	9.4	21.0	3.0	5.5	6.4	16.5	4.1	7.8	3.8	6.3	5.5	9.8
Eylül	13.7	20.5	3.5	5.5	10.2	15.8	4.5	7.6	3.7	5.4	6.5	9.8
Ekim	12.5	20.1	3.4	5.5	9.5	16.6	4.8	8.8	4.3	6.2	6.5	10.5
Kasım	14.0		3.3		9.3		4.5		4.0		6.5	
Aralık	13.7		3.2		8.7		4.0		3.6		6.5	

(1) ABD Körfezi - Japonya (Hububat)

(2) Hampton Roads - Japonya (Kömür)

(3) Brezilya - Kuzeybatı Avrupa (Demir cevheri)

(4) \$/ton

(5) 1 yıl (000 \$ gün)

Kaynak: Lloyd's Shipping Economist

1.3. DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU

1.3.1. Genel Olarak

1985 ortası ile 1986 yılı ortasını kapsayan bir yıllık dönemde, 100 grt üzerindeki gemilerden oluşan dünya deniz ticaret filosunun tonaj kaybı, Llyod's Register of Shipping istatistiklerine göre 11.4 milyon grt'dir. Bu miktar, iki dünya savaşı hariç, şimdiye kadar kaydedilmiş en yüksek orandaki tonaj kaybıdır. Böylece, dünya deniz ticaret filosu, en yüksek noktası olan 1982 yılındaki düzeyine göre yüzde 5 oranında tonaj kaybetmiş bulunmaktadır. Bu kayıplar sonucu filo, 1978'deki tonaj düzeyine gerilemiştir.

Bu gerilemenin olumlu bir sonucu, dünya tonaj arz ve talebindeki dengesizliğin bir ölçüde giderilmesidir. Bilindiği üzere son yıllarda dünya denizciliğinin en önemli sorunu, dünya tonajının yüzde 25'ine ulaşan tonaj fazlalığıdır. İşte 1986 yılı, bu dengesizliğin ve arz fazlalığının azaltılması açısından bir ölçüde olumlu gelişmeler kaydedilen bir yıl olmuştur. Lloyd's Shipping Economist'e göre 1986 Ocak ayında 146.1 milyon dwt olan arz fazlalığının 1987 Ocak ayında 126.3 milyon dwt'a gerilediği yani bir yıl içinde yüzde 13.6 oranında azaldığı anlaşılmaktadır. Bu gerileme, talep artışından çok, rekor düzeye ulaşan bir gemi bozma ve hurdaya çıkarma faaliyeti ile gemi inşaatındaki yavaşlamanın bir sonucudur.

Ancak 1987 yılında bu gerileme hızının yavaşladığı görülmektedir. 1987 başından 1987 yılı ortasına kadar olan dönemde Lloyd's Shipping Economist verilerine göre tonaj arzında ve tonaj fazlalığında önemli sayılabilecek bir azalma görülmemektedir.

(ISL Bremen)'e göre 1 Temmuz 1986'da 617.687.600 dwt olan Dünya deniz ticaret filosu 1 Temmuz 1987'de 614.116.400 dwt'a inmiştir. Bir yıllık dönemdeki azalış oranı yüzde 0.6'dır. Aslında gerilemenin 1986 yılının ikinci yarısındaki tonaj azalmasından kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Çünkü 1987 başından 1987 Temmuz'una kadar değil bir gerileme, çok az da olsa (yüzde 0,4 oranında) bir artış sözkonusudur. Gemi bozma faaliyetlerinde de 1987'nin ilk yarısında bir yavaşlama göze çarpmaktadır. ISL Bremen verilerine göre 1986 yılında 36.2 milyon dwt civarında olan gemi bozma miktarının bu yılın ilk yedi ayında 14.7 milyon dwt'da kaldığı görülmektedir. Oysa 1986'nın aynı döneminde 25.6 milyon dwt'luk bir gemi bozma ve hurdaya ayırma faaliyeti gerçekleşmiş idi.

Bütün bu rakamlar, tonaj arzını kısırarak tonaj fazlalığını azaltma konusunda 1986'da sağlanan gelişmenin 1987'de devam edemeyeceğini göstermektedir. Ancak 1987'nin olumlu gelişmeleri, yukarıda da belirtildiği gibi talep cephesindeki kıpırdanmalardır. Talepteki bu canlanmanın gemi bozma faaliyetlerini frenlemesinden ve spekülative gemi siparişlerine neden olmasından endişe duyan çevreler için tonaj arzı ile ilgili bu yılın ilk yarısına ilişkin yukarıdaki veriler, bu endişeleri haklı çıkaracak niteliktedir. Böyle bir durumda, 1987 yılında yük ve navlun piyasasında görülen nisbi düzelmenin krizi atlattırma yeterli olmayacağı anlaşılmaktadır.

1.3.2. Gemi Tiplerine Göre Dünya Filosu

1.3.2.1. Tankerler

1986 yılında 10.000 dwt üzerindeki dünya petrol tankeri filosu, Fearnley'e göre sadece 6 milyon dwt azalmıştır. Bu azalma yılın ilk yarısında gerçekleşmiştir. 1987 başında 233 milyon dwt civarında olduğu tahmin edilen petrol filosunun yıl içinde 2.5 milyon dwt azalarak Temmuz ayı itibariyle 230.6 milyon dwt'a gerilediği görülmektedir.

1986 yılındaki gerilemenin VLCC/ULCC sınıfında gerçekleştiği, buna karşılık 1981/82 yılından beri ilk kez ürün tankerleri ile küçük ve orta boy tankerlerde de bir tonaj artışının ortaya çıktığı izlenmektedir.

10.000 dwt'nin altındaki petrol tankerleri de dikkate alınırsa 300 grt ve üzeri dünya petrol tankeri filosunun ISL Bremen kayıtlarına göre 1 Temmuz 1987 itibariyle 241.78 milyon dwt olduğu anlaşılmaktadır. Böylece petrol tankerleri dünya filosunun yüzde 39.5'ini oluşturmaktadır.

TABLO 7
DÜNYA TANKER FİLOSU
(’000 DWT)

Yıllar(*)	10-40.000 dwt	40-150.000 dwt	150.000 + dwt	Toplam
1981	30.103	93.851	196.204	320.158
1982	30.404	88.779	181.740	300.923
1983	29.743	84.723	165.813	280.280
1984	28.303	81.485	154.724	264.512
1985	27.557	78.623	133.160	239.340
1986	28.092	78.867	126.025	232.984

(*) Yıl sonu itibariyle

Kaynak: Fearnlys, Oslo.

Yaş açısından incelendiğinde ise, dünya tanker filosunun oldukça yaşlı bir yapıya sahip olduğu görülmektedir. 1.1.1987 tarihi itibariyle dünya tanker filosunun sadece yüzde 8'i 5 yaşın altındadır. Filonun yarısından fazlası (yüzde 57.3'ü) 10-14 yaş grubunda yer almaktadır.

TABLO 8
YAŞ GRUPLARINA GÖRE DÜNYA TANKER FİLOSU^(*)
(1.1.1987)

Yaş grupları	Gemi sayısı	1.000 DWT	Toplam DWT içindeki payı (%)
0—4	643	19.207.2	8.0
5—9	1136	38.864.9	16.1
10—14	1570	137.898.0	57.3
15—19	1001	28.368.9	11.8
20—24	569	9.292.0	3.9
25 +	804	7.112.9	3.0
TOPLAM	5.723	240.743.9	100.0

(*) 300 grt ve üzeri

Kaynak: ISL Bremen

Tanker filosunun gelişimi ile ilgili geleceğe yönelik tahminler oldukça iyimserdir. Küçülen bir filo ve giderek artan talep 1986'da ve 87'nin ilk yarısında tonaj fazlalığını önemli ölçüde azaltmış bulunmaktadır. Ancak, gemi bozma faaliyetlerinin azalması ve yeni siparişlerin hızlanması endişelere yol açmakta; navlunların bir istikrara kavuşmamış olması, piyasa dengesinin sağlanmasında zorluk yaratmaktadır.

Buna rağmen, dünya tanker filosunun gelecek birkaç yıl içinde bugünkü düzeyini koruması beklenmektedir.

1.3.2.2. Kombine Taşıyıcılar

Kombine taşıyıcılar filosu da 1986'da azalmaya devam etmiştir. Ancak filo tonajındaki azalma önceki yıllara göre daha yavaştır. Bu yavaşlamanın temel nedeni, petrol piyasasındaki olumlu gelişmeler sonucu kombine taşıyıcıların dökme yükten petrol taşımalarına kaymasıdır. Bu kayma özellikle küçük ve orta tonajlı gemiler (140.000 dwt) için sözkonusudur.

Ancak 1987 başından itibaren bu gemilerin petrol taşımalarında kullanılması cazibesini yitirmiştir. Bu tür gemilerin genellikle büyük tonajlı olmaları daha çok bunlardan demir cevheri ve kömür taşımalarında yararlanılmasını gerektirmektedir.

Bu nedenle kombine taşıyıcılar için gelecek yıllarda bir artış değil, bir azalma sözkonusu olacaktır. Nitekim 1986 sonunda bu tip gemi olarak toplam tonajı 1.8 milyon dwt olan sadece 12 gemi sipariş listesinde yer almakta idi. Fearnleys'e göre bu miktar 1975'den bu yana en düşük sipariş tutarıdır. Yıl içinde sadece iki küçük 40/50.000 dwt'luk gemi siparişi alınmış olup, daha çok PROBO (products/bulk/oil) tipi gemilere ilgi gösterilmektedir.

1.3.2.3. Kuru Dökme Yük Gemileri

1987 başında dünya kuru dökme yük filosu bir önceki yıla göre 1.5 milyon dwt azalmış durumdaydı. Bu azalma, yıl içinde filoya toplam tonajı 11.6 milyon dwt olan ve 1983 ile 84 yıllarında siparişleri alınmış bulunan 200 yeni geminin katılmasına rağmen gerçekleşmiş bulunmak-

tadır. 1986 yılı içinde, önceki yılda olduğu gibi, yeni gemi siparişlerinin artan oranda devam ettiği ve 1987 başlarında siparişte olan tonajın 11.7 milyon dwt'a ulaştığı görülmüştür. Bu miktar son yılların en düşük sipariş miktarı olup, bunun 7.6 milyon dwt'luk kısmının 1987 yılı içinde tesliminin planlandığı bilinmektedir.

TABLO 9
DÜNYA KOMBİNE TAŞIYICILAR FİLOSU
('000 DWT)

Yıllar(*)	10-60.000 dwt	60-100.000 dwt	100.000 + dwt	Toplam
1981	1.631	8.733	34.886	45.250
1982	1.353	8.390	33.402	43.145
1983	1.456	8.366	32.378	42.200
1984	1.626	7.908	31.544	41.078
1985	1.592	7.082	26.905	35.579
1986	1.588	6.368	25.477	33.433

(*) Yıl sonu itibariyle
Kaynak: Fearnlys, Oslo.

Öte yandan dünya kuru dökme yük filosunun oldukça genç gemilerden oluşması dikkati çekmektedir. 10 yaşın altındaki dökme yük gemilerinin tonajı, toplam tonajın yarısını oluşturmaktadır. 15 yaşın üzerindeki dökme yük gemilerinin tonajı ise toplam tonajın sadece yüzde 22'sidir.

1986 yılı dökme yük gemilerinde hurdaya ayrılma ve bozma faaliyetlerinde rekor düzeye erişilen bir yıl olmuştur. Fearnleys'e göre yıl içinde hurdaya ayrılan ve bozulan gemi tonajı 14 milyon dwt'dan az değildir. Bu miktar 1985'dekinin yaklaşık iki mislidir. Bozma amacıyla satılan tonajın üçte ikiden fazlası 60.000 dwt'un altındaki gemilerdir. Oysa bu gemiler mevcut dünya dökme yük filosunun yarısından fazlasını oluşturmakta idi. Böylece dünya kuru dökme yük filusunda büyük tonajlı gemilere doğru bir gelişme ve 60.000 dwt'un altındaki gemilerde bir gençleşme ve yenilenme eğilimi izlenmektedir.

Büyük tonajlı kuru dökme yük gemilerine kayışın en açık göstergesi, 1986 yılı içinde verilen siparişlerin yüzde 67'sinin (3.8 milyon dwt) 100.000 dwt üzeri gemiler için olduğudur.

1987 yılının ilk yarısında dökme yük piyasasında görülen canlanma, dökme yük tonaj dengesini de olumlu etkilemiş ve tonaj fazlalığında 2 milyon dwt civarında bir azalma olmuştur.

Clarkson'a göre tonaj fazlalığı, kullanıma hazır tonajın yüzde 17 ile 18'i civarındadır. Yük ve navlun piyasasındaki canlılık sürdüğü takdirde önümüzdeki bir iki yıl içinde bu oranın yüzde 10'a inmesi mümkün olabilecektir. Bu yılın ikinci çeyreğinde 0,78 milyon dwt'da kalan yeni sipariş miktarı, siparişlerde bir azalmanın ortaya çıktığını göstermektedir. Tonaj fazlalığının giderilmesinde bu yöndeki gelişmenin de olumlu etkisi olacağı kesindir.

TABLO 10
YAŞ VE TONAJ GRUPLARI AÇISINDAN DÜNYA DÖKME YÜK FİLOSU
(1.1.1987) **300 grt ve üzeri**

DWT-Tonaj Grupları	(1) Sayı (2) 1000 dwt	Yaş Grupları						Toplam içinde DWT yüzdesi
		0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25 ve üzeri	
(= 9999	(1)	21	34	13	22	7	11	108
	(2)	116.9	194.6	108.8	89.6	52.6	94.0	656.5
10000-14999	(1)	22	39	67	33	14	14	189
	(2)	257.1	491.4	884.9	418.3	185.3	167.3	2404.3
15000-19999	(1)	35	114	158	151	25	30	513
	(2)	654.4	2064.3	2794.0	2716.2	426.5	517.1	9172.5
20000-24999	(1)	108	133	139	110	29	12	531
	(2)	2479.1	3081.6	3179.6	2456.9	637.8	264.7	12099.9
25000-29999	(1)	184	148	293	195	53	5	878
	(2)	5028.0	3991.2	7994.9	5308.8	1402.7	137.6	23863.2
30000-34999	(1)	110	81	144	85	19	4	443
	(2)	3617.4	2637.3	4745.0	2773.0	617.0	129.4	14519.2
35000-39999	(1)	207	129	115	33	35	2	521
	(2)	7829.6	4842.7	4302.6	1240.7	1321.6	76.2	19613.5
40000-49999	(1)	241	63	41	37	20	1	403
	(2)	10423.7	2761.3	1778.8	1626.4	867.1	46.1	17503.4
50000-74999	(1)	162	177	209	72	31	—	651
	(2)	10409.4	11013.5	12760.2	4283.7	1807.4	—	40274.2
75000-99999	(1)	19	24	21	25	11	—	100
	(2)	1494.9	1921.4	1658.6	2059.0	883.5	—	8017.5
100000-149999	(1)	24	58	70	35	—	—	187
	(2)	3343.8	7617.4	8625.0	4151.2	—	—	23737.4
) = 150000	(1)	55	9	5	5	—	—	74
	(2)	10275.4	1821.1	804.3	806.0	—	—	13706.8
TOPLAM	(1)	1188	1009	1275	803	244	79	4598
	(2)	55929.8	42437.7	49636.9	27929.8	8201.7	1432.5	185568.3

Kaynak: ISL Bremen.

TABLO 11
DÜNYA KURU DÖKME YÜK FİLOSU
('000 DWT)

Yıllar(*)	10-40.000 dwt	40-150.000 dwt	150.000 + dwt	Toplam
1981	105.116	26.141	23.456	154.713
1982	109.328	31.294	28.608	169,231
1983	112.190	35.199	30.698	178.087
1984	117.047	37.912	32.818	187.777
1985	121.383	38.464	37.632	197.479
1986	116.233	37.573	42.225	186.031

(*) Yıl sonu itibariyle

Kaynak: Fearnlys, Oslo.

1.3.2.4. Genel Kargo ve Konteyner Gemileri

Lloyd's Shipping Economist'e göre, konvansiyonel genel kargo tonajı 1987 Mayıs ayı itibarıyla 66.7 milyon dwt'a gerilemiştir. 1986 yılında bu tonaj 70.2 milyon dwt idi. Bu gerilemede, bir yandan yaşlı ve ekonomik olmayan gemilerin hurdaya çıkarılması, öte yandan da tam konteynerize gemilere ve dökme, yarı dökme ve dökme/konteyner gemilerine kaymanın önemli rolü olmuştur.

1986'da 4.3 milyon dwt olan konvansiyonel genel kargo tonajı arz fazlalığı 1987 Ağustosunda 3.5 milyon dwt'a gerilemiş bulunmaktadır.

TABLO 12
KONVANSİYONEL GENEL KARGO
TONAJ ARZ VE TALEBİ
(Milyon DWT)

Yıl	Arz	Fazlalık	Talep
1984 (ort)	79.8	7.6	72.2
1985 (ort)	74.9	5.8	69.1
1986 (ort)	69.7	4.3	65.4
1987 Ocak	67.6	3.9	63.7
Şubat	67.6	3.7	63.9
Mart	67.2	3.7	63.5
Nisan	66.9	3.6	63.3
Mayıs	66.7	3.5	63.2
Haziran	66.6	3.4	63.2
Temmuz	66.3	3.4	62.9
Ağustos	66.2	3.5	62.7

Kaynak: Lloyd's Shipping Economist.

Genel kargo gemilerinin yaş durumu incelendiğinde ise, dünya genel kargo filosunun yaşlı sayılabilecek bir özellik taşıdığı görülmektedir. Filonun 2/3'ü 10 yaşın üzerindeki gemilerden oluşmaktadır.

Dünya deniz ticaret filosu içinde 1986'da tonaj artışı görülen yegâne filo konteyner filosu olmuştur. 1985'deki kadar olmamakla birlikte dünya konteyner filosu tonaj olarak büyümeye devam etmiştir. Konteyner kapasitesi olarak 1986 yılında ro/ro'lar da dahil olmak üzere filo 1.36 milyon TEU'ya yükselmiş, böylece büyüme hızı 1985'deki yüzde 12.1 oranının bir hayli gerisinde (yüzde 6.6) kalmıştır. Ancak halen siparişte olan kapasitenin 216.000 TEU olduğu ve bunun bir bölümünün tesliminin 1988 ve 1989'a sarkacağı tahmin edilmektedir.

Konteyner gemilerinin yaş grupları açısından incelenmesi de bu filonun yüzde 60.7'sinin 10 yaşın altında olduğunu ortaya koymaktadır. Diğer filolara göre en genç filonun konteyner filosu olduğu anlaşılmaktadır.

TABLO 13
DÜNYA KONTEYNER FİLOSU
TONAJ ARZ VE TALEBİ
(Milyon DWT)

Yıllar	Özel Konteyner (Fully Cellular)			Yarı Konteyner (Portly Cellular)		
	Arz	Fazlalık	Talep	Arz	Fazlalık	Talep
1984 (ort.)	16.4	0.8	15.6	3.9	0.4	3.5
1985 (ort.)	18.7	0.6	18.1	4.0	0.5	3.5
1986 (ort.)	20.2	0.6	19.6	4.2	0.3	3.9
1987 Ocak	21.3	1.0	20.3	4.2	0.3	3.9
Şubat	21.5	1.1	20.4	4.2	0.3	3.9
Mart	21.4	1.1	20.3	4.2	0.3	3.9
Nisan	21.4	1.0	20.4	4.2	0.3	3.9
Mayıs	21.4	0.9	20.5	4.2	0.3	3.9
Haziran	21.5	0.8	20.7	4.2	0.3	3.9
Temmuz	21.4	0.7	20.7	4.3	0.4	3.9
Ağustos	21.8	1.0	20.8	4.3	0.3	4.0

Kaynak: Lloyd's Shipping Economist.

1.3.2.5. LPG ve LNG Gemileri

1986 yılında LPG taşıyıcılarının tonaj arzı bir önceki yıla göre biraz gerilerken, LNG taşıyıcılarının tonaj arzında bir değişme görülmemiştir. Ancak gerek LPG, gerekse LNG tonaj arzı 1987'nin ilk yarısında hafif bir gerileme göstermektedir. Buna karşılık özellikle LNG taşıyıcılarına olan talebin 1986 sonlarından itibaren artmaya başladığı izlenmektedir. Bu durum LNG tonajındaki arz fazlalığının düşmesine neden olmuştur.

TABLO 14
DÜNYA LPG VE LNG TONAJI
ARZ VE TALEBİ
(Milyon DWT)

Yıllar	LPG Taşıyıcıları			LNG Taşıyıcıları		
	Arz	Fazlalık	Talep	Arz	Fazlalık	Talep
1984 (ort.)	7.4	0.3	7.1	6.7	3.2	3.5
1985 (ort.)	6.8	0.3	6.5	7.0	2.7	4.3
1986 (ort.)	6.5	0.2	6.3	6.9	2.5	4.5
1987 Ocak	6.5	0.2	6.3	6.9	2.1	4.8
Şubat	6.5	0.2	6.3	6.9	2.1	4.8
Mart	6.5	0.2	6.3	6.9	1.9	5.0
Nisan	6.3	0.1	6.2	6.9	1.9	5.0
Mayıs	6.3	0.1	6.2	6.9	1.9	5.0
Haziran	6.3	0.1	6.2	6.9	1.9	5.0
Temmuz	6.3	0.1	6.2	6.9	1.9	5.0
Ağustos	6.3	0.1	6.2	6.8	1.7	5.1

Kaynak: Lloyd's Shipping Economist.

1.3.3. Ülkelere ve Ülke Gruplarına Göre Dünya Filosu

ISL Bremen kayıtlarına göre;

1 Temmuz 1987 tarihi itibarıyla dünya sıralamasında Liberya 1513 gemi ve 97.7 milyon dwt'la birinci sırada yer almakta, bu ülkeyi sırasıyla Panama, Japonya ve Yunanistan izlemektedir. Türkiye sıralamada 24. sırada yer almaktadır. 1 Ocak 1986 ile 1 Ocak 1987 tarihleri esas alınırca OECD ülkelerinin büyük çoğunluğunun tonaj kaybına uğradıkları görülmektedir. En fazla tonaj kaybeden ülkeler olarak Norveç (yüzde 45), İngiltere ve Finlandiya (yüzde 34.8) İsveç (yüzde 33.1) Portekiz (yüzde 28.5) Fransa (yüzde 23) ve Federal Almanya (yüzde 21) dikkati çekmektedir.

Buna karşılık özellikle serbest bayrak ülkeleri önemli ölçüde tonaj artışı sağlamışlardır. Bunlar içinde Bermuda (yüzde 88), Kıbrıs (yüzde 45), Bahama (yüzde 40) oranında filolarını büyütmişlerdir.

1986 yılında filo tonajını önemli ölçüde arttıran diğer ülkeler arasında İran, Filipinler ve Hong Kong dikkati çekmektedir. 1 Ocak 1986'da 3.6 milyon dwt olan İran deniz ticaret filosu 1 Temmuz 1987'de 7.1 milyon dwt'a ulaşarak dünya sıralamasında 21'inciye yükselmiştir. Filipinler yüzde 55 oranında artış sağlayarak sıralamada 10. sıraya, Hong Kong da 12.6 milyon dwt'la 11. sıraya yerleşmişlerdir.

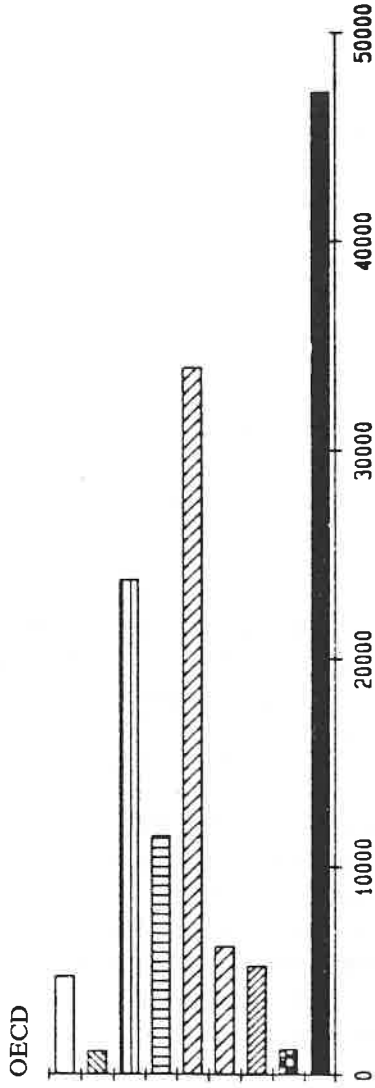
Ülke grupları olarak ele alınırsa, OECD ülkelerinin dünya filosundaki payının azalmaya devam ettiği görülmektedir. 1986 başında 248.9 milyon dwt olan OECD filosu, 1987 başında yüzde 13.3 oranında tonaj kaybederek 215.9 milyon dwt'a gerilemiştir. OECD filo tonajının yüzde 42'si petrol tankerlerinden, yüzde 28'i kuru dökme yük ve cevher gemilerinden, yüzde 14.7'si genel kargo gemilerinden ve yüzde 5.5'i konteyner gemilerinden oluşmaktadır.

Avrupa Topluluğu üyesi ülkelerin toplam tonajı incelendiğinde de tonaj azalmasının önceki yıllarda olduğu gibi 1986'da devam ettiği anlaşılmaktadır. 1986 başında 127.4 milyon dwt olan bu filo 1987 başında 109.9 milyon dwt'a gerilemiş, böylece bir yıl içindeki tonaj kaybı oranı yüzde 13.7 olmuştur. Bu ülkeler arasında sadece Danimarka, Hollanda ve Belçika bir önceki yıldaki tonajlarını koruyabilmişler, diğerleri önemli tonaj kayıpları ile karşı karşıya kalmışlardır. AT filosu içinde petrol tankerleri yüzde 41.6 ile ön sırada yer almakta, bunu yüzde 29.3 pay ile kuru dökme yük ve cevher gemileri, yüzde 14 ile de genel kargo gemileri izlemektedir.

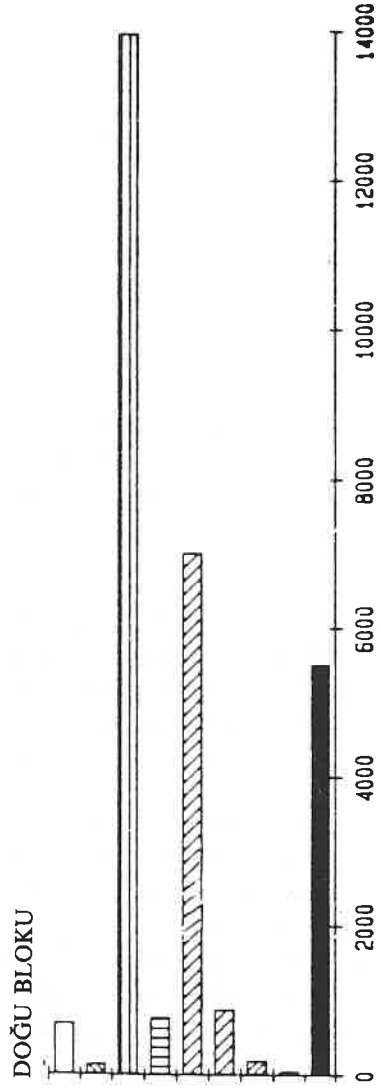
Comecon ülkeleri filolarında ise 1986 yılında önemli bir değişim görülmemiştir. 1986 başında 40,1 milyon dwt olan filo tonajı 1987 başında 40.6 milyon dwt'a yükselmiş, diğer bir deyişle sadece yüzde 1.2 oranında artmıştır.

Comecon ülkeleri içinde SSCB yüzde 61.3 oranında bir paya sahip bulunmakta, Romanya, Polonya ve Bulgaristan'ın payları ise yüzde 11 civarında bulunmaktadır. Bu ülkelerin toplam filosu içinde genel kargo gemileri yüzde 43.7 ile en yüksek paya sahip bulunmakta, bunu yüzde 27.7 ile kuru dökme yük ve cevher gemileri, yüzde 21.6 ile petrol tankerleri izlemektedir. Filoda konteyner gemilerinin azlığı (yüzde 1.9) dikkati çeken diğer bir husustur.

**ÜLKE GRUPLARI VE GEMİ TİPLERİNE GÖRE
DÜNYA FİLOSU (1.1.1987)
(1.000 grt)**

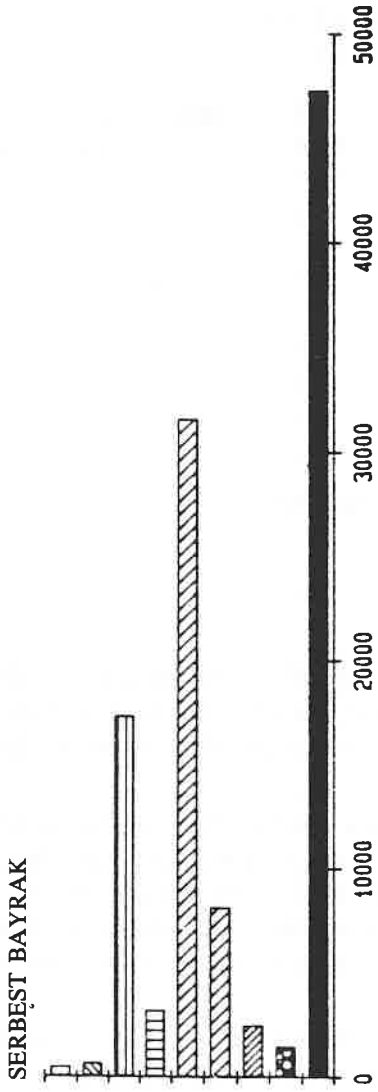


Ferry
Yolcu Gemisi
Genel Kargo G.
Konteyner G.
Dökme Yük ve Cev. G.
OBO G.
Sıvı Gaz G.
Kimyasal Madde G.
Petrol Tankerleri

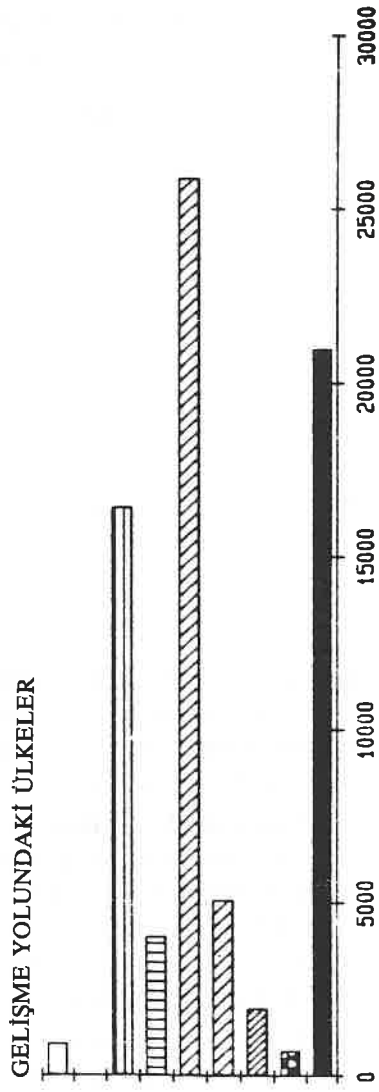


Ferry
Yolcu Gemisi
Genel Kargo G.
Konteyner G.
Dökme Yük ve Cev. G.
OBO G.
Sıvı Gaz G.
Kimyasal Madde G.
Petrol Tankerleri

**ÜLKE GRUPLARI VE GEMİ TİPLERİNE GÖRE
DÜNYA FİLOSU (1.1.1987)
(1.000 grt)**



Ferry
Yolcu Gemisi
Genel Kargo G.
Konteyner G.
Dökme Yük ve Cev. G.
OBO G.
Sıvı Gaz G.
Kimyasal Madde G.
Petrol Tankerleri



Ferry
Yolcu Gemisi
Genel Kargo G.
Konteyner G.
Dökme Yük ve Cev. G.
OBO G.
Sıvı Gaz G.
Kimyasal Madde G.
Petrol Tankerleri

Kaynak: ISL BREMEN 1987

TABLO 15
GEMİ TİPLERİNE GÖRE ÇEŞİTLİ ÜLKE GRUPLARININ DÜNYA
FİLO TONAJINDAKİ PAYLARI (%)
(1 Temmuz 1987 itibariyle)

GEMİ TİPİ	OECD (AT Üyesi)	OECD (AT Dışındakiler)	OECD TOPLAM	DOĞU BLOKU	SERBEST BAYRAK	3.DÜNYA ÜLKELERİ	DİĞERLERİ (*)	TOPLAM
Petrol Tankerleri	18.6	18.2	36.8	3.7	40.4	15.9	3.2	100.0
Kimyasal Taşıyıcılar	15.7	16.1	31.8	1.4	46.6	20.1	0.2	100.0
Sıvı Gaz Taşıyıcılar	16.0	31.9	47.9	2.2	28.8	21.1	0.0	100.0
OBO Taşıyıcılar	15.6	12.1	27.7	3.8	45.1	21.4	2.1	100.0
Dökme Yük ve Cevher T.	15.8	14.2	30.0	6.1	32.5	25.3	6.1	100.0
Konteyner Gemileri	29.5	23.1	52.6	3.3	18.9	20.7	4.5	100.0
Genel Kargo Gemileri	12.7	14.9	27.6	16.5	24.1	22.1	9.8	100.0
Yolcu Gemileri	29.7	17.1	46.8	5.2	45.1	1.6	1.2	100.0
Ferry	29.1	31.2	60.3	8.1	7.7	17.7	6.3	100.0
Toplam Filo	16.9	16.5	33.4	6.6	34.4	20.4	5.1	100.0

(*) Çin Halk Cum., Yugoslavya, Malta, Güney Afrika, Arnavutluk, Cebelitank, Monako.

Kaynak: ISL Bremen

1986 yılında gelişme yolundaki ülkelerin filo tonajı ise yaklaşık yüzde 10 oranında bir büyüme göstermiştir. 1986 başında 112.3 milyon dwt olan bir tonajın 1987 başında 124.6 milyon dwt'a yükseldiği görülmektedir. Böylece gelişme yolundaki ülkeler toplam dünya ticaret filosu içinde yüzde 20.4'lük bir paya ulaşmışlardır.

Gelişme yolundaki ülkelerin filosu içinde kuru dökme yük ve cevher gemileri en yüksek paya sahiptir (yüzde 36). Petrol tankerlerinin payı yüzde 31, genel kargo gemilerinin payı ise yüzde 18.8'dir. Bu ülkeler konteyner taşımacılığına da büyük önem vermektedirler. 1986 başında 4.2 milyon dwt ve 224.300 TEU olan konteyner filolarını 1987 başlarında 4.6 milyon dwt ve 249.600 TEU'ya yükseltmişlerdir. Gelişme yolundaki ülkelerin konteyner filosu, dünya konteyner filusunun yüzde 20.7'sini oluşturmaktadır.

Serbest bayrak (open registry) ülkeleri de 1986'da tonaj artışı sağlayan diğer bir ülke grubudur. Bu ülkeler 1986 başında 197.7 milyon dwt olan toplam tonajlarını yüzde 2.3 oranında arttırarak 1987 başında 202,3 milyon dwt'a çıkarmışlardır. Bu ülkelerden sadece Liberya bu dönemde yüzde 8 oranında tonaj kaybetmiş, diğerleri, özellikle Kıbrıs ve Bermuda büyük oranda tonaj artışı sağlamışlardır. Serbest bayrak ülkeleri filusunun yarıya yakın bölümü (yüzde 47.2) petrol tankerlerinden, yüzde 27.9'u ise kuru dökme yük ve cevher taşıyıcılarından oluşmaktadır.

TABLO 16
BAYRAKLARA GÖRE DÜNYA FİLOSU (1.7.1987)
300 grt/gt ve üzeri

Bayrak	Gemi Adedi	1000 dwt	1000 grt/gt	1000 nrt/nt	1000 TEU	Dünya Tonajında Payı (dwt %)
1 Liberya	1513	97704.1	51395.0	37349.3	112.0	15.9
2 Panama	3923	64812.6	41755.2	26169.4	346.7	11.1
3 Japonya	4011	52233.9	33611.2	17682.3	120.7	8.5
4 Yunanistan	1574	42812.2	23462.1	16504.5	82.0	7.0
5 Kıbrıs Rum	1306	26699.1	15316.9	10378.9	81.8	4.3
6 ABD	825	25031.8	16836.4	11015.1	253.3	4.1
7 S.S.C.B.	2691	24725.4	18553.3	9690.5	109.5	4.0
8 Kızıl Çin	1378	17921.3	11811.4	6709.3	67.3	2.9
9 Bahama	357	15430.8	8875.1	6144.6	31.4	2.5
10 Filipin	816	14597.1	8456.2	5306.6	32.6	2.4
11 Hong Kong	285	12590.1	7524.4	4686.6	69.6	2.1
12 İtalya	875	11899.6	7469.0	4469.0	36.5	1.9
13 Singapur	493	11635.5	6927.3	4536.4	75.9	1.9
14 İngiltere	700	11589.7	7977.8	4613.1	100.1	1.9
15 G. Kore	657	10733.7	6446.8	3769.5	30.3	1.7
16 Hindistan	380	10535.6	6339.2	3952.3	19.4	1.7
17 Brezilya	408	10261.6	6151.8	4111.6	31.1	1.7
18 Norveç	575	9276.3	5766.0	3575.0	28.1	1.5
19 Fransa	257	7955.3	4928.9	3225.0	68.9	1.3
20 İspanya	540	7947.7	4323.9	3071.3	25.0	1.3
21 İran	171	7113.0	3861.1	2757.9	5.4	1.2
22 Danimarka	448	6806.0	4599.8	2615.8	88.8	1.1
23 Tayvan	233	6685.8	4314.3	2360.6		1.1
24 Türkiye	654	5395.8	3229.1	2078.8	4.7	0.9
25 B. Almanya	916	5370.8	3968.9	2081.9	220.2	0.9
26 Çebelitarık	97	5211.3	2739.2	2114.9	3.4	0.8
27 Yugoslavya	328	4868.8	3091.5	1890.5	32.2	0.8
28 Romanya	286	4773.8	3081.2	1842.9	14.6	0.8
29 Polonya	298	4551.8	3173.0	1860.6	21.7	0.7
30 Suudi Arabistan	175	4437.4	2562.4	1746.4	18.4	0.7
31 Hollanda	556	4423.2	3174.6	1786.0	78.8	0.7
32 Avustralya	107	3571.3	2197.4	1272.9	12.4	0.6
33 Belçika	99	3517.8	2121.5	1417.2	26.1	0.6
34 Kuveyt	77	3166.0	2048.6	1246.7	17.0	0.5
35 Bermuda	82	3097.4	1901.1	1236.4	15.0	0.5
36 Arjantin	184	2872.8	1832.1	1072.6	11.9	0.5
37 Malta	210	2802.7	1682.2	1076.3	3.0	0.5
38 Endonezya	763	2714.6	1819.1	1096.6	10.8	0.4
39 İsveç	283	2345.0	2095.4	1066.1	38.6	0.4
40 Malezya	293	2319.7	1610.4	1044.2	14.9	0.4

Kaynak: ISL Bremen

1.4. DÜNYA GEMİ İNŞA VE SÖKÜM SANAYİİ

1.4.1. Gemi İnşa Sanayii

1970'li yılların başlarında oldukça yüksek değerlere ulaşan gemi siparişleri yaşanan petrol şokunun akabinde azalan petrol ticaretine paralel olarak azalan değerler almaya başlamıştır. Denizyolu ile yapılan petrol taşımacılığı 1974 yılında dünya ticaretinin miktar olarak yüzde 41'ini meydana getirirken bu miktar 1985 yılında yüzde 27'e düşmüştür. Dünya ticaretinde bu gelişmelere paralel olarak siparişlerde giderek azalan bir seyir izlenmektedir.

Arz kısmında, bilhassa Japon tersaneleri, Güney Kore tersaneleri ve bazen doğu bloku tersaneleri belirli fiyatların altında gemi inşa etmemektedir. Adeta kartelleşmiş Japon tersaneleri fiyatları istedikleri gibi tesbit edebilmektedirler. İstenildiğinde yüksek fiyat istenildiğinde düşük fiyat uygulayabilmektedirler. Güney Kore ve Doğu Bloku tersaneleri döviz kazancı sözkonusu olduğunda rahatlıkla düşük fiyat uygulayabilmektedir. Tersanelerin böyle bir fiyat politika gütmeye çabalarına rağmen LNG tankerleri gibi talebi az olan gemilerin dışında diğer bütün yeni gemi inşa fiyatları direkt olarak talebe bağlıdır.

TABLO 17

DEĞİŞİKLİK TONAJ VE TİPTEKİ BAZI GEMİLERİN YENİ İNŞA FİYATLARI (Milyon \$)

Gemi Çeşitleri	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
30 000 dwt Ür. Tan.	15.0	16.0	23.0	26.0	25.0	17.0	16.0	14.5	13.0	14.0
87 000 dwt Tanker	16.0	20.0	30.0	36.0	40.0	25.0	24.0	22.0	19.5	22.0
210 000 dwt Tanker	32.0	38.0	45.0	57.0	68.0	48.0	46.0	42.0	36.0	41.5
400 000 dwt Tanker	45.0	54.0	60.0	85.0	90.0	61.0	57.0	51.0	44.0	50.5
96 000 dwt OBO	21.0	24.0	35.0	47.0	44.0	30.0	20.0	26.0	22.5	25.5
30 000 dwt Dö. Y.G.	11.0	12.0	15.5	20.0	19.0	13.0	12.0	11.0	10.0	11.5
70 000 dwt Dö. Y.G.	16.0	19.0	26.0	30.0	29.0	19.0	18.0	16.5	15.0	16.0
120 000 dwt Dö. Y.G.	22.0	26.0	33.0	44.0	42.0	26.0	25.0	24.0	20.5	23.0
120 000 cbm LNG	115.0	115.0	125.0	150.0	175.0	150.0	150.0	130.0	130.0	120.0
75 000 cbm LNG	40.0	45.0	60.0	75.0	75.0	53.0	50.0	45.0	42.5	47.5
5 000 dwt RO/RO	10.0	12.0	14.0	16.0	20.0	15.0	12.0	10.0	9.0	10.0

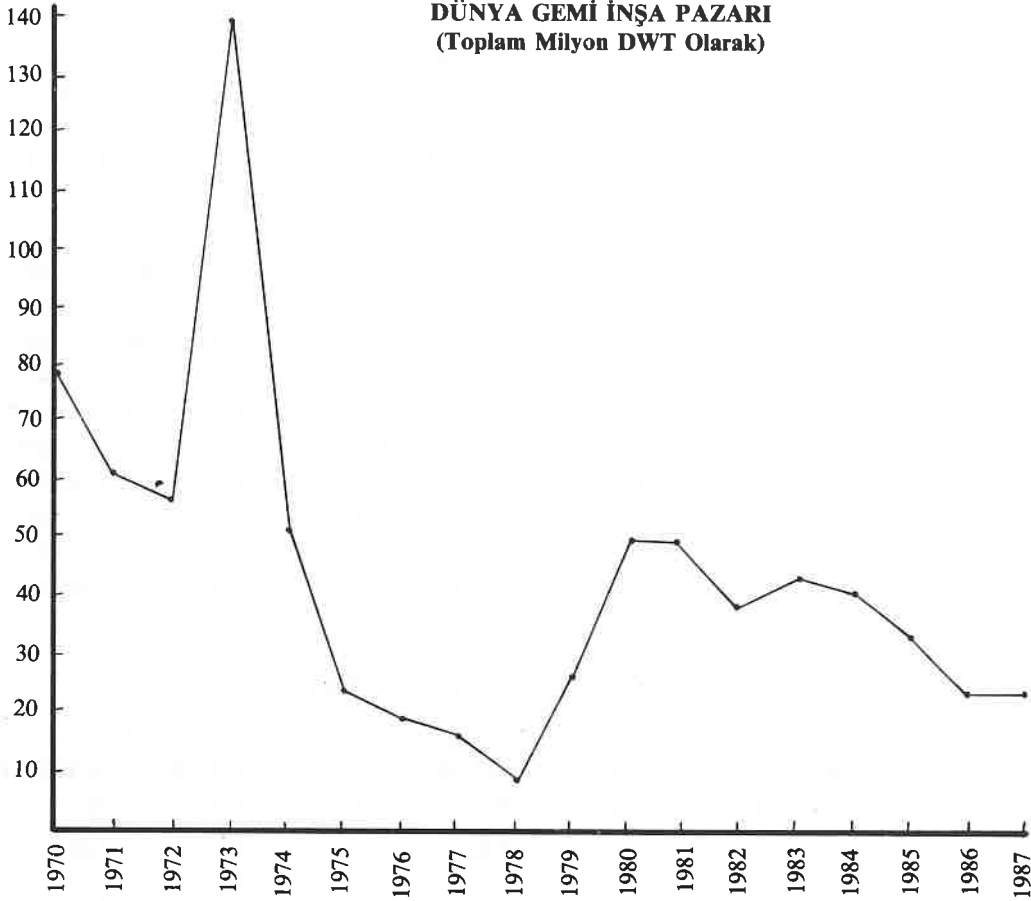
Kaynak: World Shipbuilding Outlook Until 1995.

Yıllar itibariyle verilmiş yeni inşa fiyatlarını vereceğimiz diyagramla da açıklayabiliriz. 1979 yılında yükselmeye başlayan konjonktürle birlikte fiyatların artmaya başladığı gözlenmektedir. Takip eden üç yıl süre ile yükselen fiyatlar 1982 yılından itibaren düşme eğilimine girmektedir. Bazı gemi tiplerinde fiyat serilerinde kaymalar gözükmemektedir. Serilerde 120.000 cbm LNG'ler haricinde başka bir istisna görülmemektedir.

1986 yılında yeni gemi inşa fiyatlarında yükselme olduğu gözlenmektedir. Böyle bir durumun izahı için, 1985 yılını gemi fiyatlarının en düşük olduğu yıl olarak tanımlamak gerekecektir. Ekonomide bu durum fiyatların tabana vuruşdan sonra sıçraması olarak izah edilmektedir.

1986 yılı sonunda yeni gemi siparişleri 28.28 milyon dwt'dur. Giderek azalan gemi sipariş miktarı bu sektörde var olan krizin göstergesidir. Petrol fiyatlarında meydana gelen düşüş tanker inşaatına ani talep yaratmıştır. Tanker yapımı için yeni siparişler 11.53 milyon dwt'dur. Tanker siparişleri toplam gemi siparişlerinin %40 oranında olduğu gözlenmektedir. Petrol fiyatlarının düşmesi yanında birçok tankerin İran-Irak savaşında batması ve büyük oranda zarar görmesi-

DÜNYA GEMİ İNŞA PAZARI
(Toplam Milyon DWT Olarak)



Kaynak: 1970-1979 Yılları Bkz: World Shipbuilding Outlook Until 1995, 1980-1986 Yılları Bkz: The Platou Report 1987, 1987 Yılı Altı Aylıktır.

nin yeni siparişlere yol açtığına gözden uzak tutmamak gerekir. Tanker siparişlerin %38'i 80/149.999 dwt'luk tankerlere olmuştur. 150.000 dwt'nun üzerindeki sipariş oranı %29'dur. Siparişi gerçekleştirecek ülkelere göre yapılacak sıralamalarda Güney Kore 4.34 milyon dwt ve Japonya 2.31 milyon dwt ile baş sıraları almaktadır.

1986 yılında dökme yük gemilerindeki sipariş miktarı 10.75 milyon dwt olmuştur. 1985 yılının sonlarında durum 18.24 dwt iken, 1984 yılında bu miktar 24.6 milyon dwt'da kalmıştı. Bu gemi tipinde tanker siparişlerinin tersine bir görünüm mevcuttur. Japonya 4.74 milyon dwt ile en önde yer alırken, Güney Kore 1.73 milyon dwt ile ikinci sırada yer almaktadır.

ABD doları karşısında Japon Yen'in süratle değer kazanması, Japon tersanelerinin rekabet güçlerini giderek azaltmıştır. Alınan yeni gemi siparişlerinde 1985 yılına göre 2.3 milyon dwt'luk bir düşüş söz konusudur. Japon gemi yapımcıları 1986 yılı içinde yurtiçi siparişlerle işlerini sürdürebilmişlerdir. 6 VLCC, birkaç arabalı vapur ve sekiz adet 140.000/230.000 dwt'luk dökme yük gemileri yurt içinde alınan siparişlerdir. Alınan yeni gemi siparişlerinde olay olarak nitelenebilecek 5 x 125.000 LNG yapımını Japon gemi yapımcılarının üstlenmiş olmasıdır. Japon gemi yapımcılarının ihracat gemi siparişlerinde payı yüzde 10-15'de kalmıştır. Halen Japon tersaneleri gemi yapım fiyatlarında %10'luk bir indirim uygulamaktadır. Böylece Güney Kore gemi yapım fiyatları ile eşitlik sağlanmıştır.

Güney Kore Japon tersanelerinin yükselen fiyatlarından faydalanarak gemi inşa sektöründe pazar payını artırabilmiştir. 1986 yılında Güney Kore'de yapım halinde ve yeni alınmış gemi siparişleri 82 adettir. Bu siparişler içinde 700.000 grt'luk 3 VLCC, 100.000 - 200.000 dwt'luk dört dökme yük gemisi ve 11 oto taşıyıcısı bulunmaktadır. 1986 yılında Güney Kore'de yeni gemi

yapım fiyatlarında yükselme görülmüştür. Bunun nedeni Güney Kore Won'un ABD doları karşısında yüzde 10 değer kazanması beklentisidir. İhracat gemi yapımının en önemli siparişi, Belçika petrol firması Petrofina'dan alınan VLCC tipi siparişi olmuştur. Bu sipariş VLCC tipinde Güney Kore'lilerin Japon olmayan ilk gemi siparişidir. Bu siparişin devamı da beklenmektedir. Bunun dışında 140.000 dwt'luk Suezma, 110.000 dwt'luk tanker, 40.000 dwt'luk ürün tanker gibi bir seri sipariş mevcuttur.

Gemi inşa sanayiinde yaşanan kriz Avrupa Ekonomik Komisyonunu bir dizi öneri getirmeye zorlamıştır. 1987'nin ilk yarısında tersanelerde çalışan insan gücünde 25.000/30.000 kişilik bir azaltma teklif edilmiştir. Avrupa Ekonomik Komisyonu gemi teşvik sınırının gemi değerinin yüzde 28'iyle sınırlandırılmasını önermiştir. Avrupa tersaneleri tanker ve dökme yük pazarında halen rekabet güçlerini kaybetmemişlerdir. Büyük boy dökme yük gemileri ve petrol tankerlerinin yapımından vazgeçilmiştir. Bu tip gemilerin yerine yakıtta verimli, gelişmiş klastaki orta boy gemilere yönelerek Doğu Asya ile rekabete girmektedirler. Ancak birçok Avrupa tersanesi, çok amaçlı genel yük gemileri, kimyevi madde gemileri, gaz taşıyıcılar, konteyner gemileri, Ro/ro, arabalı vapurlar, yolcu gemileri, gelişmiş hizmet gemileri yapımında ihtisaslaşarak içinde bulundukları krizden çıkmayı planlamaktadır. Ancak dünyadaki özel amaçlı gemilere olan talebin gemilere olan talebi Avrupa tersanelerinin üretim seviyesini yeterince artırıp arttırmayacağı pek bilinmemektedir.

TABLO 18

1986 YILI SONUNDA TOPLAM GEMİ SİPARİŞ MİKTARI
(Milyon dwt)

	5/9,999	10/14,999	15/19,999	20/39,999	40/79,999	80/149,999	+ 150.000	Toplam
	dwt	dwt	dwt	dwt	dwt	dwt	dwt	dwt
Tankerler	0.13	0.10	0.30	1.21	2.16	4.34	3.29	11.53
Dökme Yük G.	—	0.05	0.08	2.41	3.99	1.33	2.89	10.75
Kombine T.	—	—	—	—	0.22	0.10	1.06	1.38
Gaz T.	0.02	0.06	—	—	0.24	—	—	0.32
Barge T.	—	—	—	—	—	—	—	—
Ro/Ro	0.20	0.31	0.19	0.05	—	—	—	0.75
Özel Konteyner G.	0.08	0.07	0.07	0.81	0.86	—	—	1.89
Yarı Konteyner G.	—	—	—	—	—	—	—	—
Genel Yük. G.	0.61	0.32	0.47	0.26	—	—	—	1.66
TOPLAM :	1.04	0.91	1.11	4.74	7.47	5.77	7.24	28.28

	AET	Diğer Avrupa	Comecon	Brezilya	Japonya	G. Kore	ABD	Diğer Ülkeler	Toplam
Tankerler	1.47	1.05	1.01	0.31	2.31	4.34	0.21	0.83	11.53
Dökme Yük G.	0.99	0.75	0.58	0.72	4.74	1.73	—	1.24	10.75
Kombine T.	—	0.12	0.10	0.30	—	0.25	—	0.61	1.38
Gaz T.	0.09	—	—	—	0.23	—	—	—	0.32
Barge T.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ro/Ro	0.16	0.08	0.14	0.01	0.19	0.12	—	0.05	0.75
Özel Konteyner	0.66	—	0.12	—	0.67	0.09	0.06	0.29	1.89
Yarı Konteyner G.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genel Yük G.	0.16	0.15	0.36	0.04	0.46	0.06	—	0.43	1.66
TOPLAM :	3.53	2.15	2.31	1.38	8.60	6.59	0.27	3.45	28.28

Kaynak: Lloyd's Shipping Economist.

1987 yılının ilk yarısında 1986 yılının sonuna göre bir değişiklik olmamıştır. Toplam sipariş miktarı 28 milyon dwt'luk durumunu korumaktadır. Tanker siparişlerinde artış devam etmektedir. Toplam tanker siparişleri 14.89 milyon dwt'a yükselmiştir. Yılın ilk altı ayında ülkeler bazında yapılan incelemede Güney Kore 8.21 milyon dwt'luk sipariş miktarı ile 7.19 milyon dwt'luk toplam sipariş miktarı bulunan Japonya'nın önünde yer almaktadır. Dökme yük gemilerinde ise, 7.57 milyon dwt'luk sipariş mevcuttur. Toplam sipariş miktar, bitirilen siparişler ve yeni alınan siparişlerle 1986 sonunda bulunduğu seviyede kalmasına karşılık gemi kompozisyonunda tankerler lehine bir değişiklik görülmektedir. Tanker siparişleri toplam sipariş miktarının yüzde 52.7'sine eşittir.

Gemi inşa sektörünü incelerken yalnız toplam sipariş miktarını kriter olarak almak yanıltıcı olmaktadır. Herhangi bir nedenle tersanelerde yapımı bitirilemeyen gemiler sipariş miktarının yüksek görünmesine sebep olmakta ve teslimler zamanında yapılmamaktadır. Bu nedenle gemi inşa sanayi ile ilgili bir görüş belirlemek gerektiğinde konunun teslim yönünden incelenmesi gereklidir.

TABLO 19
GEMİ TESLİMLERİNİN ÜLKELER ARASINDA DAĞILIMI
1973 VE 1986 YILLARI KARŞILAŞTIRILMASI
(Milyon GRT)

1973				1986			
Sıra	Ülkeler	%	Teslim Miktarı	Ülkeler	%	Teslim Miktarı	Sıra
1	Japonya	48.5	14.750	Japonya	48.5	8.178	1
2	İsveç	7.5	2.290	G. Kore	21.6	3.642	2
3	B.Almanya	6.3	1.926	B.Almanya	3.0	515	3
4	İspanya	4.3	1.319	Brezilya	2.5	430	4
5		3.8	1.170	Tayvan	2.3	383	5
6	İngiltere	3.5	1.067	Polonya	2.2	375	6
7	Danimarka	3.3	1.004	D. Almanya	2.1	362	7
8	Norveç	3.2	984	Danimarka	2.1	361	8
9	ABD	3.1	964	Çin	1.5	(258)	9
10	Hollanda	2.8	852	Yugoslavya	1.4	233	10
11	İtalya	2.7	837	Finlandiya	1.4	231	11
12	Polonya	1.9	584	ABD	1.3	223	12
13	Yugoslavya	1.5	446	İspanya	1.0	167	13
14	D. Almanya	0.9	(308)	Fransa	0.9	158	14
15	Belçika	0.89	229	Hollanda	0.9	151	15
16	Kanada	0.7	216	Romanya	0.8	(142)	16
17	Finlandiya	0.6	185	Rusya	0.8	(138)	17
18	Brezilya	0.5	168	Bulgaristan	0.6	99	18
19	Tayvan	0.4	132	İngiltere	0.6	99	19
20	Yunanistan	0.3	114	Belçika	0.5	90	20
23	G. Kore	0.04	14				
	Diğerleri	3.4	849	Diğerleri	4.0	610	

() = Kesin Rakam Değildir.

Kaynak: Uluslararası Maden İşçileri Federasyonu, Lloyd's List, 3 Eylül 1987,

Tablo 19, 1973 ve 1986 yıllarında teslim edilen sipariş miktarlarını göstermektedir. 1973 yılında ikinci sırada yer alan İsveç 1986 yılının listesinde yer almamaktadır. İsveç gibi Norveç de listede yer almayan ülkeler arasında yer almaktadır. 1973'ten 1986 yılına kadar geçen onüç sene zarfında Güney Kore yirmiüçüncü sıradan ikinci sıraya yükselmiştir. Ayrıca Çin, Romanya, Rusya ve Bulgaristan gibi Doğu Bloku ülkelerinin de listede yer aldığı görülmektedir.

1.4.2. Gemi Söküm Sanayii

1960'lı ve 1970'li yılların ilk yarısında gemilerin hurdaya ayrılma miktarı oldukça düşük seviyede gerçekleşmişti. 1960-1977 yıllarında hurdaya ayrılan miktarın beher yıl için 10 milyon grt'nun altında olduğu tahmin edilmektedir. Bu konuda düzenli istatistikler 1978 yılından itibaren derlenmeye başlanmıştır. 1978 yılında 12.9 milyon grt'luk miktar hurdaya ayrılırken 1970'li yılların en yüksek seviyede hurdaya ayrılma miktarı gerçekleşmiştir. Daha sonraki yıllarda hurdaya ayrılma miktarı 10 milyon grt'lik seviyenin altında seyir ederken 1982 yılında tekrar 10 milyon grt'luk seviyenin üzerine çıkmış ve takibeden yıllarda hep bu seviyenin üzerinde gemi hurdaya ayrılmaya başlanmıştır. Yıllar itibariyle derlenen verileri aşağıdaki tablodan izlemek mümkündür.

TABLO 20
YILLAR İTİBARIYLA HURDAYA AYRILAN GEMİ TONAJI
(Milyon GRT)

Seneler	
1960-1977	Beher yıl için 10.0 milyon GRT'nun altındadır.
1978	12.9
1979	7.0
1980	9.4
1981	9.8
1982	18.0
1983	20.2
1984	19.6
1985	26.3
1986	21.5

Kaynak: ISL Bremen.

Tablodaki veriler deniz sektörünün içinde bulunduğu konjonktür durumuna göre değişmektedir. 1974/1975 yılında yaşanan petrol krizinin tablodaki verilerde büyük bir yansıma yapmadığı görülmektedir. Bu yıllarda yaşanan krize gemi sahipleri hemen tepki göstermemişlerdir. İyi geçen bir dönem sonunda yaşanan krizin çabuk geçeceği beklentisi hakimdir. Zamanla bunun böyle olmadığı gözlemlendiğinde verimliliği düşük gemiler maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle satılmaya veya hurdaya ayrılmaya başlanmaktadır. Tablo'dan gemi sahiplerinin umutlarını kayıp ettikleri ve gemilerini hurdaya satmaya başladıkları dönemin krizden üç yıl sonra, 1978 yılında gerçekleştiğini tespit edebiliyoruz. Aynı gözlem 1979 yılı içinde geçerlidir. Yaşanılan ikinci petrol krizi sonucu artan petrol fiyatları ile ilgili olarak yine aynı beklentiler hakimdir. Aynen bir önceki bahis ettiğimiz dönemde krizin başladığı yıldaki gibi iyimser beklentiler hakimdir. Üç yıl sonra ise hurdaya ayrılan gemi miktarı artmaktadır. Serimizde konjonktüre uymayan bir husus mevcuttur. Son yıllarda petrol fiyatlarının düşmesi ile birlikte gemilerin hurdaya ayrılması miktarında büyük bir azalma olmamaktadır. Deniz sektörünü normal konjonktür dışında diğer bir olayın etkilediğini unutmamak gereklidir. Bu olay Basra körfezinde olanca hızı ile sürmekte

olan İran-Irak savaşıdır. Tankerlere yapılan hücumlar dünya filosunda büyük tonaj kayıplarına neden olmaktadır. Harbin ilk başladığı sene olan 1981 yılında, harp karada ceryan etmesi nedeniyle hurda rakamlarında büyük bir artış görülmektedir. Takib eden diğer senelerde ise, hurdaya ayrılan gemi miktarı 20 milyon grt'lik sınırı zorladığı ve geçtiği gözlenmektedir. Bu rakamlar harpte tahrip olan gemiler nedeniyle şişmiştir ve harbin bitmesi ile birlikte 10 milyon grt'lik seviyesine inmesi beklenebilir. Bugünkü durumda petrol fiyatları etkin bir rol oynamamaktadır. Harp konjonktürü yönlendirmektedir. Yaptığımız bu açıklamalar genelde tanker piyasasının durumu ile ilgilidir. 1984 yılında tankerlerin hurdaya ayrılma payı toplam içinde yüzde 59.5, 1985'te ise yüzde 57.6'dır. Bu yüksek oranlar açıklamayı doğrular niteliktedir. Nitekim 1986 yılında hurda ayrılan miktarda 1985 yılına göre yüzde 24.3'lük bir azalma tespit edilmektedir. 1986 yılında tankerlerin hurdaya ayrılma miktarında azalış yüzde 48.7 olmuştur. Toplam azalışın yüksek olmaması, aynı yıl içinde dökme yük gemilerinde meydana gelen yüzde 33.6'lık artıştan meydana gelmektedir. Dökme yük artışları toplam azalışların ortalamasını düşürmektedir. Aşağıdaki tabloda gemi tipleri itibariyle hurdaya ayrılma miktarları ve oranları görülmektedir.

TABLO 21
1984-1987 YILLARINDA HURDAYA AYRILAN GEMİ TİPLERİ
(DWT Olarak)

	Tanker	Dökme Yük	Kombine Taşığı.	Genel Y. Konteyner	Diğerleri	Toplam
1984	20.658	5.406	1.693	6.812	172	34.741
%	%59.5	%15.6	%4.9	%19.6	%0.4	(19.659 grt)
1985	27.552	8.930	3.480	7.607	233	47.802
%	%57.6	%18.7	%7.3	%15.9	%0.5	(26.345 grt)
1986	14.124	11.929	3.803	5.631	599	36.163
%	%39.1	%33	%10.5	%15.6	%1.6	(21.547 grt)
1987	4.393	3.904	1.248	2.264	218	12.060
(Ocak-Mayıs)						(7.004 grt)

Kaynak: Bremen Shipping İstatistikleri

Bu arada çeşitli ülkeler gemi sökücülüğünü teşvik etmek için çeşitli tedbirler almaktadırlar.

1985 yılı sonunda ekonomik krizden etkilenen birçok Japon denizcilik firmasının iflas etmiş olması Japon hükümetini yeni tedbirler almaya sevk etmiştir. 1986 yılı bütçesine borç garanti sistemi adıyla bir fon koyulmuştur. Sistem ipotekli gemilerin ipoteklerinin kaldırılarak hurda olarak satılmasını öngörmektedir. Toplam 40 milyon yenlik fon üç yıl zarfında 1.9 milyon grt'lik açık deniz gemisinin hurdaya ayrılması için verilmektedir. Bu miktarın Japon deniz ticaretini içinde bulunduğu krizden kurtaramayacağı Japon Gemiciliği ve Gemi Yapımı Endüstrisi Verimliliğini Arttırma Konseyi tarafından belirtilmektedir. Konseye göre, 1989 yılının başlarında 4.4 milyon grt'lik petrol tankeri ve 0.8 milyon grt'lik diğer gemi tiplerinden olmak üzere toplam 5.2 milyon grt'lik kısmının hurdaya ayrılması ile ancak arz fazlası tonajın ortadan kaldırılabileceği ve bu durum gerçekleştiği takdirde gemiciliğin içinde bulunduğu krizden çıkabileceği belirtilmektedir.

Avrupa Ekonomik Topluluğu: Topluluk olarak artık gemi hurdacılığının gelişmesi için tedbir almak durumundadır. Avrupa Armatörler Birliği gemi sökücülüğüne sübvansiyon getirme konusunda hemfikirdir. Bütçeden ayrılacak belirli bir yüzdenin kredi olarak verilmesinin de durumu düzeltebileceği ifade edilmektedir.

Bu kredinin çeşitli şekillerde kullanılması imkan dahilindedir:

- Tersaneler lehine kullanılabilmesi ve gemi sökücülüğünün teşvik edilmesi,
- Armatörler lehine kullanılması, eski ve kullanılmayan gemilerin satılmayıp söküme gitmesinin teşvik edilmesi.

Yapılan bir araştırmaya göre sosyal maliyetin yüksek olduğu ülkelerde dahi hurdacılığın kârlı bir iş olduğu ifade edilmektedir. Avrupa söküm tersanelerinde Tayvan fiyatlarıyla söküm yapılması bir çözümdür. Bu politika gemilerin söküm için Güney Asya'ya gönderilmesini önleyecektir. Bugün Avrupa'da hurda gemi sökücülüğü ve kullanılmış ikinci el gemi satımı arzında büyük bir fark yoktur. Avrupa Topluluğunca gemi sökümü ve yüzde 20'lik bir prim uygulanması hem sökücülüğü teşvik edecek hem de gemilerin ucuz bayraklara karşı Avrupa Topluluğu filosuna rakip hale gelmesini önleyecektir.

Belirtildiği üzere, Avrupa Ekonomik Topluluğunda gemi sökücülüğü politikası oluşum safhasındadır. Zaten halen bazı Akdeniz ülkelerinde bu çeşit politikalar uygulanmaktadır.

İspanya'da 1986 yılında filonun yenilenmesi ile ilgili bir karar alınmıştır. Bugüne kadar yapılan uygulamanın olumsuz olduğu ifade edilmektedir. Bunun tek nedeni hurdaya ayrılma karşılığı verilen meblağın çok düşük olmasıdır. 250.000 dwt'luk bir tankerin İspanya'da hurda olarak satınalma fiyatı 800.000 \$'dır. Bu ebadda bir geminin Doğu Asya'da değeri 5.7 milyon \$, Avrupa'da değeri ise 3 milyon \$'dır. Kullanılabilinen aynı ebadda ikinci gemilerin satış fiyatı ise 9 milyon \$'dır.

İtalya'da ise, iki hurda gemiye karşılık bir gemi yapımı sistemi ile ilginç bir program tatbik edilmektedir. 1987 yılının sonuna kadar bu yolla bir milyon grt'luk tonajın hurdaya ayrılacağı tahmin edilmektedir.

Yunanistan'ın batı kıyısında, Platyali hurda tersanesi kurulmaktadır.

Tayvan, Güney Kore, Çin, Pakistan ve Hindistan hurdacılığın ticaretini yapan ülkelerdir. Tayvan 1986 yılında 13.88 milyon dwt'luk gemi sökümünü gerçekleştirirken Güney Kore 4.66 milyon dwt ve Çin 4.44 milyon dwt ile bu ülkeyi takip etmektedir. 1.19 milyon dwt'luk söküm yapan Pakistan ve 1.11 milyon dwt'luk söküm yapan Hindistan bir kademe daha aşağıda yer almaktadır. Görüldüğü gibi, bu sanayide Tayvan rakipsiz lider durumundadır. Çin Güney Kore'nin, Hindistan'da Pakistan'ın rakibi olup diğer ülkeler bu beş ülkenin arkasında yer almaktadır. Güney Asya ülkelerin Doğu Asya ülkelerinin gerisinde yer alması bir tesadüf değildir. Bu sıralamanın tek sebebi fiyattır. Aşağıdaki tabloda bu durum açıkça görülmektedir.

TABLO 22
BEHER HAFİF DEPLASMAN TONUNA GÖRE
TAHMİNİ AZAMİ FİYAT
(\$ olarak)

Doğu Asya	130/ 133	110/ 115	105/ 110	135/ 140	190/ 210	153/ 165	155/ 165	170/ 180	180/ 190	220/ 240
Pakistan/ Hindistan	90/ 95	100/ 105	95/ 105	110/ 120	170/ 180	110/ 120	125/ 135	140/ 150	150/ 160	170/ 180
Güney Avrupa	70/ 80	70/ 75	60/ 70	75/ 80	90/ 100	75/ 80	75/ 85	80/ 90	80/ 90	90/ 100
Ay ve Yıl	8/84	8/85	8/86	3/87	11/87	6/87	7/87	8/87	9/87	10/87

Kaynak: The Platou Monthly, Eylül-Ekim 1987.

Fiyat sıralaması da aynı ülke sıralaması gibidir. En yüksek fiyatı veren Doğu Asya lkeleri en st sırada, Pakistan ve Hindistan bu ülkelerin ardında ve en düşük fiyatı veren Güney Avrupa lkeleri ise en son sırada yer almaktadır.

1987 yılında Tayvan ve Güney Kore gemi skmclğ sanayiinde ilginç gelişmeler gözlenmiştir. Tayvan'da beher hafif deplasman tonundan 5 \$ çevreyi kirletme vergisi kesilmektedir. Bu vergi 1987 Nisan ayından beri alınmaya başlanmıştır.

