



İSTANBUL MEDENİYET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

ULUSLARARASI DENİZ TİCARİ TAŞIMACILIĞINDA
TÜRKİYE’NİN YERİ

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Alperen ERDOĞAN

Temmuz - 2014



İSTANBUL MEDENİYET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANA BİLİM DALI

ULUSLARARASI DENİZ TİCARİ TAŞIMACILIĞINDA
TÜRKİYE’NİN YERİ

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Alperen ERDOĞAN

Tez Danışmanı:
Prof. Dr. Mehmet Hüseyin BİLGİN

Temmuz - 2014

ONAY

İstanbul Medeniyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde Yüksek Lisans öğrencisi olan Alperen ERDOĞAN'ın hazırladığı ve jüri önünde savunduğu “Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığında Türkiye'nin Yeri” başlıklı tez başarılı kabul edilmiştir.

JÜRİ ÜYELERİ

İMZA

Tez Danışmanı:

Prof. Dr. Mehmet Hüseyin BİLGİN

.....

İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Üyeler:

Doç. Dr. İdris Demir

.....

İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Yrd. Doç. Dr. Ender DEMİR

.....

İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Tez Savunma Tarihi: 09 Temmuz 2014

ETİK İLKELERE UYGUNLUK BEYANI

İstanbul Medeniyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü bünyesinde hazırladığım bu Yüksek Lisans tezinin bizzat tarafımdan ve kendi sözcüklerimle yazılmış orijinal bir çalışma olduğunu ve bu tezde;

- 1- Çeşitli yazarların çalışmalarından faydalandığımda bu çalışmaların ilgili bölümlerini doğru ve net biçimde göstererek yazarlara açık biçimde atıfta bulunduğumu;
- 2- Yazdığım metinlerin tamamı ya da sadece bir kısmı, daha önce herhangi bir yerde yayımlanmışsa bunu da açıkça ifade ederek gösterdiğimi;
- 3- Alıntılanan başkalarına ait tüm verileri (tablo, grafik, şekil vb. de dahil olmak üzere) atıflarla belirttiğimi;
- 4- Başka yazarların kendi kelimeleriyle alıntıladığım metinlerini kaynak göstererek atıfta bulunduğum gibi, yine başka yazarlara ait olup fakat kendi sözcüklerimle ifade ettiğim hususları da istisnasız olarak kaynak göstererek belirttiğimi,

beyan ve bu etik ilkeleri ihlal etmiş olmam halinde bütün sonuçlarına katlanacağımı kabul ederim.

Alperen ERDOĞAN

ÖNSÖZ

Denize kıyısı olsun olmasın tüm dünya ülkelerinin denizciliğe önem verdikleri bir dönemden geçmekteyiz. Özellikle ekonomik, sosyal, askeri güç ve teknolojik olarak gelişmiş olan dünya ülkelerinin denizcilikte ön planda yer aldıklarını görmek zor değildir. 8.333 km'si denizlerle çevrili olup birçok iç su yoluna ve kaynaklarına da sahip olan Türkiye için denizciliği geliştirmek ve bir kültür haline getirmek çok önemli bir husustur.

Yapılan daha önceki tüm çalışma ve araştırmalar buna hizmet ettiği gibi, bu çalışmanın da yukarıda arz ettiğim hususa, denizcilik sektörüne ve akademik camiaya hizmet etmesi en büyük arzumdur.

Bu çalışmamı gerçekleştirirken hiç bir zaman emeğini esirgemeyen tez danışmanım ve hocam Sayın Prof. Dr. Mehmet Hüseyin Bilgin ile birlikte her konuda bana destek olan aileme sonsuz teşekkür ederim.

Temmuz, 2014

Alperen Erdoğan

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ONAY	i
ETİK İLKELERE UYGUNLUK BEYANI	iii
ÖNSÖZ	v
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR DİZİNİ	ix
TABLolar LİSTESİ	xi
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiii
ÖZET	xv
ABSTRACT	xvii
GİRİŞ	1
1. LİTERATÜR ÇALIŞMALARI	3
2. ULUSLARARASI DENİZ TİCARİ TAŞIMACILIĞI	9
2.1. Kavramsal Çerçeve	9
2.1.1. Taşımacılık	9
2.1.2. Deniz taşımacılığı	11
2.1.3. Diğer taşımacılık şekilleri ve karşılaştırılmaları	14
2.1.3.1. Kara yolu taşımacılığı	15
2.1.3.2. Hava yolu taşımacılığı	16
2.1.3.3. Demir yolu taşımacılığı	17
2.1.3.4. Boru hattı taşımacılığı	18
2.1.3.5. Haberleşme ve iletişim	19
2.1.3.6. Su yolu taşımacılığı	20
2.1.4. Gemiler ve bayrak unsuru	20
2.1.5. Limanlar ve terminaller	26
2.1.6. Denizcilik ile ilgili iktisadi piyasalar	28
2.1.6.1. Navlun ile ilgili piyasalar	28
2.1.6.2. İkinci el gemi piyasaları	29
2.1.6.3. Tersane ve gemi inşa piyasaları	30
2.1.6.4. Gemi söküm piyasaları	32
2.1.7. Ton ve tonaj kavramları	33
2.2. Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığının Çeşitleri	34
2.2.1. Düzensiz hat taşımacılığı (tarifesiz - tramp taşımacılık)	35
2.2.2. Düzenli hat taşımacılığı (tarifeli taşımacılık)	36
2.2.3. Yakın yol deniz taşımacılığı	38
2.2.4. Kabotaj taşımacılığı	39
2.3. Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığının Önemi ve Fonksiyonları	40
2.4. Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığına Yön Veren Kuruluşlar	42

2.5. Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığının Gelişimi	43
2.5.1. 20. yüzyıl öncesi dönem	44
2.5.2. 20. yüzyıl ve sonrası dönem	46
2.6. Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığının Mevcut Durumu	50
3. TÜRKİYE’NİN DENİZ TİCARİ TAŞIMACILIĞI	60
3.1. Türkiye’de Deniz Ticari Taşımacılığının Gelişimi	63
3.1.1. Osmanlı İmparatorluğu öncesi dönem	64
3.1.2. Osmanlı İmparatorluğu dönemi	65
3.1.3. Cumhuriyet dönemi	67
3.1.4. 2000’li yıllardan sonraki dönem	71
3.1.4.1. Deniz ticari taşımacılığının dış ticaret ile ilişkisi	71
3.1.4.2. T.C. limanlarındaki gelişim	74
3.1.4.3. Kabotaj taşımacılığındaki gelişim	77
3.1.4.4. