

**T.C.**  
**AYDIN ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**İKTİSAT ANABİLİM DALI**  
**2019-YL-142**

**TÜRKİYE'DE DENİZ TAŞIMACILIĞI VE ÖDEMELER  
DENGESİ AÇISINDAN NAVLUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ**

**HAZIRLAYAN**  
**Betül ATICI**

**TEZ DANIŞMANI**  
**Dr. Öğr. Üyesi Ömer ÖZPINAR**

**2019**

**T.C.**  
**AYDIN ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE**  
**AYDIN**

İktisat Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı öğrencisi Betül ATICI tarafından hazırlanan “Türkiye’de Deniz Taşımacılığı ve Ödemeler Dengesi Açısından Navlunun Değerlendirilmesi” başlıklı tez, .../.../2019 tarihinde yapılan savunma sonucunda aşağıda isimleri bulunan jüri üyelerince kabul edilmiştir.

	Ünvanı, Adı Soyadı	Kurumu	İmzası
Başkan:			
Üye :			
Üye :			

Jüri üyeleri tarafından kabul edilen bu Yüksek Lisans tezi, Enstitü Yönetim Kurulunun ..... tarih .....sayılı kararı ile onaylanmıştır.

Doç. Dr. Ahmet Can BAKKALCI

Enstitü Müdür V.

**T.C.**  
**AYDIN ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE**  
**AYDIN**

Bu tezde sunulan tüm bilgi ve sonuçların, bilimsel yöntemlerle yürütülen gerçek deney ve gözlemler çerçevesinde tarafımdan elde edildiğini, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce, sonuç ve bilgilere bilimsel etik kuralların gereği olarak eksiksiz şekilde uygun atıf yaptığımı ve kaynak göstererek belirttiğimi beyan ederim.

.../.../2019

Betül ATICI

## ÖZET

# TÜRKİYE’DE DENİZ TAŞIMACILIĞI VE ÖDEMELER DENGESİ AÇISINDAN NAVLUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ

Betül ATICI

Yüksek Lisans Tezi, İktisat Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Ömer ÖZPINAR

2019, XIX + 96 sayfa

Dünya ekonomisinin büyümesini sağlayan en önemli dinamiklerin başında ülkeler arasındaki ticaretin artması gelmektedir. Dünya ticaretinin ise çok büyük kısmı denizlerde gerçekleşmektedir. Bu bağlamda deniz taşımacılığının incelenmesi ayrı bir önem taşımaktadır.

Çalışmada genel olarak ulaştırma sektörü ele alınmış ardından deniz taşımacılığı hakkında bilgi verilerek Türkiye’de Deniz taşımacılığı gelişimi incelenmiştir. Türkiye’nin dış ticaret hacminin yıllar içinde oldukça hızlı bir şekilde arttığı görülmektedir. Ancak aynı kapasite artışının deniz taşıma filosunda yaşanmadığı ve buna paralel olarak elde edilen navlun gelirlerinin giderlerden çok daha az olduğu anlaşılmaktadır. Bu da her yıl Türkiye’den önemli miktarlarda döviz çıkışına neden olmaktadır. Çalışmada bu durumun önlenmesi ve Türkiye’nin navlun gelirlerinin artırılması için önerilere yer verilmiştir.

**ANAHTAR SÖZCÜKLER:** Türkiye Ekonomisi, Ödemeler Dengesi, Ulaştırma, Denizyolu Taşımacılığı, Navlun.

## **ABSTRACT**

### **EVALUATION OF FREIGHT IN TERMS OF MARITIME TRANSPORTATION IN TURKEY AND BALANCE OF PAYMENTS**

Betül ATICI

MSc. Thesis, at Economic

Supervisor: Phd. Ömer ÖZPINAR

2019, XIX + 96 sayfa

One of the most important dynamics that provides the growth of world economy is the increase in trade between countries. Most of the world trade is maritime trade. In this context, examination of maritime transport is very important.

In this study after explanation of transportation sector in general, the information on maritime transport is provided and maritime transport development in Turkey is examined. Turkey's foreign trade volume has increased quiet fast over the years. However, the same capacity increase is not experienced in the maritime transportation fleet and the freight income obtained is less than the expenses. This leads to significant amount of foreign exchange outflow from Turkey every year. In this study, suggestions are given to prevent this situation and to increase freight revenues in Turkey.

**KEYWORDS:** Economy of Turkey, Balance of Payments, Transport, Maritime Transport, Freight.

## ÖNSÖZ

Çalışmam sırasında değerli bilgi birikimi, tecrübeleri, zamanını ve sabrını benden esirgemeyen danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Ömer ÖZPINAR'a saygı ve teşekkürlerimi sunarım.

Veri bulmada bana destek ve yardımcı olan T.C Merkez Bankası ve Deniz Ticaret Odası'na, deneyimlerini benimle paylaşan Armağan Mendi ve tüm değerli dostlarıma içtenlikle teşekkür ederim.

Hayat ne getirirse getirsin yaşamaya değer olduğunun kanıtı, dua ve desteklerini benden esirgemeyen annem ve babama, varlıkları ve destekleri beni değerli kılan kardeşlerime sonsuz teşekkür ederim.

Tez çalışmam sürecinde desteklerini, sabrını benden esirgemeyen, güven veren değerli hayat arkadaşım Nihat'a içtenlikle teşekkür ederim.

Betül ATICI

# İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY SAYFASI.....	iii
BİLİMSEL ETİK BİLDİRİM SAYFASI.....	iv
ÖZET .....	v
ABSTRACT .....	vi
ÖNSÖZ.....	vii
ŞEKİLLER DİZİNİ .....	xiii
ÇİZELGELER DİZİNİ.....	xiv
GÖRSELLER DİZİNİ.....	xvi
EKLER DİZİNİ .....	xvii
KISALTMALAR DİZİNİ .....	xviii
GİRİŞ.....	1
<b>1. BÖLÜM</b> .....	3
1. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ VE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI.....	3
1.1. Ticaret ve Ulaştırma Kavramları .....	3
1.2. Ulaştırma Kavramı.....	4
1.2.1. Ulaştırmanın Fonksiyonları .....	5
1.2.1.1. Ulaştırmanın ekonomik fonksiyonları.....	5
1.2.1.2. Ulaştırmanın sosyal fonksiyonları.....	6
1.2.1.3. Ulaştırmanın politik fonksiyonu.....	6
1.2.2. Ulaştırmanın Önemi.....	7
1.2.2.1. Ulaştırmanın bireyler açısından önemi .....	7
1.2.2.2. Ulaştırmanın işletme ve piyasalar açısından önemi .....	8
1.3. Ulaştırma Politikası.....	8
1.3.1. Ulaştırmanın İktisat Politikaları İle İlişkisi.....	10
1.3.2. Tam İstihdam ve Ulaştırma Politikası .....	10
1.3.3. Ekonomik Büyüme, Kalkınma ve Ulaştırma Politikası.....	10

1.3.4. Fiyat İstikrarı ve Ulaştırma Politikası.....	12
1.3.5. Gelir Dağılımı ve Ulaştırma Politikası .....	13
1.3.6. Ödemeler Dengesi ve Ulaştırma Politikası.....	13
1.3.6.1 Cari İşlemler Hesabı.....	14
1.3.6.2. Sermaye ve finans hesabı .....	14
1.3.6.3. Net hata ve noksan .....	15
1.4. Taşımacılık Modları.....	15
1.4.1. Kara yolu Taşımacılığı .....	15
1.4.2. Demir yolu Taşımacılığı.....	17
1.4.3. Hava yolu Taşımacılığı.....	18
1.4.4. Boru Hattı Taşımacılığı .....	19
1.4.5. Deniz Yolu Taşımacılığı.....	20
1.5. Ulaştırma Modları.....	20
1.5.1. Unimodal Transport (Tek Modlu Taşıma) .....	21
1.5.2. Multimodal Transport (Çoklu Taşımacılık).....	21
1.5.3. İntermodal Transport (Modlar Arası Taşımacılık) .....	21
1.5.4. Kombine Transport (Kombine Taşımacılık) .....	21
1.6. Taşımacılıkta Teslim Şekilleri .....	21
1.6.1. E-Grubu Teslim Şekli.....	22
1.6.2. F-Grubu Teslim Şekilleri.....	22
1.6.3. C-Grubu Teslim Şekli.....	23
1.6.4. D-Grubu Teslim Şekli.....	24
1.6.5. Teslim Şekillerinde Taşıma Modlarının, Alıcı ve Satıcı Sorumluluklarının Karşılaştırılması .....	24
1.7. Deniz Yolu Taşımacılığı.....	26
1.7.1. Gemi ve Türleri.....	27
1.7.1.1. Kullanım amaçlarına göre gemiler .....	27
1.7.1.2. Geçiş kriterine göre gemiler .....	28



1.7.2. Uluslararası Ton ve Tonaj Kavramları .....	28
1.7.2.1. Gemi ağırlık kavramları .....	28
1.7.2.2. Gemi hacimsel kavramları .....	29
1.8. Deniz Taşımacılığı Türleri.....	29
1.8.1. Yerel ve Uluslararası Boyutuna Göre Deniz Taşımacılığı .....	29
1.8.1.1. Kabotaj taşımacılığı.....	29
1.8.1.2. Uluslararası taşımacılık .....	29
1.8.2. Taşımanın Düzenli Olup Olmamasına Göre Deniz Taşımacılığı .....	29
1.8.2.1. Liner taşımacılık.....	30
1.8.2.2. Tramp taşımacılık.....	30
1.8.3. Gemi ve Taşınan Yükün Çeşitlerine Göre Deniz Taşımacılığı .....	30
1.8.3.1. Tanker taşımacılığı .....	30
1.8.3.2. Ro-Ro (Roll On-Roll Off) taşımacılığı .....	30
1.8.3.3. Konteyner taşımacılığı .....	30
1.8.3.4. Dökme yük taşımacılığı .....	31
1.9. Deniz Yolu Taşımacılığı Türlerinin Diğer Taşımacılık Türleri İle Kıyaslanması.....	31
<b>2. BÖLÜM</b> .....	<b>33</b>
<b>2. DÜNYA'DA DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI</b> .....	<b>33</b>
2.1. Denizcilikle İlgili Uluslararası Kuruluşlar ve Mevzuat.....	33
2.1.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü-IMO (International Maritime Organization) .	33
2.1.2. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı- UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) .....	35
2.1.3. Uluslararası Deniz Ticaret Odası ICS (International Chamber of Shipping) ..	36
2.1.4. Baltık ve Beyaz Deniz Konferansı- BIMCO ( Baltic and International Maritime Council ) .....	36
2.1.5. Uluslararası Denizcilik Komitesi-CMI (Committee Maritime International) .	36
2.2. Dünya'da Deniz Yolu Taşımacılığı .....	36
2.3. Uluslararası Deniz Taşımacılığında Mevcut Durum .....	39

2.4. Dünya Deniz Filosunun Yapısal Analizi .....	42
<b>3. BÖLÜM</b> .....	43
<b>3. TÜRKİYE’DE DENİZ TAŞIMACILIĞI VE NAVLUN PİYASASI</b> .....	43
3.1. Türkiye’de Deniz Taşımacılığı Tarihi .....	43
3.1.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem .....	43
3.1.2. Cumhuriyet Dönemi .....	44
3.1.2.1. Planlı dönem öncesi Türk Denizciliği.....	44
3.1.2.2. Planlı dönem sonrası Türk Denizciliği.....	45
3.2. Türkiye’de Deniz Yolu Taşımacılığında Düzenleme Yetkisi Olan Kuruluşlar ve Mevzuat Kaynakları .....	46
3.2.1. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UBAK) .....	46
3.2.2. Deniz Ticaret Odası .....	46
3.2.3. Diğer Kuruluşlar .....	47
3.3. Türkiye’de Denizcilikle İlgili Yasal Düzenlemeler.....	47
3.3.1. Türkiye’de Denizcilikle İlgili Resmî Mevzuat .....	47
3.3.2. AB Müktesabatı; Beyaz Kitap .....	48
3.4. Türkiye’de Deniz Yolu Taşımacılığı .....	49
3.5. Ticarî Deniz Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri .....	49
3.6. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yapısal Analizi.....	55
3.7. Türkiye’deki Limanlar .....	57
3.8. Türk Karasularında Kabotaj Taşımacılığı.....	60
3.9. Navlun ve Navlun Piyasası.....	62
3.9.1. Navlun Kavramı.....	62
3.9.2. Navlun Piyasası .....	62
3.9.2.1. Navlun piyasasında arz ve talep mekanizması .....	63
<b>4. BÖLÜM</b> .....	68
<b>4. TÜRKİYE’DE ÖDEMELER DENGESİNDE YER ALAN NAVLUN FİYATLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ</b> .....	68

4.1. Araştırmanın Amacı.....	68
4.2. Literatür Taraması.....	68
4.3. Ödemeler Dengesinde Navlun Fiyatlarının İthalat Verileri ile Karşılaştırılması ve Navlun Fiyatlarının Ekonomideki Durumu.....	70
4.4. Navlun Fiyatlarını Etkileyen Diğer Faktör: Yabancı Bayrak Sorunu.....	74
4.5. Dünyada Denizcilikte İlerlemiş Bazı Ülkelerin Uyguladığı Politikalar .....	78
<b>5. TARTIŞMA VE SONUÇ .....</b>	<b>81</b>
<b>6. KAYNAKLAR .....</b>	<b>85</b>
<b>7. EKLER .....</b>	<b>93</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>96</b>

## ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1.1. Türkiye'nin Dış Ticaretinde Kullanılan Modlar (2010-2017) .....	32
Şekil 2.1. Yıllar İtibariyle Dünyada Deniz Taşımacılığı .....	40
Şekil 2.2. Yıllar İtibariyle Dünya Filosu Büyümesi .....	42
Şekil 3.1. Türkiye'de Yıllar İtibariyle Yollara Göre Dış Ticaret (Bin Dolar).....	53
Şekil 3.2. Türkiye'de Yıllara Göre İthalat ve İthalat'da Deniz Taşımacılığı (Bin Dolar).....	54
Şekil 3.3. Yıllara Göre İhracat ve İhracatta Denizyolu Taşımacılığı (Bin Dolar).....	55
Şekil 3.4. Türkiye'de 1999-2008 Yılları Arasında Yapılan Deniz Taşımacılığının Bölgelere Göre Dağılımı.....	58
Şekil 3.5. Türkiye'de 2003-2018 Yılları Arası Kabotajda Taşınan Yolcu ve Araç Miktarı Yıllık Gelişimi .....	61
Şekil 3.6. Navlun Piyasasında Denge ve Geçici Denge .....	64
Şekil 3.7. Kısa Dönemde Navlun Piyasa Dengesi.....	64
Şekil 3.8. Uzun Dönem Navlun Piyasası.....	65
Şekil 3.9. Baltic Dry Index .....	67
Şekil 4.1. Ödemeler Dengesi Dış Ticaret Dengesinde Navlun ve İthalat ( Milyon Dolar) ...	73
Şekil 4.2. Yıllar itibariyle Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri).....	75

## ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 1.1. Cari İşlemler Hesabı.....	14
Çizelge 1.2. Uluslararası Taşımacılıkta Tarafların Sorumlulukları.....	22
Çizelge 1.3. Uluslararası Teslim Şekillerinde Tarafların Sorumlulukları.....	25
Çizelge 1.4. Taşıma Modlarına Göre Teslim Şekilleri.....	25
Çizelge 1.5. Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırması.....	31
Çizelge 2.1. Dünya Filosu İlk 20 (2017).....	38
Çizelge 2.2. Yıllar İtibariyle Dünyada Ekonomik Büyüme.....	39
Çizelge 2.3. Yıllar İtibariyle Dünya Deniz Taşımacılığında Toplam İthalat ve İhracat (ABD Doları bin).....	40
Çizelge 2.4. Yıllar İtibariyle Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı.....	41
Çizelge 3.1. Türkiye’de Son 10 Yılın Dış Ticaret Verileri(Bin Dolar).....	50
Çizelge 3.2. Yıllar İtibariyle En Çok İthalat Yapılan 10 Ülke (Bin Dolar)*.....	50
Çizelge 3.3. Yıllar İtibariyle En Çok İhracat Yapılan 10 Ülke (Bin Dolar)*.....	51
Çizelge 3.4. Türkiye’de Yıllar İtibariyle Yollara Göre İthalat (Bin Dolar).....	52
Çizelge 3.5. Türkiye’de Yıllar İtibariyle Yollara Göre İhracat (Bin Dolar).....	52
Çizelge 3.6. Türkiye’de Yıllara Göre İthalat ve İthalat ‘da Deniz Taşımacılığı (Bin Dolar).....	53
Çizelge 3.7. Yıllara Göre İhracat ve İhracatta Denizyolu Taşımacılığı(Bin Dolar).....	54
Çizelge 3.8. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet, DWT Bazında Gelişimi – (150GT ve Üzeri Gemiler).....	56
Çizelge 3.9. Türkiye’de 1999-2008 Yılları Arasında Yapılan Deniz Taşımacılığının Bölgelere Göre Dağılımı.....	58
Çizelge 3.10. Liman Başkanlıkları Bazında Yük Elleçlemesinde İlk 10 Liman (2016 Yılı).....	59
Çizelge 3.11. Türkiye’de 2003-2018 Yılları Arası Kabotajda Taşınan Yolcu ve Araç Miktarı Yıllık Gelişimi.....	61
Çizelge 4.1. 1987-2017 Yılları Arası Merkez Bankası Ödemeler Dengesi Navlun ve Sigorta Ayırımı, İthalat(Cif), İhracat (Fob) Verileri (Milyon ABD Doları).....	72
Çizelge 4.2. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri).....	74

Çizelge 4.3. Yıllar İtibariyle Denizyolu Taşımacılığında Dış Taşımacılıkta Türk ve Yabancı Bayrak Payları (TON) .....	76
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----



## GÖRSELLER DİZİNİ

Görsel 2.1. Okyanuslardaki Deniz Yolları Ağı .....	38
----------------------------------------------------	----



## **EKLER DİZİNİ**

Ek 1. Ana Limanlardan / Türkiye'ye Taşınan Malların Brüt Ağırlıkları .....	93
Ek 2. Dünya Düzeyinde Elleçlenen ve Her Limanda Ele Alınan Malların Brüt Ağırlıklarına Göre En İyi 20 Liman (Bin Ton) .....	95





## KISALTMALAR DİZİNİ

AB	: Avrupa birliği
BDI	: Baltic Dry Index
BIMCO	: Baltic And International Maritime Council (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi)
CFR	: Cost And Freight (Mal Bedeli ve Navlun)
CIF	: Cost Insurance And Freight (Masraflar, Sigorta ve Navlun)
CIP	: Carriage And Insured Paid To (Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak )
CMI	: Committee Maritime International (Uluslararası Denizcilik Komitesi)
CPT	: Carriage Paid To (Taşıma Ödenmiş Olarak)
DAP	: Delivered At Place (Belirlenmiş Olan Boşaltma Alanında Teslim)
DAT	: Delivered At Terminal (Belirlenmiş Olan Terminalde Teslim)
DDP	: Delivered Duty Paid (İthalatçının Ülkesinde Gümrük Vergileri İhracatçı Tarafından Ödenmiş Olarak Teslim )
DTGM	: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
DWT	: Dead Weight Tonnage
EXW	: Ex Works ( Fabrika Teslim )
FAS	: Free Alongside Ship (Gemi Doğrultusunda Teslim)
FCA	: Free Carrier (Taşıyıcıya Teslim)
FOB	: Free On Board ( Gemi Bordasında Teslim )
ICC	: International Chamber Of Commerce (Milletlerarası Ticaret Odası)
ICS	: International Chamber Of Shipping (Uluslararası Deniz Ticaret Odası)
IMO	: International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
İMEAK	: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
MGS	: Milli Gemi Sicili
OECD	: Organisation For Economic Co-operation And Development (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü)
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili

TURKLİM : Türkiye Liman İşletmecileri Derneği

UBAK : Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

UNCTAD : United Nations Conference On Trade And Development (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı)

UND : Uluslararası Nakliyeciler Derneği

UTİKAD : Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği



## GİRİŞ

Günümüzde ülkeler diğer bütün ülkelere ulaşacak ticaret alanı ve hacmini artırmak eğilimindedir. Bunu gerçekleştirirken ticari taşımayı en ucuz maliyet ve büyük tonajlarla yapmayı amaçlarlar. Bu noktada deniz yolu taşımacılığı öne çıkmaktadır.

Beş adet taşımacılık türü bulunmaktadır. Bunlar; kara yolu taşımacılığı, demir yolu taşımacılığı, hava yolu taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığı ve boru hattı taşımacılığıdır. Yurt içi taşımacılığı kara yolu ve demir yolu taşımacılığı daha uygun iken uluslararası taşımacılığa daha uygun olan deniz yolu taşımacılığıdır. Boru hattı taşımacılığı ile sıvı, gaz, petrol ve kimyevi ürünler taşınır.

Deniz taşımacılığı demir yolu taşımacılığından 3.5 kat, kara yolu taşımacılığından 7 kat, hava yolu taşımacılığından 22 kat daha ucuzdur. Ülkelerin deniz kıyısı şehirlerinin gelişmişlik düzeyi fazladır. Bu denizcilikle doğrudan bağlantılıdır. Gelişmiş ülkelerin birçoğu ise denizcilik faaliyetleri ile gelir sağlamaktadır. Deniz ticaretinde taşımacılık ödemelerine navlun adı verilir. Gelir sağlamada navlun tek başına bir etken değildir. Navlun milli bayraklı gemiler ile uluslararası sularda faaliyet göstermesi gerekmektedir. Uluslararası sularda çalışan gemilerde çekilen bayraklar ülkeler arası saygınlığı attırmaktadır.

Türkiye’de navlunun işleyişi ödemeler dengesinde navlunun eksi vermesinin nedenleri ve Türkiye’nin mevcut durumu araştırılmıştır.

Birinci bölümde ulaştırma kavramı, fonksiyonları, politikaları anlatılmış ve taşımacılık türleri, deniz yolu taşımacılık çalışma şekillerinden, taşımacılıkta kullanılan taşımacılık türlerinden ve denizyolu taşımacılığı ve denizyolu taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile karşılaştırılması, denizyolu taşımacılığının türleri hakkında bilgi verilmiştir.

İkinci bölümde Dünya’da deniz yolu taşımacılığının mevcut durumu, uluslararası kuruluşlar anlatılmıştır.

Üçüncü bölümde Türkiye’de deniz taşımacılığının mevcut durumu, deniz taşımacılığı tarihi, Mevzuat ve Türk kuruluşlar ortaya konmuş, navlun piyasasının işleyişi ortaya konmuştur.

Dördüncü bölümde ise ödemeler dengesinde dış ticaret dengesi altında yer alan ‘Uyarlama: Navlun ve Sigorta’ verilerinin ayrımı ve c.i.f. ithalat verileri ile incelenmiş ve Türkiye’de bulunan filoların Türk ve yabancı bayrak sorununun navlun fiyatlarına etkisi incelenmiş, denizcilik ile ilgili başka ülkelerin neler yaptığı anlatılmıştır.



# 1. BÖLÜM

## 1. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ VE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

Gelişmiş ülkeler, Dünya ticaretinden elde ettikleri gelir paylarını artırmaya; gelişmekte olan ülkeler ise mevcut ihracatlarını artırarak, buldukları ticari hacim sıralamasında daha üst seviyelere çıkmaya çalışmaktadır. Bu noktada ekonomik sınırların ortadan kalkması ve Dünya'nın tek pazar durumuna gelmesi, gelişmiş veya gelişmekte olan ülkeler; yolcu ve üretilen ürünlerin sevki için gerekli olan taşıma olgusunu ortaya çıkarmıştır.

### 1.1. Ticaret ve Ulaştırma Kavramları

Ticaret, kişi ya da toplumların kazanç sağlamak amacıyla giriştikleri ve bir yerden başka bir yere taşımak zorunda oldukları her türlü ham ya da işlenmiş mal, hizmet, değer, yiyecek vb. alım satımını, değiş-tokuşunu kapsayan ekonomik bir etkinliktir (Bozkurt, 2011).

İnsanların sınırsız olan ihtiyaçlarını karşılayabilme arzusuna bağlı olarak buldukları yerdeki kaynakların kısıtlı olması sebebi ile eksiklerini farklı yerlerde bulunan kaynaklardan temin etme çabası ticaret olgusunu oluşturmuştur. İlk başlarda takas yolu ile gerçekleşen ticaret, paranın keşfi ile farklı bir boyut kazanmıştır. Gelişen dünya ekonomisine ayak uyduran ticaret, taşıma yollarının çeşitlenmesi ve iletişim şekillerinin artması ile günümüzdeki durumuna gelmiştir.

Ticaret iki çeşit halinde incelenebilir: iç ve dış ticaret;

Dış ticaret ve iç ticaret arasındaki farklar alım-satım esaslı bir ticari işlemdir. İç ve dış ticaret faaliyetlerinde ürünün üretimi ve pazarlanması süreciyle aynı şekilde ilerlerken, alıcı ve satıcı birimlerinin farklı ülkelerde yerleşik olmasıyla farklılık göstermektedir. Dış ticaret sınır dışı ticaretle, iç ticaret ise sınır içi faaliyetler göstermektedir (Koban, Dış Ticarete Giriş, 2012).

İthalat: Yurt dışında üretilen bir malın satın alınması sonucu ülkeye getirilme işlemidir.

İhracat: Yurt içinde üretilen bir malın yurtdışında başka bir alıcı tarafından satın alınıp, yurt dışına sevk edilmesi işlemidir.

Günümüze dek var olan ticaret anlayışı zaman, teknoloji ve ekonomik anlayışın değişimi ile insan veya ülkelerin kendi sınırlarını genişletmektedir. İnsanoğlunun varoluşu ile birlikte gelen, bilinmeyi keşfetme arzusu, günümüzde yerini ekonomik olarak sınır ötesine ulaşmaya bırakmıştır.

Bu ticaret yollarından bazıları;

Bunlar; İzmir- Efes'ten başlayıp Lidya üzerinden Asur ülkesine kadar uzanan Kral Yolu, dönemin en uzun ticaret yolu olan İpek Yolu; Çin'den başlayarak Akdeniz ve Anadolu üzerinden Avrupa'ya ulaşan dünyaca ünlü bir ticaret yolu ve baharat taşıyan ve bu malın en çok olduğu yer olan Hindistan'ı Avrupa'ya bağlayan Baharat Yolu ile dönemin elverdiği kadarıyla ticareti uzak medeniyetlerle yapabilme imkânı tanımıştır (Buharalı, 2010).

Dönemlerde ticaret; yolların coğrafi durumuna göre develerden oluşan kervanlarla, el yapımı sal, tekne vs. araçlarla yapılırdı. Gelişen teknoloji ile birlikte tren yolları, karayolları, havayolları ve suyolları ile ticaret gelişmeye başlamıştır. Ticaretin daha uzak mesafelere yapılması ile insanoğlu yeni bir döneme girmiştir.

Ticaretin yapılmasıyla iç ve dış ticaret olarak alıcı, satıcı ve aracı arasında yapılan alış verişte ürün/malın tüketiciye iletilmesi konusunda taşımacılık/ulaştırma olguları ortaya çıkmıştır. Bu kavram incelenecek olursa;

## **1.2. Ulaştırma Kavramı**

Tanım olarak bakıldığında 'ulaşım' kelimesi "1. Ulaşım işi, 2. Köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş, münakale, muvasala, temas, 3. Bir şeyi bir yerden başka yere taşımak" anlamına gelmekteyken, Ulaştırma kavramı "1. Ulaştırma işi, 2. İnsanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü" olarak tanımlanmıştır (Türk Dil Kurumu).

Sözlük tanımından hareketle 4625 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu'nun 3. Maddesinde ise 'Yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesi' şeklinde tanımlanabilir (Kara Yolları Taşıma Kanunu, 2003).

Genel olarak anlaşıldığı üzere taşınabilir her türlü maddenin bir yerden başka yere taşınabilmesi ulaştırma tanımı içerisine girmektedir. Ulaştırmanın fonksiyonları incelendiğinde yapılan tanımların ulaştırma kavramını tam olarak açıklamadığı görülecektir.

Ulaştırmanın fonksiyonları; taşımacılıkla değişen mekan faydası, arz-talep isteklerinin karşılanması, üretim alanlarının genişleyebilmesi ve hitap ettiği alanların genişlemesi, maliyetlerin pozitif etkilenebilmesi, farklı iş alanlarında uzmanlaşma sağlanması, üretimlerin küçük ölçekli değil büyük ölçekli olarak tasarlanması, uluslararası yapılan ticaret sonucunda yaşanan Dünya çapında rekabet, sosyal ve kültürel değerlerin başka yerlerle kaynaşabilmesi, genel olarak ülke ekonomisine sağladığı katkılar olarak sıralanabilir (Kol, 2010).

Fonksiyonlarına bakıldığında, ulaştırmanın sadece malın bir yerden bir yere taşınması kadar basit bir olgu olmadığı anlaşılmalıdır. Bu bağlamda; ‘uluslararası taşımacılık’ tanımı üzerinde durmak gereklidir. Uluslararası taşımacılık, iki farklı ülke arasında ticarete konu olan her malın ücret karşılığı teslim alınacak yere taşınmasıdır. Günümüzde ülkeler, ekonomik açıdan kalkınabilmek için dışa açık ekonomilerle ticaret yapmaktadır.

### **1.2.1. Ulaştırmanın Fonksiyonları**

Ulaştırma sektörünün serüveni tekerleğin icadıyla başlamıştır. Tekerleğin icadı, tarihin en önemli buluşlarından biridir. İlerleyen teknoloji ile birlikte ulaştırma sektörü de hızla gelişmiştir. Buhar, elektrik, petrol, kömür ve motor gücüyle birlikte son yıllarda çok yenilikler olmuştur. Bu ilerleme ile gelişen ulaştırma fonksiyonlarını ele alacak olursak;

#### **1.2.1.1. Ulaştırmanın ekonomik fonksiyonları**

Belirli bir malın bir yerden başka yere taşınması tanımından hareketle üretim ürünlerinin taşınabilmesi bir etken olarak belirtilebilir. Diğer bir bakış açısıyla taşınan ürünlerin faydalı hale gelmesi olabilir. Örneğin; üretilen domatesin tarladan toptancıya, toptancıdan hallere, hallerden manavlara, marketlere taşınması bireylere faydalı mamul veya yarı mamul sağlayabilmektedir. Toplam arzın toplam talebe uyum sağlanmasına destek sağlar.

Ulaştırma sektörü yepyeni bir istihdam yaratır. Bu konuda eğitilmiş insanların yetişmesi için üniversitelerin destekleri, taşımacılık işleri için şoför, kaptan, makinist, geri

plandaki işleri yönetmek adına milyonlarca insana gelir kapısı sağlayabilir. Bu da ekonomi için pozitif bir etki yaratır.

Diğer bir ekonomik fonksiyon ise; ulaşım giderlerinin toplam maliyet içinde yer alması ve taşıma sistemlerindeki iyileştirmenin maliyeti azaltıp ekonomik kaynakların etkinliğini artırarak nihai ürünlerde maliyetin azaltılmasını sağlayacaktır. Sonuç ise fiyat istikrarında pozitif etki olarak karşımıza çıkacaktır (Erdoğan T. , 2010)

Ulaştırma kullanılan araç gereçlerin(şanzıman, motor, ray, lastik, demir, vagon vb.) üretimi ve ticareti ekonomik açıdan yeni bir iş sahası oluşturmaktadır. Bu sektörlerin gelişmesi, doğrudan GSYİH' de artışa sebep olacaktır. Ulaştırma sektöründe yaşanacak bir kriz tüm ülkeyi sarsacak boyutlarda bir sıkıntıya neden olabilir.

Denizyolu taşımacılığı kendi başına birçok alt sektöre sahiptir. Her alt sektör kendi başına ayrı bir piyasa oluşturur. Piyasayı belirleyen faktörler; gemi tipi, yükün türü, gümrük giriş ve çıkış protokollerindeki engeller, sistem içindeki rekabet düzeyi, taşımacılıkta kullanılacak modlar, tarifeler, taşımadaki kombine olarak kullanılacak diğer modlar olarak belirlenmektedir. Rekabet gücüne göre navlun oranları piyasayı etkileyen en önemli etkidir. Piyasa aktörleri, piyasadaki faaliyetlerini sürdürebilmeleri için piyasayı çok iyi takip etmeli, öngörülerini bu şartlara bakarak yapmalıdır (Erol & Dursun, 2015).

### **1.2.1.2. Ulaştırmanın sosyal fonksiyonları**

İnsanları birbirine yakınlaştırmak amacıyla kullanılan ulaşım sektörü sayesinde uzaklar yakın olmaktadır. Ülkeler, bölgeler ve topluluklar arasındaki örf ve adetlerin birbiriyle kaynaşmasını sağlamaktadır. Ülke nüfusunun dağılımına ve taşınabilmesine destek olmaktadır.

Ulaşımın en önemli katkılarından bir tanesi ise insanlar eğitim ve sağlık imkânlarından yararlanabilecek, sağlık ve eğitim imkanlarına daha kolay ulaşabileceklerdir (Aslan, 2009).

### **1.2.1.3. Ulaştırmanın politik fonksiyonu**

Devlet siyasi gücünü artırırken diğer ülkelerle transit taşımacılığın yapılabilmesi için dış ilişkileri desteklemektedir. Ayrıca vatandaşın devletle yakınlaşması ve devletin halkına sağlamakla mükellef olduğu görevleri daha iyi yapabilmesi için halk-devlet yakınlaşmasını



sağlamaktadır. Politik açıdan devletin askeri ve güvenlik hizmetlerini yapabilmesine olanak sağlamaktadır.

## **1.2.2. Ulaştırmanın Önemi**

Ulaştırmanın bireyler, işletme ve piyasa açısından öneminden bahsedilmesi konunun sağladığı faydaları açıklamaya yardımcı olacaktır.

### **1.2.2.1. Ulaştırmanın bireyler açısından önemi**

İnsanların temel özgürlüklerinden biri de seyahat etme özgürlüğüdür. Seyahat özgürlüğü adına Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından 10 Aralık 1948’de ilan edilen İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi’nin 13. maddesinde ‘1. Herkesin bir devletin toprakları üzerinde serbestçe dolaşma ve oturma hakkı vardır. 2. Herkes, kendi ülkesi de dâhil olmak üzere, herhangi bir ülkeden ayrılmak ve ülkesine yeniden dönmek hakkına sahiptir.’ ifadeleri yer almaktadır (Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, 10).

İnsanların doğasında bulunan keşif merakı ile ulaştırma günümüzde kullanılmaktadır. İnsanların seyahat, turizm, eğitim, inanç, kültür vb. nedenlerle yolculuk yapma isteği vardır. Bunlar, insanların ihtiyaçlarıyla birlikte değerlendirildiğinde ulaştırma insanların ihtiyaçlarını karşılamaktadır. İlk başlarda tarımsal ürünlerin taşımacılığında kullanılan ulaştırma sektörü günümüzde yaşamın her alanında kullanılmaktadır.

Yaşam kalitesini üst seviyeye çıkarmak isteyen bireyler bu arzu için bir yerden başka yerlere göç ederler. Mal ve hizmetlere erişim, işgücü talebinin ve iş fırsatlarının yoğun olduğu yerlere ulaşma, daha güvenli, sağlıklı ve huzurlu yaşama isteği bireylerin ulaştırma talebini oluşturan en temel etkenlerdir.

Ulaşım bir sektör olarak incelendiğinde önemli bir ekonomik istihdam yaratırken, bireylerin alım gücünün artmasıyla ihtiyaçlarını karşılayarak istenilen yaşam kalitesini yakalayabilmelerini sağlamaktadır. Şehir içi ulaşımın iyileştirilmesi, insanların hayatlarını olumlu etkilerken, ulaşım ağının genişlemesi yeni yerlerin imara açılarak, farklı sektörlerle iş imkânları sağlayarak imara açılan yeni yerleşim yerlerinin değerlendirilmesini sağlar.