Güney Kore ise, gemi söküm tersanelerinde kapasiteyi yüzde 20 azaltmak için tedbirler düşünmekte olduğunu kamuoyuna açıklamıştır. Serbest kalacak kapasitenin konteyner terminali olarak değerlendirilmesi programlanmıştır.

Bu tedbirlere rağmen, gemi söküm ticaretini yapan ülkelerin paylarında kısa dönemde büyük değişiklikler olması beklenmemektedir.

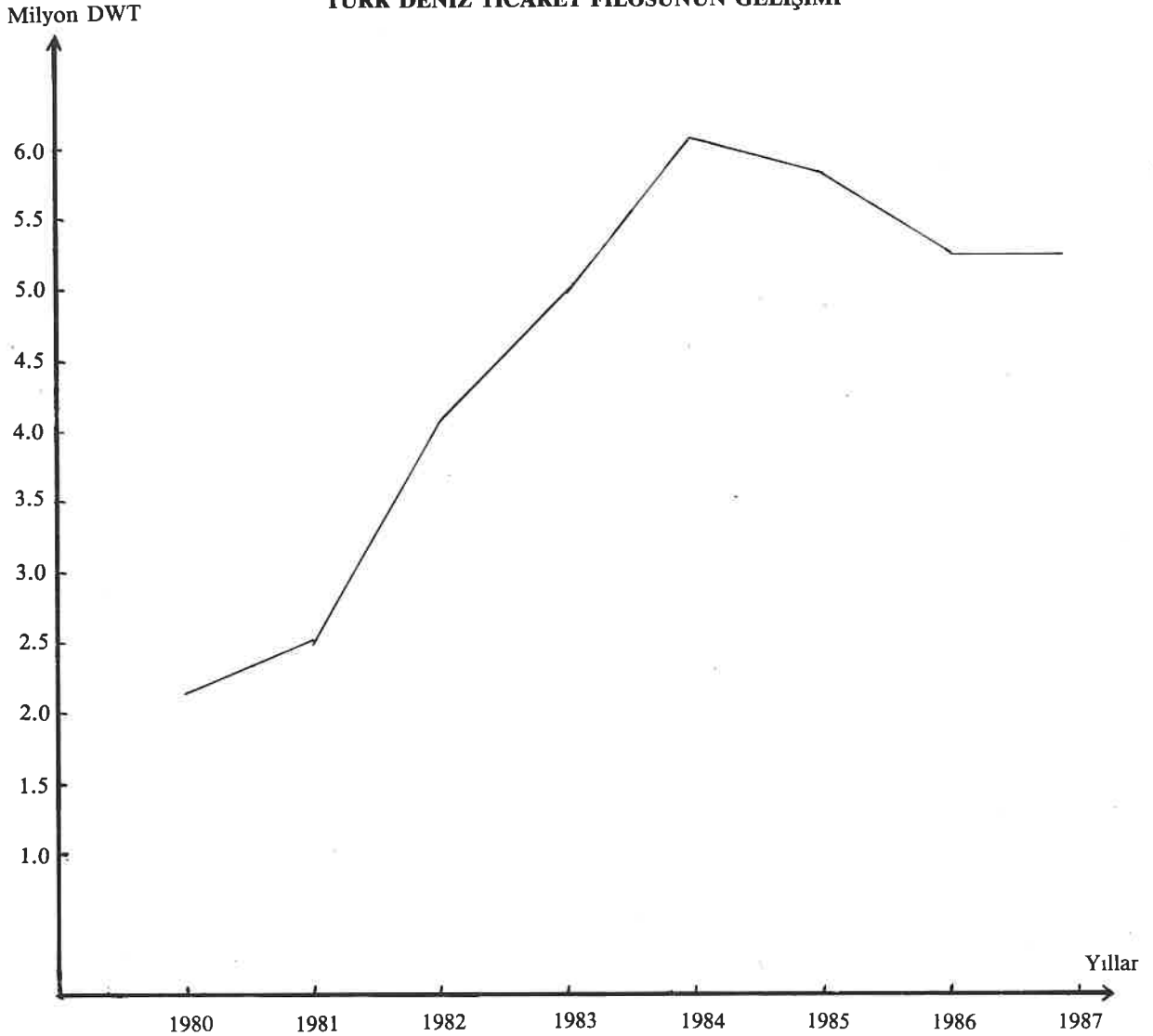
2. TÜRKİYE'DE DENİZ SEKTÖRÜNÜN DURUMU

2.1. TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU(*)

2.1.1. Genel Durum

Bilindiği gibi, Türk Deniz Ticaret Filosu son on yıl içinde sayı ve tonaj olarak önemli bir büyüme göstermiştir. 1980 yılında 2.1 milyon dwt civarında olan filomuzun 1985'de 6 milyon dwt üzerine çıktığı görülmüştür. 1980-86 yılları arasında filonun büyüme hızı yüzde 145 civarında olmuştur.

1980-87 YILLARI ARASINDA TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN GELİŞİMİ



(*) Bu bölümde filo ile ilgili olarak verilen tüm istatistikler Odamız tarafından derlenmiş verilerdir.

Bu gelişmenin özellikle 1982-1984 yılları arasında çok hızlı olduğu, buna karşılık 1985 sonundan itibaren tonaj artışının durduğu ve Filo tonajında bir gerilemenin başladığı görülmektedir. 1985 yılında bir önceki yıla göre yüzde 4 civarında tonaj kaybeden Filomuz, 1986 yılı sonunda da bir önceki döneme göre yüzde 9.8 oranında tonaj kaybına uğramıştır. 1987 yılında bu gerilemenin durduğu anlaşılmaktadır. 1987 Kasım ayı itibarıyla Filo, 818 gemi ve 5.234.904 dwt'dan oluşmaktadır^(*) (Tablo 23). Böylece 1987'nin 11 aylık dönemi sonunda Filomuzda 1986 yılı sonuna göre bir değişim görülmemektedir. Türk Deniz Ticaret Filosu, ISL Bremen istatistiklerine göre, dünya sıralamasında 24. sırada yer almakta, ancak dünya filo tonaj içinde halâ yüzde 1'lik bir paya erişememiş bulunmaktadır (yüzde 0.9).

2.1.2. Gemi Tiplerine Göre Türk Deniz Ticaret Filosu

Türk Deniz Ticaret Filosunda sayı bakımından kuru yük gemileri, tonaj bakımından ise dökme yük gemileri en büyük paya sahip gemi tipleridir. Toplam tonaj içinde kuru yük ve dökme yük gemileriyle petrol tankerleri yüzde 88 oranında bir paya sahip bulunmaktadırlar. Dolayısıyla Filonun temeli bu üç tip gemiden oluşmaktadır.

Kuru yük gemilerinde 1982'den bugüne kadar sürekli bir artış göze çarpmaktadır. Bu artış son yıllarda biraz yavaşlamışsa da, 1986'da bir önceki yıla göre yüzde 2.96, 1987'de ise yüzde 1.06 oranında gerçekleşmiştir. Sayısal olarak da kuru yük gemilerindeki artış devam etmektedir. 1986'da 446 olan gemi sayısı 1987 Kasım ayında 455'e yükselmiştir.

TABLO 23
TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN
ADET VE TONAJ İTİBARIYLA DAĞILIMI
(150 GRT ve üzeri)

GEMİ TİPLERİ	ADET			DWT			GRT		
	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	İTHAL	İNŞA	TOPLAM
KURU YÜK GEMİSİ	121	334	455	653231	732740	1385971	426033	411718	837751
DÖKME YÜK GEMİSİ	49	5	54	1746844	91360	1838204	1001703	59325	1061028
OBO GEMİSİ	5	0	5	519798	0	519798	284671	0	284671
PETROL TANKERİ	30	48	78	1277214	97086	1374300	706335	57032	763367
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	9	7	16	37586	14219	51805	21314	7864	29178
LPG TANKERİ	2	1	3	5018	1580	6598	3985	953	4938
ASFALT TANKERİ	0	3	3	0	4408	4408	0	3255	3255
SU TANKERİ	4	1	5	2050	600	2650	1082	361	1443
RO/RO GEMİSİ	6	0	6	14846	0	14846	11128	0	11128
KONTEYNER GEMİSİ	0	1	1	0	3500	3500	0	1581	1581
FERİBOT	4	6	10	4780	4816	9596	27626	22870	50496
TREN FERİSİ	0	7	7	0	6811	6811	0	11344	11344
HAYVAN GEMİSİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FRİGORİFİK GEMİ	2	0	2	3754	0	3754	3121	0	3121
BALIK AV ve FABRİKA GEMİSİ	1	3	4	800	1880	2680	347	1649	1996
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	7	4	11	4800	209	5009	14862	2699	17561
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	3	1	4	0	0	0	1204	433	1637
ŞEHİR HATLARI YOLCU GEMİSİ	33	33	66	0	209	209	20125	16599	36724
ŞEHİR HATLARI ARABALI VAPURU	5	21	26	0	0	0	4063	24308	28371
ROMORKÖR ve HİZMET GEMİSİ	16	46	62	2693	2072	4765	7648	13542	21190
TOPLAM	297	521	818	4273414	961490	5234904	2535247	635533	3170780

(*) Bu rakama, bareboat olarak kiralanmış ve toplam tonajı 125.185 dwt olan 3 tanker, 1 dökme yük ve 1 hayvan gemisi dahil değildir.

Kuru yük gemilerindeki gelişmeye benzer şekilde dökme yük gemilerinin tonajı da 1986'ya kadar sürekli bir büyüme göstermiştir. Bu büyüme özellikle 1983 yılında oldukça yüksek bir orana (yüzde 44) ulaşmış, ancak daha sonraki yıllarda yüzde 7-8 civarında kalmıştır. 1987'de ise bu büyümenin durduğu ve yüzde 4.4 oranında bir tonaj kaybının ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Bu kaybın büyük ölçüde Ekim ayı sonlarında batan Topkapı/S gemisinden kaynaklandığı anlaşılmaktadır. 1986'da 56 olan dökme yük gemilerinin sayısının 1987'de 54'e indiği görülmektedir.

1984'e kadar sayı ve tonajı hızla artan petrol tankerlerinde, özellikle Basra Körfezinde uğranılan ağır kayıplar dolayısıyla 1985'den itibaren bir gerileme izlenmiştir. 1986 yılı sonunda bir önceki döneme göre yüzde 40 civarında tonaj kaybına uğrayan petrol tankerleri filosu, 1987'de durumunu korumuş ve 1986'ya göre tonaj ve adet olarak önemli bir değişme göstermemiştir.

1987'de, bir önceki yıla göre bir değişme görülmeyen diğer bir gemi türü OBO gemileridir. 5 gemi ve 519.798 dwt'dan oluşan OBO filosu, toplam tonaj içinde yüzde 10 oranında bir paya sahip bulunmaktadır.

1987'de Filoda önemli sayılabilecek bir gelişme, ilk kez bir konteyner gemisinin Filoya katılmasıdır. 3.500 dwt'luk bu gemiyi yakın bir gelecekte başka konteyner gemilerinin de izlemesi beklenmektedir.

Filoda oldukça düşük bir paya sahip kimyevi madde tankerleri ile LPG tankerlerinde 1987 yılında da önemli sayılabilecek bir gelişme görülmemiştir. 1986 yılı sonunda 46.455 dwt olan kimyevi madde tankerleri tonajı, 1987'de bir geminin filoya katılımı ile yüzde 11.5 oranında artarak 51.805 dwt'a ulaşmıştır. 1986 sonunda 6.598 dwt olan LPG tonajı ise 1987'de aynı düzeyini korumuştur.

2.1.3. Kamu ve Özel Sektör Mülkiyetine Göre Türk Deniz Ticaret Filosu

1980 yılına kadar Türk Deniz Ticaret Filosu, kamu sektörü mülkiyetinin ağırlıkta olduğu bir yapı göstermiştir. 1975 yılında Filo tonajının yüzde 56'sı kamuya ait iken, 1980 yılından itibaren bu payların hızla değiştiği ve Filo içinde özel sektör mülkiyetli gemilerin payının arttığı görülmektedir. 1987 yılı Kasım ayı itibarıyla Filoda kamu sektörü mülkiyetli gemilerin tonajının 1.200.054 dwt olmasına karşılık özel sektöre ait gemilerin tonajı 4.034.850'dir. Böylece Filo, yüzde 77 oranında özel sektör ağırlıklı bir yapıya dönüşmüş bulunmaktadır.

Gemi tipleri açısından incelendiğinde, kuru yük tonajının yüzde 78'inin, dökme yük tonajının yüzde 74'ünün, petrol tankerleri tonajının da yüzde 72'sinin özel sektöre ait olduğu görülmektedir. Kamu sektörü; OBO gemisi, kimyevi madde tankeri ve LPG tankeri gibi bazı tür gemilere sahip bulunmamaktadır.

Kamu sektörünün sahip olduğu tonajın yüzde 77'si ithal gemilerden oluşmasına karşılık özel sektör filusunda ithal gemilerinin oranı yüzde 83'dür. Kamu sektöründeki kuru yük gemilerinin çoğunluğunun yurt dışından ithal edildiği, özel sektörün mülkiyetindeki kuru yük gemilerinin çoğunluğunun ise yurt içinde inşa edilmiş olduğu dikkati çekerken petrol tankerlerinde tersine bir durum söz konusudur.

2.1.4. İthal ve Yurtiçi İnşa Durumlarına Göre Türk Deniz Ticaret Filosu

Kasım 1987 tarihi itibarıyla Türk Deniz Ticaret Filosunda ithal kaynaklı gemi tonajı 4.273.414 dwt'dur (Tablo 26). Bu miktar, toplam filonun yüzde 81.6'sını oluşturmaktadır. Mevcut 818 geminin 297'si ithal, 521'i yurtiçi inşa kaynaklıdır.

Filoda 20.000 dwt üzerinde yurt içinde inşa edilmiş gemi bulunmamaktadır (Tablo 27).

Böylece, ithal gemilerinin daha çok büyük tonajlı, yerli inşa gemilerinin ise küçük tonajlı gemiler olduğu anlaşılmaktadır. Bu duruma en iyi örnek kuru yük gemileridir. Tonajları 20.000 dwt'un altında olan bu tip gemilerin yüzde 47'si ithal, yüzde 53'ü yerli inşadır.

Buna karşılık özellikle petrol tankerleri, OBO gemileri ve dökme yük gemilerinde yerli inşa oranı oldukça düşük düzeydedir. Bunun başlıca nedeni, belirli bir tonajın üzerindeki bu tür gemilerin Türkiye'de inşa edilme olanağının bugüne kadar bulunmamasıdır.

TABLO 24
TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN
ADET VE TONAJ İTİBARIYLA DAĞILIMI
— KAMU SEKTÖRÜ —
(150 GRT ve üzeri)

GEMİ TİPLERİ	ADET			DWT			GRT		
	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	İTHAL	İNŞA	TOPLAM
KURU YÜK GEMİSİ	19	26	45	191050	113237	304287	137347	79265	216612
DÖKME YÜK GEMİSİ	10	5	15	381927	91360	473287	230109	59325	289434
OBO GEMİSİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PETROL TANKERİ	7	12	19	326935	53504	380439	186343	33005	219348
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LPG TANKERİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ASFALT TANKERİ	0	3	3	0	4408	4408	0	3255	3255
SU TANKERİ	3	0	3	1500	0	1500	703	0	703
RO/RO GEMİSİ	4	0	4	12098	0	12098	9225	0	9225
KONTEYNER GEMİSİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FERİBOT	4	6	10	4780	4816	9596	27626	22870	50496
TREN FERİSİ	0	6	6	0	6149	6149	0	9578	9578
HAYVAN GEMİSİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FRİGORİFİK GEMİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BALIK AV ve FABRİKA GEMİSİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	3	1	4	4800	209	5009	12661	1901	14562
BİLİMSSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	3	1	4	0	0	0	1204	433	1637
ŞEHİR HATLARI YOLCU GEMİSİ	33	32	65	0	209	209	20125	16442	36567
ŞEHİR HATLARI ARABALI VAPURU	5	21	26	0	0	0	4063	24308	28371
ROMORKÖR ve HİZMET GEMİSİ	10	43	53	1000	2072	3072	4840	12675	17515
TOPLAM	101	156	257	924090	275964	1200054	634246	263057	897303

TABLO 25
TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN
ADET VE TONAJ İTİBARIYLA DAĞILIMI
— ÖZEL SEKTÖR —
(150 GRT ve üzeri)

GEMİ TİPLERİ	ADET			DWT			GRT		
	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	İTHAL	İNŞA	TOPLAM
KURU YÜK GEMİSİ	102	308	410	462181	619503	1081684	286686	332453	621139
DÖKME YÜK GEMİSİ	39	0	39	1364917	0	1364917	771594	0	771594
OBO GEMİSİ	5	0	5	519798	0	519798	284671	0	284671
PETROL TANKERİ	23	36	59	950279	43582	993861	519992	24027	544019
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	9	7	16	37586	14219	51805	21314	7864	29178
LPG TANKERİ	2	1	3	5018	1580	6598	3985	953	4938
ASFALT TANKERİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SU TANKERİ	1	1	2	550	600	1150	379	361	740
RO/RO GEMİSİ	2	0	2	2748	0	2748	1903	0	1903
KONTEYNER GEMİSİ	0	1	1	0	3500	3500	0	1581	1581
FERİBOT	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TREN FERİSİ	0	1	1	0	662	662	0	1766	1766
HAYVAN GEMİSİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FRİGORİFİK GEMİ	2	0	2	3754	0	3754	3121	0	3121
BALIK AV ve FABRİKA GEMİSİ	1	3	4	800	1880	2680	347	1649	1996
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	4	3	7	0	0	0	2201	798	2999
BİLİMSSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ŞEHİR HATLARI YOLCU GEMİSİ	0	1	1	0	0	0	0	157	157
ŞEHİR HATLARI ARABALI VAPURU	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ROMORKÖR ve HİZMET GEMİSİ	6	3	9	1693	0	1693	2808	867	3675
TOPLAM	196	365	561	3349324	685526	4034850	1901001	372476	2273477

TABLO 26
TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN
TONAJ VE YAŞ GRUPLARI İTİBARIYLA DAĞILIMI (DWT)
İTHAL
(11/11/1987)

TONAJ GRUPLARI	YAŞ GRUPLARI												TOPLAM	
	0-4 YAŞ NO	5-9 YAŞ DWT NO	10-14 YAŞ DWT NO	15-19 YAŞ DWT NO	20-24 YAŞ DWT NO	25-29 YAŞ DWT NO	30 YAŞ ve + DWT NO	30 YAŞ ve + DWT	30 YAŞ ve + DWT	30 YAŞ ve + DWT	30 YAŞ ve + DWT	30 YAŞ ve + DWT	NO	DWT
0-499	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70	5144
500-999	0	0	0	0	1	650	2	1350	34	22429	40	26672	40	26672
1000-1599	0	0	0	0	0	2748	1	1050	12	13694	15	7334	15	7334
1600-1999	2	3580	0	0	0	3754	0	0	0	0	4	7334	4	7334
2000-3999	0	0	3	9590	8	23781	3	9790	1	2858	1	2642	22	66882
4000-5999	0	0	1	5210	4	20622	3	16134	2	11278	6	31516	0	84760
6000-6999	0	0	1	6552	5	31601	8	50193	1	6120	2	12613	1	6475
7000-7999	0	0	1	7100	6	45563	5	37590	0	0	1	7244	0	0
8000-9999	0	0	1	8070	1	8001	4	36353	0	0	2	17180	0	0
10000-14999	0	0	0	0	6	70778	10	128667	0	0	1	12883	0	0
15000-19999	0	0	0	0	4	67783	8	136521	0	0	0	0	1	17408
20000-29999	0	0	1	24750	9	232586	7	179104	4	90977	1	21548	0	0
30000-39999	0	0	0	0	4	130359	5	161142	3	104091	2	73275	0	0
40000-49999	0	0	0	0	1	45472	0	0	1	42340	0	0	0	0
50000-59999	0	0	0	0	3	163473	1	52164	0	0	0	0	0	0
60000-69999	0	0	0	0	4	249155	0	0	1	68739	0	0	0	0
70000-79999	0	0	0	0	1	78078	0	0	1	71556	0	0	0	0
80000-89999	0	0	0	0	1	86480	0	0	0	0	0	0	0	0
90000-99999	0	0	0	0	0	0	0	0	1	91730	0	0	0	0
100000-109999	0	0	0	0	1	105550	1	102816	0	0	0	0	0	0
110000-119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000-129999	0	0	1	124817	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
130000-139999	0	0	0	0	1	132250	0	0	0	0	0	0	0	0
140000 ve +	0	0	2	304797	4	613186	0	0	0	0	0	0	6	917983
	6	3580	14	490886	66	2105672	57	911763	21	496841	29	181301	104	83371
													297	4273414

TABLO 27
TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN
TONAJ VE YAŞ GRUPLARI İTİBARIYLA DAĞILIMI (DWT)
İNŞA
(11/11/1987)

TONAJ GRUPLARI	YAŞ GRUPLARI														TOPLAM	
	0-4 YAŞ		5-9 YAŞ		10-14 YAŞ		15-19 YAŞ		20-24 YAŞ		25-29 YAŞ		30 YAŞ ve +		NO	DWT
0- 499	39	1940	19	250	24	1817	15	4267	15	3192	13	750	9	450	134	12666
500- 999	4	2650	13	8740	34	24957	37	27758	16	12756	3	2052	3	2150	110	81063
1000- 1599	13	15200	32	35456	27	29698	13	14495	10	11427	3	3310	0	0	98	109586
1600- 1999	5	9010	6	10525	8	13992	1	1626	0	0	1	1970	0	0	21	37123
2000- 3999	36	113312	34	103742	34	94116	4	10741	0	0	0	0	0	0	108	321911
4000- 5999	11	59100	4	17799	1	5799	1	5334	0	0	0	0	0	0	17	88032
6000- 6999	8	51090	0	0	1	6965	0	0	0	0	2	12966	0	0	11	71021
7000- 7999	7	51570	4	29195	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	80765
8000- 9999	2	19000	0	0	0	0	1	8824	0	0	0	0	0	0	3	27824
10000-14999	1	14800	0	0	0	0	2	25339	0	0	0	0	0	0	3	40139
15000-19999	1	18272	4	73088	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	91360
20000 ve +	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	127	355944	116	278795	129	177344	74	98384	41	27375	22	21048	12	2600	521	961490

TABLO 28
TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN
TONAJ VE YAŞ GRUPLARI İTİBARIYLA DAĞILIMI (DWT)
PETROL TANKERLERİ - İNŞA
(11/11/1987)

TONAJ GRUPLARI	YAŞ GRUPLARI														TOPLAM	
	0-4 YAŞ NO	DWT	5-9 YAŞ NO	DWT	10-14 YAŞ NO	DWT	15-19 YAŞ NO	DWT	20-24 YAŞ NO	DWT	25-29 YAŞ NO	DWT	30 YAŞve + NO	DWT	NO	DWT
100- 499	2	720	0	0	0	0	2	641	1	350	0	0	1	450	6	2161
500- 999	2	1300	2	1210	0	0	3	2595	4	3498	2	1402	1	800	14	10805
1000- 1599	2	2150	2	2050	5	5724	3	3185	2	2381	1	1100	0	0	15	16590
1600- 1999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000- 3999	2	5400	1	3040	3	8652	1	2540	0	0	0	0	0	0	7	19632
4000- 5999	0	0	0	0	1	5799	1	5334	0	0	0	0	0	0	2	11133
6000- 6999	0	0	0	0	1	6965	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6965
7000- 7999	0	0	2	15000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	15000
8000- 9999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10000-14999	1	14800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	14800
15000 ve +	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	9	24370	7	21300	10	27140	10	14295	7	6229	3	2502	2	1250	48	97086

TABLO 29
TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN
TONAJ VE YAŞ GRUPLARI İTİBARIYLA DAĞILIMI (DWT)
PETROL TANKERLERİ - İTHAL
(11/11/1987)

TONAJ GRUPLARI	YAŞ GRUPLARI																TOPLAM	
	0-4 YAŞ		5-9 YAŞ		10-14 YAŞ		15-19 YAŞ		20-24 YAŞ		25-29 YAŞ		30 YAŞ ve +		NO	DWT		
	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT				
100- 499	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	705	2	705		
500- 999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	550	3	2165	4	2715		
1000- 1599	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1133	1	1133		
1600- 1999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2000- 3999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6086	2	6086		
4000- 5999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
6000- 6999	0	0	0	0	2	12410	1	6030	0	0	0	0	0	0	3	18440		
7000- 7999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
8000- 9999	0	0	0	0	0	0	1	9518	0	0	0	0	0	0	1	9518		
10000- 14999	0	0	0	0	1	14496	0	0	0	0	0	0	0	0	1	14496		
15000- 19999	0	0	0	0	1	16082	0	0	0	0	0	0	1	17408	2	33490		
20000- 29999	0	0	0	0	0	0	1	21326	0	0	1	21548	0	0	2	42874		
30000- 39999	0	0	0	0	3	99567	0	0	0	0	2	73275	0	0	5	172842		
40000- 49999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
50000- 59999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
60000- 69999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
70000- 79999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
80000- 89999	0	0	0	0	1	86480	0	0	0	0	0	0	0	0	1	86480		
90000- 99999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
100000-109999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
110000-119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
120000-129999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
130000-139999	0	0	0	0	0	1	132250	0	0	0	0	0	0	0	1	132250		
140000 ve +	0	0	2	304797	3	451388	0	0	0	0	0	0	0	0	5	756185		
	0	0	2	304797	12	812673	3	36874	0	0	4	95373	9	27497	30	1277214		

TABLO 30
TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN
TONAJ VE YAŞ GRUPLARI İTİBARIYLA DAĞILIMI (DWT)
DÖKME YÜK GEMİLERİ - İNŞA
(11/11/1987)

TONAJ GRUPLARI	YAŞ GRUPLARI														TOPLAM	
	0-4 YAŞ NO	DWT	5-9 YAŞ NO	DWT	10-14 YAŞ NO	DWT	15-19 YAŞ NO	DWT	20-24 YAŞ NO	DWT	25-29 YAŞ NO	DWT	30 YAŞ ve + NO	DWT	NO	DWT
- 5999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6000- 6999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7000- 7999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8000- 9999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10000-14999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15000-19999	1	18272	4	73088	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	91360
20000 ve +	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1	18272	4	73088	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	91360

TABLO 31
TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN
TONAJ VE YAŞ GRUPLARI İTİBARIYLA DAĞILIMI (DWT)
DÖKME YÜK GEMİLERİ - İTHAL
(11/11/1987)

TONAJ GRUPLARI	YAŞ GRUPLARI																TOPLAM	
	0-4 YAŞ		5-9 YAŞ		10-14 YAŞ		15-19 YAŞ		20-24 YAŞ		25-29 YAŞ		30 YAŞ ve +		NO	DWT		
	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT				
- 5999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
6000- 6999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
7000- 7999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
8000- 9999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
10000- 14999	0	0	0	0	1	12005	0	0	0	0	0	0	0	0	1	12005		
15000- 19999	0	0	0	0	2	35823	5	89654	0	0	0	0	0	0	7	125477		
20000- 29999	0	0	1	24750	9	232586	6	157778	4	90977	0	0	0	0	20	506091		
30000- 39999	0	0	0	0	1	30792	4	130498	3	104091	0	0	0	0	8	265381		
40000- 49999	0	0	0	0	1	45472	0	0	1	42340	0	0	0	0	2	87812		
50000- 59999	0	0	0	0	3	163473	1	52164	0	0	0	0	0	0	4	215637		
60000- 69999	0	0	0	0	4	249155	0	0	1	68739	0	0	0	0	5	317894		
70000- 79999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
80000- 89999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
90000- 99999	0	0	0	0	0	0	0	0	1	91730	0	0	0	0	1	91730		
100000-109999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
110000-119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
120000-129999	0	0	1	124817	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	124817		
130000-139999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
140000 ve +	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	0	0	2	149567	21	769306	16	430094	10	397877	0	0	0	0	49	1746844		

TABLO 32
TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN
TONAJ VE YAŞ GRUPLARI İTİBARIYLA DAĞILIMI (DWT)
TOPLAM FİLO
(11/11/1987)

TONAJ GRUPLARI	YAŞ GRUPLARI												TOPLAM	
	0-4 YAŞ NO	DWT	5-9 YAŞ NO	DWT	10-14 YAŞ NO	DWT	15-19 YAŞ NO	DWT	20-24 YAŞ NO	DWT	25-29 YAŞ NO	DWT	30 YAŞ ve + NO	DWT
0- 499	43	1940	22	250	26	1817	15	4267	16	3192	23	750	59	5594
500- 999	4	2650	13	8740	35	25911	39	29047	17	13406	5	3402	37	24579
1000- 1599	13	15200	32	35456	27	29698	13	14495	12	14175	4	4360	12	13694
1600- 1999	7	12590	6	10525	8	13992	1	1626	2	3754	1	1970	0	0
2000- 3999	36	113312	37	113332	42	117897	7	20531	1	2858	1	2642	6	18221
4000- 5999	11	59100	5	23009	5	26421	4	21468	2	11278	6	31516	0	0
6000- 6999	8	51090	1	6552	6	38566	8	50193	1	6120	4	25579	1	6475
7000- 7999	7	51570	5	36295	6	45563	5	37590	0	0	1	7244	0	0
8000- 9999	2	19000	1	8070	1	8001	5	45177	0	0	2	17180	0	0
10000- 14999	1	14800	0	0	6	70778	12	154006	0	0	1	12883	0	0
15000- 19999	1	18272	4	73088	4	67783	8	136521	0	0	0	0	1	17408
20000- 29999	0	0	1	24750	9	232586	7	179104	4	90977	1	21548	0	0
30000- 39999	0	0	0	0	4	130359	5	161142	3	104091	2	73275	0	0
40000- 49999	0	0	0	0	1	45472	0	0	1	42340	0	0	0	0
50000- 59999	0	0	0	0	3	163473	1	52164	0	0	0	0	0	0
60000- 69999	0	0	0	0	4	249155	0	0	1	68739	0	0	0	0
70000- 79999	0	0	0	0	1	78078	0	0	1	71556	0	0	0	0
80000- 89999	0	0	0	0	1	86480	0	0	0	0	0	0	0	0
90000- 99999	0	0	0	0	0	0	0	0	1	91730	0	0	0	0
100000-109999	0	0	0	0	1	105550	1	102816	0	0	0	0	0	0
110000-119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000-129999	0	0	1	124817	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
130000-139999	0	0	0	0	1	132250	0	0	0	0	0	0	0	0
140000 ve +	0	0	2	304797	4	613186	0	0	0	0	0	0	0	0
	133	359524	130	769681	195	2283016	131	1010147	62	524216	51	202349	116	85971
	818	5234904												

TABLO 33
TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN
TONAJ VE YAŞ GRUPLARI İTİBARIYLA DAĞILIMI (DWT)
PETROL TANKERLERİ
(11/11/1987)

TONAJ GRUPLARI	YAŞ GRUPLARI												TOPLAM			
	0-4 YAŞ		5-9 YAŞ		10-14 YAŞ		15-19 YAŞ		20-24 YAŞ		25-29 YAŞ		30 YAŞ ve +		NO	DWT
100- 499	2	720	0	0	0	2	641	1	350	0	0	3	1155	8	2866	
500- 999	2	1300	2	1210	0	3	2595	4	3498	3	1952	4	2965	18	13520	
1000- 1599	2	2150	2	2050	5	5724	3	3185	2	2381	1	1100	1	1133	16	17723
1600- 1999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000- 3999	2	5400	1	3040	3	8652	1	2540	0	0	0	2	6086	9	25718	
4000- 5999	0	0	0	0	1	5799	1	5334	0	0	0	0	0	2	11133	
6000- 6999	0	0	0	0	3	19375	1	6030	0	0	0	0	0	4	25405	
7000- 7999	0	0	2	15000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	15000	
8000- 9999	0	0	0	0	0	0	1	9518	0	0	0	0	0	1	9518	
10000- 14999	1	14800	0	0	1	14496	0	0	0	0	0	0	0	2	29296	
15000- 19999	0	0	0	0	1	16082	0	0	0	0	0	1	17408	2	33490	
20000- 29999	0	0	0	0	0	0	1	21326	0	0	1	21548	0	2	42874	
30000- 39999	0	0	0	0	3	99567	0	0	0	2	73275	0	0	5	172842	
40000- 49999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50000- 59999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
60000- 69999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70000- 79999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000- 89999	0	0	0	0	1	86480	0	0	0	0	0	0	0	1	86480	0
90000- 99999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
100000-109999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
110000-119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000-129999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
130000-139999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
140000 ve +	0	0	2	304797	3	451388	0	0	0	0	0	0	0	1	132250	0
	9	24370	9	326097	22	839813	13	51169	7	6229	7	97875	11	28747	78	1374300

TABLO 34
TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN
TONAJ VE YAŞ GRUPLARI İTİBARIYLA DAĞILIMI (DWT)
DÖKME YÜK GEMİLERİ
(11/11/1987)

TONAJ GRUPLARI	YAŞ GRUPLARI												TOPLAM	
	0-4 YAŞ NO	DWT	5-9 YAŞ NO	DWT	10-14 YAŞ NO	DWT	15-19 YAŞ NO	DWT	20-24 YAŞ NO	DWT	25-29 YAŞ NO	30 YAŞ ve + NO	DWT	DWT
- 5999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6000- 6999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7000- 7999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8000- 9999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10000- 14999	0	0	0	0	1	12005	0	0	0	0	0	0	0	12005
15000- 19999	1	18272	4	73088	2	35823	5	89654	0	0	0	0	0	12 216837
20000- 29999	0	0	1	24750	9	232586	6	157778	4	90977	0	0	0	20 506091
30000- 39999	0	0	0	0	1	30792	4	130498	3	104091	0	0	0	8 265381
40000- 49999	0	0	0	0	1	45472	0	0	1	42340	0	0	0	2 87812
50000- 59999	0	0	0	0	3	163473	1	52164	0	0	0	0	0	4 215637
60000- 69999	0	0	0	0	4	249155	0	0	1	68739	0	0	0	5 317894
70000- 79999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 0
80000- 89999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 0
90000- 99999	0	0	0	0	0	0	0	0	1	91730	0	0	0	1 91730
100000-109999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 0
110000-119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 0
120000-129999	0	0	1	124817	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 124817
130000-139999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 0
140000 ve +	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 0
	1	18272	6	222655	21	769306	16	430094	10	397877	0	0	0	54 1838204

TABLO 35

**TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN
TONAJ VE YAŞ GRUPLARI İTİBARIYLA DAĞILIMI (DWT)
KURU YÜK GEMİLERİ
(11/11/1987)**

TONAJ GRUPLARI	0-4 YAŞ		5-9 YAŞ		10-14 YAŞ		15-19 YAŞ		20-24 YAŞ		25-29 YAŞ		30 YAŞ ve +		TOPLAM	
	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT	NO	DWT
150- 499	2	600	1	250	4	1399	8	3508	5	1970	2	750	11	4439	33	12916
500- 999	1	850	10	6830	26	19024	31	22347	12	9258	1	650	25	17300	106	76259
1000- 1599	11	13050	28	31126	19	20286	9	9730	7	7746	2	2060	11	12561	87	96559
1600- 1999	4	7220	6	10525	8	13992	0	0	0	0	0	0	0	0	18	31737
2000- 3999	32	101162	33	100702	31	85935	3	8201	1	2858	1	2642	3	8599	104	310099
4000- 5999	11	59100	5	23009	3	15272	3	16134	2	11278	6	31516	0	0	30	156309
6000- 6999	8	51090	1	6552	2	12647	6	37902	1	6120	4	25579	1	6475	23	146365
7000- 7999	7	51570	3	21295	6	45563	5	37590	0	0	1	7244	0	0	22	163262
8000- 9999	2	19000	1	8070	1	8001	4	35659	0	0	2	17180	0	0	10	87910
10000-14999	0	0	0	0	4	44277	12	154006	0	0	1	12883	0	0	17	211166
15000-19999	0	0	0	0	1	15878	3	46867	0	0	0	0	0	0	4	62745
20000 ve +	0	0	0	0	0	0	1	30644	0	0	0	0	0	0	1	30644
	78	303642	88	208359	105	282274	85	402588	28	39230	20	100504	51	49374	455	1385971

Yurt içinde inşa edilmiş petrol tankerlerinin en büyüğü 14.800 dwt büyüklüğündedir (Tablo 28). 15.000 dwt'un altındaki petrol tankerlerinin ithal ve inşa durumları incelendiğinde görülmektedir ki bu tonaj grubundaki petrol tankerlerinin yüzde 64.6'sı Türkiye'de inşa edilmiş tankerlerdir.

Aynı durum dökme yük gemileri için de sözkonusudur. Türkiye'de inşa edilmiş dökme yük gemilerinin toplam sayısı 5, toplam tonajı da 91.360 dwt'dur (Tablo 30). Bu gemiler 15.000-20.000 dwt arasındadır. 20.000 dwt altında tonajdaki ithal dökme yük gemilerinin sayısı 8, toplam tonajları da 137.482'dir. 20.000 dwt üzerindeki tüm dökme yük gemileri ithal gemilerdir (Tablo 31).

2.1.5. Tonaj ve Yaş Gruplarına Göre Türk Deniz Ticaret Filosu

Türk Deniz Ticaret Filosu, büyük çoğunluğu küçük tonajlı gemilerden oluşmaktadır. 818 geminin 622'si 4.000 dwt'un altındadır. Diğer bir deyişle, filodaki toplam gemilerin adet olarak yüzde 76'sı 4.000 dwt altındadır. Bunların toplam tonajı filo tonajının yüzde 13'üne eşittir. Buna karşılık filoda büyük tonajlı gemilerin sayısı oldukça azdır. 80.000 dwt üzerinde sadece 12 adet gemi bulunmaktadır. Bunların toplam tonajı 1.561.626'dır (Tablo 32).

Filonun yaş grupları açısından dağılımında ise, en büyük payı 10-14 yaş grubuna ait gemiler alırken, bu gemilerin toplam tonaj içindeki payı yüzde 43 gibi oldukça yüksek bir değere ulaşmaktadır. Öte yandan 10 yaşın altındaki gemiler toplam filo tonajının ancak yüzde 21'ini oluşturmaktadırlar. Filoda 20 yaşın üzerindeki gemilerin payı tonaj olarak filonun yüzde 15.5'ine, gemi adedi olarak da yüzde 28'ine erişmektedir.

Filonun yaş grupları itibariyle dağılımının yanı sıra toplam filo için ortalama bir yaş hesaplanması sözkonusu olduğu takdirde, iki hesaplama yöntemini dikkate almak gerekmektedir.

Bunlardan birincisi basit aritmetik ortalamaya göre filonun yaşının hesaplanmasıdır. Bu yöntemde sadece gemilerin sayısı ve yaşları dikkate alınmaktadır. Diğer bir yöntem ise sayı değil, tonaja ağırlık tanıyan ve tonajla gemi yaşı arasındaki ilişkiyi ortaya koymaya yönelik bir yöntemdir.

Tablo 36'da görüldüğü gibi iki yöntemle yapılan yaş ortalaması analizi farklı sonuçlar vermektedir. Hatta tartılı yaş ortalaması bile DWT ve GRT temeline göre farklı sonuç verebilmektedir. Bunun nedeni, filo içinde yük taşımalarına yönelik gemilerin taşıma kapasitelerini dwt olarak kesin bir şekilde tespit etmek mümkün olmasına karşılık yolcu taşımalarına yönelik gemilerin taşıma kapasitelerinin grt ile verilmiş olması ve her gemi için grt ve dwt için kesin bir oranın bulunmayışdır. Ancak dwt ile grt arasındaki bu farklılığın ağırlıklı ortalama yönteminde önemli ölçüde olmadığı anlaşılmaktadır.

Böylece iki farklı yöntemle yapılan yaş ortalaması analizinde basit aritmetik ortalama ile yapılan hesaplama sonucunda Türk Deniz Ticaret Filosunun yaş ortalamasının 17.9 olduğu, tartılı aritmetik ortalamaya göre ise ortalama yaşın 14 civarında bulunduğu tespit edilmiştir.

Ancak burada hemen belirtilmesi gereken nokta, uluslararası istatistiklerde ve karşılaştırmalarda genellikle basit aritmetik ortalama esasında hareket edildiği ve bu nedenle daha çok basit aritmetik ortalama ile hesaplanmış olan yaşa, (yani filomuz için 17.9) itibar edilmesi gerektiğidir.

Gemi tipleri açısından yapılan bir analiz ise filomuzun yaş durumu hakkında ilginç bazı sonuçlar vermektedir.

Daha önce de belirtildiği gibi Türk Deniz Ticaret Filosunda kuru yük, dökme yük, OBO tipi gemilerle tankerler büyük ağırlığı olan ve filonun yaklaşık yüzde 90'ını oluşturan gemi tipleridir. Bu nedenle filo hakkında bir fikir sahibi olmak için özellikle bu tip gemilerin yaş durumunu incelemekte yarar vardır.

TABLO 36
TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN
GEMİ TİPLERİNE GÖRE YAŞ ORTALAMASI

GEMİ TİPLERİ	GEMİ SAYISI	DWT		GRT		YAŞ ORT. (BASİT)
		TONAJ	YAŞ ORT. TARTILI	TONAJ	YAŞ ORT. TARTILI	
KURU YÜK GEMİSİ	455	1385971	13.5	837751	13.8	17.5
DÖKME YÜK GEMİSİ	54	1838204	14.6	1061028	14.6	14.6
OBO GEMİSİ	5	519798	14.8	284671	14.9	15.2
PETROL TANKERİ	78	1374300	12.5	763367	12.8	17.8
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	16	51805	13.6	29178	13.8	13.4
LPG TANKERİ	3	6598	9.7	4938	9.7	10.7
ASFALT TANKERİ	3	4408	19.4	3255	19.5	18.0
SU TANKERİ	5	2650	37.2	1443	36.3	38.0
RO/RO TANKERİ	6	14846	11.0	11128	10.8	12.7
KONTEYNER GEMİSİ	1	3500	0	1581	0	0
FERİBOT	10	9596	6.9	50496	6.4	9.9
TREN FERİSİ	7	6811	16.9	11344	15.3	15.6
HAYVAN GEMİSİ	0	0	0	0	0	0
FRİGORİFİK GEMİ	2	3754	21.5	3121	21.5	21.5
BALIK AV ve FABRİKA GEMİSİ	4	2680	11.4	1996	9.1	9.3
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	11	5009	31.9	17561	32.6	36.4
BİLİMSSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	4	0	0	1637	27.0	23.5
ŞEHİR HATLARI YOLCU GEMİSİ	66	209	11.0	36724	25.2	24.3
ŞEHİR HATLARI ARABALI VAPURU	26	0	0	28371	14.3	17.8
ROMORKÖR ve HİZMET GEMİSİ	62	4765	20.6	21190	16.5	15.6
TOPLAM	818	5234904	13.8	3170780	14.1	17.9

Kuru yük, dökme yük, OBO, petrol tankeri, kimyevi madde tankeri ve LPG gemisi olmak üzere altı değişik türdeki 611 geminin yaş ortalaması hesaplandığında toplam filo yaş ortalamasının biraz altında (17.1) bir yaş sözkonusu olmaktadır. Bu değer, dünya ortalamasının (yaklaşık 12) bir hayli üstündedir.

Filomuzda yaş ortalaması en yüksek gemi tiplerinin 38.0 ile su tankerleri ve 36.4 ile yolcu/yolcu yük gemileri olduğu görülmektedir. En genç gemilerin ise feribotlar, balık av ve fabrika gemileri ve LPG tankerleri oldukları anlaşılmaktadır.

Tonaj ağırlıklı ve gemi sayısı ağırlıklı yaş ortalamaları bazı gemi tiplerinde önemli farklar ortaya koyarken, bazılarında büyük fark göze çarpmamaktadır. Örneğin dökme yük gemilerinin yaş ortalaması her iki yöntemde de 14.6 olarak tespit edilmiştir. Kimyevi madde ve LPG tankerlerinde de önemli fark görülmemektedir. Buna karşılık petrol tankerleri ve kuru yük gemilerinde önemli fark görülmektedir. Böylece bu iki tip gemi grubunda büyük tonajlı gemilerin daha genç yaşta oldukları anlaşılmaktadır.

Dikkati çeken diğer bir husus, ortalama yaşları 20'nin üzerinde olan ve bu nedenle filo yaş ortalamasını yükselten beş değişik türdeki 88 adet geminin (su tankeri, frigofirik gemi, yolcu ve yük gemileri, bilimsel araştırma gemileri ve şehir hatları yolcu gemileri) 76'sının yani yüzde 86'sının kamuya ait olduğudur.

Son olarak da Türk Deniz Ticaret Filosunun yaşını dünya filosu ve belirli bazı ülke grupları filolar ile karşılaştırarak bir değerlendirme yapmakta yarar görmekteyiz. Tablo 37’de de görüldüğü üzere yaş grupları açısından yapılan bir karşılaştırmada Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj olarak ancak yüzde 21.6’sının 10 yaşın altında olmasına karşılık OECD ülkelerinin toplam tonajının yüzde 40’ının, dünya filosunun da yüzde 35.8’inin bu yaş grubunda yer aldığı görülmektedir.

Ülkemize benzer ekonomik koşullara sahip gelişme yolundaki ülkelerin toplam filo tonajlarının yüzde 38.9’unun 10 yaşın altındaki gemilerden oluştuğu, bu ülkelerin 15 yaşın üzerindeki gemilerin tonajlarının, toplam tonajlarının yüzde 26’sı olmasına karşılık filomuzdaki bu payın 34.8’e ulaştığı dikkati çeken diğer bir husustur.

TABLO 37

**ÇEŞİTLİ ÜLKE GRUPLARININ TOPLAM TONAJLARININ (DWT)
YAŞ GRUPLARINA DAĞILIMI**

	(% olarak)					
	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25 +
Dünya F.	15.8	20.0	39.4	16.0	5.2	3.6
OECD F.	17.3	23.1	38.0	13.7	3.6	4.3
AT F.	14.0	20.2	43.1	15.3	4.3	3.1
COMECON F.	13.0	24.6	25.4	15.4	15.6	6.0
G.Y. Ülkeler F.	18.0	20.9	35.2	17.3	5.1	3.6
Serbest B. Ül. F.	14.1	16.1	47.4	17.4	3.6	1.4
TÜRKİYE	6.9	14.7	43.6	19.3	10.0	5.5

Kaynak: ISL Bremen istatistiklerinden derlenmiştir.

Türk Deniz Ticaret Filosu çeşitli ülke gruplarının filosuna göre, genç yaş gruplarında (0-4 ve 5-9) daha düşük, ileri yaş gruplarında (15-19, 20-24, 20 ve üzeri) daha yüksek bir tonaj payına sahip bulunmaktadır. Bu veriler de Türk Deniz Ticaret Filosunun dünya standartlarına göre oldukça yaşlı bir filo olduğunu ortaya koymaktadır.

2.2. ULUSLARARASI TAŞIMALAR

2.2.1. Genel Olarak

Deniz Ticaret Filomuzun uluslararası taşımalarını incelerken şüphesiz limanlarımızdaki ithalat, ihracat ve transit taşımaların yanısıra gemilerimizin üçüncü limanlar arası (cross trade) taşımalarını da dikkate almak gerekmektedir. Ancak, kendi limanlarımızda yapılan uluslararası yükleme ve boşaltma miktarlarını tespit etmek mümkün olmasına rağmen “cross trade” taşımaları hakkında ülkemizde sağlıklı istatistikler bugüne kadar hazırlanamamıştır.

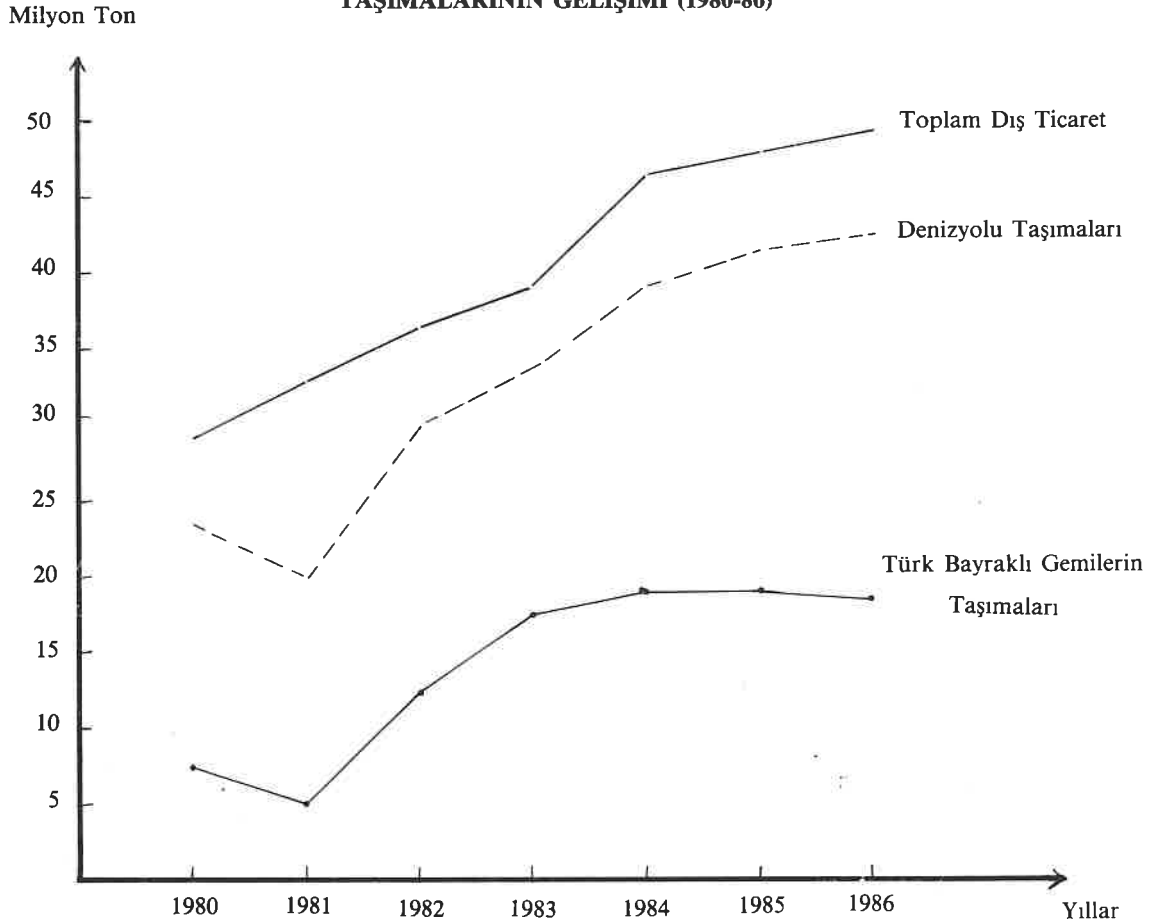
Diğer bir eksiklik, uluslararası taşımaların ton-mil bazında hesaplanamamasıdır. Oysa, uluslararası karşılaştırmalar ve filo kapasitesinin hesaplanması açısından taşımaların ton-mil bazında çıkarılması gerekli olmaktadır.

Şu anda sadece Ulaştırma Bakanlığı tarafından ton bazında tutulan uluslararası taşıma istatistikleri, yüklerin Türk ve yabancı bayrak ve yük cinsi itibarıyla dağılımını vermekle birlikte, bu yüklerin hangi ülkelere geldiği veya hangi ülkelere gittiği konusunda bilgi vermemektedir. Bu husus da, deniz yolu taşımalarıyla ilgili bilgilerde önemli bir eksiklik yaratmaktadır. Çünkü belirli bir ülke ile yapılan deniz yolu yük taşımaları hakkında bilgi edinmek mümkün olmamaktadır. Daha önce Başbakanlık Deniz İşleri Başkanlığı tarafından her yıl yayınlanmakta olan Liman Faaliyetleri istatistiklerinde bu tür bilgiler yer almakta idi. Ulaştırma Bakanlığı tarafından düzenlenen istatistiklerin de bu bilgileri içerecek şekilde geliştirilmesi, ortaya çıkan bu bilgi ve veri boşluğunu giderebilecektir.

Ulaştırma Bakanlığının yayınladığı istatistikler, Devlet İstatistik Enstitüsünün yayınladığı dış ticaret istatistikleri ile birlikte ele alınarak 1980 sonrası gelişime bakıldığında hemen dikkati çeken husus, dış ticaretin miktar olarak gelişimi ile uluslararası deniz yolu taşımalarının gelişimi arasında bir paralellik olduğudur. Bu gelişim doğal olmakla birlikte, 1980-86 döneminde dış ticaret yüklerimizin taşınmasında denizyolu taşımalarının nisbi olarak da artmış olduğu görülmektedir. 1980 yılında 28.2 milyon ton olan dış ticaretimiz 1986'da 48.9 milyon tona yükselmiş, aynı dönemde denizyolu taşımaları da 22.8 milyon tondan 42.4 milyon tona artış göstermiştir. 1980 yılında dış ticaretimizin yüzde 81'i denizyolu ile taşınmışken, 1986 yılında bu oran yüzde 86.6'ya yükselmiş bulunmaktadır. Bu veriler de, dış ticaret yüklerimizin taşınmasında denizyolu taşımacılığının payının arttığını ortaya koymaktadır.

Gerek dış ticaretimizde, gerekse filo tonajında 1980-86 yılları arasında görülen gelişmeye paralel olarak, Türk gemileriyle taşınan dış ticaret yüklerimizin miktarı 7.2 milyon tondan 17.6 milyon tona çıkmış bulunmaktadır. Mutlak değer olarak bu artış sevindirici olmakla beraber, Türk gemilerinin denizyolu taşımalarındaki nisbi payının bazı iniş çıkışlar gösterdiği görülmektedir. 1980 yılında yüzde 31 civarında olan Türk bayraklı gemilerin payı hernekadar 1986'da yüzde 41'i aşmış görünmekteyse de, aradaki yıllar dikkate alındığında, 1983 yılında bu oranın yüzde 50'ye yaklaştığı, ancak bu yıldan sonra sürekli azalma gösterdiği dikkati çekmektedir. Diğer bir deyişle, Türk bayraklı gemiler uluslararası denizyolu taşımalarında 1984'den itibaren daha az pay almaya başlamışlardır (Tablo 38).

**YILLAR İTİBARIYLA DENİZYOLU
TAŞIMALARININ GELİŞİMİ (1980-86)**



TABLO 38
TÜRKİYE'DE DIŞ TİCARETİN VE DENİZYOLU
TAŞIMALARININ GELİŞİMİ^(*) (1980-86)

YILLAR	DIŞ TİCARET HACMI (TON)	DENİZYOLU TAŞIMALARI (TON)	TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN TAŞIMALARI	TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN PAYI (%)
1980	28.161.915	22.824.411	7.160.565	31.4
1981	31.715.443	20.356.233	5.297.261	26.0
1982	35.669.700	29.929.012	10.512.930	25.1
1983	38.154.321	33.322.851	16.592.207	49.8
1984	45.726.730	39.680.082	18.266.959	46.0
1985	47.118.285	41.171.602	18.276.881	44.4
1986	48.940.170	42.390.814	17.652.419	41.6

(*) DİE ve Ulaştırma Bakanlığı verilerinden derlenmiştir.

1987 yılının tamamına ait veriler elde edilmemiş olmakla birlikte ilk 9 aylık veriler bu olumsuz gidişin durduğunu ve gemilerimizin payının yeniden yükselmekte olduğunu göstermektedir. Türk bayraklı gemilerin 1986 yılında yüzde 41.6 olan ithalat ve ihracat toplam taşımalarındaki payı, 1987'nin ilk 9 aylık döneminde yüzde 45.5'e yükselmiştir (Tablo 39). İhracat taşımalarında Türk bayraklı gemilerin payında 1986'ya göre önemli bir değişme görülmezken, ithalat taşımalarındaki payımız yüzde 44.8'den yüzde 49.2'ye çıkmıştır.

2.2.2. Kuru Dökme Yük Taşımaları

Ulaştırma Bakanlığı tarafından yayınlanan taşıma istatistiklerinde kuru dökme yük taşımalar, üç değişik yük türü olarak yer almaktadır. Bu yüklerin taşınmasında Türk ve yabancı bayraklı gemilerin payları şu şekilde bir gelişim göstermiştir:

TABLO 39
LİMANLARIMIZDA YAPILAN ULUSLARARASI YÜKLEME VE BOŞALTMALARIN
YÜK CİNSLERİNE GÖRE DAĞILIMI

İHRACAT YÜK CİNSİ	TOPLAM	TÜRK B.	PAYI (%)	YABANCI B.	PAYI (%)
DÖKME HUBUBAT	137.517	10.112	7.4	127.405	92.6
KATI, MADEN CEVHERİ	1.475.377	414.635	28.1	1.060.742	71.9
KÖMÜR	15.905	13.905	87.4	2.000	12.6
TOPLAM	1.628.799	438.652	26.9	1.190.147	73.1
DÖKME SIVI					
HAM PETROL	642.250	301.590	47	340.660	53
PETROL ÜRÜNL. (SIVI)	1.868.314	431.449	23.1	1.436.865	76.9
SIVILAŞTIRILMIŞ GAZ	5.700	1.000	17.5	4.700	82.5
DİĞER SIVILAR	177.347	27.762	15.7	149.585	84.3
TOPLAM	2.693.611	761.801	28.3	1.931.810	71.7
KARIŞIK EŞYA					
SANAYİ MAMULLERİ	2.344.554	1.339.628	47.1	1.504.926	52.9
TARIM ÜRÜNLERİ	775.316	235.970	30.4	539.346	69.6
DİĞER YÜKLER	862.968	284.663	33	578.305	67
TOPLAM	4.482.838	1.860.261	41.5	2.622.577	58.5
KERESTE M ³ = 0.7	38.017	22.393	58.9	15.624	41.1
GENEL TOPLAM	8.843.265	3.083.107	34.9	5.760.158	65.1

İTHALAT

YÜK CİNSİ	TOPLAM	TÜRK B.	PAYI (%)	YABANCI B.	PAYI (%)
DÖKME HUBUBAT	438.025	311.631	71.1	126.394	28.9
KATI, MADEN CEVHERİ	1.662.208	1.104.666	66.5	557.542	33.5
KÖMÜR	2.737.343	1.084.616	39.9	1.652.727	60.4
TOPLAM	4.837.576	2.500.913	51.7	2.336.663	48.3
DÖKME SIVI					
HAM PETROL	7.648.688	6.650.198	86.9	998.490	13.1
PETROL ÜRÜNL. (SIVI)	984.870	603.640	61.3	381.230	38.7
SIVILAŞTIRILMIŞ GAZ	503.000	27.075	5.4	475.925	94.6
DİĞER SIVILAR	1.770.683	252.785	14.3	1.517.898	85.7
TOPLAM	10.907.241	7.533.698	69.1	3.373.543	30.9
KARIŞIK EŞYA					
SANAYİ MAMULLERİ	5.139.251	1.630.021	31.7	3.509.230	68.3
TARIM ÜRÜNLERİ	612.355	151.209	24.7	461.146	75.3
DİĞER YÜKLER	3.235.393	701.173	21.7	2.534.220	78.3
TOPLAM	8.986.999	2.482.403	27.6	6.504.596	72.4
KERESTE M ³ = 0.7	819.267	44.289	5.4	774.978	94.6
GENEL TOPLAM	25.551.083	12.561.303	49.2	12.989.780	50.8

İTHALAT + İHRACAT

YÜK CİNSİ	TOPLAM	TÜRK B.	PAYI (%)	YABANCI B.	PAYI (%)
DÖKME HUBUBAT	575.542	321.743	55.9	253.799	44.1
KATI, MADEN CEVHERİ	3.137.585	1.519.301	48.4	1.618.284	51.6
KÖMÜR	2.753.248	1.098.521	39.9	1.654.727	60.1
TOPLAM	6.466.375	2.939.565	45.5	3.526.810	54.5
DÖKME SIVI					
HAM PETROL	8.290.938	6.951.788	83.8	1.339.150	16.2
PETROL ÜRÜNL. (SIVI)	2.853.184	1.035.089	36.3	1.818.095	63.7
SIVILAŞTIRILMIŞ GAZ	508.700	28.075	5.5	480.625	94.5
DİĞER SIVILAR	1.948.030	280.547	14.4	1.667.483	85.6
TOPLAM	13.600.852	8.295.499	61	5.305.353	39
KARIŞIK EŞYA					
SANAYİ MAMULLERİ	7.983.805	2.969.649	37.2	5.014.156	62.8
TARIM ÜRÜNLERİ	1.387.671	387.179	27.9	1.000.492	72.1
DİĞER YÜKLER	4.098.361	985.836	24.1	3.112.525	75.9
TOPLAM	13.469.837	4.342.664	32.3	9.127.173	67.8
KERESTE M ³ = 0.7	857.284	66.682	7.8	790.602	92.2
GENEL TOPLAM	34.394.348	15.644.410	45.5	18.749.938	54.4

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı.

TABLO 40
YILLARA GÖRE MADEN CEVHERİ TAŞIMALARI
(Ton)

İHRACAT

<u>Yıllar</u>	<u>Toplam</u>	<u>Türk Gemileri</u>	<u>%</u>	<u>Yabancı Gemiler</u>	<u>%</u>
1980	1.337.339	268.646	20.1	1.068.693	79.9
1981	1.248.184	238.356	19.1	1.009.828	80.9
1982	984.756	163.491	16.6	821.265	83.4
1983	1.259.903	272.915	21.7	986.988	78.3
1984	1.538.434	383.383	24.9	1.155.051	75.1
1985	1.631.341	553.209	33.9	1.078.132	66.1
1986	2.201.121	871.344	39.6	1.329.777	60.4
1987(*)	1.475.377	414.635	28.1	1.060.742	71.9

İTHALAT

<u>Yıllar</u>	<u>Toplam</u>	<u>Türk Gemileri</u>	<u>%</u>	<u>Yabancı Gemiler</u>	<u>%</u>
1980	1.584.535	726.908	45.9	857.627	54.1
1981	1.176.948	397.312	33.8	779.636	66.2
1982	1.650.197	1.163.578	70.5	486.619	29.5
1983	2.197.904	1.503.922	68.4	693.982	31.6
1984	2.768.228	1.730.241	62.5	1.037.987	37.5
1985	3.726.658	1.767.173	47.4	1.959.485	52.6
1986	4.944.187	2.283.176	46.2	2.661.011	53.8
1987(*)	1.662.208	1.104.666	66.5	557.542	33.5

İHRACAT-İTHALAT TOPLAMI

<u>Yıllar</u>	<u>Toplam</u>	<u>Türk Gemileri</u>	<u>%</u>	<u>Yabancı Gemiler</u>	<u>%</u>
1980	2.921.874	995.554	34.1	1.926.320	65.9
1981	2.425.132	635.668	26.2	1.789.464	73.8
1982	2.634.953	1.327.069	50.4	1.307.884	49.6
1983	3.457.807	1.776.837	51.4	1.680.970	48.6
1984	4.306.662	2.113.624	49.1	2.193.038	50.9
1985	5.357.999	2.320.382	43.3	3.037.617	56.7
1986	7.145.308	3.154.520	44.1	3.990.788	55.9
1987(*)	3.137.585	1.519.301	48.4	1.618.284	51.6

(*) Ocak-Eylül Dönemi.

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı.

Maden Cevherinde ithalat ve ihracat taşımalarındaki Türk gemilerinin payı 1982 ve 1983 yıllarında yüzde 50'nin üzerine çıkmışsa da 1985 ve 1986'da bu pay azalmıştır. 1987'nin ilk 9 ayında bu pay yüzde 48.4 olmuştur. Maden cevheri, gerek ihracat, gerekse ithalat açısından oldukça önemli bir yük olup, toplam deniz yolu taşımalarımızın yaklaşık yüzde 17'sini oluşturmaktadır. Ancak 1987'nin 9 aylık rakamları özellikle maden cevheri ithalatında önemli bir azalma olduğunu göstermektedir. 1980'den itibaren sürekli artış gösteren maden cevheri taşımaları 1986'da 7 milyon tonu aşmıştır. Ancak 1987'nin ilk 9 ayında sadece 3 milyon ton civarında bir taşıma gerçekleştiği dikkate alınır, 1986'nın taşıma miktarına erişilemeyeceği anlaşılmaktadır. Bu azalma özellikle ithalatımızda ortaya çıkmış olduğundan ve genel olarak ithal yüklerimizin taşınmasında Türk gemilerinin payı nisbi olarak daha yüksek bulunduğundan, bu durum filomuzun yük

potansiyelini olumsuz etkilemiş, diğer bir deyişle Türk bayraklı gemiler 1986'ya oranla daha düşük miktarda maden cevheri taşımışlardır. Bu bakımdan Türk gemilerinin payının 1986'daki yüzde 44.1 oranından 1987'de yüzde 48.4'e yükselmiş olması taşınan yük miktarı dikkate alındığında pek fazla önem taşıyan bir gelişme sayılmamak gerekir.

Kömür taşımaları incelendiğinde ise, hemen dikkati çeken husus, kömürün bir ithal yükü niteliği taşımasıdır. Önümüzdeki yıllarda Türkiye'nin ithalatında ve deniz yolu taşımalarında daha da yüksek ve önemli bir paya sahip olması beklenen kömür, aynı zamanda bir kamu yükü niteliğindedir.

TABLO 41
YILLARA GÖRE MADEN KÖMÜRÜ TAŞIMALARI
(Ton)

İHRACAT

Yıllar	Toplam	Türk Gemileri	%	Yabancı Gemiler	%
1980	183.455	67.870	37.0	115.585	63.0
1981	24.704	—	—	24.704	100.0
1982	25.421	850	3.3	24.571	96.7
1983	13.950	13.950	100.0	—	—
1984	15.336	15.336	100.0	—	—
1985	38.205	12.805	33.5	25.400	66.5
1986	42.080	13.900	33.0	28.180	67.0
1987(*)	15.905	13.905	87.4	2.000	12.6

İTHALAT

Yıllar	Toplam	Türk Gemileri	%	Yabancı Gemiler	%
1980	607.173	496.297	81.7	110.876	18.3
1981	456.972	269.688	59.0	187.284	41.0
1982	1.320.170	913.741	69.2	406.429	30.8
1983	1.527.548	1.423.894	93.2	103.654	6.8
1984	2.255.724	1.236.557	54.8	1.019.167	45.2
1985	2.550.379	1.266.248	49.6	1.284.131	50.4
1986	3.628.423	1.912.057	52.7	1.716.366	47.3
1987(*)	2.737.343	1.084.616	39.6	1.652.727	60.4

İHRACAT-İTHALAT TOPLAMI

Yıllar	Toplam	Türk Gemileri	%	Yabancı Gemiler	%
1980	790.628	564.167	71.4	226.461	28.6
1981	481.676	269.688	56.0	211.988	44.0
1982	1.345.591	914.591	68.0	431.000	32.0
1983	1.541.498	1.437.844	93.3	103.654	6.7
1984	2.271.060	1.251.893	55.1	1.019.167	44.9
1985	2.588.584	1.279.053	49.4	1.309.531	50.6
1986	3.670.503	1.925.957	52.5	1.744.546	47.5
1987(*)	2.753.248	1.098.521	39.9	1.654.727	60.1

(*) Ocak-Eylül Dönemi.

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı.

1986 yılında Türkiye limanlarında 3.670.503 ton kömür yükleme ve boşaltması (ihracat + ithalat) yapılmış olmasına karşılık 1987'nin ilk 9 ayında bu miktar 2.753.248 ton olarak gerçekleşmiş bulunmaktadır. Bu nedenle 1987'de kömür taşımalarının 1986 miktarına ulaşması ve hatta aşması mümkün görülmektedir.

Ancak bu taşımalarda Türk bayraklı gemilerin payının azalmakta olduğu dikkati çekmektedir. 1980'den beri oldukça yüksek düzeyde olan, hatta 1983'de yüzde 93'e kadar yükselmiş olan bu pay 1986'da yüzde 52.5 iken, 1987'nin ilk 9 ayında yüzde 40'ın altına düşmüş bulunmaktadır. Bu oran 1980'den bugüne kadar görülen en düşük paydır. Önümüzdeki yıllarda kömür ithalatının daha da artacak olması, taşımalardaki Türk gemilerinin payının azalışı üzerinde önemle durmayı gerektiren bir faktördür. Çünkü mutlak değerler olarak incelediğimizde de 1986'da Türk gemileriyle yapılan 1.925.957 ton'luk taşıma miktarına 1987 sonunda ulaşılması oldukça zayıf bir ihtimal olarak görülmektedir.