### **1.2.2.2. Ulaştırmanın işletme ve piyasalar açısından önemi**

İşletme; ürünü üreten, ürettiklerini tüketiciye satan genel olarak satışlarında kar amacı güden ekonomik birimdir. Tanım açısından bakıldığında işletmelerin en önemli beklentisi kar elde ederek tüketiciye ulaşmaktır. Bu açıdan bakıldığında tüketici ile arasındaki mesafeyi ne kadar yakın tutarsa tüketiciye karşı çekiciliği o kadar fazla olacaktır. Bireyler ise minimum harcama ile maksimum faydayı yakalamak isteyecektir. Bu konuda da üreticiye olan yakınlığı kendisine avantaj sağlayacaktır. Ulaşım sektörü, özellikle işletmeler açısından üretim için gerekli girdilere hızlıca ulaşım nihai çıktıyı tüketiciye hızlıca ve tam zamanında ( just in time ) ulaştırması gerekmektedir. Mamul, yarı mamul olarak kullanılacak girdilerin teslim almasındaki süre ve maliyet ters orantılı olarak işlemesi işletmenin avantajı olacaktır. İşletmenin çıktıyı tüketiciye yakınlaştırmasını şubeleri aracılığı ile gerçekleştirdiği varsayımı altında bakıldığında, dağıtım için ulaştırma maliyetlerine katlanmak zorunda kalacaktır. Tarihin tüm dönemlerinden itibaren gelişen işletmeler artık uluslararası camiada boy göstermektedir. Gelecekte devletler ekonomide gerekli üstünlüklere sahip olabilmek için ulaştırma koşullarını iyileştirecek gelişmeleri sağlamalıdır.

Günümüzde ekonomiler vatandaşlarının refah ve huzurunu artırmak amacıyla kıt kaynaklarını uygun şekilde bölüşümünü yaparak talebi karşılamaktadır. Dünya açısından bakıldığında birçok ekonomi, piyasa ekonomisini tercih etmektedir.

Piyasa ekonomisi; üreticilerin ve tüketicilerin, arz ve talep koşullarına bağlı olarak aldıkları ekonomik kararlara uygun kaynak dağılımının gerçekleştiği, kamunun (birlikte hareket ediyorsa) payının minimum olduğu bir yapıdır (Alkin, 2014).

Ekonomik yapıda üretim, bölüşüm ve tüketim faktörleri aynı aralıkta seyrediyorsa ekonomi sağlıklı ilerliyor demektir. Ulaşım ve haberleşmede sağlanacak bir yenilik firmayı mamule, emeğe ve piyasaya yakınlaştıracak ve maliyetleri düşürecektir. Sonuç olarak üretimi artıran ve maliyetleri düşüren firmalar talebi karşılayabilecek arz yaratacaktır. Ulaşımın yaratacağı herhangi bir etki doğru orantılı olarak piyasada etkisini gösterecektir.

### **1.3. Ulaştırma Politikası**

Günümüzde teknolojide yapılan ilerlemeler ile birlikte ulaştırma da bu hızdan etkilenerek geliştirilmiş ve ticarete etkinliğin sağlanmasına yardımcı olmuştur. Bu nedenle

her piyasa kendi yapısına uygun şekilde kendini pazar ve ekonomilere bağlayacak alt yapıları oluşturmak isteyecektir. Bu iletişimi yapacak olan ulaştırma sektörü kendi içerisinde bir politika oluşturmaktadır.

Türkiye’de ki ulaştırma sektörü GSYH’nin %10’unu, toplam istihdamın %7’sini, üye ülke yatırımlarının %40’ından fazlasını ve enerji tüketiminin %30’unu kapsamaktadır. Bu denli bir gücü elinde tutan ulaştırma sektörü karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu ve boru hattı taşımacılığının yanında iç suyolları, çoklu taşıma, lojistik, şehir içi ulaşım, ulaşımın ücretlendirilmesi gibi sektörlerle ayrılmaktadır.

Ulaştırma politikasının oluşturulması Avrupa Birliği’ne tam üye olabilmek adına 3 Ekim 2005 yılında kabul edilen 35 başlıktan biridir. Türkiye tam not alabilmek için bu politika başlığı altında oldukça ilerleme kaydetmiştir. Türkiye’ye verilen ödevde güvenli, sağlıklı, çevre dostu ulaştırma ile iç pazar ve dış pazar işleyişini iyileştirmek gibi başlıklar yer alır.

AB Ulaştırma Politikası’nın temel ilkeleri aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Özelleştirme ile ulaştırma pazarların açılmasıyla rekabetçi bir iç pazarın kurulması,
- Öncelikli ulaştırma alt yapılarında yatırımın teşvik edilmesi,
- Alt yapıların daha verimli bir şekilde kullanılması için alt yapı fiyatları ile vergilerin gözden geçirilmesi,
- Gelişmiş bir yol güvenliği politikası geliştirilmesi,
- Ulaştırma sistemlerin güvenliğinin sağlanması,
- Yolcu haklarının korunması ile beraber, yüksek fiyatlardan kaynaklanan olumsuz etkilerin azaltılması ve ulaşırmada çalışan işçilerin iş güvenliğinin artırılmasıdır (SERVANTIE, 2014).

Ulaştırma sektörünün politikaları sektörel değişimlere, bulgulara, olanak ve kaynaklar çerçevesinde ihtiyaç ve amaçlarına uygun çözümlerle oluşan yaptırımlardır (Özen, Koldemir, Bak, & Paksoy, 2001).

### **1.3.1. Ulaştırmanın İktisat Politikaları ile İlişkisi**

Ulaştırma sektörü genel olarak ülke düzeyindeki her sektörün arkasında lokomotif görevi görmektedir. Hizmet sektörünün alt sınıfı olan ulaştırma sektörü tarım ve sanayi sektörlerinin arkasında tamamlayıcı niteliktedir. Genel olarak diğer sektörler kadar üretkenlik etkisi olmasa bile ulaştırma sektörü üretilen ürünlerin tüketiciye ulaştırılmasına hizmet eder.

Kaynakların verimli şekilde kullanılması, üretilen malların dağıtımı, iç ve dış ticaretin yapılabilmesi, bölgeler hatta ülkeler arası mal, hizmet, işgücü ve sermayeler arasındaki etkileşimin, ticaretteki arz-talep dengesinin sağlıklı bir şekilde gerçekleşebilmesi için ulaştırmanın kullanılması ve doğru şekilde planlanması gerekmektedir.

### **1.3.2. Tam İstihdam ve Ulaştırma Politikası**

Tam istihdam iktisat politikalarının önemli amaçlarından birisidir. İstihdam ülke vatandaşlarından çalışabilecek yaş ve sağlığa sahip olan insanların iş sahibi olması olarak tanımlanabilir. İstihdam sorunu genel olarak bütün ülkelerin sorunlarından birisidir. Kısa vadeli çözümlerle iyileştirilen istihdam sorununa daha kapsamlı uzun vadeli destekler verilmelidir.

Ulaştırma politikasında talebin kısa sürede, az maliyetle güvenli bir şekilde taşınabilmesi temel ilkedir. Genel olarak ulaştırma sektörünün istihdam politikasına pozitif etkisi olmaktadır. Ulaştırma sektörleri olan kara, hava, deniz, demiryollarında çalışan insan sayısı düşünüldüğünde istihdama olan katkısı daha iyi anlaşılabilir. Sonuç olarak ulaştırma sektörü kendi istihdamını yaratmaktadır. Ulaştırma ile birlikte yeni istihdam yolları da açılmaktadır ve bu sektördeki büyümeler de istihdam sorununa olumlu katkılar sağlayacaktır.

### **1.3.3. Ekonomik Büyüme, Kalkınma ve Ulaştırma Politikası**

Bir ülkede üretilen mal ve hizmet miktarının zaman içinde artmasına iktisadi büyüme denir. Bir ülkede yaşayan insanların yaşam standartlarını sürekli biçimde yükseltmesinin tek yoludur. Bu nedenle, tüm ülkelerin temel makroekonomik hedeflerinden bir tanesi, hızlı bir iktisadi büyüme gerçekleştirmektir (Ünsal E. , 2005).

Büyüme hızı; ülkenin toplam reel gelirinde yıllık yükselme veya gelirin bir önceki yıllla olan oranıdır (Arda, 2002).

Ekonomik büyüme sayesinde kişi başına düşen milli gelirin artmasıyla insanların ceplerine giren para artmaktadır. Bu ise tüketimin artmasını sağlamaktadır. Bir ekonominin büyümesine katkı sağlayan etkenler; sermaye stoku, özel mülkiyet, mübadele özgürlüğü, rekabetçi piyasalar, etkin sermaye piyasası, parasal istikrar, düşük vergi oranları, serbest ticaret, teknolojik gelişmeler, kalifiye işgücü gibi unsurlardır (Gwartney & Stroup, 2004).

Kalkınma kelimesi iktisatta büyüme ile karıştırılmaktadır. Büyüme ülkedeki üretim hacmindeki artıştır. Ekonomik büyüme sayısal olarak ele alınmaktadır. Kalkınma ise toplumun yaşam standartlarında, üretilen malların kalitesinde veya üretim olarak iyileşmeler yaşanan bir ortamı ifade etmektedir (Alkin, 2014).

Kalkınmanın ölçülmesinde kullanılan göstergeler; fert başına düşen milli gelir ve artış hızı, tasarrufların ve yatırımların milli gelire oranı, toplam katma değer içinde imalat sanayisinin payı, tarımsal nüfusun toplam nüfus içindeki payı, fert başına üretim, tarımda birim başına üretim ve verimliliği, dış ticaretin milli gelir içindeki payı, okuma – yazma oranı, şehirleşme oranı, ortalama yaş oranı, ölüm oranı vb. kriterlerle ülkelerin kalkınma oranları belirlenebilir (Düğer, 1998).

Yukarıdan tanımlanan büyüme ve kalkınma kavramlarının ulaştırma politikasıyla ilişkilendirecek olursak; ulaştırma politikasının oluşturduğu etki, ekonomiye olumlu bir katkı yapacaktır. Kalkınma olgusu ise insanların yaşam koşullarını iyileştirerek yaşam kalitesinin artmasını sağlayacaktır. Ülke içerisinde büyümenin gerçekleşmesi, yatırımların artmasıyla ulaştırma sektöründe de değişimin yaşanması kaçınılmazdır. İnsanlar güvenilir, hızlı, düşük maliyetlerle ulaştırma sektörlerinden yararlanmayı arzu edeceklerdir. Bu sektörde ki yenilikler; taleplerin daha uygun şekilde sağlanmasını ve standartlarını yükseltmesiyle sonuçlanır. Bu değişim istihdama, piyasalar arasında rekabeti güçlendirmeye, ülkenin geri kalmış yörelerine ulaşabilmeye, piyasada alış verişin devamlılığını sağlamaya, yeni ulaşım ağlarıyla birlikte atıl olan bölgelerin piyasaya kazandırılmasına destek olur. Bu destek, büyüme ve kalkınmanın gerçekleşmesiyle birlikte ülke ekonomisine pozitif katkı sağlayıp ülkenin büyüme hızının artmasını sağlayacaktır.

### 1.3.4. Fiyat İstikrarı ve Ulaştırma Politikası

Mal ve hizmetlerin parasal karşılığı fiyat olarak adlandırılır. Ekonomide fiyatlar sürekli değişim halindedir. Bu değişimin etkisi bazen çok yoğun olmadan gerçekleşirken bazen tüm ekonomik sistemi alt üst edecek düzeyde gerçekleşebilmektedir. Hükümetler bu değişimlere doğrudan veya dolaylı olarak müdahale etmektedir. Devletin bu müdahalesindeki amaç ekonomideki fiyat istikrarını korumaktır. Fiyat istikrarı; insanların yatırım, tüketim ve tasarrufa yönelik kararlarında dikkate almaya gerek duymadıkları düşük enflasyon olarak tanımlanır. Fiyat istikrarını korumak ise fiyatlar genel düzeyindeki değişimlerin önlenmesi ve azaltılması anlamına gelmektedir.

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Kanununun 'da yer alan 4. madde de 'Bankanın temel amacı fiyat istikrarını sağlamak ve sürdürmektir. Banka, fiyat istikrarını sağlamak için uygulayacağı para politikasını ve kullanacağı para politikası araçlarını doğrudan kendisi belirler. Banka, fiyat istikrarını sağlama amacı ile çelişmemek kaydıyla Hükümetin büyüme ve istihdam politikalarını destekler.' denilerek fiyat istikrarını sağlayacak olan kurum açıkça belirtilmiştir (T.C Merkez Bankası, 1970).

Fiyat istikrarının yararları ise; daha yüksek yaşam standartlarına kavuşma hedefine destek olur, genel fiyat gelişmeleri hakkındaki belirsizliğin azaltılmasına ve dolayısıyla, görelî fiyatların şeffaflığının artırılmasını sağlar, faiz oranlarındaki enflasyon riski primlerini azaltır, gereksiz riskten korunma faaliyetlerini önler, vergi sistemleri ve sosyal güvenlik sistemlerinin negatif etkilerini azaltır, servetin ve gelirin ihtiyari dağılımını önler, finansal istikrara katkı sağlar, Merkez Bankası fiyat istikrarını koruyarak daha geniş ekonomik hedeflere katkıda bulunur (European Central Banks, 2009).

Fiyat istikrarı ile ulaştırma politikasını ilişkilendirecek olursak; üreticiler üretimde kullanacakları girdilere ulaşmak için sürekli artan yüksek ulaştırma maliyetlerine katlanıyorsa, şüphesiz bu maliyet artışı enflasyonu olumsuz etkileyecektir. Üreticinin malını arz ettiği pazarlara ulaşım maliyetleri de ürünün fiyatını etkileyen bir unsur olacaktır. Ürünün tüketicie olan maliyeti, o ürünü elde etmesi için katlandığı tüm giderlerdir. Bu bağlamda tüketicilerin ihtiyaçlarını karşılamak için katlandıkları ulaşım maliyetlerinin de talebi etkilediğini belirtmek gerekir. Üreticinin üretim için gerekli olan girdilerle ve ürettikleri malları pazara ulaştırmak için katlandığı maliyet, tüketicinin de talep ettiği malı minimum maliyetle, hızlı, güvenli olarak ulaşmasını sağlayabilecek ulaştırma alt yapısı

kurulması arz-talep dengesinin sağlanmasına olanak sağlar. Ulaştırmanın ve haberleşmenin etkin şekilde kullanılabilir olması piyasanın şeffaflığına, girişimcilerin piyasa mekanizmasına istedikleri anda girip çıkmalarına olanak sağlayacaktır. Bu imkanlar fiyatlar genel seviyesini dengede tutmakta önemli rol oynamaktadır.

### **1.3.5. Gelir Dağılımı ve Ulaştırma Politikası**

Bir ülkede mal ve hizmet üretimi sonucundaki parasal değer gelir olarak tanımlanmaktadır. Doğal olarak gelirin artması ülkede daha fazla üretim ve hizmet anlamına gelmektedir. Ülkedeki gelirin artması refah seviyesinin de arttığı anlamına gelmeyecektir. Bu gelirin bölüşümü ile alakalıdır (Ünsal E. M., 2007).

Gelir dağılımı; belli bir dönemde elde edilen gelirin ülke içerisinde kişiler, toplumsal gruplar ve üretim faktörleri arasında bölüşümünü ifade etmektedir. Bir ekonominin refahı zengin oluşundan çok bu zenginliğin dağılımı ile ölçülmektedir.

Ulaştırma politikalarının gelir dağılımı açısından bakıldığında bu politikalar özellikle iş gücü açısından incelenmelidir. İş gücü kalitesinin artması nedeniyle vasıflı işçilere olumlu, vasıfsız işçilere ise olumsuz etki yaratmaktadır. Ulaştırma sektöründe yapılacak iyileştirmelerle vasıflı sayılabilecek işçilerin eğitimi ile ülke genelinde işçi ücretlerinin farklılıklarının azalması sağlanabilecektir. Bu nedenle geri kalmış yöreler ile gelişmiş bölgelerin ve birbiriyle yaklaşacağı ve zamanla aradaki farkın ortadan kalkması beklenmektedir.

### **1.3.6. Ödemeler Dengesi ve Ulaştırma Politikası**

Ödemeler Bilançosu belirli bir ülkedeki yerleşimler ile Dünyanın öteki ülkelerindeki yerleşikler arasında belirlenen süre içerisinde yapılan tüm ekonomik işlemlerin kaydedildiği çizelgedir. Ülkede gerçekleşen yabancı para akımları hakkında her işlem ve harcama yolları gösterilir. Çizelgede dört temel başlık yer alır. Bunlar; Cari İşlemler Hesabı, Sermaye Hesabı, Finans Hesabı, Net Hata ve Noksandır. Ödemeler Bilançosunda yer alan hesaplarda eksi (-) işaretli hesaplar yabancı para ödemelerimizi, eksi (-) işareti olmayanlar ise elde edilen yabancı paraları göstermektedir (Yıldırım, 2010).

Ödemeler Dengesi istatistikleri kısaca; Cari İşlemler Hesabı ile Sermaye Hesabı, mal, hizmet ve gelir akımlarının yanı sıra transferleri de içeren reel işlemleri gösterirken; Finans Hesabı da cari işlemler hesabı ile sermaye hesabı toplamının nasıl finanse edildiğini,

net finansal varlık edinimi ile net finansal yükümlülük oluşumunu göstermektedir (T.C Merkez Bankası).

### 1.3.6.1 Cari İşlemler Hesabı

Bir ülkenin cari dengesi cari işlemler hesabı altında alacak ve borç kısımlarının farkını göstermektedir. Cari işlemler hesabı mal ticareti, hizmet ticareti, gelir ve karşılıksız transferler hesabı olmak üzere dört alt hesaptan oluşmaktadır. Alacaklar fazla ise cari denge fazla verecektir. Cari dengenin GSYH'ye oranı ülkelerin birbiriyle karşılaştırılmasında kullanılan oranlardır (Tonus, 2013).

Çizelge 1.1. Cari İşlemler Hesabı

Cari İşlemler Hesabı	<b>Dış Ticaret Dengesi</b>	İhracat, İthalat ve parasal olmayan altın ticareti
	<b>Hizmetler Dengesi</b>	Taşımacılık, turizm, inşaat, sigorta, finansal ve diğer ticari hizmet ticareti
	<b>Birincil Gelir Dengesi</b>	Ücret ödemeleri doğrudan ve portföy yatırım gelir-giderleri ile diğer yatırımların faiz gelir giderleri
	<b>İkincil Gelir Dengesi</b>	Genel hükümet transferleri (hibe, vb) ile işçi gelirleri

Çizelge 1.1'de de görüldüğü gibi Dış Ticaret Dengesi; ithalat, ihracat ve parasal olmayan altın ticaretinden, Hizmetler Dengesi; taşımacılık, turizm, inşaat, sigorta, finansal ve diğer ticari hizmet ticaretinden, Birincil Gelir dengesi; Ücret ödemeleri doğrudan ve portföy yatırım gelir-giderleri ile diğer yatırımların faiz gelir giderlerinden, İkincil Gelir Dengesi ise genel Hükümet transferleri ile işçi gelirlerinden oluşmaktadır.

### 1.3.6.2. Sermaye ve finans hesabı

Sermaye Hesabı üretilmeyen ve finansal olmayan varlıkların edinimi ve elden çıkarılması, sermaye transferlerini konu edinirken, Finans Hesabı ekonomik işlemlerin bir bölümünü oluşturan finans hareketleri, bir ülkenin dış finansal varlıkları ve yükümlülüklerindeki değişimler ile bu değişimlerin karşılıklı kayıtlarını içermektedir. Bir ülkedeki yerleşiklerin diğer bir ülkedeki üretim tesisleri, bina satın almak şeklinde yaptıkları fiziki yatırımlarla yabancı ülke tahvil, hisse senedi, Hazine Bonosu satın almaları ya da yabancı bankalarda mevduat hesabı açtırmaları sonucunda sınır ötesine aktardıkları mali fonlardan oluşmaktadır.



### **1.3.6.3. Net hata ve noksan**

Net Hata ve Noksan kalemi, ölçüm hataları ve Çizelgedeki verilerin eksik veya fazla derlenmesinden kaynaklanır. Net Hata ve Noksan kaleminin oluşmasının nedenleri arasında şunları sayabiliriz: (1) Zaman uyumsuzlukları (ihraç edilmiş malın gidiş tarihiyle ihraç edilen mal karşılığında alınacak paranın gelişinin farklı dönemlerde olması gibi.) (2) Beyan yanlışlıkları veya hataları (gümrük beyanlarındaki eksikler ya da yanlışlar gibi.) (3) Kayıt dışılıklar (gelirlerin kayda girmemesi ya da finansmanın kayıt dışı olarak gerçekleştirilmesi gibi.) (4) Anketlerdeki ölçüm hataları (turizm gelirlerinin belirlenmesinde uygulanan anketlerin gerçeği tam olarak yansıtamaması gibi) (Eğilmez, 2013).

Cari İşlemler Hesabı'nın en önemli kalemi ithalat ve ihracat dengesidir ki buna dış ticaret dengesi denir. Dış pazarlara ulaşmak için kullanılan yollar ulaştırma politikasıyla doğrudan ilgilidir. Hacim, taşınan yük, uzaklık, maliyet, zaman hepsi farklı ulaşım yollarının seçilmesi ile yapılmaktadır. Her ülke, kendi potansiyelinde uzman olduğu ürünlerde satış yapmaya çalışmaktadır. Son yıllardaki teknolojik değişikliklerle birlikte coğrafyalar arası sınırlar ortadan kaldırılmaya çalışılmaktadır. Ulaştırmanın dış ticareti artırıcı etkisi bu noktada ortaya çıkmaktadır. Bu etki aynı uzmanlaşma alanlarına sahip ülkeler arasında rekabet ortamı yaratılmasına neden olacaktır.

Dünya üzerinde neredeyse kapalı ekonomiye sahip ülke kalmamıştır. Bu durum ulaştırma politikasının önemini gittikçe artırmış ve her ülke kendi ekonomisi, ülkesinin Dünya üzerindeki yeri, ekonomisinin özelliklerini, kendi artıları ve eksilerini bilerek, ulaştırmayı rasyonel kullanmak zorunda olduğunun bilincindedir.

## **1.4. Taşımacılık Modları**

Son yıllarda taşımacılıkta hızlı teslimat (zaman), ucuz maliyet, malın taşınırken hasarsız teslim edilmesi önem kazanmıştır. Gelişmeler taşıma çeşitlerini geliştirmeyi olağan kılmıştır.

### **1.4.1. Kara yolu Taşımacılığı**

Kara yolu taşımacılığı “yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına kadar kara yolu alt yapısı kullanılarak yapılan taşıma şeklidir” cümlesiyle tanımlanabilir (KÖGMEN, 2014).

Özellikle yurt içi taşımacılıkta en çok kullanılan taşımacılık türüdür.

Kara yolu taşımacılığının avantajları;

- Ürünlerin hızlı taşınabilmesine olanak sağlaması,
- Ürünlerin kapıdan-kapıya, aktarmasız olarak tek bir seferde taşınabilmesine olanak sağlaması
- Yüksek erişilebilirlik düzeyi nedeniyle, seçilen sistem başlangıçta karayolu olmasa bile “tamamlayıcılık” özelliği nedeniyle, taşınan yükün alıcının deposuna kadar taşınmasında kullanılması,
- Kapasite olarak diğer taşıma türlerine göre az miktarlar taşınabildiği için daha esnek bir taşımacılık yapabilmesi,

Diğer sektörlerle yapılan taşımalarda bile kara yolu taşımacılığı ek bir yardımcı niteliğindedir. Ürünler limanlardan, istasyonlardan müşterilerin depolarına kara yolu ile taşınmaktadır,

- İster yük ister yolcu taşımacılığı olsun yatırım maliyeti azdır,
- Yükleme-boşaltma-sefer’lerin kısa sürede yapılabilmesi ürünlerin 7 gün 24 saat taşınabilmesini sağlar,
- Uygun karayolu ulaşım ağı ile birlikte her yere istenilen taşımacılık yapılabilir (KÖGMEN, 2014).

Kara yolu taşımacılığının dezavantajları;

- Taşınacak ürünlerin az olması, uzak mesafelerde maddi problemlere neden olmaktadır,
- Kullanılan yakıtlar nedeniyle çevre kirliliğine neden olmaktadır,
- Mevsimsel kötü hava şartlarından olumsuz etkilenmektedir,
- Bilinçsiz kullanımı sonucu insan hayatını tehdit etmektedir,
- Enerji tüketimi çok fazladır (Kol, 2010).

Türkiye açısından bakıldığında kara yolu taşımacılığı;

Cumhuriyet'in ilanından sonraki dönemlerde alt yapı eksikliği ile birlikte karayollarına fazla değer verilmemesi bu sektörün ilerlememesine neden oldu. Zamanla gelişen teknolojiyle birlikte Kara yolu taşımacılığı şuan Türkiye taşımacılığının % 93'ünü oluşturmaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'nin deniz taşımacılığı potansiyelini kullanamadığı verilen bu veri ile ortaya çıkmaktadır.

#### **1.4.2. Demir yolu Taşımacılığı**

Demir yolu taşımacılığı genellikle büyük kütleye sahip ürünlerin uzun mesafeler arasında taşınması sağlamaktadır. Birincil önceliği ülke içerisinde yük ve yolcu taşımacılığı olması nedeniyle devletlerin ulaştırma planlamasında demir yolu taşımacılığı öncelik sahibidir (Altınok, 2004).

Demir yolu taşımacılığının genel olarak avantajlarına bakacak olursak;

- Çevreye duyarlı bir taşımacılık türüdür,
- Diğer taşıma türlerine göre daha güvenilirdir,
- Karayolu trafik yükünü hafifletir,
- Diğer taşıma türlerine göre uzun dönem sabit fiyat garantisi vardır,
- Uluslararası taşımacılıkta karayolunun belirli sınırlamalar (gümrük kontrol, belge kontrolleri ve bürokrasi gibi) demir yolu taşımacılığında bunlar daha az görülür,
- Ağır tonajlı ve büyük kütleli yükler için uygun bir taşımacılık türüdür (MEB, 2011).

Demir yolu taşımacılığında dezavantajlarına bakılacak olursa;

- Demir yolu taşımacılığında mesafe uzadıkça varış süresi uzamaktadır,
- Kapıdan-kapıya taşımacılıkta yabancı ülkelerin fabrika içine kadar ulaşan demiryollarına Türkiye'de gereken önem verilememiştir. Yapılan taşımacılık istasyona kadar yapılabilmekte, yine destekleyici olarak kara yolu taşımacılığı kullanılmaktadır,
- Demiryolu taşımacılığı yapılabilmesi için hazırlık aşamasındaki maliyetinin fazla olması nedeniyle devlet tarafından yapımı ve işletilmesi gereklidir (MEB, 2011).

Demiryolu taşımacılığı avantaj ve dezavantajlarına göre hem geliştirilmeli, hem verilen önem artırılmalıdır. Özellikle ülkedeki coğrafyanın raylı taşımacılığa uygun

olabilmesi, kara yolu taşımacılığındaki gibi kapıya kadar taşımacılık yapılması bu lojistik türünü daha zenginleştirebilir.

### 1.4.3. Hava yolu Taşımacılığı

Küreselleşen Dünya’da artan teknolojik ilerlemelerle birlikte yük, yolcu, kargo, evrak taşımacılığında taşımacılığın en hızlı ve pahalı yolu olarak hava yolu taşımacılığı gelmektedir. Özellikle zamanın öneminin gittikçe arttığı dünyamızda, hava yolları taşımacılığının avantajlarına bakılacak olursa;

- Hava yolu taşımacılığında teslimat süreleri diğer tüm taşıma sektörlerine göre oldukça kısadır,
- Uluslararası taşımacılıkta ülkeler arası iletişim koordinasyonu ile birlikte politik ve bürokratik olumsuzluklardan en az derecede etkilenir,
- Küçük hacimli ürünlerin naklinde en uygun olan taşımacılık türüdür
- Dünyanın her yerine olan havaalanı ağlarıyla ülkeler arasında ulaştırma yapılabilir,
- Uçak taşımacılığı ile emniyetli ve güvenilir taşımacılık sağlanır.

Hava yolu taşımacılığının dezavantajları;

- Diğer taşıma türlerine oranla daha yüksek taşıma maliyeti ortaya çıkmaktadır,
- Diğer taşımacılık türlerine göre düşük ağırlıkta taşımacılık yapılabilmektedir,
- Her ürün grubunun taşınması uygun değildir,
- Hava yolları taşımacılığında yapılan ulaştırma sonucunda nakledilen havaalanından teslim yerine kadar diğer taşımacılık türlerinden(kara yolu, demir yolu taşımacılıkları) destek alınmak zorundadır. (Çancı & Güngören, 2013)

Hava yolları taşımacılığı diğer taşıma türlerinden daha hızlı olmasına rağmen hem pahalı hem de ufak hacimli ürünlerin taşınması maliyeti artırmaktadır. Yolcu taşımacılığı açısından bakıldığında hava yolu kullanmak zaman açısından olumlu katkı yapsa da, konu bütünlüğü açısından bakıldığında yük taşımacılığında zaman açısından yarar sağlarken maliyet ve taşınan ürün hacmi maddi açıdan oldukça pahalı olmaktadır.

#### 1.4.4. Boru Hattı Taşımacılığı

Ürünün borularla nakli bu taşımacılık türünü en net şekilde açıklamaktadır. Bu taşımacılıkta taşınan ürünler genellikle sıvı ve gaz halindeki maddelerdir. Bu maddeler petrol, doğalgaz ve su vb. ürünlerdir. Genellikle gaz ve sıvıların taşınması yanında kimyasal malzemelerde borular yardımı ile nakledilir. Boruların birbirlerine eklenmesi suretiyle oluşturulan boru hatlarıyla oluşturulan taşımacılık bu tip ürünlerin diğer taşımacılık türlerine göre daha hızlı ve güvenli biçimde taşınmasını sağlamaktadır.

Boru hattı taşımacılığının da olumlu ve olumsuz yönleri bulunmaktadır. Avantajlarına bakılacak olursa;

- Hızlı, güvenilir, çevre ve hava koşullarından etkilenmeyen taşımacılık türüdür,
- Yatırım olarak üstlenilen maliyetinin karşılığının hızlı olarak gelir sağlar,
- Çevre kirliliği yaratmaz,
- Taşıdığı ürün hacmi kendi ürün yelpazesinde oldukça yüksektir (Ulaştırma Bakanlığı- İstanbul Teknik Üniversitesi, 2005).

Dezavantajları:

- İlk yatırım maliyeti oldukça yüksektir,
- Ülkeler arasındaki politik ve bürokratik mevzuatlardan oldukça fazla etkilenmektedir (Ulaştırma Bakanlığı- İstanbul Teknik Üniversitesi, 2005).

Dünya petrol rezervinin %67'sine ve Dünya doğal gaz rezervinin %40'ına sahip olan Orta Doğu ve Orta Asya ülkeleri ile Avrupa arasında coğrafi köprü olan Türkiye'den geçen ve geçecek boru hatları, uluslararası önem taşımaktadır. Bu konuda ülkemizde yer alan en önemli Bakü-Tiflis-Ceyhan(BTC) Boru Hattı 1.768 km uzunluğundadır ve Azerbaycan'dan çıkan petrolün Gürcistan üzerinden Ceyhan deniz terminaline taşınmasını sağlamaktadır. Gelişen ekonomi ve ihtiyaç olarak artan doğal gaz ve petrol karşılamak adına boru hattı taşımacılığı çok önem taşımaktadır. Ülkemiz de şuan çalışmakta olan 8 adet boru hattı bulunmaktadır. Bunlar; Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı, Batman-Dört Yol Ham Petrol Boru Hattı, Ceyhan-Kinkale Ham Petrol Boru Hattı, Rusya-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı, Doğu Anadolu Doğal Gaz İletim Hattı, Şelmo-Batman Ham Petrol Boru Hattı, Karacabey (Bursa)-İzmir Doğal Gaz İletim Hattı, Çan-Çanakkale Doğalgaz İletim Hattı'dır. Yeni nesil

yapım aşamasında olan hatlar ise ülkelerin ihtiyaç doğrultusunda birlik olabildiklerini göstermektedir. Bunlar; Rusya-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı (Mavi Akım), Baku - Tiflis - Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, Güney Doğal Gaz Boru Hattı Projesi, Konya - İzmir Doğal Gaz Boru Hattı, Türkiye-Bulgaristan-Romanya-Macaristan Doğalgaz Boru Hattı (NABUCCO Pr006Fjesi)'dir (Yılmaz, 2005).

#### **1.4.5. Deniz Yolu Taşımacılığı**

Deniz yolu ile yapılan bir taşıma türüdür. Uluslararası kargo ve yük taşımacılığında tercih edilir. Dünyanın %67'inin denizlerle kaplı olduğu gerçeği ışığında, bu uluslararası taşımacılık türünün çok yaygın olarak kullanılması gayet mantıklı bir seçimdir.

Dünya çapında taşımacılık sektörleri arasında deniz yolu taşımacılığı uluslararası taşımacılıkta % 95 oranında paya sahip olan bir türdür. Gelişen ticaretin büyümesiyle birlikte deniz ve denizcilik, yük, yolcu taşımacılığı, deniz turizmi, liman hizmetleriyle birlikte önemli bir ticaret ve hizmet dalı haline gelmiştir (Erkayman, 2007).

Denizyolu taşımacılığının avantajları ise:

- Deniz yolu taşımacılığı; demir yolu taşımacılığında 3,5 kat, kara yolu taşımacılığında ise 7 kat, hava yolu taşımacılığında 22 kat daha ucuzdur,
- Çok büyük hacimlere sahip olan mallar tek seferde bir noktadan diğer noktaya taşınabilmektedir (Özden, 2003).

Dezavantajları ise;

- Mesafeler arttıkça teslimat süresinin uzamaktadır,
- Taşınan malın alıcının ambar veya deposuna direk teslimi imkânsızdır,
- Gemiler oldukça pahalı ve limanların yapımı için büyük maliyetlere katlanılmaktadır (Kol, 2010).

#### **1.5. Ulaştırma Modları**

Taşınacak yükün taşıma modları arasında değişimi ise ulaştırma modlarını oluşturur.

### **1.5.1. Unimodal Transport (Tek Modlu Taşıma)**

- Eşyaların bir veya daha fazla taşıyıcı tarafından tek bir taşıma türü kullanılarak taşınmasına unimodal transport denir. Bunlar kara yolu, deniz yolu, demir yolu, hava yolu ve boru hattı taşımacılığı olarak sıralanabilir (Çancı & Erdal, 2003).

### **1.5.2. Multimodal Transport (Çoklu Taşımacılık )**

Taşınacak türlerin en az iki farklı taşıma modu ile taşınması anlamını taşımaktadır. Birleşmiş Milletler Uluslararası Multimodal Transport ile alakalı bir ülkeden başka bir taşıma türü ile taşınıp diğer ülkeden başka modla taşınmasını da bu gruba eklemiştir (Çekerol, 2007).

### **1.5.3. İntermodal Transport (Modlar Arası Taşımacılık)**

Teslim için yüklenen malın teslim noktasına kadar bir veya daha fazla taşıma modunun kullanılması ile oluşan taşımacılık türüdür (UNECE, 2001).

### **1.5.4. Kombine Transport (Kombine Taşımacılık)**

Birden fazla taşıma türünün karma şekilde yapılması ve taşınacak türlerin birim yükler haline getirilmesiyle oluşan tüm taşıma zincirlerinde birim yükün taşınması ve bu taşımadaki uzun mesafenin demir yolu veya deniz yolu ile yapıлып, varış noktasına olan kısmının kara yolu ile yapılması anlamına gelmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2005).