TABLO 42

YILLARA GÖRE HUBUBAT TAŞIMALARI
(Ton)

İHRACAT

Yıllar	Toplam	Türk Gemileri	%	Yabancı Gemiler	%
1980	495.703	63.888	12.9	431.815	87.1
1981	553.864	89.968	16.2	463.896	83.8
1982	506.493	120.867	23.9	385.626	76.1
1983	893.791	271.962	30.4	621.829	69.6
1984	214.816	63.411	29.5	151.405	70.5
1985	114.108	10.500	9.2	103.608	90.8
1986	81.202	25.641	31.6	55.561	68.4
1987(*)	137.517	10.112	7.4	127.405	92.6

İTHALAT

Yıllar	Toplam	Türk Gemileri	%	Yabancı Gemiler	%
1980	58.119	21.778	37.5	36.341	62.5
1981	159.592	48.236	30.2	111.356	69.8
1982	697.444	452.753	64.9	244.691	35.1
1983	382.399	115.401	30.2	266.998	69.8
1984	2.081.232	1.212.188	58.2	869.044	41.8
1985	1.241.981	730.649	58.8	511.332	41.2
1986	1.095.420	875.315	79.9	220.105	20.1
1987(*)	438.025	311.631	71.1	126.394	28.9

İTHALAT VE İHRACAT TOPLAMI

Yıllar	Toplam	Türk Gemileri	%	Yabancı Gemiler	%
1980	553.822	85.666	15.5	468.156	84.5
1981	713.456	138.204	19.4	575.252	80.6
1982	1.203.937	573.620	47.6	630.317	52.4
1983	1.276.190	387.363	30.4	888.827	69.6
1984	2.296.048	1.275.599	55.6	1.020.449	44.4
1985	1.356.089	741.149	54.7	614.940	45.3
1986	1.176.622	900.956	76.6	275.666	23.4
1987(*)	575.542	321.743	55.9	253.799	44.1

(*) Ocak-Eylül Dönemi. *Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı.*

Kömür taşımalarına benzer şekilde **hububat** taşımalarında da Türk bayraklı gemilerin 1987'de gerek nisbi olarak gerekse mutlak miktarlar olarak daha az taşıma yaptıkları anlaşılmaktadır. 1986 yılında 900.956 ton hububat taşıyan Türk gemileri 1987'nin ilk 9 ayında sadece 321.743 ton taşıma yapmışlardır. Gerçi 1986 yılının 1.176.622 ton tutarındaki toplam deniz yolu hububat taşımalarına karşılık 1987'nin ilk 9 ayında elde edilen 575.542 tonluk taşıma hacmi, 1986'ya göre bu yıl hububat ithalatı ve ihracatının daha düşük düzeyde kalabileceği ihtimalini ortaya çıkarıyorsa da, Türk gemilerinin nisbi payı hesaplandığında, 1986'da yüzde 76.6 düzeyinde gerçekleşen yüksek payımızın bu yıl yüzde 55.9'a gerilediği görülmektedir.

Sonuç olarak belirtmek gerekirse, 1987 yılında Türk bayraklı gemilerin kuru dökme yük taşıma hacminde 1986'ya göre olumlu bir gelişme olmadığı, ilk dokuz aylık verilere göre de ithalat ve ihracat taşımalarında gemilerimizin payının bir miktar daha (yüzde 4.4) azaldığı anlaşılmaktadır.

2.2.3. Sıvı Dökme Yük Taşımaları

Ulaştırma Bakanlığı'nın 1987 yılına kadar olan istatistiklerinde sıvı dökme yük taşımaları tek kalem halinde ve akaryakıt başlığı altında toplanmakta idi, 1987 yılı istatistiklerinde ise sıvı dökme yük ana başlığı altında ham petrol, petrol ürünleri (sıvı), sıvılaştırılmış gaz ve diğer sıvılar olarak 4 değişik türdeki taşımalar yer almaktadır. Bu nedenle 1987 öncesi verileri ile yapılacak karşılaştırmalar ancak toplam değerler olarak sözkonusu olmaktadır. Ayrıca tüm bu rakamlarda BOTAŞ yüklemeleri yer almamaktadır.

TABLO 43
YILLARA GÖRE AKARYAKIT TAŞIMALARI(*)
(Ton)

İHRACAT

Yıllar	Toplam	Türk Gemileri	%	Yabancı Gemiler	%
1980	26.799	26.799	100	—	—
1981	316.556	316.556	100	—	—
1982	1.377.821	6.500	0.5	1.371.321	99.5
1983	1.697.429	24.900	1.5	1.672.529	98.5
1984	3.189.327	500.548	15.7	2.688.779	84.3
1985	3.804.055	115.265	3.0	3.688.790	97.0
1986	4.983.314	1.207.209	24.2	3.776.105	75.8
1987(*)	2.693.611	761.801	28.3	1.931.810	71.7

İTHALAT

Yıllar	Toplam	Türk Gemileri	%	(Ton Olarak) Yabancı Gemiler	%
1980	10.536.166	3.298.704	31.3	7.237.462	68.7
1981	7.244.544	2.207.432	30.5	5.037.112	69.5
1982	9.519.275	4.937.415	51.9	4.581.860	48.1
1983	10.704.243	8.677.620	81.1	2.026.623	18.9
1984	11.343.595	8.711.336	76.8	2.632.259	23.2
1985	10.577.850	9.152.929	86.5	1.424.921	13.5
1986	9.683.820	6.037.362	62.3	3.646.458	37.7
1987(*)	10.907.241	7.533.698	69.1	3.373.543	30.9

İHRACAT + İTHALAT

Yıllar	Toplam	Türk Gemileri	%	(Ton Olarak) Yabancı Gemiler	%
1980	10.562.965	3.325.503	31.5	7.237.462	68.5
1981	7.561.100	2.523.988	33.4	5.037.112	66.6
1982	10.897.096	4.943.915	45.4	5.953.181	54.6
1983	12.401.672	8.702.520	70.2	3.699.152	29.8
1984	14.532.922	9.211.884	63.4	5.321.038	36.6
1985	14.381.905	9.268.194	64.4	5.113.711	35.6
1986	14.667.134	7.244.571	49.4	7.422.563	50.6
1987(*)	13.600.852	8.295.499	61	5.305.353	39

(*) BOTAŞ yüklemeleri hariç.

(**) Ocak-Eylül dönemi.

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı.

1986 yılında “akaryakıt” olarak belirtilen sıvı dökme yük taşımaları (ithalat ve ihracat) 14.667.134 ton olarak gerçekleşmiş idi. 1987’nin ilk 9 ayında 13.600.852 tona ulaşan taşıma hacmi dikkate alınrsa 1986 miktarının aşılabacağı tahmin edilmektedir. Bu taşımalarda, 1982 yılından beri ilk kez 1986’da yüzde 50’nin altına düşen Türk gemilerinin payının 1987’nin ilk 9 ayında yeniden yükselerek yüzde 61’e eriştiği görülmektedir.

1987 yılı rakamları Türk gemilerinin ham petrol taşımalarında yüksek bir pay elde ettiklerini (yüzde 83.8), buna karşılık özellikle sıvılaştırılmış gaz ve diğer sıvılarda yabancı gemilerin payının çok yüksek olduğunu göstermektedir. Daha önceki yıllara ait istatistiklerde ham petrol taşımaları ayrıca belirtilmemiş olduğundan bir karşılaştırma yapmak mümkün olmamakla birlikte, 1987 yılının ilk dokuz ayında Türk bayraklı gemilerin toplam sıvı dökme yük taşımalarının, 1986 yılının taşıma hacmini geçtiği anlaşılmaktadır. Sıvı dökme yük taşımaları, Türk bayraklı gemilerin toplam taşımaları içinde 1987’nin ilk dokuz ayında yüzde 53 oranında bir paya ulaşmıştır. 1986’da bu pay yüzde 41 idi.

Öte yandan BOTAŞ’dan yapılan yüklemelerin tamamına yakın bir kısmından yabancı gemilerin pay aldığı, Türk bayraklı tankerlerin bu taşımalarda hiçbir etkinliği olmadığı bilinmektedir. BOTAŞ’da 1986 yılında 41.8 milyon ton civarında yükleme yapıldığı dikkate alınrsa, bu taşımalara giremeyen gemilerimizin kaybının ne kadar büyük olduğu anlaşılır.

2.2.4. Karışık Eşya Taşımaları

Karışık eşya taşımaları da, sıvı dökme yük taşımaları gibi, 1987 yılına kadar tek kalem olarak istatistiklerde yer alırken 1987 yılında düzenlenmeye başlanan istatistiklerde sanayi mamulleri, tarım ürünleri ve diğer yükler olarak üç alt grupta toplanmıştır. Toplam karışık eşya taşımaları 1980’den 1985’e kadar sürekli bir artış göstermiş, 1986 yılında ise bir önceki yıla göre azalmıştır. 1987’nin ilk dokuz aylık rakamları bu taşımaların 1986 miktarını aşabileceğini ortaya koymaktadır. Bu taşımalarda Türk bayraklı gemilerin payı sürekli yüzde 30’un altında kalmıştır. 1987’nin dokuz aylık rakamları ilk kez bu limitin aşıldığını ve sözkonusu dönemde, Türk bayraklı gemilerin payının yüzde 32.2’ye yükseldiğini göstermektedir.

Diğer yük cinslerine göre karışık eşya taşımalarında değişik bir durum gösteren husus, Türk bayraklı gemilerin ihracat taşımalarında daha yüksek pay elde etmesidir. İlk kez 1986’da yüzde 41.5’e çıkan bu pay, 1987’de de aynı oranı korumakta, buna karşılık ithalat taşımaları payı önceki yıllara göre biraz artmakla birlikte yüzde 27.6 civarında kalmaktadır. 1986’da miktar olarak da biraz azalan Türk bayraklı gemilerin toplam karışık eşya taşıma miktarının 1987’de yeniden artması sözkonusudur.

Karışık eşya taşımalarının yüzde 60'a yakın kısmını sanayi mamulleri oluşturmakta ve bu taşımalarda Türk bayraklı gemilerin payı ihracatta yüzde 47.1, ithalatta yüzde 31.7 olmak üzere toplam taşımalarda yüzde 37.2 civarında bulunmaktadır.

TABLO 44

YILLARA GÖRE KARIŞIK EŞYA TAŞIMALARI

(Ton)

İHRACAT

Yıllar	Toplam	Türk Gemileri	%	Yabancı Gemiler	%
1980	1.597.455	433.779	27.15	1.163.676	72.84
1981	1.978.028	453.828	22.94	1.524.200	77.06
1982	6.004.743	1.378.533	23.00	4.626.210	77.00
1983	5.549.329	1.807.460	32.6	3.741.869	67.4
1984	6.190.053	1.924.544	31.1	4.265.509	68.9
1985	5.874.157	1.759.093	29.9	4.115.064	70.1
1986	6.056.351	2.515.904	41.5	3.540.447	58.5
1987	4.482.838	1.860.261	41.5	2.622.577	58.5

İTHALAT

Yıllar	Toplam	Türk Gemileri	%	Yabancı Gemiler	%
1980	6.433.667	1.755.896	27.3	4.677.771	72.7
1981	7.196.841	1.275.885	17.7	5.920.956	82.3
1982	7.842.692	1.375.202	17.5	6.467.490	82.5
1983	9.096.355	2.480.183	27.3	6.616.172	72.7
1984	10.083.337	2.489.415	24.7	7.593.922	75.3
1985	11.612.868	2.909.010	25.0	8.703.858	75.0
1986	9.674.896	1.910.511	19.7	7.764.385	80.3
1987(*)	8.986.999	2.482.403	27.6	6.504.596	72.4

İHRACAT-İTHALAT TOPLAMI

Yıllar	Toplam	Türk Gemileri	%	Yabancı Gemiler	%
1980	8.031.122	2.189.675	27.3	5.841.447	72.7
1981	9.174.869	1.729.713	18.9	7.445.156	81.1
1982	13.847.435	2.753.735	19.9	11.093.700	80.1
1983	14.645.684	4.287.643	29.3	10.358.041	70.7
1984	16.273.390	4.413.959	27.1	11.859.431	72.9
1985	17.487.025	4.668.103	26.7	12.818.922	73.3
1986	15.731.247	4.426.415	28.1	11.304.832	71.9
1987	13.469.837	4.342.664	32.2	9.127.173	67.8

(*) Ocak-Eylül Dönemi.

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı.

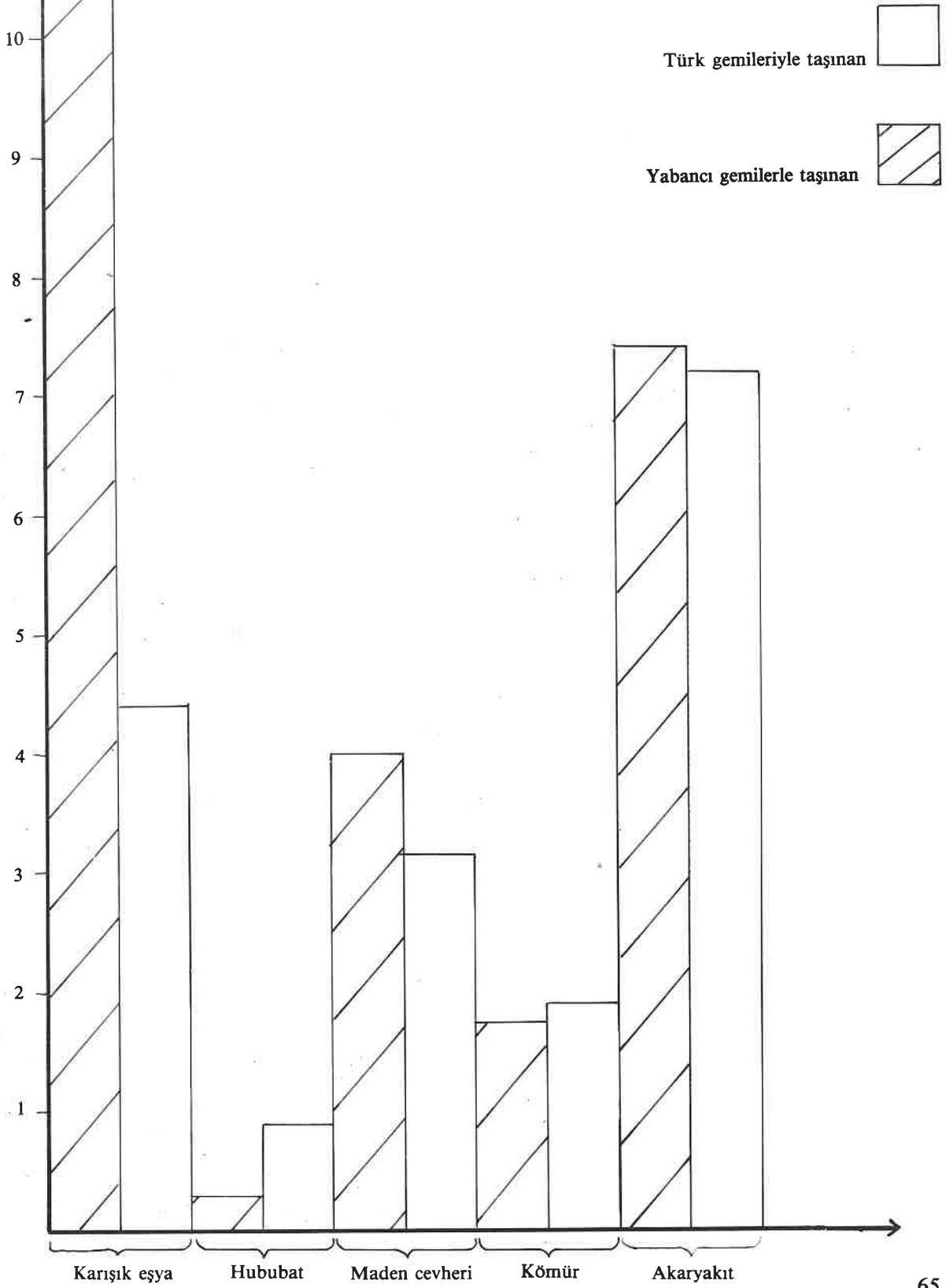
2.3. GEMİ İNŞA VE SÖKÜM SANAYİİ

2.3.1. Türkiye'de Gemi İnşa Sanayiinin Gelişimi

Türkiye'de gemi inşa sanayi kamu ve özel sektör tarafından birlikte sürdürülmektedir. Planlı dönem yıllarına kadar tersanelerin altyapılarında önemli bir değişiklik olmamış, ancak yapılan

Milyon Ton

**1986 YILINDA TÜRK LİMANLARINDA YAPILAN
ULUSLARARASI YÜKLEME VE BOŞALTMALAR**



çeşitli tip gemilerle teknik bilgi ve beceri kazanılmıştır. Bunun sonucunda gemi inşa sanayiinde özel kuruluşlar gelişmeye başlamış ve kabotaj taşımacılığında ahşap tekneler terk edilerek çelik kostercilik yaygınlaşmaya başlamıştır.

Planlı dönem yıllarında denizciliğin kalkınması, ekonomik kalkınmanın önemli bir unsuru olarak da alınmış ve uygulanan 5 yıllık kalkınma planları çerçevesinde deniz sektörüne ayrı bir önem verilmiştir. Birinci Beş Yıllık Planda (1963-67), tersanelerin teknik bakımından yeterli olması, maliyetlerin düşüklüğü ve gemi ithalinin büyük miktarda dış ödeme gerektirmesi gibi nedenlerle ihtiyacımız olan gemilerin yurt içinde inşa edilmelerine öncelik verilmiştir.

Bu temel yaklaşımla ekonomimizin ihtiyaçları ele alınarak gemi ithalinin kısıtlanması, 1963-1965 yılları arasında tersanelerin altyapılarının tamamlanarak gemi ihtiyacının tamamının yurt içinde imal ve monte edilerek karşılanması esas alınmıştır. Bu karar sonucu kamu sektörü tersaneleri gelişmiş, çok sayıda özel sektör tersanesi kurularak bu sektör daha da canlılık kazanmıştır.

Gemi inşa için kredi mekanizmasına bu dönemde işlerlik kazandırılmış ve önemli ölçüde kredi tahsisi sağlanmıştır.

İkinci Beş Yıllık Planda (1968-1972) öngörülen tedbir ve hedeflerin başında; yurtiçi gemi inşa kapasitesinin artırılması ve modernleştirilmesi yer almıştır. Bu dönemde gemi taleplerinin yurtiçi üretimle karşılanması esastır. Ancak ticaret filomuzun genişlemesini engellememek şartıyla kuru yük gemisi, büyük tanker ve özel tipteki deniz araçlarının ithaline izin verilmiştir.

Ancak yurtiçi gemi inşa talebinin gerek gemi ölçüleri, gerekse yıllık üretim miktarları açısından mevcut tersanelerle karşılanamayacağı anlaşıldığından, Pendik tersanesi yatırım programına dahil edilmiştir.

Üçüncü Beş Yıllık Planda (1973-77); yeterli bir deniz ticaret filosuna sahip olmak, deniz yolu ulaştırmasında dışa bağımlılık nedeniyle yüksek navlunlar ödenmesini önlemek, filomuza dış pazarlarda rekabet gücü kazandırmak, deniz yolu ile yapılan dış ticaret taşımalarımızın en az yüzde 50'sini kendi gemilerimizle taşımak gibi hedefler öngörülmüştür.

Bu dönemde tersanelerin kapasiteleri artırılmış, çoğu küçük ve orta büyüklükte olmak üzere ihtiyacın önemli bir bölümü yurt içinden karşılanmış, hatta az da olsa gemi ihracatı gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte büyük tonajlı gemi, tanker ve özel vasıflı gemi talebinin karşılanması bu devrede ithalata bağlı kalmıştır. Bu arada malzeme ithal zorlukları ile bürokratik engellerin, mevcut imalat kapasitesini tam olarak kullanmaya imkân vermediğini de belirtmek gerekir.

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-83) döneminde gemi inşa sanayiinde Tuzla bölgesinde tersane yerleri devlet tarafından gemi inşa edenlere dağıtılarak bu bölgede önemli bir gemi inşa kapasitesinin yoğunlaşması sağlanmıştır. Bu gelişmeler sonucu 1981-83 yılları arasında yaklaşık 90 adet 1.500-7.500 dwt'luk geminin özel sektör tersanelerinde yapımı gerçekleştirilmiştir. Ancak 1983'den itibaren kredi kullanabilmenin zorlaşması ve hatta imkânsız hale gelmesi ile özellikle özel sektör tersanelerinde gemi inşaatı tamamen durmuş ve gemi inşa sanayimiz büyük bir kriz içine girmiştir. 1987 yılında bu krizin sürdüğü görülmektedir.

2.3.2. Mevcut Durum ve Tersanelerin Kapasiteleri

Türkiye'de gemi inşaat sektörü; çelik, ahşap, fiberglas ve alüminyum tekneler konularında faaliyetini sürdürmektedir. Çelik gemi inşaat kuruluşlarının Marmara bölgesinde toplanan en büyük kesiminden başka, Karadeniz ve İzmir'de de üniteleri bulunmaktadır. Ahşap inşaat; Karadeniz, Ege, Marmara ve Akdeniz kıyılarında mevcuttur. Fiberglas tekne inşaatı ise İstanbul ve İzmir civarında sürdürülmektedir.

Sektörün en önemli faaliyet konusu olan çelik inşaat üniteleri üç grupta toplanmaktadır.

- 1) Türkiye Gemi Sanayii Tersaneleri
- 2) Özel Sektör Tersaneleri
- 3) Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tersaneleri

Bu kuruluşlardan Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı tersaneler askeri amaçlı görevlerini yerine getirirken, Döner Sermaye Kanunu çerçevesinde kamu ve özel sektörün gemi inşa ve onarım taleplerini karşılamaktadır.

Türkiye Gemi Sanayiine bağlı 4'ü İstanbul ve 1'i İzmir'de olmak üzere toplam 5 tersaneye ilave olarak Pendik'te lisans ile çalışan 1 adet gemi motor fabrikası mevcuttur. Sayıları 30 dolayında olan özel sektör tersaneleri ise Tuzla grubu başta olmak üzere Marmara, Karadeniz ve Ege bölgelerinde faaliyetlerini sürdürmektedir.

TABLO 45
TÜRKİYE'DEKİ TERSANE KAPASİTELERİ

Tersane Grupları	Tersane	Çelik İşleme		Gemi İnşa		En Büyük Gemi (Tek Parça Dwt)
		(Ton/Yıl)	% Değ.	(Dwt/Yıl)	% Değ.	
Dz. K.K. Ter.	2	10.750	9.2	40.000	10.9	25.000
T. Gemi San. A.Ş. Ter.	5	38.130	32.5	120.560	32.9	75.000
Ozel Sek. Ter.	28	68.500	58.3	205.500	56.2	30.000
Toplam	35	117.380	100.0	366.060	100.0	115.000

TABLO 46
TÜRKİYE'DEKİ TERSANELERİN KAPASİTELERİ

	KAMU SEKTÖRÜ		
	İnşa Edebileceği		
	En Büyük Gemi	Çelik İşleme	Gemi İnşa
Tersane Grupları	Dwt (Tek parça)	Ton/Yıl	Dwt/Yıl
A) Dz. K.K. Tersaneleri			
— Gölcük	25.000	8.250	30.000
— Taşkızak	10.000	2.500	10.000
Toplam	35.000	10.750	40.000
B) T. Gemi San. A.Ş. Tersaneleri			
— Haliç	5.800	5.604	15.800
— Camialtı	18.000	11.224	32.400
— İstinye	3.300	3.602	9.900
— Alaybey	820	1.700	2.460
— Pendik			
I kademe	75.000	16.000	60.000
(II kademe)	(170.000)	(48.000)	(240.000)
Toplam (*)	137.920	48.880	160.560

(*) II. kademe hariç.

Kaynak: Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.

Ülkemizde modern işletmecilik yöntemleri uygulanmamakta ve özellikle özel sektör tersanelerinin büyük çoğunluğunun teknolojik seviyesi dünya standartlarına göre düşük bulunmaktadır. Bu yüzden inşa edilen gemilerin kalitesinde teknolojik yönden önemli farklar görülmektedir. Bugün iç piyasada ithalata yönelik eğilim nedeni ile yeni gemi inşaatında yetersiz taleple sıkıntılı bir dönem geçiren sektörün, işlerliği olan yeni önlemlerle ülke ihtiyacına uygun gemiler yapmayı teşvik yanında, dışa açılabilmesi de teknolojik yönden geliştirilmesi ve modern işletmecilik yöntemlerinin uygulanması ile mümkündür.

TABLO 47
ÖZEL SEKTÖR TERSANELERİ

Bölge	Tersanelerin Adı	Yıllık Kapasite Dwt/Yıl	İnşa edebileceği En büyük gemi (Dwt)	Toplam işçi sayısı	31.12.1986 kapasite kullanımı (inşa edilen gemi)
TUZLA	Hidrodinamik	8000	5500	20	2000 DWT
	Gemak	12500	8000	20	Romorkör
	Desan	5000	3200	5	3500 DWT
	Şahin Çelik	—	3000	—	—
	Yıldırım	5000	3200	20	2 × 3250 DWT
	Günsin	—	6500	—	—
	Anadolu	5000	3200	30	Duba
	Deniz Endüstrisi	15000	13000	70	3250 DWT
	Türkter	—	—	—	—
	Yıldız	—	—	—	—
	Çelik Tekne	8000	5500	20	5000 DWT + 3800 DWT
	Kök Tersanesi	—	12000	—	—
	Tuzla Gemi	15000	13000	50	7500 DWT
	Selah Makina	15000	13000	80	10300 DWT + Duba
	Dearsan	—	2000	—	—
	Gamsar	7500	5000	10	—
	İyideniz	—	—	—	—
	Gemi İnşaat Koll. Şti.	—	—	—	—
	Çek San	—	—	—	—
	Torgem	5000	3200	10	Duba
KARADENİZ (EREĞLİ)	Çekçekçiler Kooperatifi	(Gemi Çeki ve Tamiri)			
	Proteksan-PKM	(Yat ve özel maksatlı tekne yap.)		80	
GELİBOLU	Akdenizler	7500	6000	35	3250 DWT
	Madenci	9000	6000	20	3250 DWT
	Uzundemir	6000	6000	20	5800 DWT + 4100 DWT
İZMİT KÖR.	Gelibolu	10000	7000	100	2 × 7500 DWT × 3500 DWT
	Marmara Transport	32000	17000	120	
	Sedef Tersanesi	40000	30000	400	
		205.500		1110	

NOT: Gemi inşaatındaki kriz nedeni ile tersanelerdeki işçi sayısının asgaride tutulduğu görülmektedir.

Gemi yapım ve donatımında kullanılan malzeme ve araç-gereçler dikkate alınırsa, bu sanayi dalında diğer hiçbir sanayi dalında rastlanılmayacak sayıda yan sanayi ürününe ihtiyaç duyulmaktadır. Türkiye’de gemi sanayiine yardımcı olabilecek bir yan sanayi mevcut olmakla beraber

kalite ve standartlara uygunluğu yeterli olmayıp, gelişmesi gemi inşaatına ve yapılacak teşviklere bağlıdır. Deniz ticaret sektörümüzü geliştirmek amacı ile gemi inşaatı, yurtdışı gemi alımı ve yapımı alanlarındaki yatırımlar birinci derece teşvik görmesine karşın, özellikle son dönemde elde edilen sonuç beklenen düzeyde olamamıştır.

Gemi inşa sektöründe bugünkü mevcut kapasite, Dz. K. Komutanlığı, Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. ve özel sektör gruplarınca faaliyette bulunan 35 tersane tarafından oluşturulmaktadır. Bu tersanelerin toplam yıllık çelik işleme kapasitesi 117.380 ton'dur. Çelik işleme kapasitesinin yüzde 58.3'lük kısmın 28 özel sektör tersanesi tarafından, yüzde 32.5'lik bölümü ise T. Gemi Sanayiine ait tersanelerce ve yüzde 9.2'lik bölümü de askeri amaçlı deniz kuvvetleri tersanelerinde bulunmaktadır. Gemi inşa sanayiinde yıllık inşa kapasitesi ise 366.060 dwt/yıldır. Bu kapasitenin 205.500 dwt'lik bölümü özel sektör tersanelerince, 120.560 dwt'luk bölümü ise Türkiye'de Gemi Sanayii tersanelerince oluşturulmaktadır. Dz. K. Komutanlığının ise yıllık gemi inşa kapasitesi 40.000 dwt/yıl'dır. Bu tersanelerin üretebileceği en büyük tek parça gemi kapasitesi ise özel sektörde 30.000 dwt, T. Gemi Sanayii tersanelerinde 75.000 dwt'dur.

2.3.3. Gemi Söküm Sanayii

Ülkemizde 1986 yılında yapılan bir araştırmada, sökülen tanker ve kuru yük gemisi miktarının 715.815 dwt olduğu ve bunun 255.648 ldt'ye tekabül ettiği belirtilmiştir.

Bu rakamlar ülkemizi dünyanın sayılı gemi söküm ticareti yapan ülkeleri arasına sokmuştur.

Dünya gemi söküm sanayii bölümünde 1986 yılında Tayvan'ın toplam 13.8 milyon dwt'lik, Güney Kore'nin 4.6 milyon dwt'lik, Çin'in 4.4 milyon dwt'lik, Hindistan ve Pakistan'ın 1.1 milyon dwt'lik söküm yaptığı belirtilmiştir. Ülkemiz 1986 yılında yaptığı 715.815 dwt'lik sökümle bu ülkelerden sonraki sırada yer almaktadır.

Gemi söküm sanayiinin önemi, büyük oranda hurda ihtiyacını karşılamasından gelmektedir. Ayrıca gemi sökümünden az da olsa alüminyum, nikel, pirinç gibi diğer madenler de elde edilmektedir. 1985 yılında yurt için demir çelik mamulleri üretimi 5 milyon ton sınırını geçmiştir. Bu üretimin 650 bin tonu hurdadır. Üretilen bu miktarın yanında 1.198 milyon ton hurda ithal edilmiştir. 1986 yılında hurda üretimimizin 700 bin ton, ithalinin ise 1.450 milyon tona yükseleceği hesap edilmektedir. Eğer bir oranlama yaparsak toplam hurda ihtiyacının ancak sekizde birinin gemi sökümünden elde edildiği ortaya çıkar. Bu da çok yetersiz bir miktardır.

1977 yılında 12 Aralık 1977 tarihinde yayınlanan 16137 sayılı Resmi Gazete'de Aliğa Gemi Söküm Bölgesi Yönetmeliği yayınlanmıştır. Bu tarihten sonra Aliğa'da bir gemi söküm bölgesi kurulmuştur. Takibeden yıllarda yalnız Aliğa Bölgesinde gemi sökümculüğü yapılabileceği kanunlaştırılmıştır. Yönetmelikte özetle şu hususlara yer verilmiştir.

Yönetmeliğin birinci bölümü "Söküm Alanının Sınırlarını" belirtmekte ve maddeler halinde kapsam, amaç ve dayanak açıklanmaktadır. İkinci bölüm "Hurda Gemilerin Uyacakları Kuralları" içermektedir. Maddeler itibarıyla bu hususlar şu şekilde sıralanmıştır:

Madde 4 — Sökülmek üzere bölgeye gelecek veya getirilecek hurda gemilerin demir yeri, Ilıçı burnu ile Taşlıburun arasına çekilen düzhattın kıyı kesiminde kalan deniz alanıdır.

Madde 5 — Hurda gemilerin yukarıda belirtilen alanın dışına demirlemeleri veya belirtilen alanlar içine demirleyenlerin, bu alanların dışına sarkmaları yasaktır.

Bu maddede belirtilen demirleme alanı dışına demirleyen veya elverişsiz hava koşulları nedeniyle demir tarayarak veya demiri kesilerek, demirleme alanı dışına çıkan gemiler, sahiplerince önlem alınması beklenmeksizin, Liman Başkanlığının isteği ile

Aliğa Rafinerisinden sağlanacak romorkör yardımıyla ve bir klavuz kaptan gözetiminde hemen çektilerle güvenli altına alınır ve bu işlem için yapılan giderler, gemi sahibine, Aliğa Rafinerisine ödenir.

Madde 6 — Aliğa Rafinerisi İskelesine ve Aliğa koyundaki öteki tesislere ve Nemrut Koyunda bulunan öteki sanayi kuruluşları iskelelerine yanaşmak üzere gelen ve buralardan kalkan gemilerin kullandıkları rotalar serbest bırakılacaktır.

Madde 7 — Hurda gemiler, demirleme alanları dışında bekletilmeksizin demir yerlerine alınacak veya söküme ayrılan kıyıya baştankara edilecektir.

Madde 8 — Belirtilen demirleme bölgelerinde demirleyen hurda gemiler ile yedekte getirilen hurda gemiler ve bunları çeken gemiler “Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü”nün gerektirdiği fener ve işaretleri göstereceklerdir.

Yukarıda belirtilen bölgelerde demirleyen gemilerin balast ve sintinelerini denize basmaları ve denize çöp, pislik, moloz ve benzeri katı ve sıvı atıkları atmaları yasaktır.

Yönetmeliğin üçüncü bölümü “Söküm Öncesi İşlemleri”, dördüncü bölümü ise “Kıyılardaki Araç ve Gereçlerin Güven Altına Alınması” ile ilgilidir. Yönetmeliğin sonunda yer alan madde ile yürütmeye Ulaştırma Bakanlığının yetkili olduğu açıkça belirtilmiştir.

İlk önceleri bütün bir sanayi kolunun bir bölgede toplanmasının büyük fayda getireceği zannedilmişti. Aliğa’daki arsa fiyatlarının çok yüksek meblağlara ulaşması bölgenin bütün avantajını ortadan kaldırmıştır. Bugün yeni söküm bölgelerinin açılıp açılmaması ile ilgili tartışmalar kamuoyunu meşgul etmektedir.

2.4. LİMANLAR

7300 km’lik kıyı ve engebeli arazi denizlerimizde bir çok doğal limanın oluşmasına sebep olmuştur. 21 adedi iç ve dış ticari yükleri elleçleyen kamu yönetimindeki limanlardan başka küçük belediye ve mahalli idarelerce yönetilen 32 küçük liman ve iskele ve endüstriyel kuruluşlarca işletilen 6 limanla toplam 69 liman faal durumdadır. Rıhtım ve iskele olarak 34 km uzunluğunda yanaşma yerinin yarısından çoğu 10-20 m; 2450 m uzunluğunda yanaşma yeri ise 30 m su derinliğine sahiptir ki, bu rakamlar yanaşma yerlerinin orta boy gemiler için müsait olduğu gerçeğini ortaya koymaktadır. Limanlarımız konvansiyonel gemilere hizmet verecek şekilde donatılmış olup adeta her ilde bir liman yapılmasıyla kaynak israfına yol açılmıştır. Değişen yük ambalajlama ve taşıma şekillerine uygun inşaa edilen gemilere hizmet verebilecek tarzda donatılacak limanlar iç pazarlarda istikrar sağlayacağı gibi satımda kolaylığı ithalatta da ucuzluğu sağlayacaktır.

Ülkemizde mevcut limanlar dış ticaret hacmimizin önemli bir kısmını elleçlemektedir. Ülkemizdeki parça yük elleçleyen kamu limanları iki önemli kamu kuruluşu tarafından işletilmektedir. Haydarpaşa, Derince, Samsun, Mersin, İskenderun, Bandırma limanlarıyla Maltepe, Zeytinburnu İskeleleri T.C.D.D. tarafından, Antalya, Salıpazarı, İzmir, Trabzon, Rize, Hopa, Giresun, Ordu, Kuşadası, Tekirdağ, Güllük, Dikili rıhtım ve iskeleleri de T.D.İ. tarafından işletilmektedir. Her iki idarenin ana statülerine göre Devletçe kendilerine verilmiş olan bu liman ve iskelelerdeki tekel görevleri:

- Yükleme, boşaltma, aktarma ve hammaliye işleri yapmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup, işletmek,
- Gemilere su vermek, yakıtlarını yüklemek, boşaltmak, aktarmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek,
- Deniz kıyısında veya geri sahalarda antrepolar, ambarlar, sundurmalar, hangarlar, açık sahalalar, yolcu salonları kurup, işletmek,

- Her cins yakıt ve akaryakıt depolama, yükleme, boşaltma, aktarma, hammaliye işlerini yapmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek,
- Palamar, şamandraları kurup işletmek,
- Klavuzluk, romorkörcülük ve palamar işleri yapmak,

gibi görevleri de yerine getirmektedirler.