## **1.6. Taşımacılıkta Teslim Şekilleri**

Dünya üzerindeki taşımacılık sektörünün büyümesi ile taşıyıcı, alıcı, yük gibi birçok faktörde sorunlar ortaya çıkmaya başlamıştır. 1930'lu yıllarda malın alıcıya teslimi ile başlayan sorunlara 1936 yılında ICC (Milletlerarası Ticaret Odası) tarafından Incoterms (International Commercial Terms) teslim şekilleri yayınlanmıştır. Uluslararası alanda malların taşınması ve teslim edilmesi sürecinde yaşanabilecek anlaşmazlıklara, çeşitli uyuşmazlıklara ve hukuki uyuşmazlıklara sebebiyet vermemek adına teslim koşulları kurallara bağlanmıştır. Bu kurallar baş harflerine uygun şekilde gruplandırılmıştır (Canitez, 2009).

Çizelge 1.2. Uluslararası Taşımacılıkta Tarafların Sorumlulukları

Satıcının Yükümlülükleri	Alıcının Yükümlülükleri
Satıcının genel borçları	Alıcının genel borçları
Lisanslar, izinler, güvenliğe ilişkin gümrük işlemleri ve diğer formaliteler	Lisanslar, izinler, güvenliğe ilişkin gümrük işlemleri ve diğer formaliteler
Taşıma ve sigorta sözleşmeleri	Taşıma ve sigorta sözleşmeleri
Teslim	Tesellüm
Hasarın Geçişi	Hasarın Geçişi
Masrafların Paylaşımı	Masrafların Paylaşımı
Alıcıya İhbarlar	Satıcıya İhbarlar
Teslim Belgesi	Tesellüm Kanıtı
Kontrol-Ambalajlama-İşaretleme	Malların Muayenesi
Bilgi sağlama yardımı ve ilgili masraflar	Bilgi sağlama yardımı ve ilgili masraflar

**Kaynak:** İstanbul Sanayi Odası, Dış Ticarete Ödeme ve Teslim Şekilleri Raporu, Ekim 2015, Syf: 13

Çizelge 1.2’de görüldüğü gibi satıcı ve alıcının yükümlülükleri sıralanmıştır. Bu yükümlülükler göre teslim şekilleri açıklanmıştır

### 1.6.1. E-Grubu Teslim Şekli

E grubu teslim şekli fabrika teslimi olarak EXW (Ex-Works) olarak açıklanmaktadır.

EXW(Ex-Works)Fabrika Teslim- E-grubunda sadece bir teslim şekli vardır. Fabrikada teslim olarak da açıklanan EXW(Ex-Works) iç ticaret için uygun olan bir teslim türüdür. Satıcı malları işletmesinde belirlenen tarihte alıcı için hazır tutarak alıcıya bildirir. Alıcı malları işletmeden teslim alarak malları kendi ülkesine ithal eder. Malların işletmede teslim edilmesinden itibaren bütün masraf ve risk alıcı tarafından karşılanır (Karamahmutoğlu, 2017).

### 1.6.2. F-Grubu Teslim Şekilleri

Üç adet bulunan F grubu teslim şekli FCA,FAS ve FOB olarak sıralanmıştır.

FCA (Free Carrier) Taşıyıcıya Teslim- Satıcının yükümlülüğü, malların ihraç gümrüğünden geçirilip, alıcı tarafından belirlenen yer ya da noktada teslimi ile son bulmaktadır. Malların taşıyıcıya teslim yerinden varış yerine kadar her türlü risk ve maliyet ithalatçıya aittir (Gökgöz & Özdemir, 2015).

FAS (Free Alongside Ship) Gemi Doğrultusunda Teslim- Satıcının teslim yükümlülüğü, belirlenen limanda malların gemi doğrultusunda rıhtım veya mavnaya konmasıyla sona erer. Bu andan itibaren malla ilgili tüm gider, yitik veya hasar riskleri alıcı



tarafından üstlenilir. Malın yükleme, boşaltma, nakliye ve sigorta masrafları alıcı tarafından ödenir (Gökgöz & Özdemir, 2015).

FOB (Free On Board) Gemi Bordasında Teslim- Satıcının teslim yükümlülüğü belirlenen yükleme limanında, mallar geminin güvertesine konulduğu andan itibaren yerine getirilmiş olur. Mallarla ilgili tüm gider yitik veya hasar riskleri bu noktadan itibaren alıcı tarafından üstlenilir (Gökgöz & Özdemir, 2015).

### **1.6.3. C-Grubu Teslim Şekli**

C grubu teslim şekli CFR, CIF, CPT, CIP olarak dört adet teslim şekli vardır.

CFR (Cost And Freight) Mal Bedeli ve Navlun- Yükleme limanında malların küpeşteyi aşmasıyla satıcının malları teslim etmesini ifade etmektedir. Malların belirtilen varış yerine kadar taşınması için gerekli olan masrafları ve navlun bedelini satıcı üstlenmektedir. Ancak malların kayıp veya eksikliği, hasarı ile teslimden sonra meydana gelen aksaklıklardan kaynaklanan ek masraflar, alıcıyı ilgilendirmektedir (Gümrükleme.org, 2011).

CIF (Cost Insurance And Freight) Masraflar, Sigorta ve Navlun- Bu teslim şeklinde, satıcı ihraç edeceği malları, gümrük işlemlerini, teminatını sağlayan bir sigortayı yaptırmış olarak limanına getirir ve gemiye yükler. Satıcı malın varışa kadar olan navlun (taşıma ücreti) ücretini öder. Malın satıcı tarafından limanına kadar olan taşıma ücreti ödenerek, gemiye yükletilmesinden sonra ortaya çıkacak tüm masraflar ve riskler alıcıya aittir (MEGEP (Mesleki Eğitim ve Öğretim Sistemini Güçlendirme Projesi), 2011).

CPT (Carriage Paid To) Taşıma Ödenmiş Olarak- Satıcının malları kendisinin seçtiği ve anlaşma yaptığı taşıyıcı firmayla malların, ihracı ile ilgili gümrük işlemleri yapılmış, belirtilen varış yerine gönderilmesi için gereken taşıma masrafları ödenmiş olarak teslim edeceği ve malları ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği andan itibaren malla ilgili taşıma ücreti hariç diğer tüm masraf ve risklerin alıcıya geçeceği anlamına gelir (MEGEP (Mesleki Eğitim ve Öğretim Sistemini Güçlendirme Projesi), 2011).

CIP (Carriage and Insured Paid To) Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak- Satıcı mallarının gümrük işlemlerini tamamlamış, teminat sağlayan bir sigorta yaptırmış olarak aracına yükler. Satıcı malın varış yerine kadar olan navlunu (taşıma ücreti) ve malın satıcı tarafından varış yerine kadar olan taşıma masrafları ödeyecektir. Nakliye aracına

yüklenmesinden sonra ortaya çıkacak tüm masraflar ve riskler alıcıya aittir (MEGEP (Mesleki Eğitim ve Öğretim Sistemini Güçlendirme Projesi), 2011).

#### **1.6.4. D-Grubu Teslim Şekli**

D grubu taşıma şekli DAT, DAP, DDP olarak üçe ayrılır.

DAT (Delivered At Terminal) Belirlenmiş Olan Terminalde Teslim- Eşyanın alıcı veya satıcı tarafından belirlenmiş olan terminal noktasında teslimini bildirmektedir. Terminal, bir mekan, antrepo, fabrika veya liman olabilir. DAT’da boşaltma masrafları ihracatçı yani satıcı tarafından karşılanmaktadır. Diğer masraflar ise tamamen ithalatçıya yani alıcıya aittir (Sanlı, 2013).

DAP (Delivered At Place) Belirlenmiş Olan Boşaltma Alanında Teslim- Malları belirlenen varış yerinde taşınan araçtan boşaltmadan taşıma aracı üzerinde alıcının emrine hazır tutarak teslim gerçekleşmiş sayılmaktadır. Mallarla olan sorumluluk üretimin olduğu iş yerinden alıcıya ait teslim noktasına kadar satıcıya aittir (Arslan, 2014).

DDP (Delievered Duty Paid) İthalatçının Ülkesinde Gümrük Vergileri İhracatçı Tarafından Ödenmiş Olarak Teslim- DDP teslim şekli satıcı yani ihracatçı için en büyük riskleri içerisinde barındırmaktadır. Nasıl ki EXW teslim şekli ihracatçıyı koruyup ithalatçıya risk yüklüyor ise, DDP teslim şeklide EXW teslim şeklinin tam tersi durumunu oluşturmaktadır. DDP teslim şekli tüm taşıma biçimleri için kullanılabilir. Deniz yolu, hava yolu, demir yolu veya kara yolu fark etmemektedir. Satıcı teslim yerine kadar gümrükleme işlemleri dahil tüm masraflardan sorumludur ve bu masrafları karşılamak zorundadır (Sanlı, 2013).

#### **1.6.5. Teslim Şekillerinde Taşıma Modlarının, Alıcı ve Satıcı Sorumluluklarının Karşılaştırılması**

Teslim şekilleri ithalatçı ve ihracatçılara bazı yükümlülükler veya sorumluklar yüklemektedir. Bu her iki tarafı bazı işlemlerden sorumlu tutma ve yapılan işlemlerin sorunsuz gerçekleşmesi için yapılmaktadır. Dünya ticaretinde ulaştırma kavramı sürekli kullanılan ve tarafların konu üzerinde hakları konusunda birçok şık bulunmaktadır. Taraflar bu ticari işlemleri yaparken tercihlerine ve ortak kararlarına göre uygun teslim şekillerini seçebilirler.

Çizelge 1.3. Uluslararası Teslim Şekillerinde Tarafların Sorumlulukları

Yükümlülükler	Teslim Şekilleri											
	EXW	FCA	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP	FAS	FOB	CFR	CIF	
Paketleme	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Yükleme	°	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Nakliye	°	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Terminal Masrafları	°	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
İhracat Gümrük Masrafları	°	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Gemiye, Uçağa, Araca Teslim	°	•	•	•	•	•	•	°	•	•	•	
Navlun	°	°	•	•	•	•	•	°	°	•	•	
Sigorta	+	+	+	•	+	+	+	+	+	+	•	
Boşaltma	°	°	°	°	•	•	•	°	°	°	°	
İthalat/Gümrük Masrafları	°	°	°	°	°	°	•	°	°	°	°	
İç Boşaltma	°	°	°	°	°	°	•	°	°	°	°	
Son Boşaltma	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	

• : İhracatçı ° : İthalatçı + : Anlaşma

**Kaynak:** Arge Gümrük Müşavirliği (<http://arge-gumruk.com.tr/teslim-sekillerimiz.html>) 22.12.2017

İhracat ve ithalat uygulamalarında Çizelge 1.3.'de sıralanan teslim şekilleri kullanılmaktadır. Fakat sorumlulukları aynı olan bazı taşıma şekilleri aynı anlama gelse de kullanım yerleri farklılık göstermektedir. Örneğin FCA-FOB, CIP-CIF, CPT-CFR teslim şekilleri uzun yıllar gümrükleme işinde çalışanlar tarafından bile karıştırılarak kullanılmaktadır. Bunun kullanıldığı taşıma modlarını uygun bir çizelgede açıklanabilir (Canitez, 2009).

Çizelge 1.4. Taşıma Modlarına Göre Teslim Şekilleri

	EXM	FCA	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP	FAS	FOB	CFR	CIF
Kara yolu	+	+	+	+	+	+	+				
Deniz yolu								+	+	+	+
Demir yolu	+	+	+	+	+	+	+				
Hava yolu	+	+	+	+	+	+	+				

**Kaynak:** Uluslararası Pazarlamada Lojistik ve Uygulamalar kitabı, Murat Canitez.Gazi kitabevi, 2009, syf:143 ve LSLojistik: Incoterms Chart of Responsibility sitesi <http://www.yslogistic.com/incoterms.html>

Çizelge 1.4.'de görüldüğü gibi EXM, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP gibi teslim şekilleri kara, demir ve hava taşıma modlarında kullanılabilirken FAS, FOB, CFR, CIF gibi taşıma modları sadece deniz yolu taşımacılığında kullanılmaktadır. Türkiye'de Ödemeler Dengesinde İthalat-CİF, İhracat-FOB teslim şekilleriyle ticaret yapıldığı görülmektedir.

## 1.7. Deniz Yolu Taşımacılığı

Deniz yolu taşımacılığı yolcu veya eşyanın çıkış noktasından varış noktasına deniz yolu ile taşınması veya ulaştırılması anlamına gelmektedir. Dünya haritasına bakıldığında genellikle mavi tonunun yani denizlerin ağırlıklı olduğunu görülmektedir. Yeryüzünün %70'inin sularla kaplı bu suların % 95'i ise denizdir. Yaklaşık % 67'si denizlerle kaplı olan dünyamız da geniş bir alana sahip olan suyun ise ticaret açısından önemli olması kaçınılmazdır. Küreselleşen dünya ve ticaretiyle beraber deniz yolu taşımacılığının da uluslararası taşımacılığın %95'lik büyük bir orana sahip olması bu beklentinin karşılandığını da açıklamaktadır.

Taşımacılık bir nesnenin bir yerden başka bir yere götürülmesi anlamına geldiğinden bahsedilmiştir. Bu çıkış ve varış noktası arasındaki alternatif yollar rota veya güzergâh olarak adlandırılır. Taşımacılık sisteminde bir ulaşım ağı içerisinde birden fazla rota ve güzergâh, ara ve merkez noktalar bulunmaktadır. Tüm taşımacılık sistemlerinde bu tür yerler bulunmaktadır. Terminaller, duraklar, tesisler, limanlar, istasyonlar vs. Deniz ticareti açısından bu tür yerlerde yükleme, boşaltma, elleçleme, depolama ve aktarma işlemleri yapılmaktadır (Şendur, 2015).

Denizcilik faaliyetleri diğer taşıma türlerine göre zaman değişkeni varsaymadan özellikle ham maddeden oluşan oldukça büyük tondaki ürünleri tek seferde taşınması oldukça verimli bir avantajdır. Özellikle zaman değişkeni ise dezavantajı olarak sayılabilir. Deniz ve denizcilik kavramı içinde yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ve deniz ticaretinin karayla bağlandığı limanlardan ülke içindeki merkezlere ulaşması için gereken kara ve demir yollarının oluşumu gibi birçok hizmet ve istihdam yer almaktadır. Deniz ticaretinin kuralları uluslararası antlaşmalarla belirlenir. Bugün Dünya ticaretinde uluslararası taşımacılık açısından % 95, ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarının %90'lık bölümü deniz yolu ile yapılmaktadır (Gülsün, 2007).

### 1.7.1. Gemi ve Türleri

Gemi; amaçsal olarak suda hareket etmesi gereken, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etme imkânı olmasa bile gemi sayılır. Suda yükü, yolcuyla taşıyabilen, personeli olan emniyetli, hızlı ve ucuz olarak taşıyabilen araçlardır.

Suda ekonomik bir faaliyet gerçekleştirmek için çalışan her türlü araç, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın 'ticaret gemisi' sayılır (TTK, 2017).

Gemi türlerini incelemek gerekirse

#### 1.7.1.1. Kullanım amaçlarına göre gemiler

İlk gemi örneklerine Eski Mısır'da rastlanmıştır. Yaklaşık 6000 yıllık bir araçtır. Geçen yüzyıllarla birlikte gemi tipleri ayrılmaya başlamıştır.

- Balıkçılık gemileri ( balık avlama gemileri, ürün işleme gemileri)
- Yolcu gemileri ( yatlar, kruvaziyer, roro, feribot, vapur )
- Kuru yük gemileri ( genel kargo, konteyner, dökme yük, canlı hayvan )
- Tankerler ( ürün tankeri, kimyasal, lpg, lng )
- Özel amaçlı gemiler ( römorkörler, yangın söndürme, kurtarma, hastane, bilimsel amaçlı, temizlik )
- Askeri gemiler ( avcıbot, çıkartma gemisi, denizaltı, destroyer, fırkateyn, helikopter gemisi, hücumbot, korvet, kruvazör, lojistik amaçlı gemiler, mayın dökme gemisi, mayın tarama gemisi, muhrip, torpidobot, uçak gemisi, zırhlı ) (TAB, 2017).

### 1.7.1.2. Geçiş kriterine göre gemiler

Bu başlık altında incelenecek gemiler tonaj olarak oldukça büyük gemilerdir. Geçiş özelliklerine göre sınıflandırılması ise Panama ve Süveyş kanallarından geçebilecek veya geçemeyecek olarak belirtilen gemilerdir.

- Panamax Gemileri (Panama Kanalı'nın kilitleme merkezlerinden geçebilen orta büyüklükte yük gemileridir ve 1,050 ft (320.04 m) uzunluğunda, 110 ft (33.53 m) genişliğinde ve 41.2 ft (12.56 m) derinliğindedir).
- New Panamax Gemileri 1,200 ft (366 m) uzunluğunda, 160.7 ft (49 m) genişliğinde ve 49.9 ft (15.2 m) derinliğindedir. Özellikle taşımacılık anlamında kullanılan ve üretilmeye başlanan yeni gemilerdir).
- Post Panamax Gemileri ( Panama Kanalı'ndan geçemeyecek kadar büyük gemi türüdür).
- Suezmax Gemileri ( İsmi Süveyş Kanalı'ndan alan Suezmax gemiler 120,000 ile 200,000 arası dedveyt tonaja (DWT) sahip orta ile büyük ebatlı gemilerdir) (TAB, 2017).

### 1.7.2. Uluslararası Ton ve Tonaj Kavramları

Deniz taşımacılığında gerçek hayattaki ağırlık kavramları kullanılmaz. Kendine özgü birçok ton ve tonaj kavramı kullanılmaktadır. 1854 yılında İngiltere'de George Moorsom gemilerin ölçme ve iç hacmi kadem küp olarak hesaplamış ve sonucu 100'e bölerek sonuca tonilato (tonaj) denmiştir. Gemilerde kullanılan gross tonilato ve net tonilato kavramları bu hesaplamalardan ulaşılarak hala kullanılmaktadır (Topuz, 2010).

#### 1.7.2.1. Gemi ağırlık kavramları

Denizcilikte ağırlık için kullanılan kavramlar;

- Deplasman Tonilatosu ( Maimahreç-Displacement Tonnage Or Tonnes); Geminin içinde bulunan her şeyiyle olan toplam ağırlığına "deplasman" adı verilmektedir. Bir geminin ağırlığı onun ne kadar su taşıdığı ile ölçülür. Yani, tartılan bir gemi ile ilgili ölçme aygıtında okunan birim, söz konusu geminin taşıma ağırlıdır. Buna da "Deplasman Tonalitosu" adı verilmektedir (Şipal, 2014).

- Dedveyt Ton (Dead Weight Tonnes); Geminin tuzlu suda yükleme duruma göre yaz, kış veya tropikal yükleme sınırına kadar yüklenmesi ardından kaldırabileceği yüklerin 2240 (1016 ton) librelük tonlarla ifade edilmiştir. Geminin en fazla taşıyabileceği ağırlıktır. DWT olarak kısaltılmıştır (Baş, 1999).

#### **1.7.2.2. Gemi hacimsel kavramları**

- Gross Tonilato (Gross Tonnage); Bir geminin tüm kapalı yerlerinin hacminin, bazı istisnalar hariç olmak üzere kadem küp olarak toplamının 100'e bölünmesiyle elde edilen hacim ölçüsüdür (Sualtı Gazetesi, 2011).
- Net Tonilato ( Nett Tonnage ); Yük ve yolcu taşımaya uygun olmayan bölümlerin (kaptan ve mürettebat kamaraları, makine ve seyir bölümleri, tuvalet, banyo) grostonndan çıkarılmasıyla elde edilen sonuç net tonajı vermektedir (Topuz, 2010).

### **1.8. Deniz Taşımacılığı Türleri**

Taşımacılık sektöründe taşınan ürün farklılıklarına, ülkelerin sınırlarında yapılmasına veya sınır dışı yapılmasını, taşıma yapılan sevkiyatların tekrarı olup olmamasına göre, taşınan yükün gemide yerleştirildiği duruma göre farklılıklar göstermektedir.

#### **1.8.1. Yerel ve Uluslararası Boyutuna Göre Deniz Taşımacılığı**

##### **1.8.1.1. Kabotaj taşımacılığı**

Kabotaj, bir devletin kendi limanlarına deniz ticareti yapabilme olanağını sağlayan ayrıcalıktır. Bir devletin bir limanından başka bir limanına ticaret yapabilmesi, bunu da kendi bayrağı çekili gemileri aracılığı ile yapmasıdır.

##### **1.8.1.2. Uluslararası taşımacılık**

İşletmenin bir ülke limanından başka bir ülke limanına taşıma yapmasıdır. Deniz yolu taşımacılığında en çok görülen taşımacılık türüdür.

#### **1.8.2. Taşımanın Düzenli Olup Olmamasına Göre Deniz Taşımacılığı**

Deniz taşımacılığında yapılan seferler yapılış şekillerine ve tarifelerine göre 2'ye ayrılır.

### **1.8.2.1. Liner taşımacılık**

Ülkeler arasındaki limanlardan belirlenmiş ve açıklanmış şekilde halka yayım veya benzeri yollarla sunulan taşımacılık hizmeti anlamına gelir ve düzenli programlara göre işleyen gemilerle sağlanan taşımacılığı kapsamaktadır. Örnek verilecek olursa; Cuma ve Pazartesi günleri Rusya'dan Türkiye'ye, Türkiye'den Rusya'ya karşılıklı olarak taşımacılık yapılması ve geminin boş olup olmamasına bakılmaksızın bunun belirlenmiş ve düzenli bir sefer olması liner taşımacılığına örnek teşkil eder (UNCITRAL, 2009).

### **1.8.2.2. Tramp taşımacılık**

İki liman arasında yapılan belirli tarih veya zamanı olmayan, genellikle arz-talebe göre işleyen ve taşınan yükün değerine göre çalışan türdür. Belirli bir zamanı ve düzenli bir çalışması yoktur. Önemli olan yükün varlığıdır (İpekçi, 2012).

## **1.8.3. Gemi ve Taşınan Yükün Çeşitlerine Göre Deniz Taşımacılığı**

### **1.8.3.1. Tanker taşımacılığı**

Büyük hacimli sıvı taşımacılığı olarak da tanımlanabilmektedir. Petrol ve petrol ürünleri, LPG (likit petrol gazı), LNG (sıvılaştırılmış doğal gaz), kimyasal sıvılar vb taşınmaktadır. Taşınan ürünlerin tehlikeli olmasından dolayı ayrıca bu taşıma türünde koruma yolları ve alınan tedbirler vardır (Odabaşı, 2011).

### **1.8.3.2. Ro-Ro (Roll On-Roll Off) taşımacılığı**

Ro-ro gemileri taşıt gemileridir. Lokomotif, vagon, araba, traktör, kendi tekerleği olan ve hareket edebilen tüm araçlar bu yöntemle taşınır. Bu taşıma türünün tercih edilmesinin nedeni yükle-boşalt durumlarının seri şekilde yapılabilmesidir (Kunaç, 2007).

### **1.8.3.3. Konteyner taşımacılığı**

Deniz taşımacılığında belki de dönüm noktası olarak sayılabilecek bir taşıma çeşididir. Konteyner, kısaca açıklamak gerekirse taşımak için kullanılan bir kap olarak nitelendirilebilir. Taşınan yüke göre çeşitlenen boy, yükseklik, genişlik, soğutmalı, havalandırılmalı vb çeşitlere sahiptir. Konteyner taşımacılığının kendine özgü gemi, liman, acente gibi bileşenleri vardır. Bu taşımacılık türünde elleçlemenin (yükün asli niteliklerini bozmadan gemiye doldurulması veya indirilmesi, büyük yerden küçük yerlere doldurulması,



tamiri, havalandırılması) daha az olması, maliyeti azaltması nedeniyle özellikle tercih edilmektedir.

#### **1.8.3.4. Dökme yük taşımacılığı**

Genellikle demir cevheri, kömür, tahıl, boksit/alüminyum, fosfat, hububat, gübre, tuz, şeker gibi ürünlerin gemi ambarına dökülmesiyle yüklenmesi ve taşınması ile gerçekleştirilen deniz taşımacılığı türüdür. Ham madde ve yarı mamullerin bu yolla taşınması oldukça popülerdir (Ateş, Karadeniz, & Esmer, 2010).

### **1.9. Deniz Yolu Taşımacılığı Türlerinin Diğer Taşımacılık Türleri ile Kıyaslanması**

Günümüzde taşımacılık türlerinin değerlendirilmesinde birçok faktör rol oynamaktadır. Bunlar maliyet, hız, hizmetin ulaşılabilirliği, taşınabilir malların çeşitliliği, enerji tüketimi gibi faktörlerdir. Bu çeşitlilik konusundaki kıyaslaması Çizelge 1.5 de açıklanmıştır.

Hava yolu taşımacılığı; deniz yolu taşımacılığından hızlı olmasına karşın taşıyacağı yükün sınırlı olmasıyla, kara yolu taşımacılığının en ücra köşelere ulaşma imkana karşın alt yapı maliyetinin çok olmasıyla, demir yolu taşımacılığının ise yine maliyet açısından dezavantajları sıralanabilir.

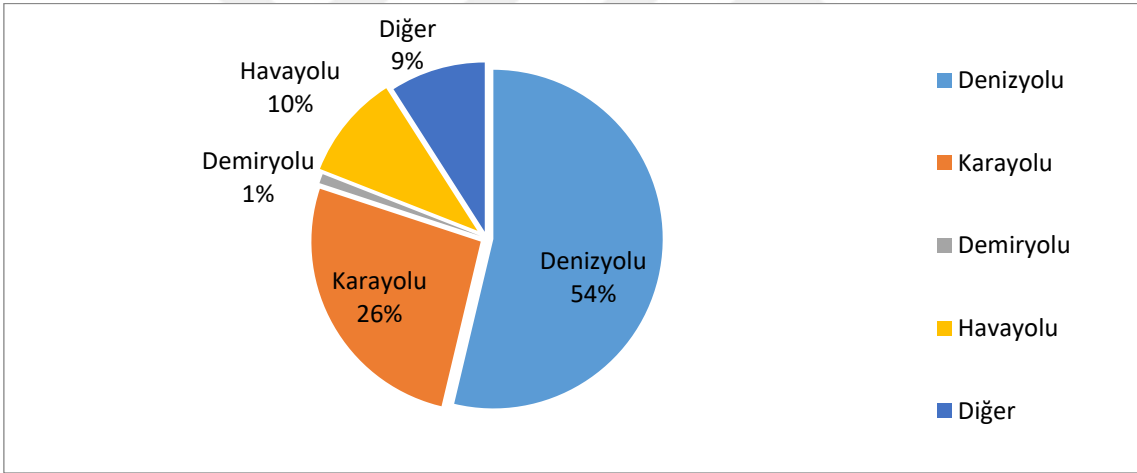
Demir yolu taşımacılığında kara yolu taşımacılığına göre daha az enerji tüketilmektedir. Deniz yolu taşımacılığında ise enerji tüketimi tüm taşımacılık sistemlerinden daha azdır. Yolcu taşımacılığında ise demir yolunda bir birim, kara yolunda üç birim, hava yolunda 5.2 birim enerji tüketilmektedir. Yük taşımacılığında demir yolunda bir birim, kara yolunda ise üç birim enerji tüketildiği belirlenmiştir. Deniz yolu ile yapılan taşıma maliyetinden demir yolu 2.5 kat, kara yolu 4 kat, hava yolu ise 12 kat daha pahalıdır (ENVER, 2017).

Çizelge 1.5. Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırması

Modlar	Hız	Taşıma Kapasitesi	Güvenlik	Enerji Tüketimi	Mal Çeşitliliği	Maliyet	
						İlk Yatırım	İşletim
Karayolu	Orta	Orta	Düşük	Çok Yüksek	Yüksek	Yüksek	Orta
Denizyolu	Düşük	Çok Yüksek	Yüksek	Düşük	Çok Yüksek	Yüksek	Düşük
Havayolu	Çok Yüksek	Düşük	Yüksek	Çok Yüksek	Sınırlı	Yüksek	Çok Yüksek
Demiryolu	Orta	Yüksek	Yüksek	Düşük	Yüksek	Yüksek	Orta
Boru Hattı	Çok Düşük	Orta	Çok Yüksek	Düşük	Çok Sınırlı	Yüksek	Düşük

**Kaynak:** Çancı M., Erdal M., (2003) UTIKAD, 2. Baskı İstanbul

Çizelge 1.5.'de deniz yolu taşımacılığının avantaj ve dezavantajları sıralanmıştır. Türkiye'nin bu modlar arasındaki kullanımıyla ilgili verilere ulaşılarak Şekil 1.1.'de gösterilmiştir. Türkiye'de politik ve ekonomik açıdan yıllarca kara yolu taşımacılığı kullanılmıştır. Dünya uluslararası taşımacılık geliştikçe deniz taşımacılığı önem kazanmış ve Türkiye bunu geç olsa da yakalamaya çalışmıştır.



**Kaynak:** TÜİK-Toplam Dış Ticaretin Yollara Göre Kullanılan Taşımacılık Modları

Şekil 1.1. Türkiye'nin Dış Ticaretinde Kullanılan Modlar (2010-2017)

Şekil 1.1. incelendiğinde son yıllarda deniz taşımacılığıyla minimum enerji ile maksimum yük taşınabilmesi deniz yolu taşımacılığının payının artmasını sağlamıştır. Uluslararası taşımacılık; ülkelerin toprak ve hava sahaları konularındaki tizlikleri deniz taşımacılığında daha rahat olmaktadır. Genellikle deniz taşımacılığı uluslararası antlaşmalarla güvence altına alındığı için politik sorunlar daha az görülmektedir.

## 2. BÖLÜM

### 2. DÜNYA'DA DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI

Dünyada deniz ticaretinde yapılan faaliyetler, deniz ticaretinin korunması ve rekabet ortamına uygun bir zemin hazırlamaya çalışan kurum ve mevzuatları, dünya filolarını ve mevcut ekonomik boyutu bu bölümde ele alınmıştır

#### 2.1. Denizcilikle İlgili Uluslararası Kuruluşlar ve Mevzuat

Denizde yapılan her faaliyet sadece ulusal olarak sınıflandırılmaz. Bununla beraber, uluslararası sularda belirli kurallar, standart işlemler kullanılmaktadır. Örneğin; kimyasal sıvı taşıyan bir gemideki herhangi bir sızıntı çevreye, sulara ve pek çok ülkenin kıyılarına zarar verebilir. Bu nedenle taşımacılıkla ilgili bir takım uluslararası kurallar, kuruluşlar ve mevzuatlar bulunmaktadır.

##### 2.1.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü-IMO (International Maritime Organization)

6 Mart 1948 yılında Birleşmiş Milletler 'in denizcilik konusundaki bir konferansında uluslararası düzeyde bir kurumun kurulması kararı verilmiştir.

Kuruluş tarihi olarak 17 Mart 1948 yılı olarak verilen ve Birleşmiş Milletler Kurumu olarak hizmet veren IMO; uluslararası denizcilikle ilgili emniyet, güvenlik ve çevre konusundaki standartları belirleyen makamdır. Lojistik açısından düzenleyici bir çerçeve oluşturmaktadır. 172 üyeden oluşan ve yılda iki kez toplanan kurumun sloganı hedeflerini özetler niteliktedir 'Safe, secure and efficient shipping on clean oceans ( temiz okyanuslarda, güvenli ve verimli nakliye). Denizcilik endüstrisi yeşil bir ekonomi ile sürdürülebilir deniz taşımacılığı ve sürdürülebilir deniz ekonomisi oluşabilmesi için çalışmaktadır. Buna ek olarak deniz yollarında yolcu ve eşya taşımacılığının etkin ve verimli şekilde yapılabilmesi asli görevlerindedir. IMO deniz kirlenmesinin en aza indirilmesi sorumluluğunu, üye ülkelerle birlikte işbirliği ve koordinasyon içinde sağlamaktadır.

IMO sorumluluklarını, benimsediği vizyon ve misyonlarını uygulamak ve uluslararası düzeyde çalışabilmek adına üye ülkelere çeşitli sözleşmeler imzalatılarak bütünlüğü sağlamaktadır. Bunlar;

- IMO Konvansiyonları,
- Denizcilik güvenliği ve gemi / liman ile ilgili diğer sözleşmeler,
- Deniz kirliliğinin önlenmesine ilişkin diğer sözleşmeler,
- Yükümlülük ve tazminatları kapsayan sözleşmeler,
- Diğer konular(Tonaj ve Kurtarma Sözleşmeleri) başlıkları altında 30 farklı sözleşme bulunmaktadır (IMO, 2017).

Dünya yüzeyinin çok büyük bölümü sularla kaplıdır. Bunun kullanılmasının devamı ve ekolojik olarak korunması için politikalara ihtiyaç duyulmaktadır. Kirliliğin önüne geçilmesi, deniz yaşamının devamı için alınması gereken önlemler, ticaret konusunda tarafların çıkarları konusunda düzenlemeler yapılması zorunludur. IMO Sözleşmeleri, bu tür kaygıları ortadan kaldırmak için uluslararası kabul gören sözleşmedir.

Denizcilik faaliyetleri, tüm taşımacılık faaliyetleri içerisinde farklı bir öneme sahiptir. Sektör içerisinde gerçekleşecek tüm hareketlerin bir düzen ve standartla bağlanması gerekliliktir. Bunun sonucunda birçok ülke, deniz imkânlarından faydalanmak ve çevre ekolojisini korumak amacıyla bir kurum veya sözleşmeye taraf olmak zorundadır (Ayan & Baykal, 2010).

IMO'nun resmi internet sitesinde yayınlanan Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmeler aşağıda kısaca sıralanmıştır;

- Dünya Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi, 1974 (SOLAS-74),
- Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, 1972 (COLREG-72),
- Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi, 1966 (LOAD LINES-66),
- Denizde Arama, Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi, 1979 (SAR-79),
- Uydular Aracılığıyla Deniz Haberleşmesi Örgütü Uluslararası Sözleşmesi, 1979 (INMARSAT-79),
- Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1969 (TONNAGE-69),
- Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, 1978 (STCW-78),

- Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973/1978 Protokolü (MARPOL 73/78),
- Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliğine Dair Uluslararası Sözleşme, 1990 (OPRC- 1990),
- Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi, 1989 (SALVAGE - 1989),
- Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme, 1992 (CLC - 92),
- Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme, 1992 (FUND - 1992).

Denizlerin kirlenmesine engel olmak için uluslararası hukuk ve sözleşmelerle sınırların çizilmesi gerekliliği doğmuştur. Dünya nüfusunun artışı, nüfus yoğunluğunun belirli noktalarda toplanması, teknolojinin artması, sanayinin gelişmesi ve bunların sonucunda kirlenmenin artması deniz ve deniz yaşamını tehdit etmektedir. Bunların sınırını oluşturan IMO Sözleşmeleri'nden MARPOL, özellikle kirlenme sorunu bağlamında oldukça önemli bir sözleşmedir (Kütükçü, 2001).

### **2.1.2. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı- UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)**

1964 yılında Birleşmiş Milletler tarafından kurulan kalıcı bir uluslararası kuruluştur. Ekonomik kalkınmayı gerçekleştirmek üzere uluslararası ticaretin gelişmesini desteklemek, uluslararası ticarete ilişkin ilkeler ve politikalar saptamak, BM'ye bağlı diğer ekonomik kuruluşların ekonomik kalkınma ve uluslararası ticarete ilişkin çabalarında koordinasyon sağlamaya çalışmak, uluslararası ticaretle ilgili çok taraflı anlaşmalar yapılmasını sağlamak amaçları arasındadır (UNCTAD, 2017).

UNCTAD taşımacılığın kalkınmaya olan etkisinin farkında olarak deniz taşımacılığını ayrı bir çalışma grubu tarafından takip etmektedir. Uluslararası Gemicilik Mevzuatı Çalışma Grubu (UNTCRAL) olarak isimlendirilen bu grup tarafından BM Gemi Tescil Şartları adında sözleşmeler hazırlamıştır. Sözleşme; gemide bulunan bayrağın temsil ettiği devletin gemi üzerindeki denetimlerinin artırılabilmesini, gemi ve ülke arasındaki koordinasyonu sağlamayı amaçlamaktadır. Türkiye 2004-2007 döneminde üye olmuş ve yeni üyeliği 2010-2022 yılı olarak yenilenmiştir (UNTCRAL, 2017).

### **2.1.3. Uluslararası Deniz Ticaret Odası ICS (International Chamber of Shipping)**

Uluslararası bir ticaret derneğidir. Armatör ve operatörleri tüm sektörlerde ve ticarete temsil edebilmek amacıyla kurulmuştur. 1921’de kurulan ICS, uluslararası taşımacılığı etkileyebilecek teknik, yasal, politik konularla ilgilenmektedir. Deniz taşımacılığını kullanan tüm ülkeler arasında düzenleyici ve bağdaştırıcı rol oynamaktadır. Türkiye’nin tam üye olduğu ICS, Türkiye’deki Deniz Ticaret Odası’nın yaptığı işlemler gibi mesleki eğitim konularını üstlenmiştir (ICS, 2017).

### **2.1.4. Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi- BIMCO ( Baltic and International Maritime Council ) baltık ve uluslararası denizcilik konseyi**

1905 yılında Kopenhag’da ‘Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi’ adı altında kurulan BIMCO, deniz taşımacılığında daha iyi anlaşmalar yapabilmek ve diğer ülkelerle güç birliğini sağlamak amacıyla kurulmuştur. 2.100 üye ile Dünyanın en büyük deniz taşımacılık derneğidir. Kuruluş; proaktif, bilgili, güvenilir olmayı, denizcilikte küresel gelişmelerden üyelerini haberdar etmeyi, uzmanlaşmış ve pratik bilgiler vermeyi misyon edinmiştir (BIMCO, 2017).

### **2.1.5. Uluslararası Denizcilik Komitesi-CMI (Committee Maritime International)**

Uluslararası Denizcilik Komitesi, Deniz Ticaret Hukuku ile ilgilenmek amacıyla kurulmuştur. 1897 yılında kurulmuş olan ve deniz hukukunun her yönüyle birleştirilmesi için uygun araç ve faaliyetler hakkında çalışmalar yapan, kar amacı gütmeyen sivil toplum kuruluşudur. Deniz hukuku derneklerinin kurulmasını teşvik edip diğer kuruluşlarla iş birliği yapmaktadır. Amacı; Deniz Ticaret Hukukundaki eksiklikleri ve standartları belirlemek, çağın getirdiği yeniliklere göre kurulların revize edilmesini sağlamaktır (CMI, 2017).

## **2.2. Dünya’da Deniz Yolu Taşımacılığı**

Dünya’da ülkeler arasındaki ticari faaliyetlerin artması nüfus, ürün farklılaştırılması, talep edilen her çeşit ürünün gün geçtikçe artmasına bağlı olarak hızla gelişmektedir. Ülkelerarası ticaretin artmasıyla bireyler için talep edilen ürünün artması, devletler için ithalat ve ihracat miktarlarının artmasına neden olmaktadır. Üretilen ürünleri tüketiciye ulaştırmak için kullanılan taşıma modlarından deniz ticaretinin oldukça ekonomik bir mod olduğu bilinmektedir. Türkiye’de yıllar içerisinde yükselen bir ivmeyle hızlanan deniz

taşımacılığı, Dünya sıralamasında 15. sırada yer almasını sağlamıştır. Çizelge 2,1 incelendiğinde deniz ticaretinin ilk sıralarında Yunanistan, Japonya, Çin, Almanya ve Singapur ilk beş'te yer almaktadır. Bu sıralama incelendiğinde Türkiye'nin konumu, uygun politikalar ve yatırımlarla birlikte daha üst sıralara ulaşabilir.

Dünya deniz ticareti açısından Çizelge 2,1 incelendiğinde, gemi sayısı yüksek olan ülkelerin yabancı bandıralı gemi sayıları ile yabancı bayrak oranlarının yüksek olduğu görülmektedir. Gemi sahiplerinin gemilerini bu ülkelerin bayrakları altında çalıştırdıkları ve vergi, ücret gibi kalemlerden muafiyet ve istisna elde etmektedirler. Bu durum da kendi bayrağı altında çalışan ülkeler açısından milli ekonomilerine doğrudan sıcak para akışı görülmektedir. Hem ülke ekonomisi hem de gemi sahipleri bu konuda kazançlı olmaktadır. İlk sırada yer alan Yunanistan'ın filolarının bu derece büyük olmasının nedeni; yabancı bayraklı gemilere ve Yunan bayrağı altında çalışmalarını için sağlanan imkânlardır. Yunan deniz işletmeleri 2. Dünya Savaşı sonrasında uluslararası deniz ticari taşımacılığındaki fırsatları iyi değerlendirmiştir.

Bu konuda Türkiye açısından Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan 28 Aralık 2017 tarihinde Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Deniz Ticaret Odaları konseyinde, konu hakkında şu bilgileri vermiştir: 'Türkiye Dünya deniz ticaret filosunun yaklaşık yüzde 94'ünü kontrol eden 30 ülke arasında, yaklaşık 28 milyon detveyt ton kapasiteyle 15. sırada yer almaktadır. 15 yıl önce 8,7 milyon detveyt ton ile 17. sırada iken, limanlarımızda elleçlenen yük miktarı 2003'te 190 milyon ton iken, 2016 yılında iki katın üzerinde artarak 430 milyon tonun üzerine çıkmıştır. Dış ticaret taşımaları 149 milyon ton iken 310 milyon tonu yakalamıştır. Ülkemizin toplam dış ticareti içerisindeki deniz yolunun parasal değer olarak payı da 2016 yılında 2003 yılına göre yüzde 250 civarında artarak, 57 milyar dolardan 198 milyar dolara yükselmiştir. Limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı 2,5 milyon TEU'dan yaklaşık dokuz milyon TEU'ya çıkmıştır. 2003 yılında dokuz tane uluslararası düzenli Ro-Ro hattı mevcutken 2016 sonunda bu sayı 19'a yükselmiştir. Bu Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayısı da 220 binden 450 bin araca çıkmıştır. Kabotajda elleçlenen yük miktarı 28 milyon ton iken, 53 milyon 300 bin tonu geçmiştir (TOBB, 2017).

Çizelge 2.1. Dünya Filosu İlk 20 (2017)

Sıralama	Ülke ve Bölge	Gemi Sayısı	Dwt (Milyon ton)	Yabancı Bayrak (%)
1	Yunanistan	4371	330.176	80,3
2	Japonya	3841	223.615	83
3	Çin	5512	183.094	54,3
4	Almanya	2869	107.119	89
5	Singapur	2629	103.583	97,8
6	Hong Kong	1592	97.806	97,5
7	Kore	1626	77.277	81,9
8	Abd	2071	68.930	80,7
9	Norveç	1982	59.380	91,7
10	Bermuda	494	54.252	97,8
11	Tayvan	987	50.422	86,6
12	Birleşik Krallık	1354	49.989	81
13	Monako	421	39.323	90,2
14	Danimarka	944	39.212	96,1
<b>15</b>	<b>Türkiye</b>	<b>1522</b>	<b>27.241</b>	<b>70,5</b>
16	Hindistan	1011	24.852	27,7
17	İsviçre	411	24.805	93,7
18	Belçika	272	23.630	47,5
19	Rusya	1707	22.219	65,5
20	Endonezya	1948	20,299	4,4

**Kaynak:** UNCTAD- Review Of Maritime Transport 2018 (UNCTAD hesaplamaları, Clarksons Research'in verileri derlemesi), Newyork-Geneva, s. 30.

4.5 milyar yaşında olan Dünyamız üzerinde gelişen, değişen, sürekli hareket halinde bir ekonomi bulunmaktadır. Dünya coğrafyası geliştikçe, bilinmezler azaldıkça, yeni yerler keşfedildikçe var olan ekonomik gelişim yayılmaya başlamıştır. Ekonomiler ilk önce kendi devlet mekanizması içinde gelişirler ve dışarıya açılmayla uluslararası boyuta ulaşılır. Bu ticaret mantığı altında ulaştırma bir zorunluluk oluşturmaktadır. Oluşan talebi karşılamaya çalışan devlet veya üreticiler az maliyet çok kazanç mantığı ile ihracat yapacağı konuma göre en uygun ulaştırma modunu seçmelidir.



**Kaynak:** Coğrafya Hocası İnternet sitesi 17 mayıs 2014 (<https://cografyahocasi.com/10-sinif/dunyayi-birbirine-baglayan-aglar-ulasim.html>)

Görsel 2.1. Okyanuslardaki Deniz Yolları Ağı



Görsel 2.1.'de kıtalar Büyük, Atlas ve Hint Okyanusları birbirlerine bağlanmışlardır. Bu Dünya'nın 4'te 3'ünü oluşturan oldukça fazla metre küplük bir oluşumdur. Araştırmamızın daha önceki bölümlerinde taşıma modları arasındaki en uygun taşıma modunun deniz taşımacılığı olduğu gösterilmiştir. Resme bakıldığında bunun nedeni açıkça görülmektedir. Büyük hacim ve ağırlıktaki yüklerin (malların) tek seferde istenilen limana taşınabilmesini sağlayan ve ulaşım için gerekli yapı maliyetinin olmadığı deniz taşımacılığı, Dünya çapında küresel şekilde kullanılabilen bir taşımacılık modudur.

Deniz ulaştırmasında taşıma kapasitesi maksimum seviyede, taşımanın birim maliyeti düşüktür. Yüksek güvenlik olanaklarına sahip olan bu sistem ayrıca enerji tüketimi açısından diğer taşıma yöntemlerine göre orta düzeydedir. Diğer yöntemlere göre gerçekleşme süresi uzun olsa da, uluslararası taşımacılıkta büyük miktarda yüklerin taşınabilmesi ve maliyetinin az olması çok büyük bir avantaj olarak karşımıza çıkmaktadır (Şendur, 2015).

### 2.3. Uluslararası Deniz Taşımacılığında Mevcut Durum

Dünya ticaretinde en çok kullanılan taşıma türü deniz taşımacılığıdır. Gemilerle yapılan yıllık taşıma miktarı yedi milyar ton olarak belirlenmiştir ve bu miktar yıl geçtikçe artmaktadır. Denizyolu taşımacılığı ilk seferde gemi sahibi olabilmek için yüksek maliyetli bir yatırım gerektirmektedir. Ancak ekonomik performansı ve taşıma maliyetlerindeki azalma ile beraber bu maliyet yatırımı karşılamaktadır (Fagerholt, Christiansen, Hvattum, AV Johnsen, & J. Vabø, 2010).

Çizelge 2.2. Yıllar İtibariyle Dünyada Ekonomik Büyüme (%)

Ekonomik Gruplar	2001-2008	2015	2016	2017
Dünya	3.2	2.6	2.2	2.6
Gelişmiş Ekonomiler	2.2	2.2	1.7	2,3
Gelişmekte Olan Ülkeler	6.2	3.8	3,9	4.5
Az Gelişmiş Ülkeler	7.2	3.6	3.7	4.4
Geçiş Ekonomileri	7.1	-2.2	0.4	1.8

**Kaynak:** UNCTAD- Review Of Maritime Transport 2018, s.4

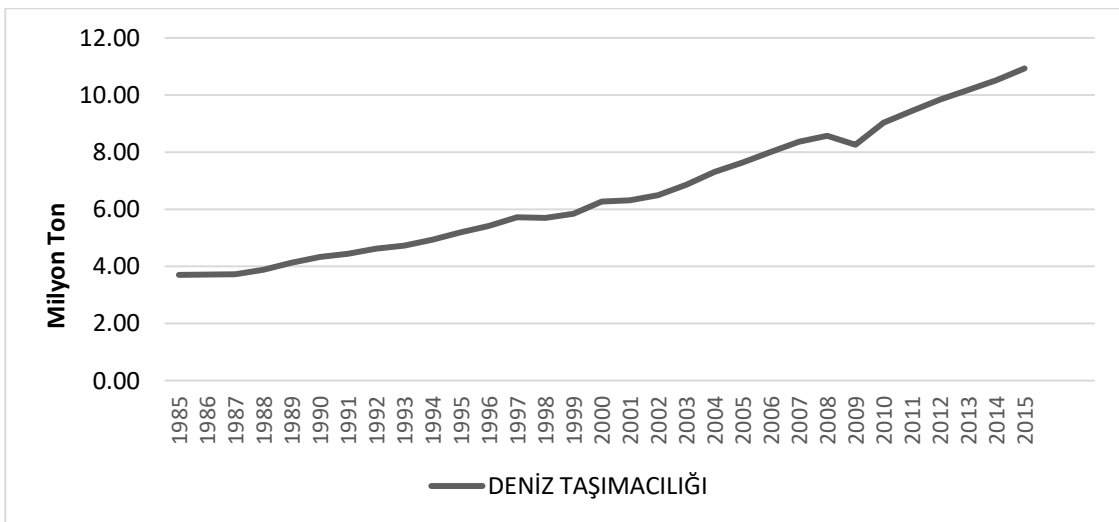
Dünya ekonomilerini yönlendiren gelişmekte olan ülkelerdir. Fakat gelişmiş ülkelerin yıllar içerisinde büyüme oranlarındaki artışın gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelerin büyümesi kadar olmadığı görülmektedir. Dünya büyümesine bakıldığında 2017 yılı 2015 yılıyla aynı oranda olduğu ve 2016 yılının Dünya ekonomisi bağlamında nispeten gerilemenin olduğu bir yıl olarak karşımıza çıkmaktadır.

Çizelge 2.3. Yıllar İtibariyle Dünya Deniz Taşımacılığında Toplam İthalat ve İhracat (ABD Doları bin)

Yıllar	İthalat	İhracat
2005	10.870.000	10.509.000
2006	12.461.000	12.131.000
2007	14.330.000	14.023.000
2008	16.572.000	16.160.000
2009	12.782.000	12.555.000
2010	15.511.000	15.301.000
2011	18.503.000	18.338.000
2012	18.705.000	18.496.000
2013	19.011.000	18.948.000
2014	19.104.000	18.995.000
2015	16.743.000	16.489.000
2016	16.287.328	16.028.701
2017	18.024.027	17.729.953

**Kaynak:** T.C. Ticaret Bakanlığı, Dış Ticaret İstatistikleri, Ülkelere Göre Dış Ticaret Verileri ( 2005-2017)

Çizelge 2.3.'de Dünya deniz taşımacılığıyla yapılan ithalat 205, İhracat ise 195 ülkeden derlenen verilerle oluşturulmuştur. 2016 yılından itibaren grafiğe bakıldığında ithalat ve ihracatın deniz taşımacılığı cinsinden düştüğü görülmektedir. Bunun nedenleri olarak ekonomilerde var olan durgunluk, siyasi otoriterlerin arasında yaşanan uyuşmazlık, genel olarak ekonomik tedirginlik olarak düşünülebilir. Özellikle Dünya ekonomisinin lideri olarak görülen ABD'de son seçimlerle Başkan seçilen Trump'ın izlediği politikalara uyum sağlamaya çalışan ekonomiler belirsizliklerden etkilenmekte bu da deniz taşımacılığını etkilemektedir. Trump'ın son zamanlarda aldığı korumacı kararlar ve bir ticaret savaşı başlatacak yaklaşımları Dünya ticaretini ve dolayısıyla da deniz taşımacılığını etkileyebilecektir.



**Kaynak:** Clarkson Research- Analysis Of Maritime Transport In The World- 22.06.2019 (<http://www.clarksons.com/services/research/shipping-and-trade/>)

Şekil 2.1. Yıllar İtibariyle Dünyada Deniz Taşımacılığı

Şekil 2.1.'de Clarkson Research internet sitesinden elde edilen ve derlenen verilerle oluşturulan Şekil, Dünyada yapılan deniz taşımacılığı milyon ton üzerinden incelenmiştir. Dünya çapında yapılan derlemeden deniz taşımacılığının yıllar bazında gittikçe artış trendinde olduğu görülmektedir. Ancak 2008 Küresel Ekonomik Krizde deniz ticaretinin olumsuz etkilendiği ve düştüğü görülmektedir.

2008 yılında yaşanan ekonomik kriz, deniz taşımacılığında dönemsel olarak etkilerini 2009 yılında göstermiştir. 2007-2009 yılları arasında deniz ticaretindeki azalış trendi biterek 2010 yılında hızlı artış göstermiştir. 2010 yılı sonrasında Dünya denizyolu taşımacılığındaki denge korunarak yıllar içerisinde ilerlemiştir.

Çizelge 2.4. Yıllar İtibariyle Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı

Yıllar	Dünya Taşımacılığı (Tüm Yollar) Milyar Ton	Dünya Taşımacılığı Değişim (%)	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı (%)
2008	10.86	-	8.61	79
2009	9.56	-12	8.29	87
2010	10.82	13	9.07	85
2011	11.54	7	9.47	83
2012	11.83	3	9.88	84
2013	12.19	3	10.21	84
2014	12.58	3	10.54	84
2015	12.88	3	10.77	84
2016	13.18	4	11.10	84
<b>2017</b>	<b>13.55*</b>	<b>3</b>	<b>11.34</b>	<b>84</b>

**Kaynak:** Deniz Ticaret Dergisi- İMEAK- Şubat 2017- Syf:3 (\* öngörülen)

Dünya taşımacılığında deniz yolu taşımacılığının payının yüksek oluşu Çizelge 2.4.'de gösterilmiştir. Yıllar itibariyle Dünya taşımacılığındaki ve dünya taşımacılığındaki denizyolu payı yıllar içerisinde sabit kalmıştır. Bu durum Dünya ticaretinde denizyolu taşınmasının benimsendiği ve kullanılmaya devam edildiği anlamına gelmektedir.

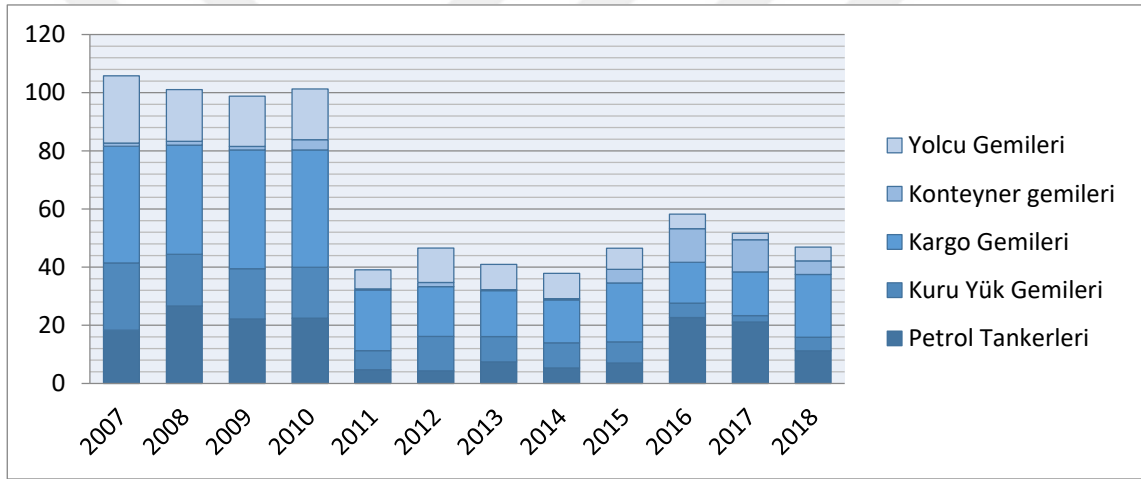
Kriz sürecinde gelişmiş ülkeler özellikle 2009 yılında büyük bir sarsıntı yaşamıştır. Çin, Hindistan, Brezilya, Yunanistan gelişmekte olan ekonomilerin büyümelerde görülen azalma denizcilik piyasasını olumsuz etkilemiştir (DTGM, Dünya Ekonomisindeki Gelişmeler, 2012).

Deniz yolu taşımacılığını belirleyen ana etken, Dünya GSMH ve arz talep dengesiyle şekillenen Dünya ticaret hacmidir. Yaklaşık 60 trilyon dolarlık Dünya hasılasının %10'una karşılık gelen altı trilyon dolarlık kısmı lojistik sektöründen, lojistik sektörü ise bu

kazanımının 600 milyar dolarlık kısmını deniz taşımacılığında elde etmektedir. Elde edilen kazanım genel olarak navlun gelirlerinden oluşmaktadır. Bunun sonucunda şunu söylemek doğru olacaktır; Dünya GSMH'sini etkileyen önemli bir etki olarak deniz taşımacılığında navlun ekonomide etkili olmaktadır (İMEAK, 2017).

## 2.4. Dünya Deniz Filosunun Yapısal Analizi

Dünya ticaretinde kullanım ve ticaret konusunda oldukça etkili olan deniz taşımacılığının yapılabilmesi için gerekli olan gemilerle oluşturulan filoların önemi büyüktür. Gelişen çağa ayak uydurabilmek ve arz-talep dengesini koruyabilmek için tek seferde oldukça büyük miktarda malın taşınması gerekmektedir. Filolar yıllar geçtikçe oluşan talebe göre yenilenmek zorundadır.



**Kaynak:** UNCTAD- Review Of Maritime Transport 2018

Şekil 2.2. Yıllar İtibariyle Dünya Filosu Büyümesi ( Adet )

Şekil 2.2.'te görüldüğü üzere petrol tankerlerinin 1980 ve 1990'lı yıllarda var olan filolarının yıllar geçtikçe düşüşte olduğu, kuru yük ve konteyner gemilerinin ise istikrarlı bir büyüme göstermesi, Dünya talebinde bir değişimin olduğu görülmektedir.

Dünya deniz taşımacılığını etkili bir biçimde kullanmaktadır. Genel Dünya ithalatında gerekse İhracatında yüksek olarak kullanılan denizciliğin uluslararası ticaretin genişlemesine yarar sağlamaktadır. Bir ülke ithal etmek istediği ürünü araştırarak en ucuz maliyetle ithal edebilirken, alanında profesyonelleşerek uluslararası camiada adını duyurabilecek ve tüm ülkeler ile rekabet ortamı oluşarak ekonomik hayatta globalleştirilebilecektir.

## 3. BÖLÜM

### 3. TÜRKİYE'DE DENİZ TAŞIMACILIĞI VE NAVLUN PİYASASI

Türkiye'de deniz yolu ticaretinin tarihi gelişimi, deniz yolu taşımacılığında düzenleme yetkisi olan kuruluşlar ve mevzuatlar, Avrupa Birliği'ne üyelik için düzenleme yapılan fasıllar, limanların ve filoların mevcut durumu ile Deniz yolu ticaretinin Türkiye ekonomisine katkıları bu bölümde ele alınmıştır.

#### 3.1. Türkiye'de Deniz Taşımacılığı Tarihi

Türkiye denizyolu ticaretini ve ulaştırmasını Osmanlı Devleti döneminden günümüze kadar kullanmıştır. Tarihsel olarak incelendiğinde iki dönemde incelenmiştir.

##### 3.1.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem

Türklerde deniz yolu taşımacılığının gelişimi Anadolu'nun fethinden sonra başlamaktadır. Deniz ve İpek Yolu egemenliğini sağlayan Türkler ulaştırma ve taşımacılık ekonomilerine hızlı bir giriş yapmışlardır.

Osmanlı deniz taşımacılığı; öncelikle yabancı bayraklı gemilerle, yabancı-Türk bayraklı gemilerin birlikte taşıma yaptıkları ve tamamen Türk bayraklı gemilerin taşımacılık yaptığı dönemler halinde sınıflandırılabilir.

16'ncı yüzyıl ile başlayan dönemde Kanuni Sultan Süleyman'ın Fransa Kralı 1. Francois ile imzaladığı ticaret antlaşmasında, denizlerdeki ticaret Fransız bayraklı gemilere verilmiştir. Bu anlaşma tarihe, Osmanlı için verilen ilk kapitülasyon ve modern anlamda ilk ticari anlaşma olarak geçmiştir. İmzalanan antlaşma ile Türk limanları tamamen Fransız bayraklı gemilere açılmıştır. Osmanlı ile ticaret yapmak isteyen başka ülkeler ise yine Fransız gemilerini kullanmak zorundadır. 17'nci yüzyılda ise Avusturya, İsveç, İspanya gibi birçok ülke ile anlaşmalar imzalanarak, Osmanlı limanları tamamen yabancı bayraklı gemilerin kontrolüne verilmiştir (Tarhanlı, 2006).

19'uncu yüzyıla gelindiğinde artık Türk limanlarında Osmanlı bayraklı gemilerin yer aldığı görülmektedir. İngiltere'den getirilen gemiler belirlenmiş hatlar arasında çalıştırılmaya başlanmıştır. Fakat yıllarca at üzerinde kırsalda yaşamak zorunda kalan Osmanlı'nın denizcilik faaliyetlerindeki tecrübesizliği bu konuda başarısız olunmasına

neden olmuştur. Deniz ticareti için açılan Fevaid-i Osmaniye adlı kurum Fransızlara bırakılmıştır. Verilen birkaç hurdadan oluşan gemiyle düzeni oluşturamayan Fransızlar ise bu kurumu tekrar Osmanlı Hükümet'ine devretmiştir. 19'uncu yüzyılın sonlarına doğru açılan ve özel teşebbüs olan Şirket-i Hayriye deniz ticareti konusunda oldukça başarılı işler yaparak tarihe geçmiştir (Tarhanlı, 2006).

Son olarak, 1. Dünya Savaşı başlangıç olarak belirlenmiş ve limanlarımız sadece Türk bayraklı gemilerle dolup taşmıştır. 1. Dünya Savaşı, denizcilik konusunda ağır sonuçlar doğurmuştur. Savaş sırasında 63 Türk gemisi batırılmış ve barış görüşmelerinin uzamasıyla bu sayı daha da artmıştır.

### **3.1.2. Cumhuriyet Dönemi**

Çalışmanın bu bölümü Planlı Dönem öncesi ve sonrası olarak incelenmiştir.

#### **3.1.2.1. Planlı dönem öncesi Türk Denizciliği**

Lozan Antlaşması 24 Temmuz 1923'de Türkiye Büyük Millet Meclisi, Birleşik Krallık, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Bulgaristan, Portekiz, Belçika ve Yugoslavya temsilcileri tarafından imzalanmıştır. Bu antlaşma ile birlikte denizcilik alanında kabotaj hakkı tamamen Türklere bırakılmıştır. Böylece 'Boğazlar Sorunu' başlıklı Lozan Hükümlerinden boğazlar, Türk Temsilcilerinin gözetimine bırakılmıştır. 29 Nisan 1926 tarihinde 359 sayılı 'Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun' başlığı ile Resmi Gazete 'de yayımlanan Kanunun 1. maddesinde yer alan 'Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu alıp nakletmek ve sahillerde limanlar dahilinde veya beyninde cer ve kılavuzluk ve herhangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman hidematını ifa etmek yalnız Türkiye sancağını hamil sefain ve merakibe munhasırdır' denilmiştir(KOPAR, 2016).

1 Temmuz 1926'da kabul edilen Kabotaj Kanunu ile birlikte yabancı bayraklı gemilerin yerini Türk bayraklı gemiler almıştır.

Oluşturulan filo çok hantal ve yaşlı gemilerden oluşuyordu. Modernleşme için devlet sorumluluk almaya başladı ve küçük çaplı da olsa alınan gemilerle yük ve yolcu taşımacılığı başlamıştır. Kabotaj hakkı elde edildikten sonra yabancı devletler tarafından açılan tüm işletmeler devletleştirilmiştir. Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde başlayan milli denizcilik anlayışı hızını 2'inci Dünya savaşı nedeniyle gösterememiştir.

1950'li yıllar Adnan Menderes'in Başbakan olduğu Demokrat Parti dönemdir. Bu dönemde tüm Türkiye'de var olan sanayileşme ve inşaat hızı ulaştırma yollarını da büyük ölçüde etkilemiştir. Kara yolu ve deniz yoluna ağırlık veren politikalar benimsenmiştir. Bu uygulama sonucunda, 1950'li yılların taşıma türlerine miktar (ton) olarak bakıldığında demir yolu % 55.1, deniz yolu % 27.8 pay alırken kara yolunun payı % 17.1 olmuştur. 1950 sonrasında en pahalı taşıma türü olan kara yolu taşımacılığını destekleyen politikalar benimsenmiştir. Sadece yurt içi taşımacılığı ile birlikte yük taşımacılığında % 92 pay alarak sağlıklı ve pahalı bir yapıya ulaşılmıştır. Kara yolu taşımacılığı bu dönemden itibaren her yeni dönemde ilk öncelik verilen politika olarak izlenmiş ve Türkiye kara yoluna bağımlı hale getirilmiştir (Tıktık, 2007).

1951 yılında kabul edilerek 1952 yılında faaliyete geçmiş olan Denizcilik Bankası T.A.O kurulmuştur. Bu kurum, denizcilik sektörü için dönem açısından önemli bir adım olarak belirlenmiştir.

1960 yılında limanlarımızdan 2.2 milyon ton eşya yüklenmiş, 3.3 milyon ton yük indirilmiştir. 1960 yılında toplam kapasite ise beş milyon tona yükselmiş iken bu miktar 1961 yılında yedi milyon tona yükselmiştir. 1951-1961 dönemi itibarıyla özel kesim deniz taşımacılığı azalırken kamu kesiminin payı yükselmiştir. 1962 yılında pay dağılımı tamamen tersine dönmeye başlamıştır. Bunun nedeni olarak Türk filolarının yaşlılığı gösterilmektedir. Planlı Dönemde her planda deniz filosunun yenilenmesi sorunu sürekli ele alınmaya başlanacaktır. 1958 yılında uluslararası düzeye yetişmek ve uyum sağlamak amacıyla deniz hukuku, ekonomik ve teknik gelişimi için uluslararası kuruluşlar IMO (International Maritime Organisation), OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) , UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development ) çatısı altında çalışmalara katılmışlardır (Tarhanlı, 2006).

### **3.1.2.2. Planlı dönem sonrası Türk Denizciliği**

1962 yılıyla beraber Türkiye'de kalkınma dönemi adıyla her beş yılda bir revize edilen stratejik planlamalar dönemi başlanmıştır. Planlı döneme girildiğinde Türk deniz filoları bin grostandan büyük gemileri ile 800.000 DWT taşıma kapasitesine sahiptir. Türk deniz ticaret filoları bu dönemle beraber çok büyük bir büyüme yakalamıştır. 1970-1990 yılları arasında deniz filolarının büyümesi % 82.6, 1962-1978 yılları arası % 113 büyüme

ivmesi yakalamıştır. 1982 yılındaki kriz ile Dünya deniz ticareti bunalımı, Türkiye'yi etkilemiş ve 80 sonlarında % 18.8 küçülme yaşanmıştır (Soylu, 2009).

### **3.2. Türkiye’de Deniz Yolu Taşımacılığında Düzenleme Yetkisi Olan Kuruluşlar ve Mevzuat Kaynakları**

Deniz yolu taşımacılığı hem ülkenin kendi kara sularında hem de uluslararası sularda yapılmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı ülke içindeki kuruluşlar ve bakanlıklara tabi olmaktadır. Bu alt başlıkta Türkiye’de deniz yolu taşımacılığı konusunda hizmet veren kurumlardan bahsedilmiştir.

#### **3.2.1. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UBAK)**

Cumhuriyetin ilk yıllarında iki ayrı kurum olarak çalışan Nafia Vekaleti ve İktisat Vekaleti olarak hizmet veren kurumlar 27 Mayıs 1939 yılında Ulaştırma Bakanlığına devredilmiştir. İkinci Dünya Savaşı sırasında verdiği hizmetlerle hizmet alanı genişletilmiş ve 1986 yılında Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, 2002 yılında Denizcilik Müsteşarlığı ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Ulaştırma Bakanlığı bünyesine katılmıştır. 2004’te TÜRKSAT A.Ş, 2007’de Karayolları Genel Müdürlüğü tek çatı altında toplanmıştır. Kurum misyon olarak ‘Ulaştırma, denizcilik, haberleşme, uzay ve bilgi teknolojisi alanında; dengeli, erişilebilir, ekonomik ve güvenli hizmet anlayışıyla, toplumun yaşam kalitesini artırmak, ülke kalkınmasına katkı sağlamak’ prensibiyle çalışmaktadır (UBAK, 2017).

#### **3.2.2. Deniz Ticaret Odası**

İlk olarak 26 Ağustos 1982 yılında kurulan Deniz Ticaret Odası ilk yıllarında sadece İstanbul Bölgesi’ni kapsamına alarak çalışmıştır. Daha sonra Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgelerinin kıyılarını da kapsayacak şekilde çalışma bölgelerini genişletmiştir. Odanın en önemli amacını üyelerinin çıkarlarını korumak, denizcilerin ortak ihtiyaç ve problemlerine destek olmak, denizcilik mesleğinin özendirilmesi, ortak kurallar çerçevesinde meslek konusunda da belirli bir disiplin sağlamak, denizcilik konusundaki gelişmeler konusunda Bakanlıkları bilgilendirmek olarak belirtilmiştir. Bunların yanında deniz taşımacılığıyla ilgili kural ve uygulamaları gözetmek, araştırma yapmak ve bilgi toplamak, deniz taşımacılığının uluslararası boyutta gelişimine yardımcı olmak, Türk



limanlarının çalışma ve tarifeleri konusunda yabancı kuruluşlara bilgi vermek, uluslararası alanlarda Türkiye'yi temsil etmek gibi faaliyetler sıralanmıştır (İMEAK, 2017).

### 3.2.3. Diğer Kuruluşlar

Türk Loydu Vakfı, Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TURKLİM), Türk Gemi İnşa Sanayicileri Derneği, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) gibi Türkiye'de birçok dernek, vakıf bulunmakta ve tüm taşımacılık ve ulaştırma hizmetlerinde çalışmalar yapmaktadır.

## 3.3. Türkiye'de Denizcilikle İlgili Yasal Düzenlemeler

8.333 kilometrelik kıyı şeridine sahip olan Türkiye'de yük ve yolcu işletmeleri, filoların geliştirilmesi, can ve mal güvenliğinin sağlanması, tehlikeli taşımacılık, taşımacılıkla ilgili olan tarafların çıkarları, tersanelerin kullanımı ve işletilmesi gibi birçok konuda ulusal ve uluslararası mevzuat bulunmaktadır.

### 3.3.1. Türkiye'de Denizcilikle İlgili Resmî Mevzuat

Bu başlık altında Türkiye'ki karasu ve denizcilik ile ilgili yasalar belirtilmiştir.

- **Karasuları Kanunu;** 2674 sayılı Yasa 1982 yılında kabul edilmiş, 17708 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. Kanunun yürütme yetkisi Bakanlar Kuruluna aittir. Kanunda 'Türk karasuları Türkiye'ye aittir. Türk karasularının genişliği altı deniz mili olarak kabul edilmiştir'. Toplamda sekiz maddelik bir Kanun'dur.
- **Kabotaj Kanunu;** Denizcilik tarihi konusunda Osmanlıların yabancılara verdiği denizcilik konusundaki kapitülasyonlardan sonra kendi denizlerinde iş yapamaz duruma gelmesiyle ortaya çıkan etkisizleşme durumundan sonra 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kanun ile ulusal sularımızın kullanımı Türk vatandaşlarına tanınmıştır. 29.4.1926 tarihinde 359 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 'Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun' başlığı altında Türkiye sınırları içerisinde akarsu, göl, iç deniz ve boğazlarda deniz taşıtı bulundurma yolcu ve yük taşımacılığındaki tüm faaliyetlerde bulunma hakkı Türk vatandaşlarına tanınmıştır.
- **Deniz İş Kanunu;** 854 sayılı 20.4.1967 tarihinde kabul edilen ve 12586 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Deniz İş Kanun'unda tüm Türk sularında Türk

bayrağını taşıyan ve 100 ve daha fazla grostonilatolu gemilerde hizmet anlaşması ile çalışan gemi adamlarını ve işverenleriyle ilgili düzenlemeleri konu edinmektedir.