T. Denizcilik İşletmeleri tarafından işletilen liman ve iskelelerin yanaşma yeri toplam uzunluğu 9.989 metredir. Özellikle Trabzon, Hopa, Giresun liman ve iskelelerinde rıhtım ve su derinliği yetersizliği vardır. Bu durum beklemelere neden olmaktadır.

T.D.İ.'ye bağlı 12 liman ve iskele 772.324 m² açık, 146.692 m² kapalı olmak üzere 919.016 m² toplam ambarlama alanına sahiptir. İstanbul İçerenköy'de inşaatı devam eden 330 dönümlük gümrüklü ambarlar ve TIR parkı henüz işletmeye açılmamıştır. Bu alan işletmeye açıldığında burada yılda 30.000 TIR'ın yükleme-boşaltma yapılabilir.

Halihazırda mevcut altyapı ve tesislerle T.D.İ. tarafından işletilen 12 liman ve iskelenin yıllık gemi kabul kapasitesi 19.975 adet gemi, yükleme-boşaltma kapasitesi 17.513.200 ton, ambarlama kapasitesi ise 19.887.320 tondur.

Kapasitelere baktığımızda oldukça büyük rakamlarla karşılaşmamıza rağmen uygulamada elde edilen sonuçlar oldukça değişiktir. 1986 yılının başlıca liman faaliyetlerine bir göz atarsak Hopa, Trabzon, Giresun, İstanbul, İzmir, Tekirdağ, Antalya limanlarında yapılan yüklemele-
rin 1.578.000 tonu, boşaltmaların 3.135.000 tonu, toplam yükleme ve boşaltmaların 4.173.000 tonu bulunduğu görülmektedir. Ayrıca İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından transit geçen toplam 45.678 gemiye klavuzluk hizmeti verilmiştir. Karadeniz limanlarından yapılan transit nakliyatında oldukça büyük nispette bir azalma görülmüştür. T.D.İ. tarafından işletilen limanlardan Karadeniz limanlarının geri alanları şehir yerleşim alanlarının içinde kaldığından genişleme imkânlarından yoksundur. T.D.İ. tarafından işletilen limanlarda genellikle rıhtımlar yetersiz ve su derinlikleri azdır. D.L.H. Genel Müdürlüğünce inşaatı yürütülmekte olan Hopa 200 m, Trabzon 590 m uzunluktaki rıhtım inşaatları uzun zamandır tamamlanamamıştır. Bu limanların çoğunun azalan su derinliklerinin çoğaltılması için taranması gerekmektedir. Özellikle Hopa, Trabzon ve Giresun mendirekleri liman içindeki gemileri soluganlardan korumağa yeterli olmadıklarından, rıhtımlara yanaşmış veya liman içinde demirlemiş gemilerin emniyetle barınma ve iş görmeleri çoğu zaman mümkün olmamaktadır.

Dünyadaki gelişimine paralel olarak Türkiye limanlarında da konteyner hareketleri her geçen gün daha fazla önem kazanmaktadır. Transit taşımacılığa hizmet veren limanlar haricinde kalan limanlarda konteynerler limanda doldurulup boşaltılmaktadır.

İzmir limanında konteyner gemilerine hizmet verecek 1400 m rıhtım uzunluğuna sahip 24.000 m²'lik bir konteyner molü ve Ro/Ro rampası, Trabzon limanında 580 metrelik bir konteyner rıhtım ve Ro/Ro rampası, Hopa limanında 200 metrelik bir rıhtım ve Ro/Ro kapak atma yerinin inşaatı devam etmektedir. İzmir Alsancak limanında yapılmakta olan konteyner molünün 600 metrelik bölümü tamamlanmıştır. Ayrıca 2 adet 35 tonluk hafif konteyner vinci hizmete hazır durumdadır.

Türkiye limanlarının ihtiyaçlarının karşılanmasını teminen Dünya Bankasından 134.5 milyon dolar kredi sağlanmıştır. Temin edilen bu kredi T.D.İ., T.C.D.D., Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ve Maliye ve Gümrük Bakanlığınca müştereken kullanılacaktır.

İzmir ve Trabzon limanları için T.C.D.D. Genel Müdürlüğünce sağlanacak olan 4 adet konteyner vinci, 10 adet transteyner, 50 adet çekici ve treyler ve 18 adet forklift, hizmetlerin gereğince görülmesini sağlayacaktır. Trabzon liman konteyner terminalinin 1989 yılına kadar bitirilmesi planlanmış olup, işin hitamında Trabzon Limanı Karadeniz Bölgesinin yegane konteyner terminaline sahip olacaktır.

İzmir Alsancak limanında geri alanların düzenlenerek konteyner terminali haline getirilmesini teminen 1985-1989 yılları arasında saha kaplamaları, konteyner yük istasyonu, 15.000 m² terminal idare binası, 60 tonluk kantar, giriş ve alan büroları, atölye tezgâhları, konteyner yıkama ünitesi, 1000 + 1000 KVO trafo, giriş-çıkış hücre donanımları, 200 kişilik sosyal bina, malzeme ambar ve garajı, soğuk hava konteynerleri enerji tevzi tabloları, aydınlatma ve haberleşme sistemleri, gömme su deposu, akaryakıt istasyonu ve yıkama ve yağlama tesisatı gerçekleştirilecektir. Bu sayılan işlerden enerji tesisatının iyileştirilmesi tamamlanmıştır.

Ayrıca, bu terminalde 48 adetlik bir soğuk hava tertibatlı konteyner istif alanı yapılması da planlanmıştır. Bu sayede ihraç ürünlerinin limanda bozulmadan muhafazası sağlanmış olacaktır.

1.4.1986 tarihinden itibaren yük gemi trafiğine kapatılan Salıpazarı rıhtımları yolcu gemilerine tahsis edilmiş ve buraya uluslararası nitelikte bir yolcu terminali yapılması işi projelendirilmiştir.

T.C.D.D. tarafından işletilmekte olan Haydarpaşa, Derince, Bandırma, Mersin, İskenderun, Samsun limanlarında yapılan yüklemelerin 6.660.659 tonu, boşaltmaların 10.745.787 tonu, transit yüklemelerin 1.276.825 tonu, transit boşaltmaların 1.864.901 tonu bulunduğu görülmektedir. Genel olarak 1986 yılında T.C.D.D. limanlarında yapılan toplam yükleme-boşaltma 20.548.182 ton olmuştur. Bahse konu limanlarda 1986 yılında gemi trafiği 5425 adet gemi olarak gerçekleşmiştir. Konteyner trafiğine gelince Haydarpaşa, Mersin, İskenderun ve Samsun limanları toplam konteyner boş-dolu 20 ve 40 ft'lik olarak 88.888 adet olmuştur.

Hükümetimiz ile Dünya Bankası arasında 29.5.1985 tarihinde imzalanan üçüncü limanlar rehabilitasyon proje anlaşması finansman tutarı 134.5 milyon dolar olup bunun 53.3 milyon doları T.C.D.D. payıdır. Limanlardan modern konteyner elleçleme teknolojisinin yerleştirilmesi amacıyla;

- Mersin, Haydarpaşa limanları ile T.D.İ.'nin İzmir ve Trabzon limanlarının ihtiyacı için konteyner vinci, transteyner ve destek ekipmanı, bakım ekipmanı ve gerekli yedek parça temini,
- Gümrüklere konteyner muayenesinde kullanılacak özel ekipman temini,
- DLH Genel Müdürlüğüne yüzer vinç ve tarak gemisi ve bakımı ekipmanı temini,
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı için İzmir liman taraması,
- T.C.D.D. ve T.D.İ. limanları için konteyner operasyonları, konteyner dokümantasyonu, bakım ve onarımı ile tarife çalışmalarını kapsayan danışmanlık hizmetleri ile T.C.D.D., T.D.İ., Gümrük ve D.L.H. personelinin deniz aşırı eğitim faaliyetleri gerçekleştirilecektir.

2.5. ULUSLARARASI İLİŞKİLER

2.5.1. Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO)

Birleşmiş Milletler Teşkilatının ihtisas organlarından olan, Hükümetimizin de kuruluşundan beri üyesi bulunduğu Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO)'nın çalışmaları, denizcilik alanında uluslararası kurallar saptanmasına, özellikle; güvenliğin artırılmasına ve denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine yönelik bulunmaktadır.

IMO sözleşmeleri ile ilgili olarak 1986 ve 1987 yıllarında gerek Hükümet düzeyinde, gerekse Odamız bünyesinde yapılan çalışmalar aşağıdaki gibi özetlenebilir:

a) Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) yayınladığı sirkülerle IMO'daki çalışmalar hakkında da bilgiler vermekte ve IMO Komitelerine katılmaktadır. Bu yolla, yukarıda belirtilen söz-

leşmelerle ilgili çalışmalar sürekli izlenmiş ve izlenmektedir.

b) Muhtelif Sözleşmeler, özellikle SOLAS 1974, STCW 1978, MARPOL 1973/78 ile ilgili olarak Bakanlıklar'da Odamız'ın da katılımı ile çalışmalar yapılmaktadır.

c) SOLAS 1974'ün 1981 ve 1983 değişikliklerinin önemi ve ülkemizi de bağlamakta olması dolayısıyla, biran önce tercümesi ile birlikte resmen yayınlanması sağlanmalıdır.

d) SOLAS 1983 Değişiklikleri kapsamında bulunan ve gemilerde bulundurulması gereken Eğitim Elkitabı (Training Manual) Odamız'ca form olarak hazırlanıp 13.6.1986 tarih, 67/86 sayılı sirküler ile üyelerimize duyurulmuştur.

Ayrıca D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş., Genel Müdürlüğü, kendi gemileri için, Odamız formu doğrultusunda bir el kitabı hazırlamış, Denizde Canlı Kalabilme (Şişirme Can Salları) broşürlerini renkli ve resimli olarak bastırmıştır.

(Eğitim Elkitabı, ayrıca can sallarında radar reflektörü bulundurma zorunluluğu, IMO Deniz Güvenlik Komitesi (MSC)'nde 1986 yılında alınan bir kararla ertelenmiştir.

e) STCW 78 Sözleşmesinin gemi zabıtları için öngördüğü kurs belgelerinin, Ulaştırma Bakanlığının emirleri ile Bölge Müdürlüğünce verilmesi ve ayrıca D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş., tarafından Yangınla Mücadele, ARPA (radar) kurslarının açılması sağlanmıştır.)

f) İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü, gemilere verilen tüm belgeleri Türkçe-İngilizce olarak hazırlatmış ve bu şekilde düzenlemeye başlamıştır. Ayrıca, dış limanlarda aranan "Safe Mannig Document"te adı geçen Müdürlükçe düzenlenmektedir.

g) Yine SOLAS 1983 Değişiklikleri meyanında Kural 53 ile öngörülen ve gemilerde bulundurulması gereken Role Cetveli ve Emercensi Talimatı (Muster List and Emergency Instructions) Türkçe-İngilizce olarak Odamız'ca bastırılmış ve ilgililerin istifadelerine sunulmuştur.

h) COLREG 1972 Sözleşmesinde 1983 yılında yapılan değişikliklerin tüm taraf ülkeleri, bu meyanda ülkemizi de bağlaması dolayısıyla, Odamız'ca birleşik metin olarak bastırılması cihetine gidilmiş, ayrıca Ulaştırma Bakanlığı nezdinde girişimde bulunularak, değişikliklerin Resmi Gazete'de yayınlanması sağlanmıştır.

i) MARPOL 73/78 Sözleşmesinin gerektirdiği Petrol Kayıt Defteri (Oil Record Book) iki ayrı formda bastırılarak (tankerler ve diğer gemiler için) ilgililerin istifadelerine sunulmuştur.

IMO'nun şimdiye kadar gerçekleştirdiği sözleşmeler ile Hükümetimizin bunların hangilerine taraf olduğunu gösteren çizelge aşağıya çıkarılmıştır.

IMO İLE İLGİLİ SÖZLEŞMELER ÇİZELGESİ

SIRA NO	ADI	İNGİLİZCE ADI	KISA ADI	YÜRÜRLÜĞE GİRDİĞİ TARİH	TÜRKİYE'NİN TARAF OLDUĞU TARİH
1	Uluslararası Denizcilik Teşkilatı Sözleşmesi	Convention on the International Maritime Organization	IMO Convention	17.03.1958	25.03.1958
NOT: Bu sözleşme, IMO'nun kuruluş sözleşmesi olup 1975, 1977 ve 1979 yıllarında yapılan değişiklikler ülkemizce de kabul edilerek 27.03.1985 tarih ve 18707 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.					
2	Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi, 1974	International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	SOLAS 1974	25.05.1980	31.10.1980
	1981 Değişiklikleri	1981 Amendments	1981 Amendments	1.09.1984	(Aşağıdaki nota bakınız)
	1983 Değişiklikleri	1983 Amendments	1983 Amendments	1.07.1986	

NOT: SOLAS 1974'te 1981 ve 1983 yılında yapılan değişiklikler, Sözleşmenin bünyesinde yer alan dolaylı kabul (tacit acceptance) yöntemi ile gerçekleştirilmiş olup belirtilen tarihlerde, taraf olan tüm ülkeler bakımından yürürlüğe girmiştir. Bu itibarla, ülkemizi de bağlamaktadır. Ancak, değişiklikler tercümeleri henüz resmen yayınlanmamıştır.

Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi, 1974 ile ilgili 1978 Protokolü	Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	SOLAS Protocol 1978	1.05.1981	—
---	---	---------------------	-----------	---

NOT: Bu protokol ile de Sözleşmede değişiklik yapılmış olup bu protokola ülkemiz henüz taraf olmamıştır. SOLAS 1974, bu protokol ve 1981, 1983 değişiklikleri ile birlikte bir bütün teşkil etmekte, uluslararası alanda bu şekilde uygulanmaktadır. Nitekim IMO, 1986 yılında bu dokümanları birleşik metin halinde yayınlayarak (110 86, 02, E) kod numarası ile ilgililerin istifadelerine sunmuştur.

3	Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi, 1972	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972	COLREG 1972	15.07.1977	15.07.1977
	1981 Değişiklikleri	1981 Amendments	1981 Amendments	1.06.1983	1.06.1983
NOT: Bu değişiklikler de, Sözleşmenin bünyesindeki dolaylı kabul yöntemi ile, tüm taraf ülkeler bakımından, belirtilen tarihte yürürlüğe girmiş, ancak, 18.11.1984 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.					

4	Denizlerin Petrol ile kirlenmesini önlemeye ilişkin Uluslararası Sözleşme, 1954 (1962 ve 1969 değişiklikleri ile)	International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by oil, 1954, as amended	OILPOL 1954 amended 1962, 1969	26.07.1958	—
NOT: Bu sözleşmeye ülkemiz katılmamış olmakla beraber daha sonra kabul edilen MARPOL 73/78 Sözleşmesi daha geniş kapsamlı ve uluslararası alanda uygulanan sözleşmedir. Bu bakımdan OIL POL 1954'e değil MARPOL 73/78'e katılmamız sözkonusudur.					

5	Denizlerin Gemilerden Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesi, 1973 (1978 Protokolü ile değiştirilmiş olarak)	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto	MARPOL 1973/78	2.10.1983	—
	1984 Değişiklikleri	1984 Amendments	1984 Amendments	7.01.1986	—
NOT: Bu Sözleşmeye ülkemiz henüz taraf olmamışsa da Ulaştırma Bakanlığı Klas Kuruluşlarına Türk Bayraklı gemilere, sözleşmenin gerektirdiği kontrolleri yaparak sözleşmenin öngördüğü IOPP Sertifikası yerine kabul edilen Uygunluk Belgesi vermesi hususunda yetki vermiştir. Esasen, gemilerimizin Avrupa limanlarında Paris Memorandumu uyarınca yapılan kontrollerinde bu sözleşme de dikkate alınmaktadır. 1984 Değişiklikleri, belirtilen tarihte, tüm taraf ülkeler bakımından yürürlüğe girmiştir. Sözleşmenin 2 nolu Ek'i (Annex II), 6.4.1987 tarihinden beri uygulanmaktadır.					

6	Uluslararası Deniz Trafikini Kolaylaştırma Sözleşmesi, 1965	Convention of Facilitation of International Maritime Traffic, 1965	FAL 1965	5.03.1967	—
	1969 Değişiklikleri	1969 Amendments	1969 Amendments	12.08.1971	—
	1977 Değişiklikleri	1977 Amendments	1977 Amendments	31.07.1978	—

7	Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi, 1966	International Convention on Load Lines, 1966	LOAD LINES 1966	21.07.1968	5.11.1968
---	--	--	-----------------	------------	-----------

8	Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi, 1969	International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969	TONNAGE 1969	18.07.1982	16.05.1980
---	--	--	--------------	------------	------------

9	Açık Denizlerde Petrol ile Kirlenmeye Yol Açabilecek Kazalara Müdahale Edilmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1969	International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969	INTERVENTION 1969	6.05.1975	—
10	Açık Denizlerde Petrol Dışındaki Maddelerle Kirlenme Olaylarına Müdahale Edilmesine İlişkin Protokol, 1973	Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oils, 1973	INTERVENTION PROTOCOL 1973	30.03.1983	—
11	Petrol ile Kirlenmeden Doğan Zararların Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1969	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969	CLC 1969	19.06.1975	—
12	Petrol ile Kirlenmeden İlerigelen Zararların Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1969 Protokolü	Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969	CLC PROTOCOL 1976	8.04.1981	—
13	Özel Sefer Yapan Yolcu Gemileri Andlaşması, 1971	Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971	STP 1971	2.01.1974	—
14	Özel Sefer Yapan Yolcu Gemilerinin Yer Gereksinmelerine İlişkin Protokol, 1973	Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973	SPACE STP 1973	2.06.1977	—
15	Nükleer Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi, 1971	Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971	NUCLEAR 1971	15.07.1975	—
16	Petrolle Kirlenme Zararları için Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1971	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971	FUND 1971	16.10.1978	—
17	Petrolle Kirlenme Zararları için Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1971 Protokolü	Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971	FUND PROTOCOL 1976	—	—
18	Güvenli Konteynerlere İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1972 ve Değişiklikleri	International Convention for Safe Containers, 1972 as amended	CSC 1972	6.09.1977	—
19	Deniz Yolu ile Yolcu ve Bagajlarının Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi, 1974	Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea 1974	PAL 1974	—	—

20	Deniz Yolu ile Yolcu ve Bagajlarının Taşınmasına ilişkin Atina Sözleşmesi, 1974 Protokolü	Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974	PAL PROTOCOL 1976	—	—
21	Uydularla Deniz Haberleşmesi Uluslararası Teşkilatına İlişkin Sözleşme	Convention on the International Satellite Organization	INMARSAT CONVENTION	16.07.1979	—
22	Uydularla Deniz Haberleşmesi Uluslararası Teşkilatına İlişkin İşletme Antlaşması	Operation Agreement on the International Maritime Satellite Organization	INMARSAT OA	16.07.1979	—
23	Denizcilik Uyuşmazlıklarında Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Sözleşme, 1976. NOT: Bu sözleşme 28.2.1980 tarih, 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile onaylanmışsa da IMO Genel Sekreterliğine bildirilmediği için ülkemiz henüz taraf değildir.	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976	LLMC 1976	—	—
24	Balıkçı Gemilerinin Güvenliğine İlişkin Terremolinos Uluslararası Sözleşmesi, 1977	Terremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977	SFV 1977	—	—
25	Gemiadamlarının Eğitim, Sertifika ve Vardiya Standartlarına İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1978 NOT: Bu sözleşmeye Hükümetimiz henüz katılmamışsa da yapılan muhtelif toplantılarda katılmamızın gerekli ve uygun olduğu görüşü belirtilmiş, ayrıca, 26.8.1986 tarih ve 19203 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Gemiadamlarının Yeterliği ve Sayısı Hakkında Tüzük, Sözleşmenin hizmete başlama yaşı ve sağlık yoklama süresi gibi hususları ile uyumlu duruma getirilmiştir.	International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers, 1978	STCW 1978	28. 4.1984	—
26	Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi, 1979 NOT: Bu sözleşmenin ülkemizde onaylanması 27.3.1985 gün ve 18707 sayılı Resmi Gazete'de, Sözleşmenin İngilizce-Türkçe metinleri 24.3.1986 gün ve 19057 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. Bu konuda IMO tarafından (Ticaret Gemileri için Arama ve Kurtarma El Kitabı - MERSAR), 1970-1977-1980-1987 yıllarında, çalışmalara yardımcı olmak üzere yayınlanmış, 1986 baskısı D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. tarafından tercüme ettirilerek, gemilerde faydalanmak için yayınlanmıştır.	International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979	SAR 1979	22.6.1985	(açıklama aşağıdaki not)
27	Atıklar Tarafından Denizlerin Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme, 1972 NOT: Bu sözleşme, gemilerden değil; Karadaki tesislerden kaynaklanan deniz kirlenmelerinin önlenmesine ilişkin hükümler içermektedir.	Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972	LDC 1972	30.8.1975	—

2.5.2. İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD)

OECD'nin deniz taşımacılığı konusundaki faaliyetleri bir ana komite ve iki çalışma grubu çerçevesinde yürütülmektedir. 1961 yılında kurulmuş bulunan OECD Deniz Taşımacılığı Komitesi, uluslararası deniz taşımacılığı alanındaki gelişmeleri izleyerek üyelerine bu konularda sürekli bilgi vermek, bir danışma ve müşavere zemini hazırlamak, ortak prensipleri tespit etmek ve gerekli hallerde B.M. sistemindeki çeşitli bölgesel ve ekonomik gruplar karşısında OECD üye-

lerinin ortak çıkarlarını koordine ederek toplu bir tutum almalarını sağlamak gibi amaçların gerçekleşmesi yönünde çaba harcamaktadır.

OECD'nin deniz taşımacılığı alanındaki temel politikası, Teşkilat Konseyi'nin 1961 yılında kabul ettiği OECD Görünmeyen İşlemler Liberasyon Kodu'nun C/1 maddesinin 1 numaralı notu ve C/5 maddesindeki esaslar çerçevesinde belirlenmiştir. Buna göre, OECD üyelerinin deniz taşımacılığı alanındaki politikaları, "hür ve adil bir rekabet ortamında gemilerin serbest dolaşımı" prensibini temel alacaktır. Herhangi bir üye ülkede deniz taşımacılığına ilişkin tüm faaliyetler ve hizmetler (liman hizmetleri, deniz yolu taşımaları, bunker hizmetleri, kiralama, gemi bakım ve onarımı, personel istihdamı vb.) diğer bir ülke vatandaşlarının kullanımına ve hizmetler için yapacağı ödemelere sınırsız olarak açık tutulacaktır. Tüm hizmetlerin bedelleri ile ilgili transferler, kambiyo rejimleri, kendi bayrağını koruyucu mevzuat, ticaret anlaşmalarında ulusal bayrağa tercihli muamele sağlayan hükümler, ithalat ve ihracat lisansları, ayırımı liman hizmetleri, ve vergi uygulamaları gibi serbest rekabeti engelleyici uygulamalara yer verilmeyecektir.

Görünmeyen İşlemler Liberasyon Kodu'nda yukarıda belirtilen prensiplerin yer almasına rağmen, gerek gelişmekte olan ülkeler ve doğu bloku ülkelerinde giderek artan hükümet müdahaleleri ve korumacı uygulamaların etkisi, gerekse Kod'un getirdiği prensiplerin uygulanmasındaki bazı belirsizlikler ve değişik yorumlar gibi nedenler, OECD ülkelerini deniz taşımacılığı alanında daha aktif bir davranış göstermeye yöneltmiş ve bu amaçla Deniz Taşımacılığı Komitesi (MTC) tarafından "Üye Ülkelerin Denizcilik Politikalarında Ortak Prensiplere İlişkin" bir belge hazırlanmıştır.

Bu belge Şubat 1987'de OECD Konseyinde görüşülerek kabul edilmiş ve yürürlüğe girmiş bulunmaktadır. Söz konusu belgede, üye ülkelerin birbirleriyle olan ilişkilerinde olduğu kadar 3. ülkelerle olan ilişkilerinde de uyacakları esaslar yer almaktadır. Tamamen liberal ve tam serbestiye dayanan bir sistemi öngören bu Karar'a göre, üye ülkeler denizcilik politikalarında serbest rekabete aykırı yeni ve ek tedbirler uygulamayacaklar, mevcut uygulamaları da belirli bir süre içinde bu temel ilkelere göre gözden geçirerek, bunlarla uyumlu hale getireceklerdir.

Bu Karar'ın Türk Denizcilik Politikasına olan etkileri üzerinde dikkatle durmak gerekmektedir. Bilindiği gibi Türkiye, gerek ekonomi sistemi ve felsefesi, gerekse siyasal tercihleri ile OECD bünyesinde yerini almış ve bu Teşkilatın benimsemiş olduğu genel prensipleri, kalkınma ve sanayileşme politikalarımızla bütünleştirmeye gayret gösteren bir tutum içinde olmuştur. Ancak, gelişmiş batılı ülkelerin yer aldığı bir işbirliği ve kalkınma teşkilatı olan OECD içinde Türkiye'nin diğer üye ülkelere oranla biraz daha farklı ve özel bir konumu bulunduğu da bir gerçektir. Türkiye'nin hâlâ gelişmekte olan bir ülke niteliğini koruması, OECD içinde bazı prensip ve uygulamalarda istisnai muamele görmemize neden teşkil etmekte, ancak buna karşılık da ekonomik koşullar düzeldikçe OECD'nin ekonomik ve siyasal felsefesine uyum sağlayacak politikaları tedrici olarak yürürlüğe koymamız istenmektedir. Daha önce de belirtildiği gibi, OECD üyesi ülkelerin izleyeceği ekonomik politikaların temellerini oluşturan ve hür ve adil bir rekabeti esas alan Cari Görünmeyen İşlemler Liberasyon Kodu, tüm üye ülkelere belirli yükümlülükler getirmekte ve tam liberal bir ekonomi politikasının esaslarını ortaya koymaktadır.

Türkiye başlangıçta ekonomik koşullarının elverişli olmaması nedeniyle Kod'a genel nitelikte bir çekince koymuş ve kendi açısından Kod'un uygulanmasını durdurmuştu. Ancak, özellikle 1980 sonrasında uygulanmaya başlanan dışı açık liberal ekonomi politikalarının ve buna paralel olarak ekonomide görülen iyileşme trendinin de etkisiyle Kod'a konmuş bulunan bu genel çekincenin kaldırılması hükümetçe kararlaştırılmış, buna karşılık söz konusu Kod'da yer alan ve hâlâ ulusal çıkarlarımızla bağdaşmadığı tespit edilen belirli maddeler için özel çekincelerin sürdürülmesi uygun görülmüştür. Bu meyanda, Kod'un denizcilik konularına ilişkin bölümü (C/1 ve 1 No.lu notu) hakkında çekincemizin devam ettirilmesine karar verilmiştir. Dolayısıyla Türk-

iyeye bu çekinceye dayanarak belirli konularda bir süre daha uygulamada tam liberal bir politika-
dan bazı sapmalara yer verebilmektedir.

Sözkonusu Konsey kararı, yukarıdaki açıklamalarda da belirtildiği gibi, deniz taşımacılığı-
ğında liberal bir sistemin kurulması için ayrıntılı hükümler ve yükümlülükler getirmektedir. Bu
esasların Türk deniz taşımacılığını şu an için büyük ölçüde etkilemesi, Kod'a koymuş olduğumuz
rezervimiz nedeniyle sözkonusu değildir. Ancak Türkiye, özellikle 1980 sonrasında ekonomik
politikasında liberal sistemi benimsemiş ve bu tutumunu çeşitli vesilelerle IMF, OECD, GATT
ve AET gibi uluslararası platformlarda açıkça ortaya koyan adımlar atmıştır.

Türkiye'nin Kod'a koyduğu rezerv bir süre daha devam edecekse de belirli bir süre sonra
bunun kaldırılması yönünde dış baskıların artacağı da bir gerçektir. Baskılar sonucu rezervimi-
zin kaldırılması halinde sözkonusu Konsey kararı tümüyle Türkiye için de geçerli olacaktır. Bu-
nun sonucu olarak,

a) Türkiye serbest rekabete aykırı kabul edilen herhangi bir teşvik tedbiri uygulamayacak-
tır. Örneğin, kamu yüklerinin taşınmasında Türk bayraklı gemilere öncelik verilmesi, uzakyol
primi ve diğer bazı Türk ve yabancı gemiler arasındaki farklı uygulamalar kaldırılacaktır.

b) Ülkemizin, diğer ülkelerle yaptığı ikili anlaşmalarda yük paylaşımına ilişkin hükümler
yer almayacak veya OECD üyesi diğer ülkelerin de bu ülkelerle yapılan ticarete ve taşımalara
serbestçe girişini sağlayacak hükümlere yer verilmesi gerekecektir.

2.5.3. Avrupa Topluluğu (AT)

AT'nin denizcilik sektöründeki politikasını deniz taşımacılığı ve gemi inşa sanayii olmak
üzere iki dalda incelemek gerekir.

Gemi inşa sanayiinde 1968'den itibaren belirli bir ortak politikanın var olduğu söylenebilir.
Bu politikalar AT Sanayi Bakanları Konseyi'nin aldıkları kararlar doğrultusunda oluşmakta ve
uygulanmaktadır. Politikalar belirli dönemlerde gözden geçirilmekte ve yeni düzenlemelere ko-
nu olmaktadır. Bu politikaların temeli, gemi inşa sanayiinde AT ülkeleri hükümetleri tarafın-
dan sağlanan sübvansiyonların ve her türlü yardımların ortaklaşa tespit edilen belirli bir limiti
aşmamasıdır.

Son olarak 22 Aralık 1986'da yapılan Sanayi Bakanları Toplantısında, 1 Ocak 1987 tari-
hinden itibaren geçerli olacak şekilde gelecek dört yıllık dönemde Topluluk üyesi ülkelerin gemi
inşa sanayiinde uygulanacak politikaların esasları belirlenmiştir. Buna göre en fazla sübvansi-
yon oranı sözleşme fiyatının %28'i kadar olacaktır. Bu oran Avrupa tersanelerini diğer
tersaneler—özellikle Uzakdoğu tersaneleri—ile rekabet edici düzeye getirmek için yeterli görül-
müştür. Bu arada İspanya ve Portekiz için bir geçiş dönemi kabul edilmiştir.

Deniz taşımacılığı konusunda ise AT ülkelerinin ortak bir denizcilik politikası konusunda
fikir birliği sağlamaları oldukça zor olmuştur.

22 Aralık 1986'da Avrupa Topluluklar Bakanlar Konseyi, Topluluğun ortak denizcilik po-
litikasının temellerinin oluşturan dört ayrı Düzenlemeyi (Regulation) kabul etmiştir. Bu düzen-
lemelerin kaynağı, Komisyon'un AT Konseyi'ne ilk kez 19 Mart 1985'de sunduğu ve Topluluğun
ortak taşımacılık politikasının deniz taşımacılığı ile ilgili kısmını içeren Memorandum'dur. Ko-
misyonu böyle bir memorandumu hazırlamaya iten neden, Topluluğun Deniz Ticaret Filosu'-
nun son yıllarda önemli tonaj kaybına uğramasıdır. 1975'de Dünya Tonajı'nın yaklaşık yüzde
30'unu oluşturan AT filosu, 1986'da yüzde 20'nin altına düşmüş bulunmaktadır. Bu gerilemede
Dünya Denizciliğini etkileyen krizin rolü olduğu kadar, özellikle üçüncü dünya ülkelerinin ko-
rumacı ve bayrak ayırıcı politikaları ile doğu bloku ülkelerinin devlet sübvansiyonlu düşük
navlun politikaları etkili olmuştur. Böylece, AT ülkelerinin mukayeseli üstünlüklerinin kaybol-

ması, üye ülkeleri ortak bir deniz ticaret politikası oluşturmaya yöneltmiştir.

Ancak bu ortak politikanın saptanması oldukça zor olmuş ve uzun görüşmeler sonucu nihayet Aralık 1986'da kabotaj konusu dışında diğer konularda bir "consensus" sağlanarak, 1977'de başlatılan denizcilikle ilgili karar ve düzenlemelerin bir tamamlayıcısı olarak dört ayrı Düzenleme (Regulation) kabul edilmiştir. Bunlar,

- 4055/86 sayılı ve 22 Aralık 1986 tarihli "Üye Ülkeler ile Üye Ülkeler ve Üçüncü Ülkeler Arasında Deniz Taşımacılığı Hizmetlerinin Verilmesinde Serbestlik İlkesinin Uygulanması"na İlişkin Konsey Düzenlemesi,
- 4056/86 sayılı ve 22 Aralık 1986 tarihli, "Anlaşma'nın 85. ve 86. maddelerinin Deniz Taşımacılığına Uygulanması İçin Ayrıntılı Kurallar"a İlişkin Konsey Düzenlemesi,
- 4057/86 sayılı ve 22 Aralık 1986 tarihli, "Deniz Taşımacılığında Haksız Fiyat Uygulamaları"na İlişkin Konsey Düzenlemesi,
- 4058/86 sayılı ve 22 Aralık 1986 tarihli, "Açıkdeniz Taşımacılığında yüklere serbest girişi sağlamak üzere Koordine Hareket"e ilişkin Konsey Düzenlemesi'dir(*)

Birinci Düzenleme Resmi Gazetede yayınlanmasını takibeden ilk günü, diğerleri ise 1 Temmuz 1987'de yürürlüğe girmiş bulunmaktadır.

AT'nin Denizcilik Politikasındaki temel ilke, korumacı olmayan, liberal bir ortak denizcilik politikasının tüm üye ülkelerce uygulanması ve dünya deniz ticaretinde geniş bir serbest rekabet ortamının yaratılmasıdır. Üzerinde fikir birliği sağlanan sözkonusu düzenlemeler, bu amacın gerçekleşmesinde Topluluk mevzuatıyla bütünleşen bir paket teşkil etmektedirler. Bir bütün olarak bu düzenlemeler paketi, Topluluk armatörlerinin, Topluluk içindeki veya Topluluğun diğer ülkelerle yaptığı ticarete serbestçe girmelerini sağlayan bir tam rekabet ortamı yaratmayı hedeflemektedir. Düzenlemelerde üçüncü ülkelerin sınırlayıcı uygulamalarına veya yabancı armatörlerin haksız rekabetine karşı, Topluluk armatörlerini koruyucu mekanizmalara ve gerektiğinde karşı tedbir almalarını mümkün kılan hükümlere yer verilmektedir. 4057/86 ve 4058/86 sayılı düzenlemeler özellikle bu tür tedbirleri ilgilendirir. Bu düzenlemelerde dikkati çeken önemli noktalar şunlardır:

4055/86 Sayılı Düzenleme:

Bu düzenleme Uluslararası deniz ticaretinde serbestlik ilkesinin uygulanmasına ilgilidir. Bu ilkeye göre, deniz taşımacılığında serbest rekabeti engelleyen sınırlamalar belirli bir takvim içinde ve en geç 1 Ocak 1993'e kadar tamamen kaldırılacaktır. Bu tarihten itibaren Topluluk üyesi vatandaşların ve şirketlerin kendi ülkelerinin dışında, Topluluğun herhangi bir üyesi ülkeye gemilerinin serbestçe giriş ve çıkışını engelleyen tüm kısıtlamalar (Kabotaj hakkı saklı kalmak kaydıyla) kalkmış olacaktır. Aynı şekilde yük bölüşümünü içeren ikili anlaşmalar da 1.1.1993 tarihine kadar kaldırılacak veya bu düzenlemelere uygun hale getirilecektir. Sadece, B.M. Hat Konferansları Davranış Kodu çerçevesinde bu tür yük paylaşımları geçerliliğini koruyabilecektir.