- **Kıyı Kanunu;** 3621 sayılı 04.4.1990 kabul tarihli 20495 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Kıyı Kanun’una göre deniz, tabii ve suni göl, akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkilediği veya devamı niteliğindeki sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma, toplumun yararlanmasına açık ve kullanma esaslarını belirleyen Kanun’dur.
- **Limanlar Kanunu;** 618 sayılı 14.4.1941 tarihli 95 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Limanlar Kanunu’na göre limanların idare, temizleme ve derinleme, genişleme, taranmasına, şamandıraları yerleştirme ve korunması gibi tüm işleri yapma yetkisi Hükümete aittir.

Türkiye’de bunlarla birlikte birçok yasal düzenleme bulunmakla birlikte deniz, akarsu, göl, kıyıları için koruma ve düzenlemeler yapılmaktadır.

### **3.3.2. AB Müktesabatı; Beyaz Kitap**

Avrupa Birliği lojistik sektörünü, ulaştırma politikası açısından değerlendirmektedir. Avrupa Birliği’nin gelecek dönem ulaştırma politikalarının çerçevesini belirleyen “2010 Yılında Avrupa Ulaştırma Politikası-Karar Verme Zamanı, Beyaz Kitap” başlıklı çalışmada belirtmiştir. Bu çalışma konusunu yalnızca denizyolları açısından incelemek daha verimli olacaktır (Oda, 2008).

Taşıma türlerinin birbirine bağlanması, deniz-kara, deniz-demir taşımacılıklarının bağlanması, limanların kara yoluyla bağlanması veya ray sistemlerinin liman içlerine kadar ilerleyebilmesi için çalışmalar yapılması, Avrupa denizyolu taşımacılığındaki güvenlik düzeyinin kontrol edilmesi gibi konularda önlem alınması gerekliliğini savunmuştur. Deniz yolu taşımacılığında Türkiye’nin filosunun iyileştirilmesi çalışmaları yürütülmekte olup, bunun sonucu olarak önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Türk bayraklı gemilerin, liman devleti kontrolüne ilişkin Paris Mutabakat Zaptı kapsamında yüksek riskli Kara Liste’den düşük riskli Beyaz Liste’ye çıkması deniz emniyetine ilişkin gelişmelerin önemli bir göstergesidir (AB, 2017).

AB Müktesabat uyumluluğu adına; Aralık 2003’te denizlerde güvenliği artırmaya yönelik Deniz Taşımacılığı Hareket Planı (2004-2008) kabul edilmiştir. Mevzuat AB

müktesebatı ile uyumlu olup, uygulamaya yönelik ikinci mevzuatın bir kısmı 2003 ve 2004 yıllarında çıkarılmıştır. Uyum ile birlikte Türk filosunun bayrak devleti performansının artırılması, Liman Devleti denetimi geliştirilmesi ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın personel açığının kapatılması gerekmektedir (Kuşçu, 2011).

### **3.4. Türkiye'de Deniz Yolu Taşımacılığı**

Deniz taşımacılığı gerek Dünya genelinde gerekse Türkiye için en önemli taşımacılık türüdür. Bu taşımacılık türünün Türkiye'deki mevcut durumu ve dış ticaretimize olan katkılarını incelemek gerekmektedir.

8.333 kilometrelik kıyı şeridiyle Türkiye'de 172 adet liman ve iskele bulunmaktadır. Türkiye'deki limanların işletmelerinin 21'i kamuya, 23'ü belediyeye, 128'i özel sektöre aittir. Limanlar, ticarete konu olan malların giriş ve çıkış yapıldığı noktalardır. Bütün Dünya'da olduğu gibi Türkiye'de de uluslararası ticaretin büyük bir bölümü en ekonomik taşımacılık sistemi olan deniz yolu ile gerçekleşmektedir (İMEAK, 2015).

Deniz yolu taşımacılığı taşımacılık türlerinden en ekonomik olanıdır. Ayrıca deniz yolunun inşa ve bakım maliyeti yoktur. Türkiye'de yurt dışı taşımacılık bağlamında deniz yolu taşımacılığı kara yollarından sonra gelmektedir (Karluk, 2005).

### **3.5. Ticarî Deniz Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri**

Türkiye toprakları tarihin en eski medeniyetlerine ev sahipliği yapmıştır. Dünya tarihinde özellikle jeopolitik konumu sayesinde oldukça önemli yer tutmaktadır. Üç tarafının denizlerle çevrili olması, Asya ve Avrupa'nın en çok yaklaştığı İstanbul ve Çanakkale Boğazları sahip olması ve Ortadoğu'yla olan bağlantısı ile önemli bir konuma sahiptir. Deniz ticareti açısından ise önemli bir kavşakta yer almaktadır.

Bunların yanında Türkiye geliştirmekte olan bir ülkedir ve sahip olduğu potansiyeli kullanarak hak ettiği seviyeye ulaşabilir. Konumu açısından oldukça fazla potansiyele sahip olmasıyla denizcilik sektörü, Türkiye için önemli bir döviz girdisi sağlanmasının yanında bütün sektörlerle katkısı olan lokomotif sektör olma özelliğini her zaman korumuştur. Denizcilik bilinçli bir şekilde yapıldığı zaman ülke gelirinde artışa neden olmaktadır. Denizcilik sektöründe temel denge küresel piyasalar ile yakından ilgilidir (Dologh, 2013).

Deniz taşımacılığı tüm Dünya çapında uluslararası taşımacılığa en uygun taşımacılık türüdür. Ülkeler ithal veya ihraç edecekleri ürünleri büyük miktarlarda getirerek, az maliyete katlanarak gerçekleştirirler. Bu deniz taşımacılığının en önemli artısıdır. Deniz taşımacılığını Türkiye açısından incelemeye dış ticaret verileriyle başlamak gerekmektedir.

Çizelge 3.1. Türkiye’de Son 10 Yılıın Dış Ticaret Verileri(Bin Dolar)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Dengesi	Dış Ticaret Hacmi	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
2007	107 271 750	170 062 715	-62 790 965	277 334 464	63,1
2008	132 027 196	201 963 574	-69 936 378	333 990 770	65,4
2009	102 142 613	140 928 421	-38 785 809	243 071 034	72,5
2010	113 883 219	185 544 332	-71 661 113	299 427 551	61,4
2011	134 906 869	240 841 676	-105 934 807	375 748 545	56,0
2012	152 461 737	236 545 141	-84 083 404	389 006 877	64,5
2013	151 802 637	251 661 250	-99 858 613	403 463 887	60,3
2014	157 610 158	242 177 117	-84 566 959	399 787 275	65,1
2015	143 838 871	207 234 359	-63 395 487	351 073 230	69,4
2016	142 529 584	198 618 235	-56 088 651	341 147 819	71,8
2017	156 992 940	233 799 651	-76 806 711	390 792 592	67,1

**Kaynak:** TÜİK, Yıllara Göre Dış Ticaret, 1923-2017

Çizelge 3.1.’deki Türkiye’nin son on yıllık verileri incelendiğinde ithalatın her yıl ihracattan daha çok olduğu görülmektedir. Bu durumu Türkiye’nin kendi üretimlerinde markalaşamamış olması, üretim yerine dışardan alıma meyletmesi ithal ara malı alımı ve sermaye malı ithali ile açıklamak mümkündür. Türkiye özellikle son birkaç yıldır önceki yıllarda ihraç ettiği birçok ürünü ve sanayi üretimi için gereken birçok mal ve ara malı ithal edilmektedir. İthalat maliyetleri taşımacılık maliyetleri nedeniyle artmaktadır.

Çizelge 3.2. Yıllar İtibariyle En Çok İthalat Yapılan 10 Ülke (Bin Dolar)\*

Ülkeler	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Rusya	23 952 914	26 625 286	25 064 214	25 288 597	20 401 757	15 162 386	19 514 094	21 989 574
Çin	21 693 336	21 295 242	24 685 885	24 918 224	24 873 457	25 441 433	23 370 620	20 719 061
Almanya	22 985 567	21 400 614	24 182 422	22 369 476	21 351 884	21 474 989	21 301 869	20 407 294
ABD	16 034 121	14 130 546	12 596 170	12 727 562	11 141 462	10 867 793	11 951 744	12 377 681
İtalya	13 449 861	13 344 468	12 884 864	12 055 972	10 639 042	10 218 387	11 304 715	10 154 158
Hindistan	6 498 651	5 843 638	6 367 791	6 898 577	5 613 515	5 757 246	6 216 639	7 534 783
Birleşik Krallık	5 840 380	5 629 455	6 281 414	5 932 227	5 541 277	5 320 237	6 548 620	7 446 107
Fransa	9 229 558	8 589 896	8 079 840	8 122 571	7 597 687	7 364 715	8 070 897	7 413 025
İran	12 461 532	11 964 779	10 383 217	9 833 290	6 096 254	4 699 777	7 492 104	6 931 258
Güney Kore	6 298 483	5 660 093	6 088 318	7 548 319	7 057 439	6 384 242	6 608 874	6 343 174

\*Sıralama 2018 verileri esas alınarak sıralanmıştır.

**Kaynak:** TÜİK, Ülkelere göre yıllara göre ithalat (En çok ithalat yapılan 20 ülke) 2008-2018

İthalatın Türkiye açısından sürekli artış trendinde olduğu ve bu ithalatın ülkeler açısından değerleri Çizelge 3.2.’de görülmektedir. Uzun yıllar ithalatta ilk sırada yer alan

Almanya'nın 2012 yılı ile birlikte yerini Çin'e bıraktığı görülmektedir. Ucuz maliyet, iş gücü ve ürün yelpazesıyla Çin ithalatından 2017 yılında en çok yarı mamul maddeler ithal edilmiştir (Bahadır, 2018).

Çizelge 3.3. Yıllar İtibariyle En Çok İhracat Yapılan 10 Ülke (Bin Dolar)\*

Ülkeler	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Almanya	13 950 825	13 124 375	13 702 577	15 147 423	13 417 033	13 998 653	15 118 910	16 137 388
Birleşik Krallık	8 151 430	8 693 599	8 785 124	9 903 172	10 556 393	11 685 790	9 603 189	11 107 336
İtalya	7 851 480	6 373 080	6 718 355	7 141 071	6 887 399	7 580 837	8 473 471	9 560 405
Irak	8 310 130	10 822 144	11 948 905	10 887 826	8 549 967	7 636 670	9 054 612	8 346 276
ABD	4 584 029	5 604 230	5 640 247	6 341 841	6 395 842	6 623 347	8 654 268	8 304 672
İspanya	3 917 559	3 717 345	4 334 196	4 749 584	4 742 270	4 988 483	6 302 135	7 708 465
Fransa	6 805 821	6 198 536	6 376 704	6 464 243	5 845 032	6 022 485	6 584 199	7 286 992
Hollanda	3 243 080	3 244 429	3 538 043	3 458 689	3 154 867	3 589 432	3 864 486	4 760 826
Belçika	2 451 030	2 359 575	2 573 804	2 939 108	2 557 805	2 548 240	3 151 422	3 950 970
İsrail	2 391 148	2 329 531	2 649 663	2 950 902	2 698 139	2 955 545	3 407 436	3 894 506

\*Sıralama 2018 verileri esas alınarak sıralanmıştır.

**Kaynak:** TÜİK, Ülkelere göre yıllara göre ihracat (En çok ihracat yapılan 20 ülke) 2008-2018

İhracat açısından Çizelge 3.3.'de istikrarını kaybetmeden ilk sırada Almanya yer almaktadır. Türkiye İstatistik Kurumu'nun fasıllara göre ihracat verilerinde 2017 yılı baz alındığında en çok motorlu taşıtlar, makine ve mekanik cihazlar, kıymetli taşlar ihraç edilmiştir.

Deniz ticaretinin Türkiye'de gelişimini incelerken yakın zamanda yaşanan krizleri ve deniz ticaretinin buna karşılık verdiği reaksiyonları incelemek önem taşımaktadır.

Türkiye'nin dış ticaret verileri incelendiğinde dış ticaretinin ithalata dayalı olduğu görülmektedir. Yıllarca ithalat ihracattan yüksek seyretmiş ve dış ticaret açığını oluşturmuştur. Türkiye İstatistik Kurumu tarafından her yıl revize edilen yollara göre dış ticaret verilerini inceleyerek taşımacılık alanında ithalat ve ihracatın göstergelerini inceleyecek olursak;

Çizelge 3.4. Türkiye’de Yıllar İtibariyle Yollara Göre İthalat (Bin Dolar)

Yollara Göre İthalat					
Yıllar	Deniz Yolu	Demir Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Diğer*
2017	136 672 439	1 178 057	37 800 301	34 286 450	23 862 486
2016	120 376 825	1 428 154	34 306 874	22 969 452	19 536 930
2015	124 439 886	1 169 581	34 364 154	20 002 844	27 257 894
2014	141 381 287	1 206 626	37 300 980	24 696 997	37 591 227
2013	139 927 201	1 773 400	40 058 217	32 602 866	37 299 565
2012	129 029 330	2 346 113	39 414 333	23 797 146	41 958 219
2011	133 440 206	3 185 525	44 516 802	21 514 596	38 184 548
2010	98 629 933	2 454 604	42 442 194	15 131 613	26 885 987
2009	73 962 307	1 723 345	33 514 253	11 562 648	20 165 868
2008	105 743 822	2 573 376	41 296 201	16 898 462	35 451 714
2007	86 670 036	2 540 385	38 631 797	16 912 068	25 308 429

**Kaynak:** TÜİK, Yollara Göre Dış Ticaret Verileri, 2000-2018

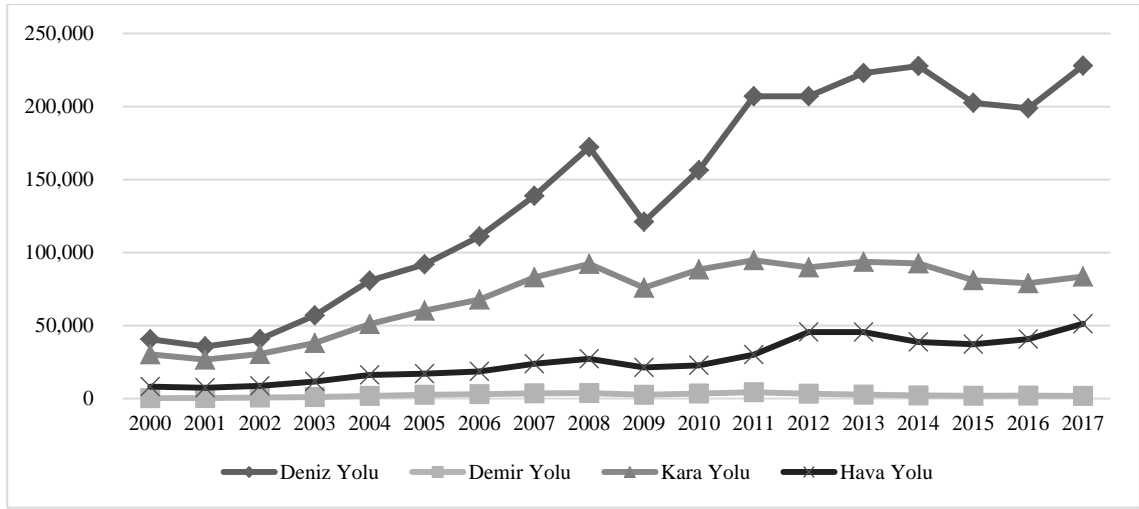
Çizelge 3.4.’te yollara göre ithalat verileri incelendiğinde, ithalatımızda en yüksek paya sahip olan ülke Çin olması nedeni deniz taşımacılığı öne çıkmaktadır. Yıllar içinde bakıldığında deniz yolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerinden her zaman yüksek seyretmiştir. Türkiye son yılda 136.672.439 bin dolarlık deniz yolu taşımacılığı yapmıştır.

Çizelge 3.5. Türkiye’de Yıllar İtibariyle Yollara Göre İhracat (Bin Dolar)

Yollara Göre İhracat					
Yıllar	Deniz Yolu	Demir Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Diğer*
2017	91 315 378	684 183	45 809 923	16 991 627	2 191 823
2016	78 400 026	641 121	44 754 542	17 747 063	986 832
2015	78 036 876	806 721	46 708 755	17 275 523	1 010 997
2014	86 304 496	922 776	55 270 960	14 103 312	1 008 613
2013	82 930 885	956 521	53 674 535	12 960 697	1 279 999
2012	77 983 403	1 017 753	50 440 156	21 781 595	1 238 830
2011	73 576 384	1 242 610	50 257 713	8 577 891	1 252 272
2010	57 784 065	990 802	45 948 708	7 684 769	1 474 875
2009	47 145 609	906 923	42 392 616	9 764 289	1 933 175
2008	66 456 960	1 260 202	50 923 205	10 435 291	2 951 539
2007	52 174 049	1 081 911	44 482 360	7 018 292	2 515 138

**Kaynak:** TUIK, Yollara Göre Dış Ticaret Verileri, 2000-2018

Çizelge 3.5.’te yollara göre ihracat verilerine bakıldığında ise; deniz yolu taşımacılığı Türkiye’de Dünya genelinde uygulandığı kadar sık kullanılmamaktadır. Özellikle son yıllarda kullanımı azalmaktadır. Bunun nedenleri olarak deniz taşımacılığına gereken teşviklerin verilmemesi ihracatın ağırlıklı olarak AB ülkelerine yapılması nedeniyle kara yolu taşımacılığının da etkin olması düşünülebilir. 2017 yılına göre tüm taşımacılık türleri artış göstermekte iken Hava yolları taşımacılığı azalış göstermiştir. Hava yolları taşımacılığının maliyetli olması buna neden olarak gösterilebilir.



**Kaynak:** TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri, Yollara Göre Dış Ticaret

Şekil 3.1. Türkiye’de Yıllar İtibariyle Yollara Göre Dış Ticaret (Bin Dolar)

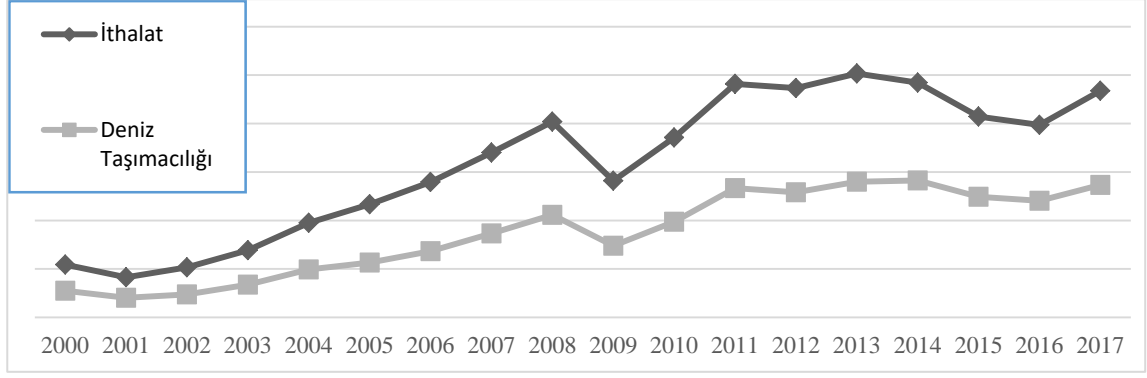
Şekil 3.1.’de Yollara Göre Dış Ticaret Çizelgesinden yararlanılarak hazırlanmıştır. 2008 yılına kadar her taşıma alanında olan artış trendi 2009 krizinin etkisi ile keskin şekilde bir düşüş yaşamıştır.

Çizelge 3.6. Türkiye’de Yıllara Göre İthalat ve İthalat ‘da Deniz Taşımacılığı (Bin Dolar)

Yıllar	İthalat	İthalat ‘da Deniz Taşımacılığı
2000	54 502 821	27 558 493
2001	41 399 083	20 170 596
2002	51 553 797	23 720 891
2003	69 339 692	33 774 929
2004	97 539 766	49 465 830
2005	116 774 151	56 497 886
2006	139 576 174	68 354 704
2007	170 062 715	86 670 036
2008	201 963 574	105 743 822
2009	140 928 421	73 962 307
2010	185 544 332	98 629 933
2011	240 841 676	133 440 206
2012	236 545 141	129 029 330
2013	251 661 250	139 927 201
2014	242 177 117	141 381 287
2015	207 234 359	124 439 886
2016	198 618 235	120 376 825
2017	233 799 619	136 671 439

**Kaynak:** TÜİK (İhracat; Dış Ticaret İstatistikleri, Deniz Taşımacılığı; Yollara Göre Dış Ticaret)

Dış ticaretimizde kullanılan ithalat işlemlerinde kullanılan deniz taşımacılığı verileri Çizelge 3.6’da verilmiştir. Bazı yıllarda ithalat işlemlerinde olan düzenlemelerle azalma olmuşsa bile ithalat sürekli artış trendi izlemektedir. Dünya çevresinden temin edilmeye çalışılan malların ithalat arttıkça deniz taşımacılığını arttırmaktadır.



**Kaynak:** TÜİK (İhracat; Dış Ticaret İstatistikleri, Deniz Taşımacılığı; Yollara Göre Dış Ticaret)

Şekil 3.2. Türkiye’de Yıllara Göre İthalat ve İthalat’ da Deniz Taşımacılığı (Bin Dolar)

Çizelge 3.6’dan elde edilen verilerle hazırlanan şekil 3.2.’de durumun daha iyi incelemeye fırsat tanımaktadır. İthalat ve İthalatta kullanılan deniz taşımacılığının uyumu dikkate alınmalıdır. Bu yüzden Türk dış ticaretinde ithalat taşımacılığında deniz taşımacılığı kullanımı görülmektedir. 2009 yılındaki bankacılık krizi ve son 20 yılındaki doların karşısında büyük oranlarda değer kaybeden Türk Lirasının ekonomik olarak Türkiye’ye verdiği sonuçlar deniz taşımacılığında da kendini göstermiştir.

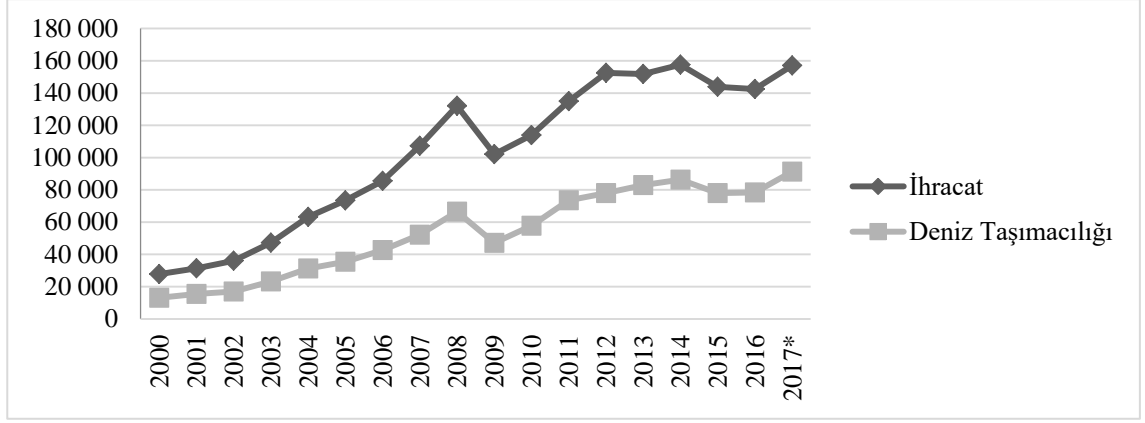
Çizelge 3.7. Yıllara Göre İhracat ve İhracatta Denizyolu Taşımacılığı(Bin Dolar)

Yıllar	İhracat	İhracat da Deniz Taşımacılığı
2000	27 774 906	13 080 017
2001	31 334 216	15 521 220
2002	36 059 089	17 013 192
2003	47 252 836	23 233 359
2004	63 167 153	31 259 851
2005	73 476 408	35 425 856
2006	85 534 676	42 670 650
2007	107 271 750	52 174 049
2008	132 027 196	66 456 960
2009	102 142 613	47 145 609
2010	113 883 219	57 784 065
2011	134 906 869	73 576 384
2012	152 461 737	77 983 403
2013	151 802 637	82 930 885
2014	157 610 158	86 304 496
2015	143 838 871	78 036 876
2016	142 529 584	78 400 026
2017	157 019 765	91 328 552

**Kaynak:** TÜİK (Dış Ticaret İstatistikleri, Deniz Taşımacılığı; Yollara Göre Dış Ticaret )

Dış ticaretimizde kullanılan ihracat işlemlerinde kullanılan deniz taşımacılığı verileri Çizelge 3.7.’da verilmiştir. İthalat kadar yüksek artış olmasa bile Türkiye’de ihracat işlemlerinde artış trendi gözlenmektedir. İhracatımız istenilen konumda olmasa bile malın dış pazarlara satımında deniz taşımacılığı kullanılmaktadır.





**Kaynak:** TÜİK (Dış Ticaret İstatistikleri, Deniz Taşımacılığı; Yollara Göre Dış Ticaret )

Şekil 3.3. Yıllara Göre İhracat ve İhracatta Denizyolu Taşımacılığı(Bin Dolar)

Çizelge 3.7.'dan elde edilen verilerle hazırlanan Şekil 3.3.'de durumun daha iyi incelemeye fırsat tanımaktadır. İhracat ve ihracatta kullanılan deniz taşımacılığının uyumu dikkate alınmalıdır. Artış ve azalış kısımlarında gösterdikleri uyum ihracat işlemlerinde deniz taşımacılığının yaygın kullanıldığı söylenebilir.

Kriz etkenlerine bağlı olarak deniz taşımacılığı 2008-2009 yıllarında etkileri görülen küresel krizin etkisi ile ithalat ve ihracatta düşüş gözlenmiştir. Deniz yolu taşımacılığı da buna bağlı olarak düşüş göstermiştir.

Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'de Deniz yolunun yeteri kadar kullanıldığı söylenemez. Almanya, Fransa, Hollanda gibi ülkeler oldukça fazla maliyetlere katlanarak suni nehir, göl ve su kanallarını deniz ile birleştirerek dezavantajlarını avantaja çevirmektedirler. Bunların hiçbirine ihtiyacı olmadığı halde Türkiye bu avantajından yararlanamamaktadır (Başer, 1997).

### 3.6. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yapısal Analizi

Deniz taşımacılığında kullanılan filo sayılarına T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde hazırlanan Atlantis istatistik bilgi sisteminden elde edilen veriler kullanılmıştır. Elde edilen veriler yıllara göre 150 ve 300 grostonluk gemilerin sayısı elde edilmiştir. Verilerin içinde kuru, dökme, konteyner, ro-ro, tanker, yolcu, deniz otobüs, balıkçı, eğlence amaçlı gemiler, özel ve ticari yatlar bulunmaktadır. Deniz Ticaret Odasından elde edilen son verilere göre; 2018 Aralık itibariyle 150 groston üzeri 2025 gemimiz bulunmaktadır.

Çizelge 3.8. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet, DWT Bazında Gelişimi – (150GT ve Üzeri Gemiler)

Yıllar	Adet		DWT	
	TUGS	MGS	TUGS	MGS
1999	0	1.242	0	10.322.000
2000	264	1.006	3.076.711	6.412.612
2001	316	945	5.216.867	4.090.220
2002	408	777	5.781.255	2.884.320
2003	446	702	5.145.251	2.481.596
2004	535	674	5.486.076	1.568.854
2005	677	702	6.753.346	849.944
2006	734	695	6.612.967	658.083
2007	807	744	6.758.218	511.523
2008	887	762	7.031.012	490.907
2009	936	784	7.674.388	476.200
2010	967	810	8.334.764	438.387
2011	987	845	8.950.157	808.779
2012	1.026	853	9.399.020	858.607
2013	1.019	890	8.377.285	841.703
2014	1.010	882	8.147.819	904.020
2015	987	908	7.676.259	894.551
2016	1.007	944	7.399.411	884.585
2017	1022	977	7.610.817	377.030
2018	1014	1011	7.133.798	361.335

**Kaynak:** DTGM, Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet, DWT Bazında Gelişimi - 150GT ve Üzeri Gemiler, Atlantis ([https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_filo.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_filo.aspx))

Çizelge 3.8.'de TUGS ve MGS tanımları Türk Uluslararası Gemi Sicili, Milli Gemi Sicili isimlerinin kısaltmaları olarak kullanılmıştır.

Milli Gemi Sicili, deniz ticaretinde kullanılan gemilerin bağlı oldukları sicil kayıdır. Bağımlılığı gemi sahibinin, gemi işletme hakkını elinde tutanın, gemiyi devralan kişilerin hukuksal ilişkileri tamamen geminin tabi olduğu ülke kurallarına göre belirlenmesidir. Türkiye’de Milli Gemi Sicili Türk Ticaret Kanunu’nda oluşturulur. Türk Uluslararası Gemi Sicili, Türk denizciliğinin gelişmesi açısından MGS’ye ek olarak 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu’dur. Modern yatırımların maliyetlerinin yüksek oluşu, bu işi yapanların ucuz işgücü ile yapılması, verimliliğin düşmesine neden olmuştur. Filomuzun küçülmesinin önüne geçmek, yabancı uyruklu gemilerin ülke bayrağı altında çalıştırarak ülkemiz tarafından vergilendirilmesini sağlamak ve döviz girdisi akışı için TUGS kurulmuştur. Bu sicile tabi olan gemiler ve yatlar devir kazançları, gelir vergisi ve kurumlar vergisi gibi vergi türlerinden istisna elde ederler (Kurt, 2014).

Çizelge 3.8.’e bakıldığında adet, Dwt olarak sınıflandırılmış ve bunların MGS ve TUGS verileri derlenmiştir. Adet olarak, Türk uyruğuna kayıtlı yabancı sicilli gemilerle (TUGS) ve ulusal sicilli gemilerimiz (MGS) 150 Gros Tonluk ve üzeri gemiler için 17 yıllık

veriler DTGM'den alınmıştır. Çizelge incelendiğinde adet bazında MGS'de 1999-2004 arası yıllarda azalan yapısı ile milli sicilimizde olan gemilerimizin diğer sicillere doğru kaydığı görülmektedir. Bahsedilen TUGS avantajlarından yararlanmada bir değişim görülmektedir. 2005 yılı sonrasında küçük azalışlar yaşanmış ertesi yıllarda artarak ilerleme gözlenmiştir. Bununla birlikte aynı durumu yabancı sicile kayıtlı gemilerimiz için söylemek mümkün değildir. 1999 yılından başlayan artış trendi hiç bozmadan 2014 yılına kadar devam etmiştir. 2015 yılındaki düşüşle beraber 2016'da artış trendini yeniden yakalamıştır.

TUGS ve milli sicile kayıtlı olan DWT (Dead Weight Tonnage)'lere bakılmıştır. Milli sicilden kaçışta 2010 yılına kadar sabit şekilde azalışlar görülmektedir. Yabancı sicildeki artış ise 2014 yılına kadar artarak ilerleme göstermiştir.

Potansiyelimizin olmasına rağmen deniz taşımacılığında oldukça geri kaldığımızı söylemek mümkündür. Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde denizlere verilen önemin bu kadar az olması tamamen israftır. Dünya konumumuza bakmak gerekirse; Dünya deniz ticaretinde ilk sırada olan komşumuz Yunanistan ile karşılaştırmak gerekir. Yunanistan'ın 2016 yılı verileriyle ulusal bayrak sicilinde 750, yabancı bayrak sicilinde 3689 gemisi bulunmakta ve kontrol ettiği toplam filo sayısı 4439 gemisi ile ilk sırada bulunmaktadır. Karşılaştırma yapmak gerekirse nüfus, konum, kültür, tarih bakımından benzer olan iki ülkenin jeopolitik durumuna bakıldığında bizim elimizde olan geçiş noktalarının üstünlüğü ile daha iyi bir sıralamada olmamız mümkündür. Ticaretimizi deniz yoluna yönlendiremediğimiz, filolarımızın sınırlı sayıda olan ulusal sicilli gemilerimizle yapmaya çalışmamız, yeterince kazanım elde edemememize neden olmaktadır. Kazanım sağlamak için ithalat ve ihracat taşımalarımızı Türk bandıralı gemilerle yapmalı bunun için gerekli karar, yatırım, hibe ve teşvik sağlanmalıdır.

Türk deniz ticaret filusunda yıllar itibariyle artış görülse de bu artış Dünya taşımacılığında geçerli olan tonaja ulaşmaktan oldukça uzaktır. Tonajdaki artış gemi sayısı ile doğru orantıda değildir. Bunun sebebi teknoloji ile yapım tekniklerinin gelişmesi ve bir geminin taşıma kapasitesinin artmasıdır (Topuz, 2010).

### **3.7. Türkiye'deki Limanlar**

Kara ve deniz ulaştırması arasında kendi içinde trafik ve yük alışverişinin yapıldığı, elleçlemenin yapıldığı yere liman denilmektedir. Limanlar deniz taşımacılığının yükleme-boşaltma terminalleridir. Türkiye konumu itibariyle ana taşımacılık hatlarının üzerinde

bulunmaktadır. Dünya taşımacılığında yaşanan yeniliklerle birlikte yenilenen ve gelişen limanlara uyum sağlayabilen ve gelişebilen limanları olmalıdır (Baykan & Baykan, 1998).

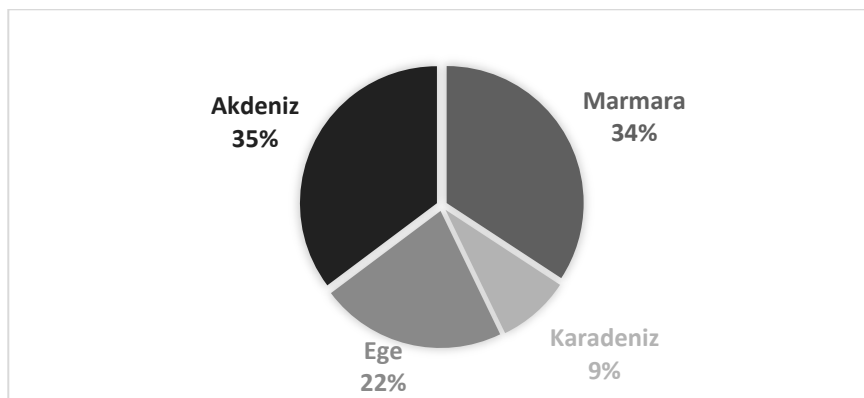
Türkiye sınırları içerisinde 172 liman ve iskele olup bunlardan altı tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından iki tanesi Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilmektedir. Limanlar, işleten kurumlar yönünden üçe ayrılmaktadır. Kamu limanları, Özel limanlar, Belediye limanlarıdır. Türkiye’de 21 kamu limanı, 23 belediye limanı, 128 adet özel liman bulunmaktadır. Limanlar deniz ticaretine konu olan malların giriş-çıkışlarının yapıldığı merkezler olarak ifade edilmektedir (İMEAK, Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları, 2015).

Çizelge 3.9. Türkiye’de 1999-2008 Yılları Arasında Yapılan Deniz Taşımacılığının Bölgelere Göre Dağılımı

Yıllar	Karadeniz	Marmara	Ege	Akdeniz
1999	14.653.245	58.338.574	37.382.668	60.049.431
2000	21.101.128	58.928.147	37.882.341	68.121.735
2001	15.695.258	55.774.848	33.711.388	63.238.006
2002	17.459.764	74.705.769	40.159.397	57.827.793
2003	18.955.283	78.118.554	43.288.779	49.544.137
2004	21.211.922	92.668.895	46.856.221	50.798.061
2005	21.746.409	96.402.960	49.204.159	46.999.999
2006	25.366.712	107.485.417	54.891.023	56.723.195
2007	26.661.854	118.425.355	59.450.104	81.737.335
2008	27.692.936	121.515.748	58.751.944	106.642.434

**Kaynak:** Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Arşiv, Bölgelere Göre Yüzdellik Dağılım ([https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_arsiv.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_arsiv.aspx))

Çizelge 3.9. da Türkiye’de denize kıyısı olan bölgelerin deniz taşımacılığındaki iştirakleri yer almaktadır. Karadeniz, Akdeniz, Ege ve Marmara bölgesindeki deniz taşımacılık verilenden Marmara ve Akdeniz Bölgesinin daha aktif çalıştığı görülmektedir. Bu konum olarak ve sanayileşmenin yüksek olduğu göstergesidir.



Şekil 3.4. Türkiye’de 1999-2008 Yılları Arasında Yapılan Deniz Taşımacılığının Bölgelere Göre Dağılımı

Çizelge 3.9.'den elde edilerek hazırlanmış Şekil 3.4.'de özellikle Akdeniz ve Marmara bölgelerindeki payın fazla olduğu görülmektedir. Bunun nedeni Akdeniz'in zaman ve yol tasarrufu ile elleçlemenin kısa tutulması anında boşaltım veya yüklemenin yapılabileceği ( özellikle Mersin Konteyner Limanı), Marmara Bölgesi için de özellikle bir metropol olan İstanbul için toptancı olan şirketlerin orada olması paylarının fazla olmasının nedeni olarak düşünülebilir.

Çizelge 3.10. Liman Başkanlıkları Bazında Yük Elleçlemesinde İlk 10 Liman (2016 Yılı )

<b>Limanlar</b>	<b>Toplam Elleçleme</b>
Botaş(Ceyhan)	78.453.904
Kocaeli	66.406.649
Aliğa(İzmir)	50.540.449
İskenderun	40.188.126
Ambarlı (İstanbul)	33.004.197
Mersin	31.683.808
Tekirdağ	20.788.187
Gemlik (Bursa)	13.272.808
Karabiga (Çanakkale)	11.076.946

**Kaynak:** Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Yük istatistikleri, Liman Başkanlıkları Bazında Elleçleme ([https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_yuk.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx))

Türkiye limanları kombine taşımacılığa oldukça uygun konuma sahiptir. Özellikle demiryollarının bazı limanları işletmesi bu konunun önemini kavrayarak Haydarpaşa, Derince, Bandırma, İzmir, Mersin, İskenderun, Samsun limanları Demir yolları tarafından işletilerek kombine taşımacılığa uygun hale getirilmiştir (T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı).

Türkiye'de limanlar birinci sınıf bir gümrük kapısı niteliğindedir. Genel konumu ve taşıma modları ile birlikte deniz-kara, deniz-demir yolları ile kombine olarak işleyebilmektedir. Avrupa'dan Türkiye'ye, Ortadoğu, Balkan ve Uzak Doğu'ya yapılabilecek tüm deniz taşımacılığının limanlarda kombine olarak yapılması ve çağdaş bir düzeye ulaşılması gerekmektedir.

Ek 1'de gösterilen veriler ışığında ana limanlardan Türkiye'ye taşınan malların brüt ağırlıklarına göre Türkiye limanlarından Botaş, Gemlik, Güllük, İskenderun, Mersin, Samsun, Tekirdağ, Trabzon limanlarından çıkan ağırlıkların sayısının oldukça fazla olduğu görülmektedir.

Son olarak Ek 2'te Dünya düzeyinde elleçlenen ve her limanda ele alınan malların brüt ağırlıklarına göre en iyi 20 liman sıralaması verilmiştir. Veriler derlenmiş ve tekrar

oluşturulan listede üç adet Türkiye limanının yer alması oldukça olumlu bir durumdur. 6. Sırada 78.093 ton Botaş, 8. Sırada 64.182 ton İzmit, 14. Sırada 48.406 ton ile Aliğa Dünyanın büyük limanlarının arasında yer alması Türkiye'deki yatırım ve deniz taşımacılığındaki deneyimin geri dönüşü olarak görülmektedir.

### **3.8. Türk Karasularında Kabotaj Taşımacılığı**

Kabotaj taşımacılığı devletin kendi sularında ticaret yapabilme özgürlüğüne sahip olabilmesidir. Daha önce bu konuyla ilgili açıklama yapılmış fakat kabotajın Türkiye içindeki yeri hakkında tekrar inceleme yapılmasının uygun olacağı görülmüştür.

Türkiye, denizi ve limanlarıyla iç içe olan bir ülkedir. İllerinin % 40'ı deniz kıyısında bulunmaktadır. Anadolu kıyısı 6480 km, Trakya kıyısı 786 km olarak toplam 8333 km sahil şeridinde sahiptir. Deniz yolu taşımacılığı taşımacılık türlerinden en güvenilir ve ekonomik mod olmasına rağmen Türkiye'de yurt sınırları içinde toplam taşımacılık payı sadece % 4'ü deniz yolu ile yapılmaktadır. Türkiye'de aynı durum yolcu taşımacılığı için de geçerlidir. Yolcu taşımacılığı içinde %95 ile kara yolu taşımacılığı ilk sıradadır. Kara yolu taşımacılığı avantaj olarak kapıdan kapıya taşımacılıkta en iyi mod olsa bile avantajlarına kıyasla dezavantajları daha fazladır. Hem çevreyi hem de insan hayatını oldukça tehdit etmektedir. Üstelik demir yolunun kilometre başına maliyeti 1 milyon dolar, otoyolun yapım maliyeti 2 milyon dolardır. Türkiye'de toplam 1600 km otoyol için 14 milyar dolar yatırım yapılmıştır. Türkiye için en maliyetsiz deniz taşımacılığı ise yolcu-araç feribotunun maliyeti 30 milyon dolar dolayındadır (Şener, 2006).

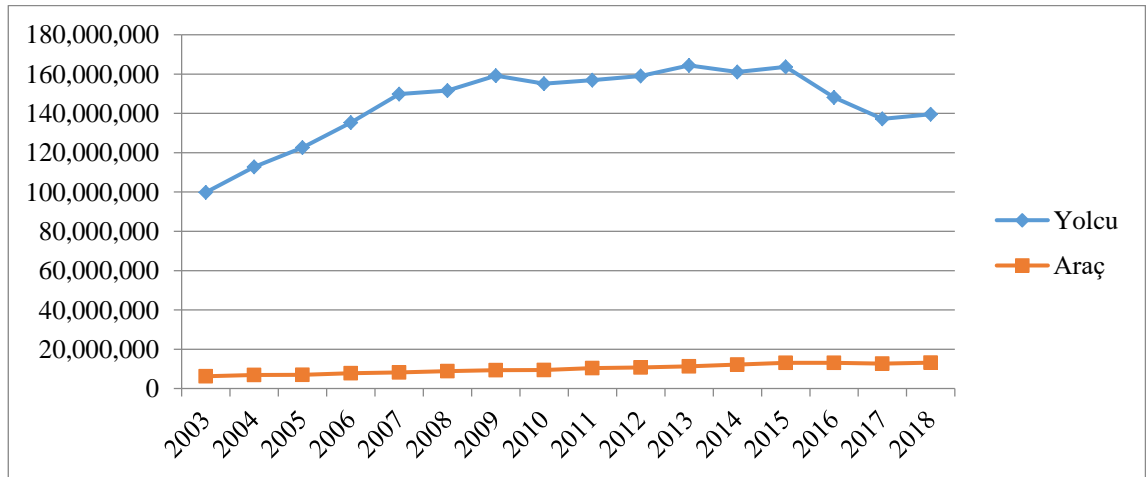
Ülkemiz kara sularında kabotaj taşımacılığı hakkında yapılan istatistikler Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2003-2018 yılları için hazırladığı kabotaj hattı araç-yolcu sayısı ve yüzdesel değişimleri yayınlanmıştır.

Çizelge 3.11. Türkiye’de 2003-2018 Yılları Arası Kabotajda Taşınan Yolcu ve Araç Miktarı Yıllık Gelişimi

Yıllar	Kabotajda Taşınan Yolcu	Kabotajda Taşınan Araç
2003	99.825.813	6.219.645
2004	112.816.094	6.900.922
2005	122.661.230	6.961.643
2006	135.348.554	7.773.689
2007	149.824.929	8.161.999
2008	151.645.639	8.866.797
2009	159.194.370	9.315.772
2010	155.172.103	9.400.735
2011	156.968.095	10.402.917
2012	159.076.921	10.710.645
2013	164.426.997	11.318.561
2014	161.048.004	12.166.505
2015	163.723.544	13.042.399
2016	148.101.589	13.050.241
2017	137.195.691	12.638.289
2018	139.556.332	13.159.820

**Kaynak:** Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, İstatistik Bilgi Sistemi, Kabotaj Hattı İstatistikleri, 2004-2016

Kabotaj kısaca Türk Liman ve sahilleri arasında yük ve yolcu taşıma gelmektedir. Deniz taşımacılığın bir kolu olan bu hizmet ekonomiye ayrıca katkı sağlamaktadır. Boğazlar arasında araç ve yolcu taşımada kullanılan gemilerin taşıdığı miktarlar çizelge 3.11.’de verilmiştir. Verilere bakıldığında yolcu taşımacılığının daha yaygın kullanıldığı gözlenmektedir. Araç taşımacılığında az kullanılmasının sebeplerinden biri ise karayoluna verilen yatırımların sonucu olarak görülmektedir.



**Kaynak:** Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, İstatistik Bilgi Sistemi, Kabotaj Hattı İstatistikleri, 2004-2016

Şekil 3.5. Türkiye’de 2003-2018 Yılları Arası Kabotajda Taşınan Yolcu ve Araç Miktarı Yıllık Gelişimi

Şekil 3.11.'den elde edilen verilerle hazırlanmış Şekil 3.5.'de görselleştirilmiştir. Verilerden çıkarılan sonuç burada daha net görülmektedir. Yolcu taşımacılığı araç taşımacılığından fazladır. Genel olarak yolcu taşımacılığında 2015 yılından itibaren görülen azalış ise yolcu taşımacılığında kullanılan gemilerin bazılarının sudan çekilmesidir. Yaş ortalamasının yüksek oluşu nedenlerindedir.

### **3.9. Navlun ve Navlun Piyasası**

Navlun deniz yolu ticari taşımacılıkta taşıma bedeli anlamına gelmektedir. Günümüzde her taşıma türü için kullanımı bulursa bile navlun sadece deniz ticareti için kullanılan bir terimdir.

#### **3.9.1. Navlun Kavramı**

İki taraf arasında deniz aşırı yapılan taşımalarda ve bu taşımanın konusu yük (mal) olduğunda yapılan sözleşme navlun sözleşmesidir. Navlun ise bu sözleşmeden elde edilen gelir olarak ifade edilir (Akten, 1995).

Navlun sözleşmelerinin özellikleri;

- Taşıma deniz yoluyla yapılmalıdır.
- Eşya veya yük taşınması üstlenilmiş olmalıdır.
- Yük taşımayı üstlenen taşıyıcı bulunmalıdır.
- Taşıma karşılığında ücret (navlun) ödenmelidir (Koban & Yıldırım Keser, 2010).

Navlun sözleşmesi sonucunda elde edilen en önemli gelir navlun geliridir. Çünkü her ne kadar navlun sözleşmesinin amacı deniz yolu ile eşya (yük) taşınması ve teslim edilmesi olarak belirtilmiş olsa da taşıyanın asıl amacı gelir (kazanç) elde etmek olduğu için navlun fiyatları tamamen apayrı bir piyasa oluşturmaktadır (Çelikkaya, 1943).

#### **3.9.2. Navlun Piyasası**

Navlun tanımı, teslim şekillerindeki kullanılışı hakkında açıklamalardan sonra navlun piyasasının önemini anlatıldığı bu alt bölümde geçici, kısa ve uzun dönemde navlunu etkileyen etkenlerden bahsedilmiştir.



Deniz ticaretinde gerçekleşen taşıma işlemi armatör, kiracı ve brokerlar arasında gerçekleşmektedir. Armatör; gemi sahibi, kiracı; gemiyi kiralayıp taşıma işlemini gerçekleştirmek isteyen tüzel veya gerçek kişi, broker ise alım- satım işlemlerini hazırlayıp taraflara sunan ülkemizde komisyoncu olarak bilenen kişilerdir. Bu durumda yüksek navlunun olduğu ortamlarda en çok armatörler kazanç sağlayacaktır. Armatörler taşınan malları ton başına hesaplayarak yüksek gelir sağlamak amacıyla, kiracı ise kendine en uygun navlun fiyatı ve zaman süresi ile anlaşma yapmak isteyecektir. Broker ise gemi ile yükü bir araya getiren kişidir ve Dünya piyasasını, ülkeler arasındaki navlun piyasasını takip ederek taraflar için en uygun anlaşmayı hazırlayacaktır.

### **3.9.2.1. Navlun piyasasında arz ve talep mekanizması**

Her ekonomik faaliyetin dengesinde olduğu gibi navlun da arz ve talebin kesiştiği noktada dengeye gelecektir. Navlun; kriz, mevsimsel etkiler, anlık değişen gündem, ülkeler arasındaki bürokratik hayat, hava durumu gibi etkenlerden etkilenecektir.

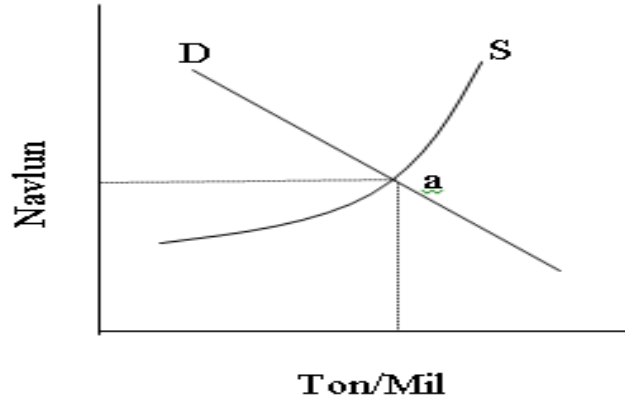
Navlun; talep açısından dünya ekonomisi, taşınan malların değeri, taşıma mesafesi, şoklar ve taşıma maliyeti gibi etkenlerden etkilenirken arz açısından filo, filoların performansı, ülkede üretilen gemi, eskiyen gemilerden kaçının hurdaya ayrıldığı veya ticaretten çekildiği gibi etkenlerden etkilenmektedir. Gerçek hayatta birçok sebep sayılabilir fakat bu nedenler en çok etki edenlerdir.

Talep; Dünya ekonomisinin gerektirdiği potansiyel deniz ticaretini oluşturur ve dönemsel olarak gereksinimi artan emtialar ticarete konu olur (1920'ler de kömür ticareti o dönemin ekonomisi ile oluşmuş iken günümüz gereksinimleri o dönemden farklıdır). Yine 2008 krizi ile birlikte Dünya ekonomisinin yavaşlaması kuru yük taşımacılığına darbe vurmuştur ve BDI 11.000'li seviyelerden çok kısa sürede 600'lü seviyelere inmiştir. Kriz patlamadan önce siparişi verilen malların kriz ile birlikte denize indirilen gemilerin yük bulamamasıda etkili olmuştur. Gelişen ekonomiler ile taşınan ürünlerin mesafeleri belirlenecektir (Dışa açılan ekonomilerin sayısı artıkça ulaşılabilen yer sayısı artacaktır. Bu deniz ticaretinin genişlemesinin yanında mesafeyi artıracaktır). Maliyet etkeni ise dönemsel piyasa durumuna göre değişiklik gösterecektir. (SAKA, 1992)

Arz; taşıma işlemi için gemiye, ülke açısından ise filolara ihtiyaç duyar. Deniz ticareti dönemsel olarak az ise gemiler demire çekilir ve depolama olarak kullanılır. Filolar dönem şartlarına uygun şekilde üretilir, performansı dönem açısından geride kalan gemiler

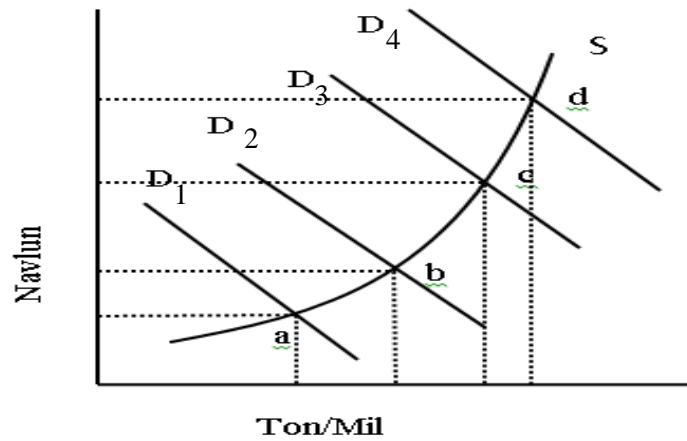
ise hurdaya çıkarılır. Filoların performansı taşıyabildiği yük, bekleme süresi ve hız ile belirlenir. (SAKA, 1992)

Navlun piyasası dengeleri bir pazarlık sonucu oluşmaktadır. Armatör ve kiracı arasında yaşanan ve brokerin hazırladığı anlaşmalar sonucu oluşan denge; geçici, kısa ve uzun dönemde oluşmaktadır.



Şekil 3.6. Navlun Piyasasında Denge ve Geçici Denge

Geçici denge durumları anlık anlaşmalar sonucu oluşmaktadır. Bu denge oluştuğunda kazanç küçük, mesafe kısa veya gününbirlik denilebilecek durumlar söz konusudur. Anlık olarak oluşan denge hiçbir etkenden etkilenmeden oluşur. Şekil 3.6.'de görüldüğü gibi a noktasında dengeye gelen navlun fiyatı belirlenmiştir. Pazarlık sonucu ile geçici denge oluşmuştur.

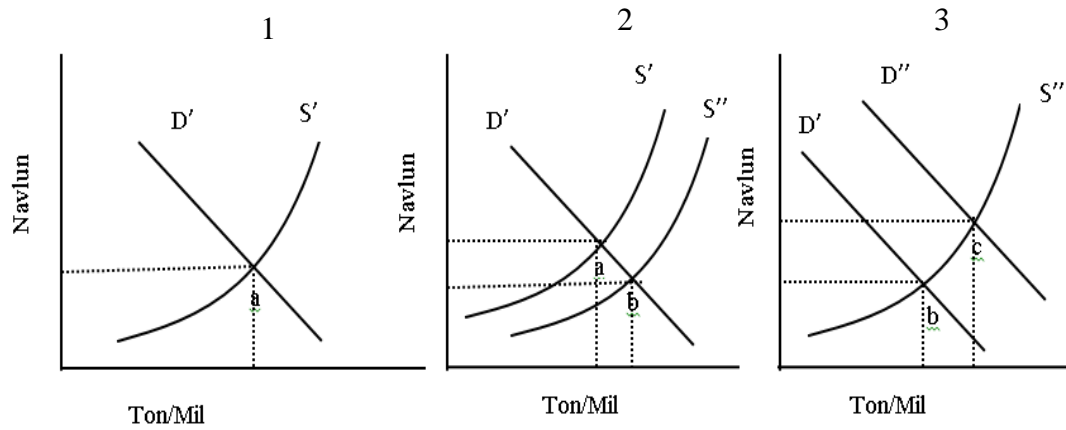


Şekil 3.7. Kısa Dönemde Navlun Piyasa Dengesi

Kısa dönem dengede anlaşmalar ise armatörlerin gemilerini demire çekme veya bekletme durumlarına göre değişkenlik gösterir. Kısa dönemde arz ve talebi nasıl etkileyeceği Şekil 3.7.'de gösterilmiştir.

Arz açısından incelendiğinde; a noktasında oluşan düşük navlun durumunda navlunun artması için armatörler gemilerini sudan çekmek isteyebilirler, bu durum filo performansını düşürür ve navlun fiyatları artmaya başlar. Artan navlun fiyatlarına karşılık b noktasında oluşan navlun artışı ile armatörler gemilerini tekrar ticarete konu ederler, c noktasında ise yüksek navlun oluşur ve tüm filolar denizde olur. Son olarak d noktasında artık navlun artışı olmayacaktır çünkü çalıştıracak gemi kalmayacak ve yeni gemi üretimi olana kadar daha fazla taşıma olmayacaktır.

Talep açısından, navlun fiyatındaki artış talep miktarındaki azalıştan daha yüksektir. Bunun nedeni ise diğer taşıma modlarına kıyasla deniz taşımacılığındaki maliyet avantajı fazla olmasına rağmen toplam maliyet payı azdır. Deniz yolu taşımacılığı, taşıma modları arasında maliyet avantajı en yüksek taşıma türüdür. a noktasında elde edilen navluna karşılık b noktasında daha yüksek navluna ulaşması talebi düşürmüştür.



**Kaynak:** Uzun Dönem Navlun Piyasasında Gerçekleşen Durumlar (Stopford, 2016)

Şekil 3.8. Uzun Dönem Navlun Piyasası

Uzun dönemde denge yukarıda bulunan Şekillerde ele alınmıştır.

Şekil 5.3.'ün birinci çiziminde a noktasında denge oluşmuştur.

İkinci çizimde gemiler hurdaya ayrılmış ve navlun fiyatını düşürmüştür ve arz eğrisini sağa kaydırmıştır ve yeni denge b noktasında oluşmuştur.

Üçüncü çizimde sağa kayan arz eğrine karşılık artan talep ile yeni denge oluşmuştur. Oluşan dengeye ulaşmak için kullanılabilir tüm gemiler ticarete katılmıştır ve son durumda talep eğrisi sağa kayarak c noktasında yeni denge noktası oluşmuştur. Oluşan denge anlık olarak oluşmuştur. Yeni gemilerin teslim süresi uzun olduğundan oluşan denge tekrardan eski halini alacaktır.

Arz ve talep dengeleri; arzdeki azalış navlun fiyatlarında artışa, talepteki azalış ise navlun fiyatlarında azalışa neden olacaktır. Geçici denge mevcut gemi ile mevcut malın günlük taşınmasıdır. Kısa dönem dengede; zaman ve hız yanı sıra gemi bekletme süreleri, uzun dönem dengede ise yeni gemi, inşaat, tamirat ve yeni gemi inşası sırasında geçen sürenin telafisi açıklanmıştır.

Taşımacılıkta navlun fiyatları arz-talep koşullarına bağlıdır. Arzın az, talebin yüksek olduğu dönemlerde navlun fiyatları yükselir tam tersi durumda navlun fiyatları düşer. Taşımacılıkta talebi etkileyen, malların esnekliği ve taşıyanlar arasındaki rekabettir. Taşınan malın esnekliğe sahip olması navlunu da etkileyecektir. Navlun taşımacılık türüne göre farklılık göstermektedir. Deniz taşımacılığı türlerinden olan Layner, Tramp taşımacılıkta navlun farklılaştırılmasına örnek olarak gösterilebilir. Tarifersiz (tramp) taşımacılıkta oluşan rekabet navlunu tamamen etkilemektedir. Tarifersiz taşımacılıkta arz ve talebin sürekli değişen durumlarıyla birlikte navlun belirlenemez ve her gün, kararsız bir fiyat politikasını oluşturur. Tarifeli (Layner) olarak yapılan taşımacılıkta ise genellikle armatör birlikleri ile belirlenmiş fiyat politikasıyla çalışmaktadır. Kazanç kararlı bir fiyat politikasına bağlıdır (İTO, 1995).

Navlun piyasasındaki fiyatları etkileyen unsurlar; taşıma uzaklığı, taşınan yükün cinsi, yükün ambalajı, ağırlığı, yükün taşınırken gösterilmesi gereken özen vb. Navlun piyasalarında en önemli verileri elde etmemize yarayan küresel çaplı endeks olan Baltic Dry Index (BDI) deniz ticareti ile ilgili taşımacılık ve navlun fiyatları konusunda Londra bazlı bağımsız kurumdur. 1985 yılından beri Baltık Kuru Yük Endeksi dört farklı kargo gemisini baz alarak bunları işleten 600'ü aşkın şirketin fiyatlarını uyarlayarak deniz ticaretinin yoğunluğunu ve hangi düzeyde seyrettiğini göstermektedir. Adında Baltık kelimesi geçmesine rağmen tüm Dünya'nın deniz taşımacılığını kapsamaktadır (Eğilmez, 2015)



**Kaynak:** The Geography Of Transport Systems, The Baltic Dry Index, 1985-2017, (<https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/bdi.html>), Ayın ilk iş gününden itibaren değer.

Şekil 3.9. Baltic Dry Index

Baltık Kuru Yük Endeksi, 26 deniz taşımacılığı rotasını baz almaktadır. Okyanus taşımacılığındaki bu rotalardan kota ettiği fiyatları toplayarak her gün bunları bir endekse uyarlayarak yayınlamaktadır. Böylelikle günlük deniz taşımacılığı fiyatlarının endeksi oluşmaktadır. Endeks düşüyorsa emtia talebinde, ticaretinde düşüş söz konusudur (Eğilmez, 2017).

Baltık Kuru Yük Endeksi Şekil 3.9.'de incelenmiştir. Deniz taşımacılığına yüksek talebin olması, Dünya genelinde ham madde ticaretinin yükseldiği anlamına gelmektedir. Navlun fiyatlarının ortalamasını gösteren BDI'da, ortalamanın artması demek Dünya ticaretinin artması anlamına gelmektedir. Öncü gösterge olarak kabul edilen BDI Şekil 5.4. incelendiğinde 2005-2009 yılları arasında dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. 2008 yılının Eylül ayında doruk noktasına ulaşan krizden önce oldukça yüksek seviyelerde görülen endeks, krizle birlikte kısa sürede çok ciddi bir düşüş göstermektedir. Dünya büyümesinde yaşanan azalma kuru yük ticaretini olumsuz etkilemiş, bu da endekse yansımıştır. Kriz öncesi verilen gemi siparişlerinin filolara katılması, ancak kriz nedeniyle yük bulamaması da endeksin bu kadar hızlı ve keskin düşmesine neden olmuştur.

## 4. BÖLÜM

### 4. TÜRKİYE'DE ÖDEMELER DENGESİNDE YER ALAN NAVLUN FİYATLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Çalışmanın bu bölümünde Türkiye'nin Ödemeler Dengesi'nde navlun fiyatlarının eksi vermesinin nedenleri araştırılmaktadır. Veriler T.C Merkez Bankasından elde edilmiştir.

#### 4.1. Araştırmanın Amacı

Türkiye'de ki deniz taşımacılığı verileri derlenmiş ve bu verilerin Türkiye ekonomisine ve dış ticaretine olan katkıları bölümün konusu olarak sınırlandırılmıştır. Ulaştırma sektörü ekonominin önemli gelir kaynaklarından. Yurt içi ticarete destek olmasının yanı sıra özellikle yabancı sermayenin artmasına, ülke tanıtımında, markalaşmanın artmasına ve oluşan açıkların kapanmasına yarar sağlanmaktadır.

#### 4.2. Literatür Taraması

Türkiye ulaştırma politikaları, taşıma politikaları ve deniz taşımacılığı hakkında çalışmalar yapılmıştır. Çalışma konusuna uygun navlun fiyatları konusunda Türkiye'de yazılan pek tez veya makale bulunmamaktadır. Konu bütünlüğüne uygun olan çalışmalar ise;

Ateş & Karadeniz & Esmer'in (2010) 'Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri' adlı çalışmada Türkiye'nin konumunu pozitif şekilde kullanabilmesi ve denizcilikte potansiyelini geliştirmesi için öncelikle ileriye dönük yasal düzenlemelerin yerine getirmesi, girişimcilerin desteklenmesi, teknolojik gelişmelere adapte olması ve ayrıca deniz taşımacılığının iç bölgelerle olan bağlantılarının geliştirilmesi, özellikle deniz yolundan sonra en ekonomik taşımacılık olan demir yolu bağlantılarının geliştirmesi gerektiği gibi konular ele alınmıştır. (Ateş, Karadeniz, & Esmer, 2010)

Erol& Dursun'un (2016) 'Düzensiz Hat Deniz Yolu Taşımacılığının Piyasa Yapısı ve Değerlendirilmesi' adlı çalışmada deniz taşımacılığında talep kavramı yük ve taşıma kapasitesi ile ifade edilmektedir. Çalışma sonucunda deniz yolu taşımacılığı piyasasının esnek olmadığı ve sektör ikamesinin olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu kısa dönemde

oluşan arzın gemi potansiyellerinin artırılması ile karşılanabilir. Navlun dalgalanmalarından, kısa vadede korunmak adına filolarına gemi kiralamarı ile destek verebileceklerini savunmuştur. (Erol & Dursun, 2015)

Başer'in (1997) 'Türk Deniz Ticaret Filosunun Makro Ekonomik Analizi' adlı çalışmasında 1982-1988 yılında Dünya'da gelişen navlun krizi, 1984 yılında Türkiye'yi etkilemiş ve Türkiye deniz taşımacılığındaki uluslararası rekabet ve gelişimin öneminin farkına varmıştır. Deniz taşımacılığının maliyeti ne kadar az olursa ihraç ürünlerinin dış pazarlara ulaşmasında kolaylık sağlayacaktır. Türkiye ise bu yöndeki gelişimleri sağlamalı ve ihraç ürünleri genç ve döneme uygun olan filolarla taşınmalıdır. Yaşlı ve eski gemilerin ticari anlamda dönem koşullarını sağlamaması, yük ve taşıma kapasitelerinin değişimleri uydurulamaması, sürekli tamir- bakım maliyetlerinin olması ekonomiye fazladan maliyet eklemektedir. Bu etkiler ise deniz taşımacılığında artı maliyetlerle karşılık bulmaktadır. Filoların gençleştirilmesi için yeni gemiler almak, ikinci el gemi almak veya yaşlı gemileri yurt içi ticarete kullanmak gibi çözümler analiz edilmelidir (Başer, 1997)

Şipal'in (2014) 'Türkiye'de Deniz Ulaşım Sektöründeki Firmaların Gemi Yatırım Stratejileri ve Finansmanı; Bir Uygulama' adlı çalışmasında Türkiye'de gemi alımlarının finansmanında ciddi sorunlar yaşanmaktadır. Ülkemizde gemi alımlarında kaynak daha çok yurt dışından sağlanmaktadır. Deniz taşımacılığında söz sahibi olan ülkelerin, kendi alternatif çözümlerini ürettikleri, piyasalarına uygun yöntemler geliştirdikleri görülmektedir. Türkiye'de bankacılık sektörünün deniz taşımacılığı hakkındaki bilgi yetersizliği, bu konudaki devlet teşviklerinin az olması kaynak tahsisinde çekingen davranmalarına yol açmaktadır. (Şipal, 2014)

Erdönmez& İncaz'ın (2016) '2018 Yılına Kadar AB Denizyolu Taşımacılığının Stratejik Hedefleri ve Önerilerinin Türkiye'ye Yansıması' adlı çalışmasında Türkiye yıllardır Avrupa Birliği'ne tam üyelik için çalışmalar yapmaktadır. Avrupa Birliği için deniz yolu taşımacılığı oldukça önemlidir. Uyum sürecinde olan Türkiye'nin, Avrupa Birliği müktesebatı çalışmaları devam etmektedir. Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üye olması durumunda 'Brüksel Paketi'nde bulunan Avrupa Birliği gemileri Türk sularında ticaret yapabilecek ve Türk bayraklı gemilerle yabancı bayraklı gemiler arasında ayrım kalmayacaktır. Bu duruma Türk gemileri yeterli sayıda hazır olmaz ise oluşan piyasada Türkiye'nin alacağı pay azalacaktır. Tam üyelik sağlanmadan Türkiye'nin deniz taşımacılığı için tedbirler alınmalıdır (Erdönmez & İncaz, 2016).

Deniz'in (2016) 'Türkiye'de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum' çalışmasında taşımacılığın gelişmesinin yanında gelişimin yönünü belirlemek oldukça önemlidir. Türkiye'de kara yolu, deniz yolu, demir yolu ve hava yollarının birlikte çalışmasını (kombine) sağlayabilmelidir. Sınırı limanla kesilen deniz yolu için sınır içlerine ulaşımı yine deniz yolu kadar maliyetsiz olan demir yolları kombine olarak birbirlerini desteklemelidir. Çevre ve iklim sağlığı konusunda bilinçlenen toplumlara taşımacılık konusunda özellikle deniz taşımacılığının kullanımının artırmasını desteklemektedir. Kara yolu karşısında alternatif olarak deniz ve demir yollarının paylarının artırılması sağlanmalıdır (Deniz, 2016).

Kutlu&Başar'ın (2006) 'İhracatta Taşıma ve Taşıma Maliyetleri' çalışmasında taşıma giderlerinin ticaret hacmini ve uluslararası ticareti etkileyen önemli faktörler olduğu belirtilmiştir. Talep edilen hizmet en doğru, az maliyetli ve güvenli şekilde yapmaya elverişli taşımacılık modu ile yapılmalıdır. Bu durumda taşımacılık modlarının birbirini tamamlayacak alternatifleriyle birleştirilmeli, uluslararası piyasalarla uyumlu olabilmek için en ekonomik taşımacılık modları birbirlerinin tamamlayıcısı olarak belirlenmelidir. Alternatifler belirlenirken modların uyumu, alt yapı hazırlıkları, teşvikler ve yatırımlar geliştirilmelidir (Kutlu & Başar, 2006).

Akgüngör&Demirel'in (2004) 'Türkiye'deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları' adlı çalışmasında Türkiye'de yapılan bazı hataların ve düzeltmelerin olduğu savunmuşlardır. Türkiye'nin mevcut durum ve kaynaklarını göz önünde tutularak gerçekçi ulaştırma planlamalarının yapılmasını, belirlenen politikaların siyasi çıkar için kullanılmaması veya Hükümet değişimlerinden etkilenmemesi sağlanmalıdır. Özellikle Türkiye'nin ülke yapısı sayesinde deniz taşımacılığına uygun olduğunu fakat bu avantajının yeterince kullanılmadığı savunulmuştur (Akgüngör & Demirel, 2004).

### **4.3. Ödemeler Dengesinde Navlun Fiyatlarının İthalat Verileri ile Karşılaştırılması ve Navlun Fiyatlarının Ekonomideki Durumu**

Deniz ticari taşımacılığının Dünya ve Türkiye açısından değerlendirmeleri verilmiştir. Çalışmamızın konusunu oluşturan Merkez Bankası tarafından hazırlanan Ödemeler Dengesi cari işlemler hesabının içinde yer alan Dış Ticaret Dengesi başlığı altında yer alan 'Navlun' hesaplarının eksi(-) vermesinin nedenleri bulunmaya çalışılmıştır. Türkiye'de gerekli navlun fiyatlarına doğrudan ulaşamamaktadır. Bu durumun gerek



yabancı bayraklı gemilerinin sayısının fazla olması gerek verilen teşvik ve yatırımların eksikliğinden kaynaklandığı söylenebilir. Ödemeler Dengesinde ‘Dış Ticaret Dengesi’ başlığı altında yer alan navlun hesaplarının yanında, ‘Hizmetler Dengesi’ içinde bulunan navlun verileri incelenmiştir. Hizmetler Dengesi altında verilen navlun verileri yurt dışı yerleşiklerin yaptığı işlemler hesaplanırken, Dış Ticaret başlığı altında Uyarlama: Navlun ve Sigorta verileri ise tüm yurt içi ve yurt dışı tüm Türk vatandaşlarının yaptığı işlemler hesaplanmıştır. Çalışmanın doğru sonuç vermesi açısından Dış ticaret dengesi Uyarlama: Navlun ve Sigorta verilerinden yararlanılacaktır.

Merkez Bankasından navlun ve sigorta ayırımını isteyerek elde edilen verilerin yaklaşık %87’sinin navlun fiyatları, %13’lük kısmının sigorta fiyatlarının olduğu belirlenmiştir.

Ödemeler Dengesinde ithalat c.i.f., ihracat f.o.b. teslim şekilleri ile hesaplanmaktadır. Bu teslim şekilleri açısından incelendiğinde ihracat söz konusu olduğunda Türkiye limanda teslim edecek ürünlerin gemiye yüklenmesinden itibaren tüm masraflar (navlun dahil) ithalatçı tarafın yükümlülüğünde iken İthalat işlemlerinde c.i.f. olarak yapılan ticarete Türkiye maliyet+navlun+sigorta maliyetini karşılayarak ithalat işlemlerini gerçekleştirmektedir. Navlunun ekisi vermesi konusunda en çok gider yaptığımız kalem ithalat(c.i.f.) kalemidir.