Kısıtlayıcı uygulamaların kaldırılması aşağıdaki takvime göre aşamalı olarak gerçekleştirilecektir:

- 31 Aralık 1989 tarihine kadar, herhangi bir Topluluk üyesi ülkenin gemisinin, diğer Topluluk üyesi ülkeler arasında yapılan taşımalara serbestçe girmesini önleyen kısıtlamalar tamamen kalkmış olacaktır.

(*) Bu Düzenlemeler Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesinde (Official Journal of the European Communities) 31.12.1986 tarihinde yayınlanmıştır (OJ L 378).

- 31 Aralık 1991 tarihine kadar, Topluluk üyesi bir ülkenin, Topluluk dışı bir ülke ile yaptığı deniz ticaretine ve taşımalarına herhangi bir Topluluk üyesi bir ülkenin gemisinin serbestçe girmesini önleyen kısıtlamalar tamamen kalkmış olacaktır.
- 1 Ocak 1993 tarihinden itibaren diğer gemilerle (Topluluk dışı) yapılan Topluluk üyesi ülkeler arasındaki ve Topluluk üyesi ülkelerle Topluluk dışı ülkeler arasındaki taşımalara serbestçe girişi önleyen tüm kısıtlamalar kalkmış olacaktır.

Yük paylaşımını içeren yeni anlaşmaların yapılması yasaklanmıştır. Bunun tek istisnası, Topluluk üyesi ülkelerin layner taşımacılık şirketlerinin ilgili üçüncü ülkeyle yapılan taşımalara bu tür anlaşmalar dışında girebilme olanağının bulunmamasıdır. Böyle bir istisnai durumda, Konsey, Komisyonun önerisi ile yük paylaşımını içeren anlaşmanın hazırlanması konusunda gerekli çalışmaları yapacaktır. Dökme yük taşımalarında ise bu genel ilkede bir istisna sözkonusu değildir. Eğer herhangi bir üçüncü ülke üye ülkelere böyle bir anlaşma yapmak için baskı yaparsa, Konsey, 4058/86 sayılı Düzenleme gereğince bu ülkeye karşı koordine hareket edilmesi ve karşı tedbir uygulanması için gerekli girişimlerde bulunacaktır.

4056/86 Sayılı Düzenleme:

Bu düzenlemenin amacı, Genel Anlaşmanın 85. ve 86. maddelerinde öngörülen rekabet kurallarının deniz taşımacılığına da uygulanmasını sağlamaktır. Bu düzenleme, tramp taşımalar dışında, bir veya birden fazla Topluluk limanlarına veya bu limanlardan yapılan uluslararası deniz taşımacılığı hizmetlerine uygulanacaktır.

Avrupa Topluluğunun temelini oluşturan Anlaşma'nın 85. maddesi, üye devletler arasındaki ticareti etkileyebilecek ve serbest rekabeti engelleyebilecek, sınırlandıracak ya da bozacak anlaşmaları ve uygulamaları yasaklamaktadır. 86. madde ise herhangi bir tarafın egemen durumunu kötüye kullanarak Topluluk üyesi ülkeler arasındaki ticareti olumsuz şekilde etkilemesini önleyici hükümler getirmektedir. Diğer sektörlerde bu hükümler tüm ayrımcı ticari uygulamaların kaldırılması şeklinde (Örneğin fiyatları sabit tutan kartellerin ve piyasa paylaşımını içeren anlaşmaların yasaklanması gibi) uygulanmaktadır. Bu hükümlerin teorik olarak deniz taşımacılığına da uygulanması sözkonusuysa da, Komisyonun bu konuda yeterli bir yaptırım gücüne sahip bulunmaması, bu düzenlemenin getirilmesini gerekli kılmıştır.

4057/86 Sayılı Düzenleme:

Bu düzenlemeye göre, Topluluk, yabancı armatörlere aşağıda belirtilen durumlarda bir telif edici vergi (redressive duty) koyabilir;

- Yabancı armatörler ticari olmayan bir avantajdan yararlanıyorlarsa,
- Yabancı armatörler "normal navlun"un altında navlunlarla çalışıyorlarsa,
- Topluluk armatörleri bu uygulamalar sonucu zarar görüyorlarsa.

Burada "normal navlun" kavramı üzerinde durmak gerekmektedir. Düzenleme'nin 3. maddesi "normal navlun"un, yerleşmiş ve temsil yetkisine sahip şirketlerin aynı veya karşılaştırılabilir bir hatta yaptıkları benzeri hizmetleri içeren taşımacılık faaliyetleri karşılığı talep edilen ücret olduğunu belirtmektedir. "Normal navlun"un bulunması için izlenecek diğer yol ise, benzer şirketlerin yaptıkları masraflara makul bir kâr oranı eklenmek suretiyle navlunun hesaplanmasıdır. Masraflar, taşımacılık faaliyetinin doğal seyri içinde yapılar hem sabit, hem de değişken masrafları içerir ve ayrıca genel harcamalar için makul bir tutarın da eklenmesi sonucu hesaplanır.

Diğer açıklığa kavuşturulması gereken nokta, yabancı armatörün "ticari olmayan bir avantajdan" yararlanması hususudur. İlgili maddede bu konuda bir açıklık yoksa da, "ticari

olmayan avantajlar'' tesisi ile devlet sübvansiyonları, yük ayırımları, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Sözleşmelerine uymamaktan ötürü kazanılmış olan avantajların kastedildiği anlaşılmaktadır.

Başka bir nokta da, Topluluk armatörlerinin bu uygulamalar sonucu zarara uğradıklarını açıkça ortaya koyma zorunluluğudur. Zarar; iş kaybı, kârlarının azalması, istihdamda gerileme gibi somut olaylara dayanarak açıklanacaktır.

Bu çerçeve içinde, Topluluğun denizcilik sektörü adına hareket eden herhangi bir gerçek ya da tüzel kişi veya bir örgüt, yabancı armatörlerin haksız fiyat uygulamaları karşısında zarara uğradığını, ya da böyle bir tehdit karşısında olduğunu düşünüyorsa, Komisyon'a şikayette bulunacaktır. Komisyon'un böyle bir şikayet olmadan kendi inisiyatifi ile soruşturma açması söz konusu değildir. Şikayetin incelenerek soruşturmanın başlatılması komisyonun yetkisindedir. Soruşturma açıldıktan sonra Komisyon, AT Resmi Gazetesinde bir duyuru yaparak ilgili kişilerden bilgi toplama faaliyetine girişecektir. Soruşturma sonucunda haksız fiyat uygulaması ve bunun sonucu bir zararın doğduğu tespit edilirse, Komisyon'un talebi üzerine Konsey telafi edici vergi konmasına karar verebilir.

4058/86 Sayılı Düzenleme:

Bu düzenleme, üçüncü bir ülkenin veya acentalarının, Topluluk üyesi ülkelerin denizcilik şirketlerinin veya gemilerinin bu ülke ile olan deniz ticaretine serbestçe girişini engellemeleri halinde, Topluluğa koordine bir şekilde hareket etme ve karşı tedbir uygulama olanağı sağlamaktadır. Düzenleme her türlü yükleri (Genel Kargo veya dökme yük) ve her türlü taşıma hizmetlerini (layner, tramp veya yolcu) kapsamakta, ancak konferans taşımaları için B.M. Layner Kodu uyarınca yapılan yük paylaşımını ve taşımaları bu kuralın dışında tutmaktadır. Düzenlemeye göre, koordine hareket, bir üye ülkenin talebi üzerine Komisyon tarafından Konsey'e önerilmekte ve Konsey'in kararına göre uygulanmaktadır.

Koordine hareket, diplomatik bir girişimden oluşabileceği gibi, ilgili üçüncü ülkenin "home trader" veya "cross trader" olarak çalışan gemilerine ve denizcilik şirketlerine karşı alınan karşı tedbirleri içerebilir. Bu karşı tedbirler,

- yükleme ve boşaltma izni alınması zorunluluğu,
- bir kota konulması,
- ya da bir vergi alınması şeklinde olabilmektedir.

Bu tedbirler belirli bir ticarete ya da belirli limanlarda uygulamaya konulabilecektir.

Ancak her durumda, karşı tedbirlerin uygulamaya konulmasından önce diplomatik girişimlerin yapılmış olması gerekmektedir.

Yaklaşık 10 yıl süren görüşmeler sonucunda ortaya çıkmış bulunan bu Düzenlemeler, bir bütün olarak AT'nin çıkarlarına uygun düşen, korumacılıktan arınmış liberal bir denizcilik politikası oluşturulmasına yöneliktir. Aynı yönde bir denizcilik politikası OECD bünyesinde de oluşturulmaya çalışılmaktadır. Nitekim AT'nin bu düzenlemelerinin, OECD'nin 1961'de kabul ettiği "Cari Görünmeyen İşlemler Liberasyon Kodu"ndaki temel ilkelere dayandırıldığı söylenebilir.

Ancak AT Bakanlar Konseyi'nde çözüme kavuşturulamayan bir konu, kabotaj konusu olmuştur. Konsey bu konuda görüşmelerin sürdürülmesi ve belirli bir sürede kabotaj sınırlamasının da kaldırılması yönünde karar almışsa da yakın bir gelecekte bu sorunun çözülmesi şüpheli görülmektedir.

2.5.4. B.M. Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD)

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) bünyesinde faaliyet gösteren Denizcilik Komitesi, dünya denizciliğini ilgilendiren çeşitli konularda kararlar almakta ve dünyadaki değişik çıkar gruplarının (OECD ülkeleri, gelişme yolundaki ülkeler, sosyalist ülkeler gibi) mücadelelerine sahne olan bir uluslararası forum ve karar organı niteliği taşımaktadır. Türkiye bu toplantılarda resmi heyetler tarafından temsil edilmektedir.

UNCTAD'ın son yıllardaki en önemli faaliyetlerinden birini "Gemilerin Tescil Şartları Hakkında B.M. Sözleşmesi"nin hazırlanması ve kabulü teşkil etmiştir. Dört yıllık hazırlık ve görüşmeler dönemi sonunda 20 Ocak - 7 Şubat 1986 tarihleri arasında Cenevre'de yapılan 4. Dönem toplantısında ortaya çıkan nihai metin, konferans tarafından kabul edilmiş ve katılan devletlerin ve bu arada Türkiye'nin de temsilcileri tarafından "Konferans Nihai Senedi" imzalanmıştır.

Gemilerinin toplam tonajı, dünya toplam tonajının en az yüzde 25'ini oluşturan 40 devletin sözleşmeyi onaylamasından 12 ay sonra yürürlüğe girecek olan "Gemilerin Tescili Şartları Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi" bir önsözü takiben 22 maddeden oluşmakta ve ayrıca 3 Ek'i bulunmaktadır.

Ancak sözleşmenin imzalanmasından bugüne kadar geçen süre içinde sözleşmeyi onaylayan ülkelerin sayısında önemli bir gelişme olmadığı görülmektedir. Sözleşmenin Türkiye tarafından onaylanıp onaylanmayacağı konusu, sözkonusu metnin ayrıntılı bir incelemesini gerektirmekte ve bu çalışmalara 1987 yılında henüz başlanmadığı görülmektedir.

1988 yılında ise UNCTAD'ın gündemindeki en önemli konunun B.M. Layner Konferansları Kodu olacağı kesindir. 1974 yılında Cenevre'de kabul edilen kod ancak 1983'de yürürlüğe girmiştir. Halen gelişme yolundaki birçok ülkenin yanısıra Batı Avrupa ülkelerinin önemli bir bölümü tarafından da onaylanmış bulunan sözkonusu Kod'a Türkiye henüz taraf olmamıştır.

Ancak Kod'un uygulanmasıyla ilgili bazı sorunların ortaya çıkmış olması ve özellikle gelişme yolundaki ülkelerin Kod'un en önemli hükümlerinden biri olan 40/40/20 yük paylaşımını, Kod'un öngördüğü biçimde sadece Layner Konferansları için değil de tüm layner taşımaları, hatta tramp taşımalar için de uygulama eğilimleri bu ülkelerle gelişmiş ülkeler arasında önemli görüş ayrılıklarına ve tartışmalara yol açmaktadır. Bu amaçla 1988 yılının ikinci yarısında bir "Review Conference" düzenlenmesi ve Kod'un yeniden gözden geçirilmesi UNCTAD tarafından kararlaştırılmıştır.

"Review Conference" sonucuna göre yapılacak çalışmalar çerçevesinde Türkiye, Kod'a taraf olup olmama konusunda karar verecektir.

2.5.5. İslâm Ülkeleriyle İlişkiler

1987 yılı deniz sektöründe İslâm ülkeleriyle olan ilişkiler açısından oldukça hareketli bir yıl olmuştur. Bu konuda Türkiye iki önemli toplantıyı başarıyla gerçekleştirmiştir.

İslam ülkeleri arasında deniz ticaretinin geliştirilmesi ihtiyacı, uzun yıllardan beri dile getirilmekte, ancak bu işbirliğinin ne şekilde gerçekleştirileceği konusunda somut bir gelişme kaydedilememektedir. 1981 yılında Suudi Arabistan'da toplanan 3. İslâm Zirve Konferansında faaliyete geçmesi kararlaştırılan ve 1983 yılında yapılan 14. İslâm Ülkeleri Dış İşleri Bakanları Konferansında, statüsünün 11 ülke tarafından onaylanmasıyla işlerliğe kavuşarak 1984 yılında faaliyete geçen İslâm Armatörler Birliği, teşkilatlanma çalışmalarını tamamlayarak etkin bir faaliyet dönemine yönelme aşamasına gelmiştir. Denizcilik alanında diğer İslâm ülkelerine göre birçok açıdan daha ileri düzeyde olan Türkiye'nin bu kuruluşun faaliyetlerinde etkin bir rol üstlenmesi yararlı görülmüştür. Bu nedenle Birliğin 1. İcra Komitesi toplantısının 5-6 Eylül 1987'de Türkiye'de yapılması gerçekleştirilmiş ve sözkonusu Komite'nin başkanlığına Türk-Libya Deniz Nak-

liyatı Genel Müdürü Gürkan Ök seçilmiştir. İslâm Armatörler Birliği'nin bundan sonraki çalışmalarında bir taraftan tanıtmaya ağırlık vererek İslâm Ülkeleri denizcilik firmalarının Birliğe üye olmalarını sağlaması, öte yandan da meslek komitelerini faaliyete geçirerek finansman, eğitim, limancılık, sigortacılık, gemi inşa ve onarım gibi alanlarda teknik, hukuki ve ticari bilgi ve tecrübe alışverişini ve işbirliğini gerçekleştirmesi beklenmektedir.

Öte yandan Ulaştırma sektörünün genel ekonomi içindeki yeri ve ticari ilişkilerin geliştirilmesindeki önemi dikkate alınarak, İslâm Konferansı Ekonomik ve Ticari İşbirliği Daimi Komitesi (İSEDAK) ile İslâm Konferansı Teşkilatı (İKT) üye ülkeleri Ulaştırma Bakanları Toplantısının düzenlenmesi ve ilk toplantının Eylül 1987'de İstanbul'da yapılması, 1986 İSEDAK ikinci toplantısında kararlaştırılmış idi.

Söz konusu toplantı 7-10 Eylül 1987 tarihlerinde İstanbul'da gerçekleştirilmiştir. Toplantıda deniz sektörü ile ilgili olarak işbirliği imkânları geniş bir şekilde tartışılmış, yeni merkezler kurulması veya mevcutların kapasitelerinin arttırılması yoluyla eğitim faaliyetlerinin geliştirilmesi, üye ülkelerde uygulanan deniz ulaştırması ile ilgili kuralların uyumlaştırılması, gemi yapım ve bakım sanayii ile liman yönetimlerinde işbirliğinin sağlanması gibi hususlar üzerinde durulmuştur.

3. 1988'E GİRERKEN TÜRKİYE'DE DENİZ SEKTÖRÜNÜN TEMEL SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

3.1. 1987 YILINDAKİ GELİŞMELERİN IŞIĞINDA SEKTÖRÜN İÇİNDE BULUNDUĞU KOŞULLARIN GENEL BİR DEĞERLENDİRMESİ

3.1.1. Dünya Denizciliğindeki Kriz Sürmekle Beraber, 1987 Yılında İyileşme Belirtileri Görülmüştür.

1970'li yıllarda dünya ekonomisini sarsan petrol krizi, dünya deniz ticaretinde de etkisini hissettirmiş ve deniz sektörü hâlâ süregelmekte olan krizli bir döneme girmiştir. Ekonomik durgunluk nedeniyle tonaj talebinde ortaya çıkan azalma, dünya deniz ticaret hacmini geriletmış ve navlunların düşmesine neden olmuştur. Navlun piyasasının daha fazla baskı altında kalması için hurdaya ayrılan ve bağlanan gemi tonajı rekor düzeylere çıkmış ve gemi satış fiyatlarında da düşme görülmüştür.

Başta OECD ülkeleri olmak üzere, deniz taşımacılığında büyük paya sahip olan ülkeler sürekli tonaj kayıpları ile karşı karşıya kalmışlar, ancak güçlü ekonomilerin desteği ile filolarının günün koşullarına uygun, ileri teknolojilerle donatılmış gemilerle yenilemek suretiyle bu kayıplarını telâfi etmeye çalışmışlardır. Gelişmekte olan ülkeler ise, düşük gemi fiyatlarından yararlanarak filolarını geliştirme ve yüklerini giderek artan oranda kendi ulusal filolarıyla taşıma yoluna başvurmuşlardır. Böylece dünya yük ve navlun piyasası son derece çetin bir rekabet ortamına itilmiştir. Bu koşullar altında ayakta kalabilmek için tüm ülkelerde hükümetlerin sektöre yoğun biçimde destek ve yardım sağladıkları izlenmiştir.

Dünya deniz ticaretinde 1987 yılı başlarından itibaren nisbi bir düzelme izlenmektedir. Dünya yük ve navlun piyasalarında görülen canlanma, yeni inşa ve ikinci el gemi fiyatlarını da yükseltmektedir. Bu olumlu gelişmelerin devam edeceği ve dünya navlun piyasasının 1988 yılında oldukça yüksek bir düzeye erişeceği tahmin edilmektedir.

3.1.2. Deniz Ticaret Filomuzun Gelişmesi Durmuştur

Türk Deniz Ticaret Filosu son on yıl içinde sayı ve tonaj olarak önemli bir büyüme göstermiştir. 1980-86 yılları arasında filonun büyüme hızı yüzde 145 civarında olmuştur.

Bu gelişmenin özellikle 1981-84 yılları arasında çok hızlı olduğu, buna karşılık 1985 sonundan itibaren tonaj artışının durduğu ve filo tonajında bir gerilemenin başladığı görülmektedir. 1985 yılında bir ara 6 milyon dwt'a kadar yükselen filo, 1987 Kasım ayı itibarıyla 818 gemi ve 5.2 milyon dwt'dan oluşmaktadır.

3.1.3. Türk Deniz Ticaret Filosu Dünya Deniz Ticaretinden Yeterli Pay Alamamaktadır

Türk Deniz Ticaret Filosu dünya filoları sıralamasında 24. sırada yer almaktadır. Dünya filosu içindeki payı son yıllarda artmış olmakla birlikte yüzde 1'e ulaşamamıştır (yüzde 0.9). Ekonomik açıdan Türkiye ile aynı gelişme düzeyinde, hatta daha geri düzeyde bile olan bazı ülkeler bizden daha büyük filolara sahip bulunmaktadırlar (Hong Kong, Filipinler, Singapur, G.Kore, Brezilya, Hindistan, İran ve Tayvan gibi).

Dünya deniz ticaretinden filomuzun aldığı pay da oldukça düşük düzeydedir. Toplam dünya deniz ticaret hacmi 1986 yılında 3.362 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Filomuzun taşıdığı dış ticaret yüklerimizin 1986 yılı toplamı 17 milyon tondur. Üçüncü ülkeler arası taşımalar hakkında yeterli istatistikler olmamasına rağmen, filomuzun dünya deniz ticaretinden aldığı payın yüzde 1'in altında kaldığı anlaşılmaktadır.

3.1.4. Filomuz Yaşlıdır

Filomuzun yaş ortalaması 17.9'dur. Dünya ülkeleri filoları arasında Türk Deniz Ticaret Filosu en yaşlı filolar arasında yer almaktadır.

Uluslararası deniz ticareti açısından önem taşıyan gemi tipleri olarak kuru yük, dökme yük, OBO ve tankerler dikkate alınırsa yaş ortalamasının 17.1 olduğu görülmektedir.

Filonun yaş grupları açısından dağılımı, toplam filo tonajımızın yüzde 43'ün 10-14 yaş arasındaki gemilerden oluştuğunu ortaya koymaktadır. 10 yaşın altındaki gemiler, toplam filo tonajımızın ancak yüzde 21'ini oluşturmaktadır. Filoda 20 yaşın üzerindeki gemilerin payı tonaj olarak filonun yüzde 15.5'ine, gemi adedi olarak da yüzde 28'ine ulaşmaktadır.

3.1.5. Filomuz Belirli Bazı Gemi Tipleri Açısından Yetersizdir

Türk Deniz Ticaret Filosu, büyük çoğunluğu küçük tonajlı gemilerden oluşmaktadır. 818 geminin 623'ü 4.000 dwt'un altındadır. Buna karşılık filoda büyük tonajlı gemilerin sayısı oldukça azdır.

Bunun yanı sıra filomuzda çağdaş taşımacılık türü olarak ülkemizin ihtiyacı olan bazı gemilerin eksikliği hissedilmektedir. Örneğin, özellikle konteyner taşımacılığı gelişme yolundaki ülkeler tarafından bile büyük ilgi gören ve bu ülkelerde yaygın biçimde kullanılmaya başlanan bir taşımacılık türüdür. Türkiye bu açıdan dünyanın en geri kalmış ülkeleri arasında yer almaktadır. Ayrıca ihraç ve ithal mallarımızın niteliklerine göre zaman zaman değişik ve özel maksatlı gemilere de ihtiyaç duyulmaktadır. Bu durumlarda bu tür malların taşınması yabancı gemilerin inhisarında kalmaktadır.

3.1.6. Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasında Türk Bayraklı Gemilerin Payları Giderek Azalmaktadır

Ulaştırma Bakanlığı istatistiklerine göre, 1983 yılında yüzde 49.8 olan Türk bayraklı gemilerin payının bu yıldan itibaren sürekli olarak azalarak 1986'da yüzde 41.6'ya gerilediği görülmektedir. Bu gerileme, kamu yükü niteliğinde olan malların taşınmasında da söz konusudur. Örneğin, Türk gemilerinin taşıma payları aynı dönemde akaryakıtta yüzde 70'den yüzde 49'a, kömürde yüzde 93'den yüzde 52'ye, maden cevherinde yüzde 51'den yüzde 44'e düşmüştür. 1986'da Türk bayraklı gemiler ihraç yüklerimizin ancak yüzde 34.7'sini, ithal yüklerimizin ise yüzde 44.8'ini taşımışlardır.

3.1.7. Türk Gemi İnşa Sanayiinin Gelişmesi Durmuştur

Türkiye'de gemi inşa sanayiinin gelişimi, planlı döneme geçişle başlamıştır. 5 Yıllık Kalkınma Planlarında gemi inşa sanayiimizin geliştirilmesi için gerekli teşvik tedbirlerine yer verildiği görülmektedir. Özellikle 1981 yılından itibaren ülkemizde gerçekleştirilen gemi üretimi bir hayli artmıştır. Ancak gerek dünya denizciliğindeki kriz, gerekse yurt içinde gemi yapımı için bugün verilen gemi inşa kredisi faizleri ve gecikme halinde uygulanan temerrüt faizleri ile kredinin geri ödeme müddetleri, gemi inşa siparişlerini durma noktasına getirmiştir.

3.1.8. Limanlarımız Altyapı, Personel ve Yönetim Açısından İhtiyaçları Karşılamaktan Uzaktır

Yıllar itibariyle yük trafiğindeki artışlar sonucu ortaya çıkan liman hizmetleri talebi liman alanlarının gelişme imkanlarından yoksun olması nedeniyle tam olarak karşılanamamaktadır. Bunun sonucu olarak da yükleme boşaltma hizmetleri aksamakta, beklemler artmakta, bu da gemilerin işletme giderlerinin yükselmesine neden olmaktadır. Birçok liman sahalarının şehir içinde dar bir alana hapsolmuş bulunması sorunların çözümünü güçleştirmektedir. Limanların çoğunda rehabilitasyon projelerine uygun olarak teçhizat ve donanım tedarikleri henüz tamamlanıp verimli bir şekilde kullanılamamaktadır. Genellikle rıhtımlar yetersiz ve su derinlikleri azdır. Rıhtımların biran önce tevsi ve rıhtım su derinliklerinin taranması gereklidir. Kış şartlarının ağır olduğu limanlarda mendireklerin yetersiz oluşu nedeniyle soluganların mendirek içine girmesi sonucu yükleme boşaltma işleri aksamaktadır. Limanlar arasında iyi bir koordinasyon mevcut değildir. Yönetimlerin üst kademe çalışmaları görünüşte ve uygulamada münhasıran limana yönelik değildir.

3.1.9. Türk Deniz Sektöründeki Eğitim İhtiyacı Giderek Artmaktadır

Yapısı gereği tamamen dışa dönük olarak çalışmak zorunda olan sektörümüzde çeşitli düzeylerdeki eğitim yetersizliği ve eksikliği giderek kendini daha açık bir şekilde hissettirmektedir. Dünya denizciliğindeki teknolojik gelişmeler, eğitim faktörünü ön plana çıkarmış bulunmaktadır. Giderek artan bir rekabet ortamı içindeki dünya denizciliği, artık çok yönlü ve ileri düzeyde teknik bilginin yanı sıra ulusal ve uluslararası hukuk, ekonomi ve işletmecilik bilgi ve tecrübelerine ihtiyaç göstermektedir.

Yüzyılımızın başından beri bu yönde büyük hizmet veren Denizcilik Yüksek Okulu'nun belirli bir döneme kadar bu ihtiyacı karşılamada başarılı olduğu söylenebilir.

Ancak, üzülerek belirtmek gerekir ki, bugünkü yapısıyla Denizcilik Yüksek Okulu çağdaş bir denizcilik eğitimi vermekten çok uzak durumdadır. Ders malzemesi, laboratuvar, araç-gereç, öğretim kadrosu, yabancı dil (İngilizce) ve ders programlarının içerikleri gibi hemen hemen her alanda büyük eksikler mevcuttur. Bu yetersizlik, gemilerimizin can ve mal emniyeti bakımından tamamen olumsuz koşullarda sefere çıkmalarına sebebiyet vermektedir. Maalesef bu personel en iyi hava şartlarında dahi büyük navigasyon hataları yapabilmektedir.

O kadar ki, dış sigorta şirketleri Türk gemilerine bu nedenlerle yüksek prim uygulamasına geçmektedir.

Öte yandan, deniz ticareti alanında faaliyet gösteren özel ve kamu işletmelerinin ve bu alandaki kamu idarelerinin yönetim ve yürütme kademelerinde görev alan "kara personeli" olarak adlandırdığımız kadrolarına çağdaş işletmecilik, ekonomi ve hukuk bilgi ve tecrübeleri kazandıracak yönde bir eğitimin eksikliği de giderek kendini hissettirmektedir.

Bunun yanı sıra, teknik düzeyde sürekli bilgi tazelemesi ve yeni kural ve yöntemlerin öğretilmesi amacına yönelik çeşitli düzeyde kurs ve eğitim seminerlerinin organizasyonu ve uygulanmasını üstlenen eğitim kuruluşlarının eksikliği de çekilmektedir.

3.2. TÜRK DENİZCİLİK POLİTİKASININ YENİDEN BELİRLENMESİ ZORUNLULUĞU

3.2.1. Türk Ekonomisinde ve Dış Ticaretindeki Gelişmeler, Kısa Sürede Deniz Taşımacılığına Olan Talebin Önemli Ölçüde Artacağını Göstermektedir

Ekonomik büyüme ve dış ticaretteki gelişme, deniz taşımacılığının talep cephesini oluşturması açısından son derece önemlidir.

İçinde bulunduğumuz dışa açılma süreci içinde, dış ticaretteki gelişmenin ve ekonomik büyümenin önümüzdeki yıllarda da süreceği tahmin edilmektedir.

Uygulamaya konulmuş bulunan 5. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-89) hedeflerine göre toplam ithalat yılda ortalama yüzde 8.2 oranında, ihracat ise yüzde 10.6 oranında artacaktır. 1986 yılı sonunda 25.5 milyon ton civarında olan madencilik sektörü ithalat ve ihracatının 1989 yılı sonunda 32.8 milyon tona ulaşması beklenmektedir.

Halen 16.7 milyon ton olarak gerçekleşmiş bulunan ham petrol ithalatının 1989 sonunda 22.4 milyon tona çıkacağı tahmin edilmektedir.

Gıda sanayi ürünleri ihracatının miktar ve çeşit yönünden artarak ve yeni pazarlara açılarak gelişmesi ve ortalama artış hızının yüzde 11.8 olması hedef alınmıştır.

İmalat sanayi toplam ihracatı yılda ortalama yüzde 11 civarında artacak, ara mallar ihracat artışında demir-çelik ve kimya sanayii mamulleri, yatırım malları ihracatında ise madeni eşya, elektrikli makina, elektronik ve gemi inşa sanayii ağırlıklı olacaktır.

Kimya, Petrokimya, petrol ürünleri, gübre, çimento, demir-çelik ve demir dışı metallerin ihracat ve ithalatında önemli artışlar beklenmektedir.

Bu tahminler 1989 yılı sonuna kadar olan dönemi içermektedir. Daha uzun dönemli tahminler, özellikle kuru dökme yük taşımalarına 1990'larda olacak talebi ortaya koyması açısından önemli ve ilginçtir.

1990'larda Azot sanayiinin, çimento sanayiinin, Erdemir ve Türkiye Demir ve Çelik İşletmeleri'nin iç hatlardaki taşımalarının 4.8 milyon tona, dış hat taşımalarının (ihracat ve ithalat) 16.8 milyon tona ulaşacağı tahmin edilmektedir. Hızlı sanayileşme sürecinde Türkiye'nin demir-çelik ve kömür talebinde önemli oranda artışlar ortaya çıkmaktadır. Türkiye'de ham çelik üretimi, 1980-86 yılları arasında yüzde 140 artmış ve sadece 1986'da yüzde 20'lik bir gelişme kaydederek hiçbir çelik üreticisi ülkede rastlanmayan bir büyüme gerçekleştirmiştir. Çelik üretiminin önümüzdeki yıllarda da hızla artması beklenmektedir. Buna bağlı olarak Türkiye'nin 1990'larda yaklaşık 4 milyon ton civarında demir cevheri ithal etmesi sözkonusu olacaktır.

Çelik üretiminin bu ölçüde artırılması, kömür talebini de yükseltmektedir. Her ne kadar yurtiçi üretim artmaktaysa da ABD, Avustralya ve Güney Afrika'dan büyük miktarlarda kömür ithali sözkonusudur. Yumurtalık ve Tekirdağ enerji santralleri projeleri gerçekleşince 1990'larda Türkiye'nin kömür ithalatının yıllık 8 milyon tona ulaşacağı tahmin edilmektedir.

Öte yandan GAP projesi çerçevesinde yapılan büyük kamu yatırımları (enerji ve altyapı) bu bölgelerin gelecekte ülke ekonomisine katkısının beklenenden de büyük ölçüde olacağını göstermektedir. Bu bölgelerde yakında başlanacak olan tarım ve sanayi yatırımlarının girdilerinin bölgeye deniz yoluyla ulaştırılması sözkonusudur. Bu gelişin sonucu bölgede oluşacak büyük ihracat potansiyeli deniz ve demir yolu bağlantılı bir ulaştırma sistemini gerekli kılmaktadır.

Dış ticaretimizin ülke grupları açısından dağılımına baktığımızda ise bir önceki yıla göre OECD ülkeleriyle yapılan dış ticaretin miktar olarak biraz arttığı, İslâm ülkeleri ile olan dış ticaretin azaldığı görülmektedir. Buna rağmen İslâm ülkelerinin dış ticaretimizdeki payı (miktar olarak) gene yüzde elli civarındadır.

Özellikle kuru dökme yük ithalatının ise Brezilya, Avustralya, Güney Afrika, Venezuela, ABD gibi uzak bölgelerden yapıldığı ve ilerki yıllarda da bu durumun süreceği anlaşılmaktadır.

Öte yandan Uzakdoğu'ya yapılan ihracatımızda az da olsa bir gelişme görülmektedir. Gelecekteki ihracat politikamızın uzak ve yeni pazarlara açılacak şekilde belirlenmiş olması, bu amacın gerçekleştirilmesinde etkin bir deniz yolu ulaşım sistemini gündeme getirmektedir.

3.2.2. Türkiye, Gerek OECD'ye Olan Taahhütleri, Gerekse Başvuruda Bulunduğu AT Üyeliği Nedeniyle Yakın Bir Gelecekte Gelişmiş Ülkelerin Rekabetine Açık Tam Liberal Bir Denizcilik Politikası İzlemek Zorunda Kalacaktır

Uzun yıllardan beri üyesi bulunduğumuz İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilâtı (OECD) ile üye olmak için başvuruda bulunduğumuz Avrupa Topluluğu (AT)'nin deniz taşımacılığı alanındaki politikaları "hür ve adil bir rekabet ortamında gemilerin serbest dolaşımı" ilkesinden hareketle tam liberal bir denizcilik politikasını öngörmekte, bir üye ülkede deniz taşımacılığına ilişkin tüm faaliyetlerin ve hizmetlerin (taşımalar, liman hizmetleri, bunker hizmetleri, kiralama, gemi bakım ve onarımı, personel istihdamı vb.) diğer üye ülke vatandaşlarının kullanımına ve hizmetler karşılığı yapacağı ödemelere sınırsız olarak açık tutulmasını gerektirmektedir. Serbest rekabeti engelleyici kabul edilen, kendi bayrağını koruyucu mevzuat, ikili anlaşmalardaki yük paylaşım hükümleri, ithalat ve ihracat lisansları, ayırımcı liman hizmetleri ve vergi uygulamaları gibi tedbirler uygulamadan kaldırılacaktır.