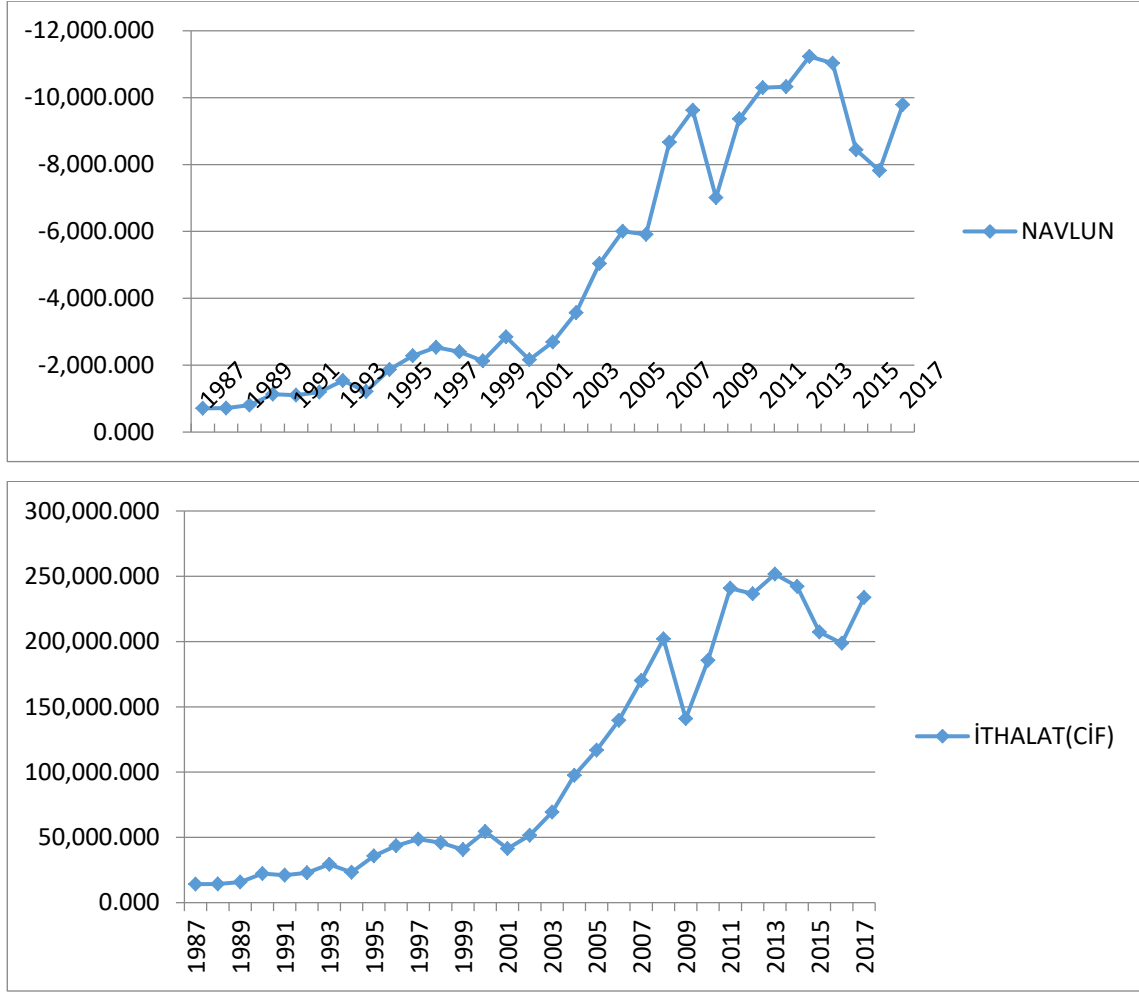
Deniz taşımacılığının Ödemeler Dengesine olumlu katkısı sürekli cari açık veren ülkemiz için oldukça önemlidir. Deniz taşımacılığında elde edilen navlun ücretleri dış açıkların kapatılması için önemli bir kalemdir.

Çizelge 4.1. 1987-2017 Yılları Arası Merkez Bankası Ödemeler Dengesi Navlun ve Sigorta Ayırımı, İthalat(Cif), İhracat (Fob) Verileri (Milyon ABD Doları)

	Navlun ve Sigorta	Navlun	Sigorta	İthalat(Cif)	İhracat(Fob)
1987	-816	<b>-710</b>	-106	14.158	10.190
1988	-822	<b>-715</b>	-107	14.335	11.662
1989	-927	<b>-806</b>	-121	15.792	11.625
1990	-1.299	<b>-1.130</b>	-169	22.302	12.959
1991	-1.265	<b>-1.100</b>	-164	21.047	13.593
1992	-1.371	<b>-1.193</b>	-178	22.871	14.715
1993	-1.767	<b>-1.537</b>	-230	29.428	15.345
1994	-1.395	<b>-1.214</b>	-181	23.270	18.106
1995	-2.145	<b>-1.866</b>	-279	35.709	21.636
1996	-2.618	<b>-2.278</b>	-340	43.627	23.225
1997	-2.913	<b>-2.534</b>	-379	48.559	26.261
1998	-2.756	<b>-2.398</b>	-358	45.922	26.973
1999	-2.442	<b>-2.125</b>	-317	40.671	26.587
2000	-3.271	<b>-2.846</b>	-425	54.503	27.775
2001	-2.484	<b>-2.161</b>	-323	41.399	31.334
2002	-3.093	<b>-2.691</b>	-402	51.554	36.059
2003	-4.100	<b>-3.567</b>	-533	69.340	47.253
2004	-5.787	<b>-5.035</b>	-752	97.540	63.167
2005	-6.899	<b>-6.002</b>	-897	116.774	73.476
2006	-6.792	<b>-5.909</b>	-883	139.576	85.535
2007	-9.960	<b>-8.665</b>	-1.295	170.063	107.272
2008	-11.060	<b>-9.622</b>	-1.438	201.964	132.028
2009	-8.056	<b>-7.009</b>	-1.047	140.929	102.143
2010	-10.762	<b>-9.363</b>	-1.399	185.544	113.883
2011	-11.838	<b>-10.299</b>	-1.539	240.839	134.906
2012	-11.871	<b>-10.328</b>	-1.543	236.544	152.462
2013	-12.910	<b>-11.232</b>	-1.678	251.661	151.803
2014	-12.677	<b>-11.029</b>	-1.648	242.178	157.610
2015	-9.704	<b>-8.442</b>	-1.262	207.234	143.839
2016	-8.989	<b>-7.820</b>	-1.169	198.619	142.530
2017	-11.256	<b>-9.793</b>	-1.463	233.801	156.993
2018	-9.189	<b>-7.995</b>	-1.194	223.048	167.923

**Kaynak:** Tcmb, Ödemeler Dengesi Altıncı El Kitabı Ayrıntılı Sunum, 2018, s. 5

Çizelge 4.1.'de görüldüğü üzere yıllar itibarıyla Türkiye'nin ithalatının artmasıyla navlun giderlerinin de arttığı görülmektedir. İthalatın kendisi döviz kaybettirici bir işlem iken navlununda eksi vermesi ülkemizden döviz çıkışını artırıcı bir etki göstermektedir. Türkiye'nin çok yüksek büyüme hızlarına ulaştığı 2010 ve 2011 yıllarında ithalatında arttığı görülmektedir. İthalattaki artışın bir sonucu olarak da navlun giderlerinin de artışı yaşanmıştır. Buradan çıkarılabilecek en önemli sonuç Türkiye'nin hem nicelik hem de nitelik olarak deniz filosunu geliştirmesi, yüklerini kendi gemileri ile taşıyıp navlun giderlerini azaltması ve zamanla artıya geçirerek ülkemize bu yolla döviz girişinin yaşanmasını sağlamalıdır.



**Kaynak:** TCMB, Ödemeler Dengesi Altıncı El Kitabı Ayrıntılı Sunum, 2018, s. 5

Şekil 4.1. Ödemeler Dengesi Dış Ticaret Dengesinde Navlun ve İthalat ( Milyon Dolar)

Navlun deniz taşımacılığında nakliye veya taşıma ücreti anlamına gelmektedir. T.C vatandaşları yurtiçi veya yurtdışı yerleşiklerinin tümünde navlun gelir olarak değil aksine gider olarak ekonomimize yansımıştır. Bu ithalat yaparken anlaşılan CİF anlaşmasının bir sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ekonomik krizler her sektörü etkilemektedir. Türkiye’de 2001 yılında yaşanan ekonomik krizin ve 2008 Küresel Krizin etkisiyle ithalat da yaşanan azalma sonucunda navlun giderlerinde de azalma sağlanmıştır.

Bu durumda ithalatın işlemlerinde c.i.f. olarak yapılan anlaşma türüne bağlı olarak oluşan navlun gideri ithalatın artışı ile artmaktadır.

#### 4.4. Navlun Fiyatlarını Etkileyen Diğer Faktör: Yabancı Bayrak Sorunu

Türk armatörleri gemilerini iki şekilde ticari olarak kullanmaktadır. Birincisi milli bayraklı gemilerdir ve bu bayrağa sahip gemiler Türkiye kanunları çerçevesinde ticaret yapmaktadır, ikincisi ise yabancı bayraklı gemilerdir Türk armatörler başka devletlerin bayraklarını kullanarak ticaret yapmaktadırlar.

Kuburlu (2015)'in Türk Armatörler Birliği Başkanı Erol Yücel'den aktardığına göre ' Türk armatörleri 43 farklı ülke bayrağı kullanmaktadır. İlk sırada Moldova yer almaktadır. Devamında Marshall Adaları, Panama, Rusya, Liberya, Cook Island, Belize, Bahama bulunmaktadır. Dünyada ise en çok kullanılan bayraklardan biri ise Panamadır. Panama denizcilik konusunda oldukça ileri avantaj ve ekonomik kolaylıklar sunmaktadır' demiştir (Kuburlu, 2015).

Çizelge 4.2. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)

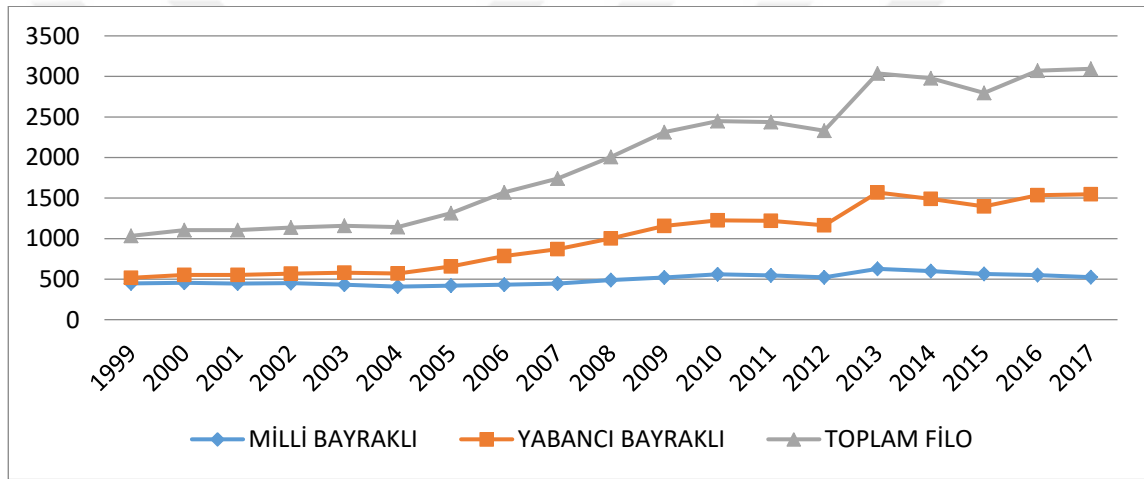
Yıllar	Milli Bayrak		Yabancı Bayrak		Toplam Filo	
	Adet	1000 DWT	Adet	1000 DWT	Adet	1000 DWT
1999	448	8.697	69	915	517	9.612
2000	456	8.269	96	855	552	9.124
2001	445	7.321	107	1.607	552	8.928
2002	451	7.815	117	1.514	568	9.329
2003	432	7.045	147	1.772	579	8.817
2004	408	6.556	163	2.159	571	8.715
2005	420	6.427	237	2.725	657	9.152
2006	432	6.844	353	3.609	785	10.453
2007	446	6.464	424	4.650	870	11.114
2008	490	6.592	513	6.591	1.003	13.183
2009	520	6.736	636	8.592	1.156	15.328
2010	560	7.246	665	9.954	1.225	17.200
2011	547	7.797	672	11.863	1.219	19.660
2012	523	8.479	642	14.093	1.165	22.572
2013	627	9.488	942	20.838	1.469	30.326
2014	599	8.580	890	21.846	1.489	30.426
2015	564	8.297	834	19.209	1.398	27.506
2016	551	8.272	984	20.879	1.535	29.151
2017	525	7.800	1.022	21.465	1.547	29.265

**Kaynak:** İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri) Deniz Ticaret Odası 2017 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2018, s. 77

Yıllar itibariyle verilen Türk armatörlerinin sahip olduğu Türk ve yabancı bayraklı gemi sayıları ve DWT olarak verilmiştir. Uluslararası deniz taşımacılığı standartlarında 1000 DWT olduğu için daha küçük tonajlı gemiler çalışmaya alınmamıştır. Verilen veriler incelendiğinde Milli bayrağa sahip gemilerin yıllar içerisinde giderek eridiği görülmektedir yanı sıra Yabancı bayraklı gemilerin ise bu durumun tersine katlanarak arttığı

gözlenmektedir. Bu durum Türkiye’de deniz taşımacılığına verilen önemin eksikliğini ortaya koymaktadır.

Denizcilik piyasasındaki yıldan yıla olan düşmelerin genel Dünya ve Türkiye piyasasıyla alakalıdır. Genel kriz ortamları ülkelerin iç sorunları ticari hayatı etkilediği gibi denizcilik piyasasını da etkilemektedir. Çizelge ‘de özellikle 2013 sonrasında Milli Bayraklı gemilerde sürekli bir azalış yaşanmıştır. Özellikle 2014 yılındaki döviz artışına karşılık yabancı bayraklı gemilerde de azalma yaşanmıştır. Milli bayrak azalışına karşılık yabancı bayraklı gemi sayısının katlanarak artışı bu gemi sahibi olan ülkelerin ekonomik döneme gör piyasalarını yeniledikleri söylenebilir. Türkiye’nin bu göstergelerle birlikte kendi ekonomisine uygun önlemleri ivedi şekilde alması gerekmektedir.



**Kaynak:** İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri) Deniz Ticaret Odası 2017 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2018, s. 77

Şekil 4.2. Yıllar itibariyle Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)

Şekil 4.2’de görüldüğü gibi Türkiye’de Türk armatörlerinin sahip olduğu gemi sayısı yıllar içinde artan trende sahip olsa bile Türk ekonomisine artı katkı sağlayacak olan milli bayraklı gemilerin sayısı yıllar içinde azalan bir trend göstermektedir.

Son elde edilen sonuçlara bakıldığında ise;

- Türk Bayraklı gemi sayımız 457, tonajımız ise 6,8 milyon DWT, (1000 GT ve üzerindeki gemilerde)
- Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi sayısı 1027, tonajı ise 21,8 milyon DWT’dir. (1000 GT ve üzerindeki gemilerde)

- Türk armatörlerinin kontrolündeki filomuz 1.484 gemi ile 28,5 milyon DWT'dir. (1000 GT ve üzerindeki gemilerde)
- 2000 Yılında Türk armatörlerinin kontrolündeki filo tonajında % 91'i Türk Bayrağında  
% 9'u ise yabancı bayraklı gemilerden ibaret iken, bu oran
- 2018 yılında % 25'i Türk Bayraklı, % 75'i Yabancı bayraklı, 2019 yılında ise % 24'ü Türk Bayraklı, % 76'si Yabancı bayraklı olarak gerçekleşmiştir. (İMEAK(İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri) Deniz Ticaret Odası 2019)

Veriler sonucunda Türkiye denizcilik piyasasındaki son durumu ele alınmıştır. Uluslararası taşımacılıkta kullanılan 1000 Dwt'lik gemilerin alındığı verilerde özellikle 2000-2018 arasındaki yabancı bayraklı gemilerin oranındaki artış hem kaybedilen dövizleri hemde denizciliğe verilen nemin gittikçe azaldığını göstermektedir.

Çizelge 4.3. Yıllar İtibariyle Denizyolu Taşımacılığında Dış Taşımacılıkta Türk ve Yabancı Bayrak Payları (TON)

Yıllar	Türk Bayraklı		Yabancı Bayraklı		Toplam	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	Türk Bayrak Dış Ticaret	Yabancı Bayrak Dış Ticaret
2006	32.794,143	9.821,582	106.612,163	53.490,396	42.615,725	160.102,559
2007	27.187,904	9.804,237	126.211,445	58.856,033	36.992,141	185.067,478
2008	21.136,641	10.654,742	130.394.670	62.590,230	31.791,383	192.984,900
2009	20.387,046	9.578,520	119.475.045	64.191,743	29.165,566	183.666,788
2010	28.878,432	11.615,686	133.747.337	72.329,476	40.194,118	206.076,813
2011	30.122,065	1.273,945	143.433.119	69.505,583	42.396,010	212.938,702
2012	26.476,350	12.235,897	165.998.578	79.071,589	38.712,247	245.070,167
2013	22.949,887	11.660,647	164.831.728	77.893,343	34.610.534	242.725,071
2014	20.880,367	12.743,955	173.891,061	75.800,837	33.624,322	249.691,898
2015	22.724,776	13.754,810	185.601,532	78.397,812	36.479,586	263.999,344
2016	23.350,424	15.272,855	191.782,095	79.532,265	38.623,279	271.314,360
2017	21.677,485	15.138,335	211.978,539	98.553,733	36.815,820	310.532,272

**Kaynak:** İMEAK(İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri) Deniz Ticaret Odası 2017 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2018, s. 99

Dış ticaret konusu kapsamında ithalat ve ihracat işlemlerinde taşınan ton miktarı Çizelge 4.3.'de ele alınmıştır. Taşınan ton miktarına bakıldığında Türk bayraklı gemilerin tonajlarının düşük olması ve filo sayısının da az olması ile birlikte Türk bayraklı gemilerle taşınan ton oldukça az olmaktadır. Türkiye'nin ithalatının fazla olması ve deniz ticaretinin

kullanım oranlarına bakıldığında ise ithalat ve ihracat konusunda Türk alıcı ve satıcılar genellikle yabancı gemilerle işlemlerini gerçekleştirmektedir.

Ayrıntılı incelenmesi halinde:

- 2017 yılı için toplam ihracatın 113 milyon tonun %13 Türk bayraklı gemilerle, %87'si yabancı bayraklı gemiler ile gerçekleşmiştir. Toplam ithalatın 233 milyon tonun ise %9'u Türk bayraklı gemilerle, %91'i ise yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır

Veriler incelendiğinde Türkiye'nin deniz ticari taşımacılığında uluslararası camiada boy gösterememenin yanında kendi kendimize yetemediğimiz görülmektedir. Türkiye'nin deniz taşımacılık faaliyetlerinde büyük oranda dışa bağımlı olduğu sonucuna ulaşılabılır. Denizcilik konusunda acilen alınması gereken teşvik, avantaj, finansal destek, gemi onarım- inşaa konusunda gelişmiş kalifiye eleman ve dışarıya olan bağımlılığa olan bu duruma katkı tedbirler getirilmelidir.

Yabancı bayrakların genel Dünya sıralamasında her ülkenin sorunu olmaktadır. Yabancı bayraklı gemiler taşıdığı bayrakların ekonomisine bağlıdır. Ekonomiye olumlu etki sağlayacak istihdam, gelir, navlun, vergi unsurlar geminin taşıdığı bayrağa ait ülke için gelir sağlayacaktır. Türkiye'de uluslararası taşımacılığa uygun 1000 dwt'lik gemi sayısının azlığı, bunun yanında MGS (Milli Gemi Sicili)'ye kayıtlı gemi sayısının azlığı deniz taşımacılığında Dünya sıralamasında gerilememize neden olmaktadır. Armatörlerin yabancı bayraklı gemileri tercih etmesinin nedeni; ülkeler tarafından sağlanan imtiyazlardır. Navlun fiyatlarının eksi vermesinin başka bir nedeni ise bayrak sorunudur. Türk bir armatör ayrıcalık kazanabileceği ülkelerde şirket açarak gemi sahibi olabilir ve ticaretini Türk sularında yapsa bile Türkiye ticaretten alması gereken payı alamaz. Hukuki olarak bir sorun teşkil etmese bile bu ticari göç ekonomide ağır sonuçlar doğurmaktadır. Türkiye'nin yabancı bayrak sorunu için uygulanan TUGS (Türk Uluslararası Gemi Sicili) yönetmeliği çözümde yetersiz olduğu aşıkardır.

Türkiye bayrak sorunu için ;

- İthalat ve ihracat işlemlerinin Türk bayraklı, yerli gemilerle taşınarak yabancı bayrak ve başka uluslara ait gemilere ödenen navlun fiyatından tasarruf ederek,
- Uluslararası taşımacılıkta Türk gemilerinin başka uluslara kiralanması,

- Yabancı bayrak taşıyan gemilere günlük kota koyulması,
- Milli gemi anlayışı özendirilmesi,
- TUGS gibi çağa uygun kanunların güncellenmesi gibi çözümler üretilmelidir.

#### 4.5. Dünyada Denizcilikte İlerlemiş Bazı Ülkelerin Uyguladığı Politikalar

Avrupa'da bazı ülkeler (İspanya, İngiltere, Hollanda, Portekiz, Fransa gibi ülkeler ) merkantilist dönemde (15 yy.-18 YY arası) coğrafi keşiflerinde etkisiyle okyanus ötesi ticareti artırmış, bunun içinde güçlü deniz filoları yaratma çabasına girmiştir. Ama aynı dönemde Osmanlı İmparatorluğu bu sürecin dışında kalmış, denizcilik açısından ise faaliyetleri (ticari, Askeri vb.) bir iç deniz olan Akdeniz ile sınırlı kalmıştır. Yani okyanus ötesi deniz taşımacılığının gelişmemesi biraz da Osmanlı İmparatorluğunun bu sürecin dışında kalması nedeniyle olmuştur.

##### İngiltere- İngiliz merkantilizmi- OLİVER CROMWELL

17. yüzyılın ikinci çeyreğinde kraliyet ve sömürgecilikten gittikçe zenginleşen parlamento arasında olan mücadele sonrasında krallığın devrilmesi ve Oliver Cromwell tarafından cumhuriyete benzer bir yönetim şekli kurması ile sonuçlanmıştır. Cromwell deniz ticaretini sadece kendi ellerinde tutabilmek adına 'Navigation Acts' adı verilen seyir yasaları çıkarmıştır. Özellikle Hollandalı tüccarların aracılığını önlemek amacıyla 9 Ekim 1651' de Oliver Cromwell tarafından çıkarılan yasalardan bazıları;

- Avrupa menşei olmayan mallar İngiltere'ye sadece İngiliz bandıralı gemiler tarafından sokulabilecektir
- Balıkçılık ve kabotaj hakkı sadece İngiliz gemilerine aittir.
- Avrupa menşeli mallar sadece İngiliz bayraklı gemilerle taşınabilir. (Hill, 2016)

İngiliz Merkantilizmi daha çok denizcilik üzerinde durmuş ve sektörün avantajlarını öngörmüşlerdir. İngiliz Hükümeti dış açık problemini çözümünü denizcilikte sağlayabilir ve sadece dış açık problemini değil ödemeler dengesi de göz önünde bulundurarak dış açığı deniz ticareti ile kapatıp geriye kalan durumda ödemeler dengesini kuvvetlendirecektir. İngiltere bu yasalarla birlikte ithalattan çok ihracat yapmayı, ticarete daha çok önem verip sanayileşmeyi ikinci plana atmışlardır. İthalatı gerektiği kadar tarımsal ürünlere ayırmak ve



gıda maddelerine karşılık sanayi ürünleri satarak uzun yıllar denizcilik politikasıyla egemen olmuştur. (Peker, 2015)

#### Yunanistan ( Pelasgi – Deniz Halkı)

Yunanistan'ın ilk vatandaşlarına Pelasgi- Deniz Halkı denilmekteydi. Yunanistan Türkiye gibi yarım adadır. Girintili- çıkıntılı koylara ve irili ufaklı adalara sahiptir. Konum neticesinde oldukça dağınık bir kara parçasına sahiptir. Bu durum Yunan halkının var oluşundan bu yana denizcilikle yaşamaya alıştırmıştır. Eski dönemlerde Yunan halkının besinini mısır, zeytin, şarap ve balık oluşturmaktaydı, ancak başka ülkeleri fethederek veya onlarla ticaret yaparak zenginleşebileceklerdi. Bu durum onları denizcilikte bir kademe daha yükselterek ticari anlamda uzmanlaşmasına neden olmuştur. (Gözlü, 2015)

Yunanistan olduğu konuma adapte olarak sağladığı denizcilik üstünlüğünü, İngiltere ise yaşanan çalkantılı dönemlerden sonra denizciliğin önemini keşfetmiş ve hız kaybetmeden oldukça katı tedbirler alarak denizcilik alanında uzun yıllar egemenlik kurmuşlardır.

#### Panama

3 milyonluk nüfusu ile küçük bir ülkedir. Fakat deniz taşımacılığına yön veren Panama Kanalı ve dünyanın en büyük sivil filosuna sahiptir. Panama bandıralı gemi sayısı ABD ve Çin bandıralı gemilerin toplamından daha fazla gemiye sahiptir. Panama Atlantik ve Pasifik okyanusları arasında kestirme bir yol sağlayarak gemilerin zamandan tasarruf etmelerine olanak sağlamıştır. Dünyanın mühendislik başarısı olan Panama kanalı ile birlikte denizcilik fırsatlarını değerlendirmiştir. Armatörleri cezbeden ise vergilerde sağlanan kolaylıklar, Panama Bayraklı gemilerin kanalı kullanmasındaki öncelikler ile zaman ve maliyetlerdeki avantajlar Panama'nın lider olmasını açıklamaktadır. (BBC, 2014)

#### Hollanda

Hollanda ise limanlar ülkesi olarak adlandırılmaktadır. Denizcilik piyasasında taşımacılığa en çok işleyen 20 liman arasında Hollanda limanları bulunmaktadır. Rotterdam limanı ise dünya sıralamasında dördüncü sıradadır. Hollanda 3 büyük ırmağın oluşturduğu bir delta üzerinde yer almaktadır. Topraklarının %20'si denizlerin doldurulması veya bataklıkların kurutulması yolu ile elde edilmiştir. Hollanda topraklarının çoğu deniz seviyesinin altındadır. Ülkelerini suyun altında kalmaktan koruyan su kanalları projeleri ile

deniz faaliyetlerinde ilerlemişlerdir. Limanları diğer taşımacılık türleri ile destekleyerek Avrupa'nın en büyük iç su taşımacılık filosuna sahiptir. Hollanda'nın iç bölgelere yaptığı taşımacılık Avrupa ticaret nakliyesinin %54'ünü kapsamaktadır. Hollanda bulunduğu konumu ve uyumu sağlayarak, limanlarını iç bölgelerine bağlayacak türleri belirleyerek denizcilik konusunda Dünya denizcilik piyasasında yerini almıştır. (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, 2017)

### İspanya ve Portekiz

16. y.y başlarında Avrupa'ya engel olan Atlantik Okyanusu, Portekiz'in keşif için destek sağlaması ve Vasco de Gama Çin ve Arap ticaret yolları ile karşılaşmıştır. Portekiz'in keşiflerle birlikte Afrika'dan Çin'e kadar uzanan bir ticaret yoluna sahip olmuşlardır. Coğrafi keşiflerin başlangıcı sayılan Portekiz'in ilerlemesi yeni ticaret yollarının bulunması ve denizcilik faaliyetlerinin başlamasına neden olmuştur. Denizcilik faaliyetleri coğrafi konumla desteklense bile ülkelerin denizcilik faaliyetlerini geliştirmesi iç sorunların çözümünden sonra gerçekleşmektedir. Portekiz ile başlamış olan denizcilik Kristof Kolomb'un Amerika Kıtasını keşfi ile İspanya'nın denizcilik serüveni başlamıştır. Amerika kıtasının keşfi ile yeni bir ticaret noktası döneme uygun olarak altın rezervlerinin bulunması ile İspanya ve Portekiz'in denizlere üstünlüğü yaklaşık yüzyıl boyunca hüküm sürmüştür. Ekonomik olarak yeni dinamiklerin oluştuğu dönem denizcilik faaliyetleri ile desteklenerek yeni bir ekonomi oluşturmaktadır. (Sander, 1989)

Denizciliği kullanılabilen ülkeler her zaman teknolojik, ekonomik, askeri, kültürel ve eğitim alanlarında güçlü olmuşlardır. ABD, Rusya, Japonya, Çin, Almanya, İngiltere, İtalya, İsrail, Fransa ve Yunanistan gibi ülkeler birçok bakımdan güçlü ve çağın ötesinde gelişmiş ülkelerdir. 15. Yüzyıldan 20. Yüzyıla kadar Portekiz, İspanya, Hollanda, Fransa ve İngiltere'nin yoğun olarak kullandığı denizcilik ve denizcilik uygulamaları; 20. Yüzyıl ile birlikte diğer ülkelerin dikkatlerinden kaçmamıştır. İsviçre gibi denize kıyısı olmayan ülkelerin bile deniz ticari filolarının bulunması denizciliğin önemini ortaya koymaktadır. (Erdoğan A. , 2014)

## 5. TARTIŞMA VE SONUÇ

Tarihsel olarak denizlerin kullanım alanı oldukça fazladır. Ülkelere sağladığı turizm gelirleri yanında deniz ticaretinin gerçekleştiği yer olması bakımından oldukça önemlidir. Gelecekte daha da önem kazanması muhtemeldir.

Deniz ticaretinin günümüz şartlarında uluslararası düzeye gelmesi ülkelerin ticari anlamda faaliyetlerini kolaylaştırmaktadır. Üretilen mallar talep olan yerlere, tüketilmesi için gerekli olan mamul veya yarı mamullerin birçoğu ise denizcilik yolu ile taşınmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı diğer taşımacılık türleri gibi avantaj ve dezavantajlara sahiptir. Fakat tek seferde büyük yükleri en ucuz şekilde taşınması en önemli avantajıdır.

Deniz ticareti kendi başına ayrı bir ekonomik unsurdur. Denizcilik faaliyetlerinin oluşması ile birlikte denizcilik şirketlerinin kurulması, limanların yapılması, gemi inşa ve söküm merkezlerinin oluşması, tersanelerin kurulması gibi birçok faaliyeti beraberinde getirerek hem istihdam yaratmak hem de ekonomik büyümeye katkı sağlamak gibi işlevleri bulunmaktadır.

8333 km'lik kıyı şeride sahip ulaştırma konusunda stratejik konumda olan Türkiye denizcilik konusunda hak ettiği konumda değildir. Türkiye ilk var oluşu ile birlikte göçebe hayatını karasal alanda yaşamıştır. Osmanlı devleti yükselme döneminde Dünya'da en iyi donanma kuvvetlerine sahip olmasına karşın, ticari anlamda denizciliğe önem verilmemesi, kapitülasyonlarla deniz ve boğazların kullanımının elimizden alınması denizciliği gerilemeye mahkum etmiştir ve bu mahkumiyet Osmanlı Devleti'nin yıkılmasına kadar devam etmiş ve yıkılışın nedenlerinden biri olmuştur. Cumhuriyet'in kurulması ile birlikte denizciliğe verilen değer artırılmış gerekli liman, gemi, personel ihtiyaçları karşılanmaya çalışılmıştır. 2. Dünya Savaşı sonucunda oluşan buhranlar, Türkiye'nin iç siyasi kargaşaları, darbeler ile birlikte denizcilik gerekli önemi alamamış ve gerilemiştir. Bu gerileme zaman içinde yükseltilmeye çalışılsa bile uluslararası boyutların oldukça geri kalmıştır. Denizcilik sektörü kendi egemenliğini kurmuş ülkeler ile doldurulmuş durumdadır.

Günümüzde Türkiye'nin denizcilik istatistiklerine bakılacak olursa; Dünya sıralamasında yaklaşık 8 milyon ton dwt'lik tonaja ile 27. sıradadır. Ancak gemilerimizin yaş ortalaması gerekli olan ortalamanın altındadır. Geçen her yılda sudan çekilen gemi sayımız artmakta ve filo sayımızı düşürmektedir. Filolarımızın %75'i yabancı bayrak altında çalışmakta ve bu durum ekonomik olarak katkı sağlayamamaktadır. %25'lik Türk bayraklı

gemilerin birçoğu yaş ortalaması ve taşıdığı tonaj ağırlığı uygun olmaması nedeniyle uluslararası taşımacılığa uygun olmayıp iç denizlerde faaliyet göstermektedir. Türkiye dış ticaretinde kullandığı denizyolu taşımacılığında bu durumlar göz önüne alındığında döviz kaybı yaşanmaktadır.

Ödemeler Dengesinde yer alan navlun fiyatlarının eksi(-) vermesinden yola çıkılarak hazırlanan tezimize literatür çalışması ile hazırlanılmıştır. Hazırlık sürecinde yapılan araştırmalar denizyolu taşımacılığı hakkında yazılan tezler olduğunu fakat navlun ile ilgili bir çalışma olmadığını ortaya çıkarmıştır. Bunun nedeni navlun piyasasında elde edilen verilerin düzgün toplanamaması sebebi ile navlunun tek başına bir verisi bulunmamasıdır. Ödemeler Dengesi temel alınarak Dış Ticaret Dengesi altında yer alan Uyarılma: Navlun ve Sigorta verilerinin ayrımında Merkez Bankasından yardım alınmış ve verilerin yaklaşık %87'sinin navlun fiyatları olduğu öğrenilmiştir. Daha sonra eksi vermesine neden olabilecek İthalat ve ihracat verileri incelenmiştir. Ödemeler Dengesinde ithalat-c.i.f., ihracat-f.o.b. teslim şekillerine göre anlaşma sağlandığı görülmektedir. İhracat verileri çalışmaya uygun görülmemiştir çünkü f.o.b. anlaşma türünde Türkiye malı liman teslimi yaparak navlun vb maliyet unsurlarını ithalatçıya yüklemektedir. İthalatın c.i.f. olan anlaşması çalışmaya uygun görülerek değerlendirilmiştir.

Çalışmada Ödemeler Dengesi'nde yer alan navlun kaleminin gerçekleşen ithalattan etkilendiği artığı sonucuna varılmıştır.

Bulunan sonuç çalışma ve verilerin uygunluğu ile hipotezimizi doğrulamıştır. Fakat oluşan sonuç ile birlikte araştırılması gerek başka diğer sorun ise Türkiye'nin navlun zararı sadece ithalat ödemeleri ile mi oluşmaktadır? Bu soruna Türkiye filolarının ayrımı ile açıklama yapılmıştır. Türkiye filolarının %75'lik başka ülke bayrağı altında çalışmaktadır. Yabancı bayraklı gemilerin fazla olması elde edilen kazançların ülke ekonomisine girmemesi anlamına gelmektedir. Bu durumda navlun zararları sadece ithalat ile değil Türkiye'de yabancı bayraklı gemilerin olmasıyla ilişkilendirilir.

Birçok ülke denizyolu taşımacılığının önemini yüzyıllar önceden kavramıştır ve önlemlerini uygun şekillerde uygulamışlardır. İngiltere 1651'de merkantilizmin etki gösterdiği kararlarla denizciliği koruma altına almış ve kendi gemileri ile denizlere egemen olmuştur. Yunanistan varoluşundan bu yana denizcilikle uğraşmıştır. Denizcilikle yaşamını

sürdürmesi denizcilik faaliyetlerinde profesyonel hale gelmesini sağlamıştır. Günümüzde Yunanistan Dünya deniz taşımacılığından hak ettiği payı almaktadır.

Türkiye gelişmekte olan ülkeler içinde ve yükselen piyasalar (Emerging Markets) kategorisinde yer almaktadır. Elde edilen sonuçlar ve İngiltere –Yunanistan örnekleri ışığında Türkiye'nin deniz taşımacılığına gereken önemi ivedi şekilde vermesi gerektiği açıktır.

Denizcilik eğitimi yaygınlaştırılmalı, uluslararası düzeyde eğitim programları hazırlanmalıdır. Yurt içi taşımacılığında yaygın olarak kullanılan karayolu taşımacılığı yerine denizyolu taşımacılığı teşvik edilmeli ve artırılmalıdır. Türkiye'de denizcilik şirketleri uluslararası boyuta kavuşturulmalı desteklenmelidir.

Tersane yapımları artırılmalı, var olan tersanelerin bakımı modernizasyonu yapılmalıdır. İnşa söküm sektörüne destek verilmelidir. Limanlar desteklenmeli ve karayolu ve demiryolu taşımacılık türleri deniz taşımacılığına entegre edilmeli ve birlikte kullanımı kolaylaştırılmalıdır.

Türkiye dış ticaretinde; ithalat azaltılmalı ve üretim ağırlıklı politikalar izlenmelidir. Türkiye'de Türk bayraklı gemilere olan ilgi artırmalı ve özendirici teşvikler verilmelidir. Gerekli görüldüğü hallerde yasaklarla alınacak katı kurallar konulmalıdır. Yabancı bayraklı gemilere belirli kota konulabilir veya belirli sayı ile sınırlandırılabilir. Navlun giderinin azaltılması hatta gelire döndürülmesi için gerekli hukuki ve ekonomik tedbirler alınarak deniz taşımacılığı desteklenmelidir.

Denizyolu taşımacılığında sularda olan gemilerinizde sallanan bayraklar bir itibar göstergesidir. Denizi akıllıca kullanan her ülke gelişmişlik düzeyini tamamlamıştır. Türkiye bulunduğu konum neticesinde deniz ticaretinde hak ettiği yere getirilmelidir.

Gelecekte Türkiye'nin okyanus ötesi ülkelerle başta Çin ve ABD olmak üzere, Hindistan, Japonya, Kanada, Brezilya ve Japonya gibi ülkelerle ticaretin artacağını öngörmek hiç de zor değildir. Bu nedenle Türk denizciliğinin bu gelişmelere uyum sağlaması yaşamsal önem taşımaktadır.

Türkiye'nin artan dış ticaretine paralel olarak deniz ticaretinde e navlun giderlerinde çok büyük potansiyelinin olduğu açıktır. Türk girişimcilerinin bu alanda daha fazla girmeleri gerekmektedir. Sektör, Dünya ile rekabet edebilecek konuma gelinceye kadar

Devlet tarafından desteklenmeli, Türk bankaları da bu alandaki yatırımları destekleyici nitelikte uygun koşullarda kredi temini sağlamalıdır.



## 6. KAYNAKLAR

- AB. (2017, 08 18). *Fasıl 14 - Taşımacılık Politikası*. T.C Avrupa Birliği Bakanlığı: <https://www.ab.gov.tr/79.html> adresinden alınmıştır
- Akgüngör, A. P., & Demirel, A. (2004). Türkiye’de ki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 429.
- Akten, N. (1995). Navlun. *Taşımacılık Kılavuzu* (s. 123). içinde İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.
- Alkin, K. (2014). *Genel Ekonomi/Sermaye Piyasası Faaliyetleri Düzey 3*. İstanbul : Sermaye Piyasası Lisanslama Sicil ve Eğitim Kuruluşu.
- Alkin, K. (2014, 06 24). *Ekonomik Büyüme ve Kalkınma Nedir ?* 13 3, 2017 tarihinde Para&Borsa: <https://www.paraborsa.net/i/ekonomik-buyume-ile-kalkinma-arasindaki-fark-nedir/> adresinden alındı
- Altınok, S. (2004). Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi. *Selçuk Üniversitesi İİBF Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi*, 73-87.
- Arda, E. (2002). Büyüme Hızı. *Ekonomi Sözlüğü* (s. 139). içinde İstanbul: Alfa Yayınevi.
- Arslan, K. (2014). *Dış Ticaret İşlemleri*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Aslan, L. (2009). Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Gelişmesinde Devletin Yeri ve Önemi. *Dokuz Eylül Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü/Yükseklisans Tezi*, 6-7.
- Ateş, A., Karadeniz, Ş., & Esmer, S. (2010). Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye’nin Yeri. *Dokuz Eylül Fakültesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 83-85.
- Ayan, M., & Baykal, T. (2010). Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Çevre; Türkiye’nin Örgüt İçindeki Durumu. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* , 275-297.
- Bahadır, S. (2018, 01 11). *2017 yılında ithalat yüzde 17,9 ihracat yüzde 10,2 arttı*. Dünya Gazetesi: <https://www.dunya.com/kose-yazisi/2017-yilinda-ithalat-yuzde-179-ihracat-yuzde-102-artti/398096> adresinden alınmıştır
- Baş, M. (1999). Deniz Ticaret Deyimleri Sözlüğü ve Kısaltmaları. İstanbul: Uzmar-Uzmanlar.
- Başer, S. Ö. (1997). Türk Deniz Ticaret Filosunun Makro Ekonomik Analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 96-99.
- Baykan, N., & Baykan, O. N. (1998). Limanlarda Konteyner Sahalarının Planlanmasında Yeni Bir Yaklaşım. 2. *Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*, 437.
- BBC. (2014, 08 5). *Gemiler neden Panama bandırasını tercih ediyor?* BBC News: [https://www.bbc.com/turkce/haberler/2014/08/140805\\_panama](https://www.bbc.com/turkce/haberler/2014/08/140805_panama) adresinden alınmıştır

- BIMCO. (2017, 12 11). *About us, Our History, Our Brand, Our Mission*. Baltic And International Maritime Council: <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/about-us/our-mission> adresinden alınmıştır
- Birleşmiş Milletler Genel Kurulu. (10, 12 1948). *İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi*. 02 26, 2017 tarihinde Danıştay: <http://www.danistay.gov.tr/upload/insanhaklarievrenselbeyannamesi.pdf> adresinden alındı
- Bozkurt, N. (2011). Ticaret Felsefesi, Tarihçesi ve Etikle Olan Sıkı Bağına İlişkin Saptamalar. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Dergisi*, 153-179.
- Buharalı, S. (2010, 02). *Gerçek Sosyal Bilgiler*. Blogger: <http://gerceksosyalbilgiler.blogspot.com.tr/2010/02/ticaret-yollar.html> adresinden alınmıştır
- Canitez, M. (2009). Uluslararası Taşımacılıkta Teslim Şekilleri. *Uluslararası Pazarlamada Lojistik ve Uygulamalar* (s. 134). içinde Ankara: Gazi Kitabevi.
- CMI. (2017, 12 11). *Committee Maritime International*. Constitution: <http://comitemaritime.org/Constitution/0,2756,15632,00.html> adresinden alınmıştır
- Çancı, M., & Erdal, M. (2003). Temel Tanım ve Kavramlar. *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi* (s. 271). içinde İstanbul: Utikad.
- Çancı, M., & Güngören, M. (2013). İktisadi Yaşamda Taşımacılık Sektörü. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 198-213.
- Çekerol, G. S. (2007, 01 16). Lojistik Açısından İntermodal Yük Taşımacılığı ve Türkiye Hızlı Tüketim Ürünleri Dağıtımını İçin Bir Uygulama. *Yüksek Lisans*, s. 50.
- Çelikkaya, A. (1943). Türk Vergi Hukuku Açısından Navlun Sözleşmelerinin Değerlendirilmesi. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 73-90.
- Deniz, T. (2016). Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 151-153.
- Dologh, G. (2013, 7 3). *Deniz Ticaretinin Ekonomideki Yeri*. UTİKAD/Haberler: <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=11279> adresinden alınmıştır
- DTGM. (2012). Dünya Ekonomisindeki Gelişmeler. *Deniz Ticareti Analizleri*, 2.
- DTGM. (2019). *Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi*. Filo İstatistikleri: [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_filo.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_filo.aspx) adresinden alınmıştır
- Düğer, H. İ. (1998). Kalkınmanın Ölçülmesinde Kullanılan Kriterler. *İktisada Giriş* (s. 525). içinde Kütahya: Emre Yayınevi.
- Eğilmez, M. (2013, 03 21). *Net Hata ve Noksan*. 03 2017, 15 tarihinde Kendime Yazılar: <http://www.mahfiegilmez.com/2012/05/net-hata-ve-noksan.html> adresinden alındı
- Eğilmez, M. (2014, 01 14). *Ödemeler Dengesini Okumak*. Kendime Yazılar: <http://www.mahfiegilmez.com/2014/01/odemeler-dengesini-okumak.html> adresinden alınmıştır



- Eğilmez, M. (2015, 11 26). *Krizin Üçüncü Aşamasının Öncü Sinyalleri*. Kendime Yazılar: <http://www.mahfiegilmez.com/2015/11/krizin-ucuncu-asamasnn-oncu-sinyalleri.html> adresinden alınmıştır
- Eğilmez, M. (Besteci). (2017). Mahfi Eğilmez ile Ekonomi Dersleri - Baltık Kuru Yük Endeksi Nedir. [NTV, Hazırlayan] İstanbul, Türkiye.
- Ekodialog. (tarih yok). *Merkantilizm ve Ticari Kapitalizm*. 06 18, 2019 tarihinde Ekodialog.com Özgün Ekonomi ve Makale Arşivi: [https://www.ekodialog.com/Konular/iktisatcilar/merkantilizm\\_ticari\\_kapitalizm.html](https://www.ekodialog.com/Konular/iktisatcilar/merkantilizm_ticari_kapitalizm.html) adresinden alındı
- Enver. (2017, 12 10). *Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı*. Enerji Verimliliği Derneği: <http://www.enver.org.tr/tr/icerik/ulasim/15> adresinden alınmıştır
- Erdoğan, A. (2014). Uluslararası Deniz Taşımacılığında Türkiye'nin Yeri (Yüksek Lisans Tezi). *İstanbul Medeniyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı*, 112.
- Erdoğan, T. (2010). Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi. *İstanbul Gelişim*, 189-190.
- Erdönmez, E. S., & İncaz, S. (2016). 2018 Yılına Kadar AbDenizyolu Taşımacılığının Stratejik Hedefleri ve Önerilerinin Türkiye'ye Yansıması. *Journal Of Emerging Economies And Policy*, 122-123.
- Erkayman, B. (2007). *Lojistikte Taşıma Şekillerinin Belirlenmesi*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi FBE( Yüksek lisans tezi).
- Erol, S., & Dursun, A. (2015). Düzensiz Hat Deniz Yolu Taşımacılığının Piyasa Yapısı ve Değerlendirilmesi. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 155.
- European Central Banks. (2009). *Price Stability Why Is It Important For You?* Frankfurt: European Central Banks.
- Fagerholt, K., Christiansen, M., Hvattum, L. M., AV Johnsen, T., & J. Vabø, T. (2010). A decision support methodology for strategic planning in maritime transportation. *Omega*, 465.
- Gökgöz, A., & Özdemir, H. (2015). Dış Ticarete Teslim ve Ödeme Şekillerinin TMS 18 Hasılat Standardı Çerçevesinde İncelenmesi (The Analysis of Delivery and Payment Types in Foreign Trade within the Frame of TAS 18 Revenue Standard). *Journal Of Accounting Finance And Auditing Studies* , 108.
- Gözlü, A. (2015). Antik Yunan (Hellen)' da Koloniler ve Bunların Nitelikleri. *Uluslararası Kıbrıs Üniversitesi Dergisi*, 179-182.
- Gülsün, B. (2007). Lojistikte Taşıma Şekillerinin Belirlenmesi. *Yüksek Lisans Tezi*, s. 35.
- Gümrükleme.org. (2011, 11 23). *Teslim Şekilleri*. Gümrükleme: <https://www.gumruklem.com.tr/baslarken/teslim-sekilleri/> adresinden alınmıştır

- Gwartney, J. D., & Stroup, R. L. (2004). *Temel Ekonomi*. (Y. Arslan, Çev.) Ankara: İmaj Yayınevi.
- Hill, C. (2016). *İngiltere'de Devrim Çağı (1603-1714)*. İstanbul: İletişim yayınları.
- ICS. (2017, 12 11). *About ICS*. International Chamber of Shipping: <http://www.ics-shipping.org/about-ics/about-ics> adresinden alınmıştır
- IMO. (2017, 12 11). *List of IMO Conventions, Introduction to IMO*. International Maritime Organization: <http://www.imo.org/EN/Pages/Default.aspx> adresinden alınmıştır
- İMEAK. (2015). Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları. *Deniz Ticareti*, 3.
- İMEAK. (2015). Türkiye'nin Dünyaya Açılan Kapıları: Limanlarımız. *Deniz Ticareti*, 3.
- İMEAK. (2017). Dünyadaki Mevcut Durum. *İMEAK Deniz Ticaret Odası 2017-2020 Stratejik Plan*, 17.
- İMEAK. (2017, 12 11). *Hakkımızda*. İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası: <http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/hakkimizda.aspx> adresinden alınmıştır
- İpekçi, E. (2012, 04 03). *Denizyolu Taşımacılığı*. Lojistik Dünyası: <http://www.lojistikdunyasi.net/denizyolu-tasimaciligi.html#more-1620> adresinden alınmıştır
- İTO. (1995). Taşımacılık Kılavuzu. *İstanbul Ticaret Odası*, 123-137.
- Kara Yolları Taşıma Kanunu. (2003, 7 19). *Madde 3*. Mevzuat: <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4925.pdf> adresinden alınmıştır
- Karamahmutoğlu, H. (2017, 4 4). *Uluslararası Ticarete Teslim Şekilleri (INCOTERMS-2010)*. Hukuktar: <https://hukuktar.org/2017/04/04/uluslararasi-ticarete-teslim-sekilleri-incoterms-2010/> adresinden alınmıştır
- Karlık, R. (2005). Denizyolları ve Ulaştırması. *Cumhuriyetin İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisi'nde Yapısal Dönüşüm* (s. 265). içinde İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Koban, E. (2012). Dış Ticarete Giriş. İ. H. Ekşi içinde, *A'dan Z'ye Dış Ticaret Uygulamaları* (s. 8). Nobel Yayınevi.
- Koban, E., & Yıldırım Keser, H. (2010). Denizyolu ile Eşya Taşıma(Navlun) Sözleşmeleri. *Dış Ticarete Lojistik* (s. 189). içinde Bursa: Ekin Basım.
- Kol, B. (2010). Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları( YüksekLisans Tezi). *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, 2-3.
- Kopar, M. (2016). Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı. *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 473.

- Köğmen, Z. (2014). Karayolları Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarına Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar. *Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi*, 3.
- Kuburlu, C. (2015, 05 14). *İşte yabancı bayrak takma sebebi*. 06 18, 2019 tarihinde Hürriyet Gazetesi: <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/iste-yabanci-bayrak-takma-sebebi-28996070> adresinden alındı
- Kunaç, S. (2007). Ulaştırma modları Yakınyol Deniz Taşımacılığı ve Ro-Ro Deniz Taşımacılığı. *DEÜ Sosyal Bilimleri Enstitüsü*, 9-15.
- Kurt, H. (2014). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun Değerlendirilmesi. *Ankara Barosu Dergisi*, 273-277.
- Kuşçu, S. (2011). Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye'ye Yansıması. *Gazi Akademik Bakış*, 79-80.
- Kutlu, E., & Başar, B. (2006). İhracatta Taşıma ve Taşıma Maliyetleri. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, 111.
- Kütükçü, A. (2001). Uluslararası Hukukta Gemi Kaynaklı Kirlenme ve Devlet Gemilerinin Egemenlikten Doğan Bağışıklığı. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 45-65.
- Marksist.org. (2016, 10 09). *9 Ekim 1951: İngiliz Parlamentosu, İngiliz Gemilerini Koruyan Denizcilik Kanunları'nı Çıkarıdı*. 06 18, 2019 tarihinde Marksist.org: <https://marksist.org/icerik/Tarihte-Bugun/5618/9-Ekim-1651-Ingiltere-parlamentosu,-Ingiliz-gemilerini-koruyan-Denizcilik-Kanununu-cikardi> adresinden alındı
- MEB. (2011). *Ulaştırma Hizmetleri/Demiryolu Taşımacılığı*. Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı.
- MEGEP (Mesleki Eğitim ve Öğretim Sistemini Güçlendirme Projesi). (2011). *Dış Ticarete Teslim Şekilleri*. Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı.
- Oda, S. (2008). Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Dış Ticaret Üzerine Etkileri. *Trakya Üniversitesi Yüksek Lisans tezi*, 65.
- Odabaşı, Y. (2011). *Tanker Taşımacılığı*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Özden, S. Y. (2003). *Vizyon 2023 Teknoloji Öngörüsü Projesi- Ulaştırma ve Turizm Paneli*. Ankara: TUBİTAK.
- Özen, S., Koldemir, B., Bak, O. A., & Paksoy, A. (2001). Ulaştırma Sektörünün Politika Belirleme, Planlama Sorunları ve Genel Yönetimi. *5. Ulaştırma Kongresi* (s. 105). İstanbul: TMMOB.
- Peker, H. S. (2015). Avrupa'da Merkantilist Uygulamalar ve Osmanlı Ekonomisi ile Bir Karşılaştırma. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 8.

- Saka, S. (1992). Deniz Taşımacılık Sektöründe Taşımacılık Giderleri ve Navlun Piyasasına Etkileri. *İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme İktisadi Enstitüsü Deniz İşletmeleri Yönetimi Yüksek Lisans Programı* (S. 83-90). İstanbul: İstanbul Üniversitesi.
- Sander, O. (1989). Okyanuslara Açılma: Portekiz ve İspanya'nın Üstünlüğü (1500-1600). O. Sander içinde, *Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918'e* (s. 52-53). Ankara: İmge Yayınevi.
- Sanlı, Y. (2013, 2 25). *D Grubu Teslim Şekilleri*. Lojistik Dünyası: <http://www.lojistikdunyasi.net/d-grubu-teslim-sekilleri.html> adresinden alınmıştır
- Servantie, D. (2014). *Geçmişten Geleceğe AB Ulaştırma Politikası- İKV Değerlendirme Raporu*. İstanbul: İktisadi Kalkınma Vakfı.
- Soylu, M. (2009). Akdeniz'de Türk Deniz Ticareti. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret Anabilim Dalı Uluslararası Ticaret Yüksek Lisans Programı*, 42-43.
- Stopford, M. (2016). *Denizcilik Ekonomisi*. Ankara: NOBEL.
- Sualtı Gazetesi. (2011, 10 28). *Tonaj Ölçümleri*. Sualtı Gazetesi: <http://www.sualtigazetesi.com/?p=9892> adresinden alınmıştır
- Şendur, T. (2015). Lojistik Sektöründe Deniz Yolu Taşımacılığı, Türkiye'de Kuru Yük Taşımacılığında Gemi İşletmeciliği Sorunlarının Tespitine Yönelik Sektörel Bir Araştırma. *İstanbul Üniversitesi, İşletme Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi*, 6.
- Şendur, T. (2015, 06 25). Lojistik Sektöründe Deniz Yolu Taşımacılığı, Türkiye'de Kuru Yük Taşımacılığında Gemi İşletmeciliği Sorunlarının Tespitine Yönelik Sektörel Bir Araştırma . *Yüksek Lisans Tezi*, s. 5.
- Şener, B. (2006). Kabotaj Hattı Deniz Taşımacılığının Etüdü ve Optimum Gemi Tiplerinin Belirlenmesi. *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü- Yüksek Lisans Tezi*, 13.
- Şener, B., Çelebi, U. B., & Ekinci, S. (2004). Kabotaj Hattı ve İç Sularımızdaki Mevcut Durum, Gelecek Tasarımları. *Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu*, 293-299.
- Şipal, Y. Z. (2014). Türkiye'de Deniz Ulaşım Sektöründeki Firmaların Gemi Yatırım Stratejileri ve Finansmanı; Bir Uygulama. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi*, 206-209.
- T.C Merkez Bankası. (1970, 01 14). Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası Kanunu. *Temel görev ve yetkiler Madde 4- (25/4/2001 tarihli ve 4651 sayılı Kanun ile değiştirilen şekli)*, s. 1.
- T.C Merkez Bankası. (tarih yok). Standart Sınıflandırma. İ. G. Müdürlüğü içinde, "Ödemeler Dengesi İstatistikleri"ne İlişkin Yöntemsel Açıklama (s. 7). Ankara: Ödemeler Dengesi Müdürlüğü.

- T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2017, 12 27). Türkiye Kombine Taşımacılık Strateji Belgesi. *UDH*, 21.
- TAB. (2017, 12 13). *Amaçlarına Göre Gemi Türleri*. Türk Armatör Derneği: <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/> adresinden alınmıştır
- TAB. (2017, 12 13). *Geçiş Kriterine Göre Gemiler*. Türk Armatörleri Derneği: <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/gecis-kriterine-gore-gemiler/> adresinden alınmıştır
- Tarhanlı, N. A. (2006, 07 19). Denizcilik Sektörü Ve Denizcilik Sektöründe Faaliyet Gösteren Bir Şirketin Halka Arzı. *Yüksek Lisans Tezi*, s. 38-39.
- Tarhanlı, N. A. (2006, 07 19). Denizcilik Sektörü Ve Denizcilik Sektöründe Faaliyet Gösteren Bir Şirketin Halka Arzı. *Yüksek Lisans Tezi*, s. 45-46.
- Tarhanlı, N. A. (2006, 19 07). Denizcilik Sektörü Ve Denizcilik Sektöründe Faaliyet Gösteren Bir Şirketin Halka Arzı. *Yüksek Lisans tezi*, s. 39.
- TCMB. (2018, 03 02). *Ödemeler Dengesi İstatistikleri-Metaveri*. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası: <http://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/0ab87526-c290-4bdd-94d4-b8e99e70eba9/BOPMetaveri.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-0ab87526-c290-4bdd-94d4-b8e99e70eba9-m6j7ePl> adresinden alınmıştır
- Tıktık, A. (2007). *Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Özel İhtisas Komisyonu Raporu*. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- TOBB. (2017, 12 28). “Denizcilikte ‘lider denizci ülkeler’ arasına girmeliyiz”. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği: <https://www.tobb.org.tr/Sayfalar/Detay.php?rid=22495&lst=MansetListesi> adresinden alınmıştır
- Tonus, Ö. (2013). *Türkiye Ekonomisi*. Bursa: Ekin Yayınevi.
- Topuz, H. (2010). Net Tonilato (Nett Tonnage). *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri* (s. 179). içinde İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Topuz, H. (2010). Türk Deniz Ticari Filosundaki Gelişmeler ve Yapısal Analizi. *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri* (s. 188). içinde İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Topuz, H. (2010). *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri*. İstanbul: Beta Yayıncılık.
- TTK. (2017, 12 13). *Beşinci Kitap Deniz Ticareti, Birinci Kısım gemi, Birinci Bölüm. Ticaret Kanunu*: <http://www.ticaretkanunu.net/turk-ticaret-kanunu-deniz-ticareti-ttk-m-931-1400/> adresinden alınmıştır
- TUIK. (2008). Soru 39: D ü ticarete de÷er neleri içermektedir? . T. İ. Kurumu içinde, *Dış Ticaret İstatistikleri ve Endeksleri- Sorularla Resmi İstatistikler Dizisi 2* (s. 17). Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası.

- Türk Dil Kurumu. (tarih yok). *Genel Türkçe Sözlük*. Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu:  
[http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.58a1a9adee8014.10634443](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.58a1a9adee8014.10634443),  
[http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.58a1aa8b587fd8.08523481](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.58a1aa8b587fd8.08523481) adresinden alınmıştır
- UBAK. (2017, 12 11). *Tarihçe, Kurumsal*. T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı: <http://www.ubak.gov.tr/> adresinden alınmıştır
- Ulaştırma Bakanlığı- İstanbul Teknik Üniversitesi. (2005). *Ulaştırma Ana Planı Stratejisi*. İstanbul: Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi.
- Ulaştırma Bakanlığı. (2005, Şubat). Ulaştırma Ana Planı Stratejisi. *Sonuç Raporu*, s. 12.
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği. (2017). *Limanlar Ülkesi Hollanda*. ÜİTKAD: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/3428/limanlar-ulkesi-hollanda> adresinden alınmıştır
- UNCITRAL. (2009). *Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (Rotterdam Kuralları)*. New York: Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu.
- UNCTAD. (2017, 12 11). *About UNCTAD*. United Nations Conference on Trade and Development: <http://unctad.org/en/Pages/aboutus.aspx> adresinden alınmıştır
- UNECE. (2001). Terminology on Combined Transport. *United Nations Publication*, 17.
- UNTICRAL. (2017, 12 11). *About UNTICRAL*. Working Group on International Shipping Legislation: [http://www.uncitral.org/uncitral/en/about\\_us.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/about_us.html) adresinden alınmıştır
- Ünsal, E. (2005). *Makro İktisat*. Ankara: İmaj Yayıncılık.
- Ünsal, E. M. (2007). Gelir Dağılımı ve Fakirlik. E. M. Ünsal içinde, *Mikro İktisat* (s. 599). Ankara: İmaj Yayınevi.
- Yıldırım, K. (2010). Ödemeler bilançosu. K. Yıldırım, İ. Bakırtaş, C. Koyuncu, R. Yılmaz, & S. Açıkalin içinde, *İktisada Giriş* (s. 432). Bursa: Ekin Yayınevi.
- Yılmaz, N. F. (2005). Petrol ve Doğal Gaz Boru Hatları Üzerine Genel Bir Değerlendirme. *Tesisat Mühendisliği Dergisi*, 87.
- Yücel, A. (2017, 01 19). *Gemi arzındaki düşüş navlunu yüzde 30 artıracak*. Dünya Gazetesi: <https://www.dunya.com/ekonomi/gemi-arzindaki-dusus-navlunu-yuzde-30-artiracak-haberi-346340> adresinden alınmıştır

## 7. EKLER

Ek 1. Ana Limanlardan / Türkiye'ye Taşınan Malların Brüt Ağırlıkları

Limanelerimiz	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Alanya	0	0	0	0	0	:	:	1	:
Aliğa	37.625	31.362	37.370	37.630	42.585	39.512	38.707	48.406	50.127
Amasra	130	53	137	198	146	128	83	40	26
Ambarlı	26.733	19.693	28.799	33.743	35.641	39.157	37.363	34.818	31.768
Antalya	5.086	5.769	7.075	6.888	6.899	7.250	5.744	5.761	5.352
Ayvalık	7	12	12	0	0	20	0	1	1
Bandırma	4.104	3.554	4.660	5.131	5.485	5.102	5.378	4.965	5.035
Bartın	1.070	1.137	1.110	1.146	1.309	1.779	1.485	1.463	1.123
Bodrum	0	1	0	0	1	1	1	0	0
<b>BOTAŞ</b>	<b>60.044</b>	<b>71.952</b>	<b>68.301</b>	<b>65.523</b>	<b>61.226</b>	<b>56.086</b>	<b>56.803</b>	<b>78.093</b>	<b>78.454</b>
Bozcaada	0	0	0	1	0	0	:	0	1
Çanakkale	3.626	3.970	4.688	4.432	5.194	4.459	4.284	4.308	4.580
Çeşme	942	722	856	914	827	970	1.047	1.063	1.235
Dikili, İzmir	463	366	443	431	564	548	399	352	344
Edremit	:	:	6	:	:	:	:	:	:
Erdek	66	19	22	40	37	27	38	33	24
Ereğli	11.817	9.377	:	:	:	:	:	:	:
Fatsa	161	223	284	599	366	270	290	256	199
Fethiye	1	:	:	5	:	0	0	0	0
Foça	:	:	:	2	0	:	:	:	:
Gelibolu	36	22	28	16	28	:	:	:	:
<b>Gemlik</b>	<b>8.236</b>	<b>7.211</b>	<b>10.631</b>	<b>14.640</b>	<b>12.724</b>	<b>12.018</b>	<b>11.324</b>	<b>12.280</b>	<b>12.809</b>
Gerze	5	:	4	2	:	:	:	:	:
Giresun	211	197	194	158	255	251	137	164	108
Göcek	75	35	123	88	95	108	96	109	74
Gökçeada	:	:	0	:	:	:	:	0	:
<b>Güllük</b>	<b>4.757</b>	<b>3.174</b>	<b>4.228</b>	<b>4.429</b>	<b>4.456</b>	<b>4.526</b>	<b>4.618</b>	<b>5.532</b>	<b>5.907</b>
Hopa	488	473	566	576	852	841	640	875	849
İğneada	0	0	2	:	1	:	:	:	:
İnebolu	325	270	258	270	454	326	424	298	338
<b>İskenderun, Hatay</b>	<b>20.461</b>	<b>17.012</b>	<b>21.463</b>	<b>24.847</b>	<b>28.596</b>	<b>31.126</b>	<b>31.010</b>	<b>36.041</b>	<b>40.022</b>
İstanbul	4.995	3.374	4.000	3.548	3.757	4.459	4.205	4.178	3.736
İzmir	9.958	9.204	8.896	10.122	8.487	10.431	9.721	9.129	9.229
İzmit	52.778	46.863	53.792	54.972	60.559	60.660	57.005	64.182	65.996
Karabiga	4.019	6.025	8.153	8.246	8.908	9.954	10.234	9.172	11.076
Kas	:	:	:	:	0	:	:	:	:
Kuşadası	1	:	0	0	0	2	:	4	1
Marmara Adası	1.722	1.512	1.526	1.623	1.471	2.293	2.003	1.795	1.608
Marmaris	5	4	28	38	24	28	17	18	25
<b>Mersin</b>	<b>19.186</b>	<b>19.970</b>	<b>23.769</b>	<b>25.077</b>	<b>26.620</b>	<b>31.512</b>	<b>31.002</b>	<b>31.217</b>	<b>30.951</b>
Mudanya, Bursa	409	270	343	73	84	124	81	72	58
Ordu	109	45	137	161	135	52	49	21	:
Pazar	10	11	13	:	:	:	:	:	:
Rize	684	731	790	1.006	1.138	1.139	1.080	870	935
<b>Samsun</b>	<b>6.638</b>	<b>6.435</b>	<b>7.279</b>	<b>7.304</b>	<b>8.721</b>	<b>9.103</b>	<b>8.495</b>	<b>9.728</b>	<b>9.950</b>
Sile	:	:	0	0	0	:	:	:	:

Silivri	4.981	10.170	13.285	3.070	:	:	:	61	20
Sinop	:	:	0	:	:	:	:	:	:
Sürmene	30	34	19	:	:	:	0	3	:
Taşucu	609	612	460	363	388	474	393	912	2.716
<b>Tekirdağ</b>	<b>3.870</b>	<b>3.711</b>	<b>4.574</b>	<b>16.093</b>	<b>19.756</b>	<b>16.123</b>	<b>12.517</b>	<b>14.946</b>	<b>20.630</b>
Tirebolu	121	80	308	401	509	522	404	382	393
<b>Trabzon</b>	<b>2.784</b>	<b>2.543</b>	<b>2.636</b>	<b>2.767</b>	<b>3.227</b>	<b>3.116</b>	<b>2.797</b>	<b>3.377</b>	<b>3.593</b>
Ünye	1.691	1.330	1.522	1.347	1.501	1.275	1.325	1.138	1.501
Vakfikebir	3	2	4	3	3	7	9	25	3
Yalova	1	30	:	556	883	936	1.108	1.202	1.180
Zonguldak	1.001	1.568	1.633	4.927	6.501	6.542	6.471	7.531	8.021

**Kaynak:** Eurostat Türkiye İstatistikleri ([http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar\\_go\\_am\\_tr&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_go_am_tr&lang=en))





Ek 2. Dünya Düzeyinde Elleçlenen ve Her Limanda Ele Alınan Malların Brüt Ağırlıklarına Göre En İyi 20 Liman(Bin Ton)

	<b>Limanlar</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
1	Rotterdam(Hollanda)	353.576	374.152	384.210	353.871	395.763	404.447	409.785	411.855	418.611	436.942
2	Antwerpen(Belçika)	151.705	165.512	171.237	142.116	160.012	168.547	164.547	171.984	180.401	190.107
3	Hamburg(Almanya)	115.529	118.190	118.915	94.762	104.520	114.368	113.531	120.568	126.004	120.173
4	Amsterdam(Hollanda)	77.731	83.939	97.675	85.604	89.899	88.421	91.659	92.348	96.289	98.776
5	Algeciras(İspanya)	60.023	62.128	61.869	55.840	58.565	68.913	72.344	67.618	75.650	79.374
<b>6</b>	<b>Botaş(Türkiye)</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>60.044</b>	<b>71.952</b>	<b>68.301</b>	<b>65.523</b>	<b>61.226</b>	<b>56.086</b>	<b>57.022</b>	<b>78.093</b>
7	Marseille(Fransa)	96.527	92.561	92.523	79.846	82.427	84.461	81.846	76.248	74.426	77.479
<b>8</b>	<b>İzmit(Türkiye)</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>52.778</b>	<b>46.863</b>	<b>53.792</b>	<b>54.972</b>	<b>60.559</b>	<b>60.660</b>	<b>58.601</b>	<b>64.182</b>
9	Le Havre(Fransa)	69.973	73.897	75.636	69.228	65.771	63.383	59.246	64.395	61.436	62.946
10	Immingham(İngiltere)	64.033	66.279	65.267	54.708	54.029	57.227	60.091	62.614	59.370	59.103
11	Valencia(İspanya)	40.742	45.935	50.182	48.343	53.075	54.213	54.217	53.470	55.047	57.557
12	Bremerhaven(Almanya)	40.350	43.618	48.956	42.701	45.943	55.855	58.250	54.506	53.643	49.753
13	Trieste(İtalya)	44.644	39.833	37.195	40.986	40.557	41.803	42.144	45.986	47.265	49.137
<b>14</b>	<b>Aliağa(Türkiye)</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>37.625</b>	<b>31.362</b>	<b>37.370</b>	<b>37.630</b>	<b>42.585</b>	<b>39.512</b>	<b>41.985</b>	<b>48.406</b>
15	London(İngiltere)	51.911	52.739	52.965	45.442	48.062	48.796	43.742	43.205	44.489	45.430
16	Bergen (Norveç)	67.864	61.224	52.352	56.010	49.770	52.308	54.627	51.797	42.078	43.569
17	Genova(İtalya)	44.425	48.358	46.469	42.708	41.428	42.374	42.453	40.830	43.394	43.426
18	Sines(Portekiz)	26.934	25.970	24.669	23.857	24.728	24.870	27.423	34.600	35.054	41.218
19	Riga (Letonya)	23.758	25.216	28.567	29.225	29.057	32.921	34.848	34.040	39.808	39.362
20	Peiraias(Yunanistan)	19.954	18.930	8.806	10.062	13.058	23.492	35.189	40.192	41.441	38.322

**Kaynak:** Eurostat-Top 20 ports - gross weight of goods handled in each port- 13.12.2017

# ÖZGEÇMİŞ

## Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Betül ATICI  
Doğum Yeri ve Tarihi : Pozantı/ADANA 09/07/1991

## Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Adnan Menderes Üniversitesi / İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi / Maliye (2014)  
Lisansüstü Öğrenimi : Adnan Menderes Üniversitesi / Sosyal Bilimler Enstitüsü / İktisat ABD / Yüksek Lisans(2019)  
Bildiği Yabancı Diller :

## Eğitim ve Seminerler

Eurefe 2016

## İş Deneyimi

Öğretim Elemanı (2016) Adnan Menderes Üniversitesi, Yenipazar Meslek Yüksekokulu, Yenipazar \ Aydın  
Öğretim Elemanı (2016-2017) Adnan Menderes Üniversitesi, Nazilli Meslek Yüksekokulu, Nazilli \ Aydın

## İletişim

Telefon : 0545 958 4400  
E-Posta Adresi : betul.unal01@gmail.com / betul.unal@adu.edu.tr  
Tarih : 05/07/2019