Türkiye, ekonomik koşulların elverişli olmaması nedeniyle bu ilkeleri belirli bir süre uygulayamayacağını bildirmiş, ancak zamanla ekonomik koşulların elverdiği ölçüde bir liberalleşmeye gideceğini taahhüt etmiştir.

Öte yandan üyelik için başvuruda bulunduğumuz Avrupa Topluluğu da denizcilik alanında tam liberal bir politikanın izlenmesi için üyelerini bağlayıcı nitelikte kararlar almaktadır. 1992 yılı sonuna kadar deniz taşımacılığı alanında mevcut olan ve serbest rekabete aykırı kabul edilen tüm uygulamaların kaldırılması sözkonusudur. Böylece belirli dönemler içinde gerek Topluluk üyesi ülkelerin kendi aralarında, gerekse bu ülkelerin Topluluk üyesi olmayan ülkelerle yaptıkları deniz ticaretine serbestçe girişi önleyen her türlü sınırlama ve ayırımcı uygulamalar, dolaylı ya da direkt sübvansiyonlar ve ikili anlaşmalardaki yük paylaşımı hükümleri kaldırılmış olacaktır.

Gerek OECD'den gelen baskılar, gerekse AT'ye üyelik halinde üstlenmek zorunda kalacağımız bu tür yükümlülükler nedeniyle 1990'larda Türkiye'nin deniz taşımacılığı alanında dışardan gelen güçlü bir rekabetle karşılaşacağı ve böylesine liberal bir ortamda mevcut filo yapısı ile ayakta durabilmesinin mümkün olamayacağı kesindir.

3.2.3. Dünya Navlun Piyasası Düzelmekte, Gemi İnşa ve İkinci El Gemi Fiyatları Hızla Yükselmektedir.

1987 yılında dünya navlun piyasasında olumlu gelişmeler görülmüştür. Bu gelişmeler, uzun bir süredir dünya deniz ticaretini etkileyen krizin yavaş yavaş atlatıldığı yönünde iyimser bir havanın oluşmasına yol açmış bulunmaktadır. Bunun bir sonucu olarak, uzun bir süredir oldukça düşük düzeyde seyreden yeni gemi inşa ve ikinci el gemi fiyatları hızla yükselmeye başlamıştır. Bir önceki yıla göre fiyatlarda bir misline varan artışlar görülmektedir. Bu artışın önümüzdeki yıllarda da devam edeceği anlaşılmaktadır.

Yeni gemi edinmenin büyük sermaye gerektirdiği dikkate alınır, sermaye kaynakları kıt olan ülkemizin gemi fiyatları daha da yükselmeden, biran önce filomuz için gerekli gemileri inşa ettirme veya ithal yoluyla temin etmede geç kalmaması gerekmektedir.

3.2.4. Yabancı Ülkelerde Uygulanan Teşvik ve Himaye Politikaları Karşısında Türkiye'de Deniz Sektörüne Sağlanan Destekler Yetersiz Kalmaktadır.

Dünya denizciliğinde ortaya çıkan kriz, tüm dünya ülkelerini, filolarının rekabet güçlerini korumak için çeşitli tedbirler alma yoluna itmiş, böylece deniz sektörüne sağlanan devlet desteği ve korumacılık giderek artmaya başlamıştır. Günümüzde uluslararası denizcilik piyasası, devletlerin gizli ve açık teşviklerinin ve korumacı politikalarının boy gösterdiği bir alan haline dönüşmüştür.

Bütün ülkelerde denizcilik sektörüne devlet desteği temelde iki şekilde olmaktadır:

a) Gemi sahiplerine devlet tarafından sağlanan doğrudan veya dolaylı finansal destek ve teşvikler,

b) Doğrudan finansal destek niteliğinde olmaksızın, gemi sahiplerine belirli avantajlar sağlayan idari ve hukuki düzenlemeler.

Bunlardan birincisi daha çok gelişmiş ülkelerin, ikincisi ise genellikle gelişme yolundaki ülkelerin uyguladıkları yöntemlerdir. Gelişmiş ülkeler finansal güçlerini kullanarak daha çok gemi inşa sektörüne ve teknolojik yeniliklere destek sağlama yoluna başvurmakta, buna karşılık ellerinde yeterince sermaye birikimi olmayan gelişme yolundaki ülkeler ise yasal tedbirlerle kendi filolarını teşvik etmektedirler.

Bu yasal tedbirler daha çok yük ve bayrak ayrımı şeklinde ortaya çıkmaktadır. Yük ayrımı politikasında başlıca iki tür uygulama sözkonusu olmaktadır. Bunlardan biri, çeşitli ekonomik tedbirler ve teşviklerle dış ticaret yüklerinin kendi milli gemileriyle taşınmasını özendiren yük tercihi politikalarıdır. Bu uygulama yabancı bayraklı gemilerin yük taşımalarını engellemekte, ancak milli filoyla yapılacak taşımaları ekonomik bakımdan daha cazip hale getirdiği için yükleyicilerin tercihlerini milli bayraklı gemiler için yapmalarını sağlamaktadır. Örneğin, Arjantin, Malezya, Meksika, Pakistan, Filipinler, Tayland ve Zaire gibi ülkelerde milli bayraklı gemileri tercih eden yükleyicilere çeşitli finansal olanaklar ve kolaylıklar sağlanmaktadır. Bunlar arasında, ihracatçı ve ithalatçılara kamu finansman kuruluşlarından alınan kredilerin geri ödenmesinde düşük faiz uygulanması, navlun vergisi muafiyet ve indirimleri, ithal edilen mallardan alınan gümrük vergisinden indirimler ve ihracat sübvansiyonları gibi teşvikler yer almaktadır.

Buna karşılık yük rezervi olarak bilinen diğer uygulama, çok daha katı ve yasalarda kesin hükümlerle düzenlenmiş bir uygulamadır. Hükümetin aldığı idari kararlar sonucu, yüklerin bazen bir bölümü, bazı durumlarda ise tamamı milli bayrağa ayrılmıştır ve yabancı gemiler ancak bu miktarın dışında kalan bölümü taşıyabilirler. Yüklerin belirli bir bölümünün yanısıra, belirli malların sadece milli bayrağa ayrılması da sözkonusudur. Örneğin birçok ülkede “kamu yükü” olarak adlandırılan malların milli bayraklı gemilerle taşınmasını zorunlu kılan yasalar vardır. Burada kamu yükü kavramı çeşitli ülkelerde değişik şekilde yorumlanmaktadır. Genellikle bu kavram içinde devlet ve devlet kuruluşlarının ürettikleri veya satın aldıkları mallar, savunma sanayi ile stratejik önemdeki yükler, ticari faaliyette bulunan ve hisselerinin yarısından fazlası devlete ait olan kuruluşların alıp sattığı mallar yer almaktadır.

Bazı ülkeler ise yük rezervini sadece kamu yüklerine değil, tüm ihraç ve ithal yüklerine de uygulamaktadırlar. Hemen hemen tam gelişme yolundaki ülkelerde bu tür uygulamalara rastlanmaktadır.

Bu yük ayrımı tedbirlerinin dışında daha değişik birçok korumacı tedbir de uygulanmaktadır.

Bunlardan biri, CIF satış, FOB alış uygulamasıdır. Böylece her iki durumda da yükleyici navlunu ödemekte ve malı taşıyacak gemiyi kendi seçmek hakkını elde etmektedir. Burada da tercihinin kendi ülkesinin lehine kullanabilmektedir. Bu uygulamalara birçok gelişme yolundaki ülkenin yanısıra Doğu Bloku ülkelerinde de rastlanmaktadır.

Değişik kur uygulaması da başka bir teşvik tedbiri olarak bazı ülkelerin başvurdukları bir yoldur. Buradaki amaç döviz tasarrufu sağlamak ve ek olarak döviz geliri elde etmektedir. Örneğin bazı ülkeler navlunların kendi paralarıyla ödenmesini şart koşmaktadırlar.

Gelişme yolundaki ülkelerin yanısıra gelişmiş batılı ülkelerde de rastlanan bir başka korumacı uygulama Merkezi Navlun Bürolarıdır. Bu bürolar yükleyicilerin nakletmek istedikleri malların hangi gemilere verileceğini belirlemektedir. Merkezi Navlun Büroları kurmuş olan ülkeler,

ticaret yaptıkları ülkelerde bu büroların ajanlarını bulundurmakta ve taşımaları yapacak gemilerin seçimi bu ajanların kanalı ile yürütülmektedir. Örneğin Arjantin, Brezilya, Endonezya, Irak, Malta, Peru, Sri Lanka, Uruguay, Senegal gibi ülkelerde bulunan bu tür merkezi Navlun Büroları Belçika, Fransa, Federal Almanya, İtalya, Danimarka, Japonya'daki acentaları aracılığıyla yük bulma ve yük dağıtımını gerçekleştirmektedirler.

Korumacı politikalar içinde navlun vergisi uygulamasında ve liman hizmetlerinden yararlanmada ayrıcalıklı muamele de önemli bir yer tutar. Birçok ülke, yükleme ve boşaltmada yabancı bayraklı gemilere uyguladığı vergi ile, yabancı gemi navlunlarının yükselmesine ve böylece kendi bayrağını taşıyan gemileri avantajlı duruma getirmeyi amaçlamaktadır.

Bunun yanı sıra liman harçları, rıhtım resmi, sürastarya ve kılavuz ücretlerini yabancı gemiler için yüksek tutarak milli bayrağa avantaj sağlayan ülkeler de vardır.

Gelişmiş ülkeler baktığımızda, deniz taşımacılığına sağlanan Devlet desteğinin daha çok finansal nitelikte olduğunu görmekteyiz. Bunlar içinde en yaygın olanları şu şekilde sıralayabiliriz:

Gemi inşa sübvansiyonları, birçok ülkede uygulanan ve gemi inşa sanayiini doğrudan desteklemeye yönelik sübvansiyonlardır. Bunlar "bağış" ve kredi şeklinde verilmektedir. Ancak Devlet tarafından armatöre karşılıksız olarak verilen gemi inşa sübvansiyonları giderek ortadan kalkmakta, kredi sistemi ağırlık kazanmaktadır.

Gemi inşa sübvansiyonları tersaneleri korumak için doğrudan gemi inşa sanayiine verildiği gibi, gemi sahiplerine de verilir. Bu kredilerin süresi, faiz oranları ve diğer özellikleri ülkeden ülkeye değişmekle beraber genellikle şu koşulları içerirler: Verilen kredilerin miktarı gemi fiyatının yüzde 70'i ile 90'ı arasında değişmekte, kredi süresi 8 ile 25 yıl arasında olabilmekte, faiz oranı da yüzde 3 ile yüzde 13 arasında tespit edilmektedir. Birçok kredilerde 2 ile 3 yıllık bir ödemesiz devre bulunmaktadır.

Son zamanlarda oldukça revaçta olan diğer bir teşvik türü, "Boz-Yap" planlarıdır. Bu sübvansiyonlarla güdülen amaç, yaşlı ve rekabet gücü kalmayan gemileri yeni teknolojilerle donatarak yeniden rekabet gücü kazandıracak şekle dönüştürmektir. Böylece filoyu sayıca büyütmeden gençleştirmek ve modernleştirmek mümkün olmaktadır. Bu tür teşviklere örnek ülkeler olarak İspanya ve Fransa gösterilebilir.

Gerek gemi inşa, gerekse gemi bozma ve modernizasyon programları için gelişmiş ülke hükümetleri büyük fonlar teşkil etmektedirler. Son olarak Japonya, gemi inşa sanayiinin yeniden organizasyonu için 519 milyon dolarlık bir fon oluşturmuştur.

Avrupa ülkeleri de bu alana büyük yatırımlar ve yardımlar yapmaktadırlar. İngiliz gemi inşacıları 1977 yılından bugüne kadar devletten 2.1 milyar dolar yardım almışlardır. İsveç 5 milyar dolar sübvansiyon sağlamıştır. OECD tahminlerine göre bu ülkelerde sadece 1983 yılında gemi inşa sanayiine yapılan sübvansiyon miktarı 5 milyar dolar civarındadır.

Bu teşviklerin yanı sıra gemi finansman garantileri ya da teminatları da oldukça yaygın bir uygulamadır. Örneğin Finlandiya'da "Devlet Teminat Bürosu" gemi satın alan armatörlere sağlanan kredilere garanti vermektedir. Norveç'te armatörler için uzun dönemli borçları kapsayan bir garanti programı mevcuttur. Gemi kredisinin yüzde 60'ı Hükümetin özel teminatına tabidir. Kalan yüzde 40'lık kısım özel kuruluşlar tarafından garanti edilir.

Diğer bir teşvik türü araştırma yardımlarıdır. Araştırma yardımları, gemi inşa ve işletme alanlarında verimliliği, rekabet gücünü ve üretkenliği arttırmak amacıyla kamu fonlarından sağlanmaktadır. Örneğin, deniz ulaştırma sistemleri, haberleşme, gemi inşa, dizayn ve emniyeti, deniz teknolojisi gibi alanlarda birçok ülkede bu tür yardımlara rastlanmaktadır. Örnek olarak ABD, İsveç ve F. Almanya gösterilebilir.

Yukarıda belirttiğimiz teşvikler en yaygın biçimde kullanılan sübvansiyonlardır. Bunlar dışında da değişik biçimlerde uygulanan, örneğin çeşitli vergi indirimleri gibi, teşvikler vardır, ama deniz ticaretinde etkinliği olan korumacı sistemler daha çok bu temel sübvansiyonlar üzerinde kurulmuştur.

Korumacılık ve teşvik politikalarından örnekler verdiğimiz ülkelerin büyük kısmı Türkiye'nin ticaret partnerleridir. Gene bu ülkelerin büyük kısmı limanlarımıza üçüncü bayrak olarak yük getirip götüren diğer bir deyişle bizim uluslararası yük piyasamıza giren ülkelerdir. Bu nedenle bu ülkeler kamu ve özel sektör armatörlerimizin rakipleri durumundadırlar.

İşte Türk armatörleri, bir tarafta en katı korumacı tedbirleri uygulayarak yüklerini çıkardıkları yasalarla kendi filolarına ayıran ve yabancı gemilere hayat hakkı tanımayan gelişme yolundaki ülkeler, diğer tarafta mali güçlerine dayanarak teknolojik yenilikler sonucu yakıt tasarrufu yüksek ve genç gemilerle donanmış batılı gelişmiş ülke filoları, öte yanda da navlunlarını hiçbir ekonomik ve ticari kriteri dikkate almadan devletin dikte ettiği düzeyde ve devlet tarafından gerektiğinde sübvansiyonla desteklenmek suretiyle belirleyen Doğu Bloku ülkeleri arasında, çok sınırlı bir teşvik uygulaması ve son derece liberal bir denizcilik politikası ile ayakta kalma mücadelesi vermektedirler.

Dünya ülkeleri filoları arasında yaş ortalaması sıralamasında bir-iki ülke dışında en son sırada yer alan filomuz hâlâ yüklerimizin taşınmasında yüzde 50 oranında bir pay alabiliyorsa bu Türk armatörlerinin bütün bu olumsuz koşullara rağmen ne ölçüde başarılı olduklarının bir kanıtıdır. Ancak bu durumun daha fazla devam etmesinin mümkün olmadığı da acı bir gerçektir.

3.3. ÖNERİLER

3.3.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yenilenmesi İçin Yerli İnşa ve İthal Yatırımlarını Teşvik Politikaları Yeniden Belirlenmelidir.

Deniz Ticaret Filomuzun yenilenmesi hususunun hemen bütün kesimlerce ortak bir görüş haline geldiği bilinmektedir.

Filonun yenilenmesi için iki yol söz konusudur. Bunlardan birincisi, imkanlar ölçüsünde dahilden gemi inşa etmek veya dış tersanelere yeni gemi inşa için sipariş vermek, ikincisi ise, fazla yaşlı olmayan gemilerin doğrudan doğruya ithalidir.

Yurt içinde inşa için gemi inşa sanayimizin mevcut kapasitesinin sınırlı olduğu bilinmektedir. Özel sektör tersanelerinde, örneğin Tuzla tersanelerinde bugün için inşa edilebilecek bir geminin azami tonajı 10.000 dwt'dur. Kamu tersanelerinde ise halen 26.300 dwt'luk gemi yapımı sürdürülmektedir. Gelecekte kuru havuz tamamlandığı takdirde 75.000 dwt'a kadar olan gemilerin inşa edilmesi mümkün görülmektedir.

Özel sektör tersaneleriyle birlikte tüm tersanelerimizin toplam 150.000 dwt olan küçük tonajlı gemilerin siparişini 2 yıllık bir süre içinde karşılayabileceği tahmin edilmektedir. Bu nedenle bu kapasitenin üzerindeki gemilerin filoya kazandırılması için yurt dışından gemi ithali kaçınılmaz olmaktadır.

Yurt dışında gemi ithalinde genç gemilerin alınması temel ilke olmakla birlikte, gemi tipleri, dünya piyasasındaki koşullar ve devletin ve armatörün finansman olanakları dikkate alınmalıdır. Örneğin, dünya petrol tankerleri filosunun yaş ortalaması 12 iken ve 5 yaşındaki petrol tankerlerinin dünya tanker filosundaki payı sadece yüzde 8 iken, tanker ithali için 5 yaş sınırı getirilmesi gerçekçi olmamaktadır.

Filo yenilenmesi kapsamında gerek dahilden gemi inşaatı ve gerekse ithal yoluyla edinilecek gemilerin milli ekonomiye yük olmadan kendilerini kurtarmaları ve yenilemeleri için aşağıdaki hususların özellikle dikkate alınması gerekmektedir:

Teminat

Teşvik Belgesi talebinde yatırılacak teminatın binde bir'den, binde yarıma indirilmesi ve maksimum 1.000.000,- TL olarak kabul edilmesi, yatırımın çeşitli nedenlerle realize edilememesi halinde yatırımcıya külfet getirmemesi gerekmektedir.

(NOT: Devletin bu konulardaki yıllık emanet tahsilatı azami 250-300 milyon TL olmakta, ancak proje bazında müteşebbise düşen yük önemli olmaktadır.)

Kredi Özkaynak Oranı

Mevcut durumda yerli inşaada yüzde 85, özkaynak oranının maksimum yüzde 95 - yüzde 5 olarak, ithalde ise yüzde 90 - yüzde 10 olarak değiştirilmesi gerekmektedir. Zira yapılacak yatırımın maliyeti 8 - 10 milyar civarında bir mali portreyi gerektirmektedir. Bu durumda yeterli sermaye birikimi olmayan sektörümüzde özkaynağı karşılamak gerçekten mümkün olmamaktadır.

Kredinin Teminatı

Mevcut sistemde kullanılacak krediye teminat olarak yüzde 125 - yüzde 150 oranında menkul ya da gayrimenkul ipoteği istenmektedir. Yatırımın büyüklüğü düşünüldüğünde bu teminatı karşılayacak gayrimenkulü göstermenin mümkün olmayacağı bir gerçektir. Banka teminat mektuplarının da getireceği mali külfet düşünüldüğünde bilhassa yerli inşa sırasında gemi makine-teçhizatı ve tersane ipoteği kaydı ile yüzde 110 civarında bir teminatın yeterli kabul edilmesi sektörde rahatlatma meydana getirecektir.

Kredi Faiz Hadleri

Gerek ithal ve gerekse dahilden inşadaki kredi faizleri yüzde 10 dolayında tespit edilmeli ve yatırım döneminde faiz yürütülmemesi imkânı getirilmelidir. Aksi halde bugün uygulanan şartlarda geri ödemede zorluk içine düşüleceği muhakkaktır.

Banka Sistemi

Sektörün ihtisas bankası durumunda olan Denizcilik Bankasındaki tatbikatta kredilerin yüzde 90'ı T.C. Merkez Bankası Reeskont kaynağından, yüzde 10'u Gisat Fonu kaynağından kullanılmaktadır. Diğer bankalardaki tatbikatta kredilerin yüzde 75'i T.C. Merkez Bankası reeskont kaynağından, yüzde 25'i aracı bankanın kendi kaynağından kullanılmaktadır. Bankalar kendi kaynağından yüzde 25'lik kısmı genellikle kullandırmadıkları gibi reeskont kaynağından kullandırdıkları yüzde 75'lik kısmın yüzde 10'unu da bloke etmektedirler. Bu uygulamanın da değiştirilerek Denizcilik Bankası tatbikatına uygun hale getirilmesi için gerekli düzenleme yapılmalıdır.

Kredi Geri Ödemeleri

Mevcut sistemde, banka reeskont kredilerinde 3 yılı ödemesiz, 5 yıl ödemeli devre olmak üzere itfa 8 yılda, Gisat Fonu kredilerinde ise, 5 yıl ödemesiz, 5 yıl ödemeli olmak üzere 10 yıllık itfa dönemi sözkonusudur. Gemi inşa yatırımlarında bu süre zarfında sözkonusu kredilerin itfası mümkün olmamaktadır. Yatırımcı firmaların ödeme güçlüğüne düşmemeleri için her iki kredide de 5 yılı ödemesiz toplam 10 yıl vadeli kredi uygulaması yapılmalı, ancak ödemesiz dönemin gemi inşası ile ilgili döneminin faizleri ödeme dönemine paylaştırılmalıdır.

Yatırım İndirimi

Gerek yerli inşa, gerekse ithal gemilerde yatırım indirimi oranının pekçok sanayi yatırımında olduğu şekilde yüzde 100 olarak uygulanması gerekmektedir.

İthalde Alınan Fon

Yerli inşada yüzde 50'nin üzerinde ithal girdiden ve ithal gemilerden de CIF bedeli üzerinden alınan yüzde 5 Fonun kaldırılması veya en azından Türkiye'de inşa imkânı olmayan belli büyüklükteki tonajlardan sonraki gemilerin ithalatından ve Türkiye'de imal imkânı olmayan teknik malzeme ithalatından alınmaması gerekmektedir.

Dış Kredi Temini

Gerek firma tarafından, gerekse devlet tarafından temin edilen dış kredilerde kur garantisi sağlanmalı, ayrıca dövizle bağlı kur garantili yerli kredi olanakları Sınai Kalkınma Bankası ve Sınai Yatırım Bankalarının sanayicilere kullandırdıkları şekilde yaratılmalıdır.

Destekleme Primi

Toplam yatırımın kredi özkaynak oranına bakılmaksızın yatırımın gerçekleşen kısmı üzerinden ödenen yüzde 15'lik destekleme priminin yüzde 30'a çıkarılması ve prim ödeme periyodlarının 6 ay yerine 3 aya indirilmesi gerekmektedir.

Teşvik Primi

Global listede yer alan ithal makina ve teçhizatın yerli makine ve teçhizatla ikame edilmesi durumunda yatırımcıya ödenen yüzde 20'lik teşvik priminin yüzde 30'a çıkarılma olanaklarının araştırılması ve buna işlerlik kazandırılması gerekmektedir.

İthal Gemilerde Döviz Taahhüdü

İthal gemilere teşvik belgesi sağlanmasında döviz taahhüdünün kaldırılması gerekmektedir.

KDV Tatbikatı

Gerek ithal gemilerde ve yedek parça ithalinde, gerekse yerli inşa sırasında yatırımcı ve tersane tarafından iç piyasadan temin edilen girdilerden KDV'nin tamamen kaldırılması gerekmektedir. Bilhassa iç piyasadan malzeme alımlarında KDV alınmakta ve vergi dairelerinden iadesi talep edilmektedir. Vergi Dairelerinin işlerinin yoğunluğu nedeniyle iade işlemleri gecikmekte ve bu gecikmeler, yatırımcıyı güç durumlara düşürmektedir. Buna bağlı olarak peşin verginin de tamamen kaldırılması gerekmektedir.

Dış Ülkelerde Gemi İnşası

Yerli tersanelerin teknik ve kapasite imkânlarını aşan yüksek tonajlı gemilerin yabancı tersanelerde inşa ettirilmesi için de benzer teşviklerin ve devlet desteğinin sağlanması gerekmektedir.

Gemi İnşasında Sitüasyon Ödemelerinden Vergi Tevkifatı

Gemi inşası sırasında tersane sahibine ödenen avans ve sitüasyon ödemelerinden yapılmakta olan gelir vergisi tevkifatı, tersane sahibinin eline daha az ödeme geçmesine neden olmaktadır. Gemi inşa işinin GVK 42. maddesi kapsamında çıkarılması ile bu aksaklık giderilebilir.

3.3.2. Uluslararası Alanda Rekabet Gücü Kazanıncaya Kadar Filomuzun Yük Bulma Sorununa Devlet Desteği Sürdürülmelidir.

Denizcilik politikamızın temel hedefi, uzun dönemde çağdaş, rekabet gücü yüksek, teknolojik yeniliklerle donanmış, Türkiye'nin çeşitli dış ticaret yüklerini taşıyabilecek ve aynı zamanda yabancı limanlar arasındaki taşımalara da etkin biçimde girebilecek gemilerden oluşan genç bir filonun oluşturulması olmalıdır. Ancak böyle bir filonun oluşturulması bugünden itibaren belirli bir süreyi gerektirebileceğinden bu geçiş döneminde devletin Türk bayraklı gemilerin yük bulma sorununa da katkıda bulunacak bazı tedbirleri sürdürmesi ve bunları daha etkin ve işler hale getirmesi gerekmektedir. Bu meyanda kamu yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınması, uzak yol primi gibi uygulamalara belirli bir süre daha (örneğin, AT'ye tam üyelik fiilen gerçekleşinceye kadar) devam edilmesi ve etkinlik kazandırılmasında yarar vardır.

3.3.3. Mevzuatımızdaki Bazı Maliyeti Arttırıcı Uygulamalar Kaldırılmalı ya da Gerekli Düzeltmeler Yapılmalıdır.

Günümüzde dünya denizciliğinde etkisini sürdüren kriz nedeniyle tüm ülkeler filolarının rekabet güçlerini korumak için yatırım ve işletme masraflarını azaltacak tedbirler almaktadırlar. Türkiye'de de mevzuattan doğan ve armatöre önemli ölçüde mali yük getiren bazı uygulamaların yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir.

Bu tür uygulamalar kısaca şunlardır:

Rıhtım Resmi Uygulamasının Tüm Taşıma Sistemlerine Yaygınlaştırılması Sağlanmalıdır.

Türkiye'nin yükte hafif pahada ağır ithalatı büyük ölçüde (Avrupa bağlantılı) kara yolu ile yapılmaktadır. İthalatın CIF değeri üzerinden yüzde 5 olarak alınan Rıhtım Resmi ise, sadece deniz yolu taşımaları için geçerlidir. İthalatımızda önemli yekun tutan ve kara yolu ile taşınan mallarda bu resim alınmamak suretiyle hem taşımada haksız rekabet yaratılmakta ve hem de Devletin önemli ölçüde kaynak kaybına sebebiyet verilmektedir.

Bu nedenle Rıhtım Resmi ya tamamen kaldırılmalı veya taşıma sistemlerine yaygınlaştırılmalıdır.

7397.Sayılı Sigorta Şirketlerinin Murakabesi Hakkındaki Kanunda Değişiklik Yapılarak Gemilerimizin Doğrudan Yurt Dışında Sigortalanmaları Sağlanmalıdır.

Sigorta Şirketlerinin Murakabesi hakkındaki 7397 Sayılı Kanunda değişiklik yapılarak, mevcut yerli sigorta şirketlerinin aracılık durumunun sona erdirilmesi ve gemilerimizin doğrudan yurt dışında sigorta ettirilmesine imkân sağlanmalıdır. Yerli sigorta şirketlerinin hiçbir risk üstlenmeden sadece aracılık yapmak suretiyle sağladıkları imkânlar önlenerek haksız ve risksiz kazançlarına mani olunmalıdır.

Gemi Adamları İle İlgili Sorunlar Çözüme Kavuşturulmalıdır.

4922 Sayılı Kanunda değişiklik yapılarak Gemi Adamlarının Yeterlik ve Sayısının Tüzük yerine, Ulaştırma Bakanlığınca bir yönetmelikte belirtilmesi hükmü getirilerek, meydana gelebilecek aksaklıkların kısa sürede giderilebilmesine imkân sağlanmalıdır.

Liman Tarifeleri Sorunları

Liman Ücret Tarifelerinin dolar bazına oturtulmuş olması, özellikle Kabotaj seferi yapan armatörlerimiz için tarifelerin her gün zam görmesi şeklinde tecelli etmekte,dolayısıyla taşıma

ihalelerinde kararsızlıklara neden olmaktadır. Ayrıca navlun ve kira ücretleri de Türk Lirası olarak tespit edildiğinden Liman Tarife Ücretlerinin Kabotaj hakkı için Türk Lirası olarak tespit ve tahakkuk ettirilmesi, ayrıca Liman Tarifeleri konusunda ayrıntılarına bu rapor çerçevesinde girilmeyen diğer sorunların çözülmesi gerekmektedir.

Gemilerimize Emniyetli Serbest Demir Yeri Tahsisi Sağlanmalıdır.

Gemilerimiz laid-up, karantina veya su, kumanya, malzeme, acentelerle irtibat gibi ihtiyaçlarını karşılamak üzere İstanbul Limanında Ahırkapı, Yenikapı, Zeytinburnu açıklarında demirlemektedirler.

Bu demir mahalleri milyarlarca dolara malolan milli servetimiz gemilerimizi şiddetli güney rüzgârlarından koruyucu imkânlardan yoksundur.

Buralarda demirleyen gemilerimiz şiddetli lodos havalarda demir tarayarak karaya oturma tehlikesiyle karşı karşıyadır.

Bu nedenle gemilerimizin, Paşabahçe ile Serviburnu arasındaki alanla Kireçburnu ile Mezarburnu arasında kalan serbest demir yeri olarak yararlandırılmasının gereğine inanıyoruz.

Denizcilikte Güçlü-Modern ve Ucuz Haberleşme İmkânları Sağlanmalıdır

Denizciliğimizin uluslararasına açıldığı zamanımızda haberleşmenin önemi açıktır.

Deniz ticaretinin geliştirilmesi güçlü-modern ve ucuz haberleşme ile mümkündür. Türkiye'deki haberleşme ağının buna göre düzenlenmesi gerekir (Ör. İstanbul Radyonun 24 saat çalışması gibi) öte yandan geminin içinde bir cihaz olan telsiz için yüksek oranda ve mükerrer olarak harç istenmesi işletme maliyetlerini arttırmaktadır. Bu harçların kaldırılması için yaptığımız girişimlere henüz olumlu cevap alınamamıştır.

3.3.4. Deniz Sektöründeki Eğitim Olanakları Hızla Geliştirilmelidir

Eğitim alanında öncelikle ele alınması gereken husus, Denizcilik Yüksek Okulunun benzerleri yabancı ülkelerde görülen çağdaş bir yüksek öğretim kurumu haline dönüştürülmesidir. Bu nedenle Denizcilik Yüksek Okulunun bir Üniversite bünyesinde yeniden teşkilatlanması sağlanmalı, fiziksel olanakları geliştirilmeli, İngilizce dilinde eğitim yapılmalı, her türlü araç-gereç, kütüphane ve okul gemisi ile teçhiz edilmelidir. Bunun yanı sıra bu Okulun yeterli ve nitelikli öğretim elemanlarıyla takviye edilmesi için gerektiğinde yurt dışında bu konuda eğitim yapan kurumlarla işbirliği yapılmalıdır.

Bunun yanı sıra, ulusal ve uluslararası hukuk, ekonomi ve işletmecilik konularına ağırlık veren bir eğitim programının uygulanması ve sektörün bu yöndeki personel ihtiyacının karşılanması sağlanmalıdır.

Ayrıca mesleki kurslar açılmak suretiyle, gemi adamlarının yeni teknoloji ve kurallara uyum sağlamalarında süreklilik kazandırılmalıdır.

Bu arada, "1978 Tarihli, Gemiadamlarının Eğitimi, Sertifika ve Vardiye Standartlarına İlişkin Uluslararası Sözleşme", henüz ülkemiz taraf olmamakla beraber uluslararası alanda 28.4.1984 tarihinde yürürlüğe girmiş bulunmaktadır.

Bu sözleşmeye ülkemiz de prensip olarak girmeyi kabul etmiş ve konu yasallaştırılmak üzere Başbakanlığa intikal etmiştir.

Hükümetlerin inisiyatifine bırakılan hususlarda hazırlık çalışmalarının ivedilikle başlatılması gerekmektedir.

Bu ve bu nitelikteki diğer uluslararası sözleşmelere gemi adamlarımızın uyum sağlaması için gerekli eğitimin açılacak kurs ve seminerlerle verilmesinde büyük yarar görülmektedir.

3.3.5. Limanlarımız Hızlı ve Yeterli Ölçüde Hizmet Verecek Düzeye Getirilmelidir

Limanlarımızın yetersiz durumu deniz taşımacılığımızı olduğu kadar dış ticaretimizi ve dolaylı olarak da ekonomik gelişmeyi olumsuz etkilemektedir. Özellikle limanların yönetiminde görülen aksaklıklar yeni bir yönetim biçimine geçişin gerekli olduğunu ortaya koymaktadır. Etkin ve çağdaş bir yönetimin sağlanması açısından limanlarımızın biran önce otonom yönetimlere devredilmesinde yarar görülmektedir.

Mevcut limanlarımızın günün ihtiyaçlarına cevap verecek hale getirilmesi için gerekli altyapı değişiklikleri ve yenilikleri yapılmalıdır. Yeni limanların üretim bölgelerine yakın ve gerektiğinde genişlemeye müsait yerlerde inşa edilmelerine özen gösterilmelidir.

Yetersiz teçhizat ve çağdışı donanıma son verecek rehabilitasyon projelerine uygun olarak limanlarımızın yeniden donanımı sağlanmalı, işgücünün eğitimi gerçekleştirilmelidir.

3.3.6. Denizcilüğimizin Sorunlarını Tek Elden Yürütecek ve Gerekli Koordinasyonu Sağlayacak Üst Düzeyde Bir Makam Oluşturulmalıdır

Deniz sektörü, ekonomimizin ayrılmaz bir parçası olduğu gibi, limancılık, gemi inşa, eğitim, sigorta, hukuk, dış ticaret, haberleşme gibi değişik yan ve alt sektör ve fonksiyonlarla ilişkisi olan, bu konuları da içeren entegre ve kendine özgü bir sistemdir. Bu nedenle, sektörün gelişmesi ve ekonomiye olan katkısının artırılması için alınacak tedbirler ve uygulanacak politikalar sadece Ulaştırma Bakanlığının bünyesinde değil, Devletin diğer Bakanlıklarında ve değişik kademelerinde ele alınmaktadır. Bu durumda politikaların belirlenmesi ve sorunların çözümü çok sayıda ve farklı makam ve kuruluşla ilişki kurulmasını gerektirmekte, konuları bir bütün olarak ele alabilecek bir makam bulunmamaktadır.

Bu hususun idari sistemimiz içinde ele alınması gerektiğine ve birçok ülkede müstakil deniz ticaret bakanlıklarının bulunduğunu dikkate alarak, deniz ticaret politikasının kurulacak bir Deniz Ticaret Bakanlığı tarafından yürütülmesinin yararlı olacağına inanıyoruz.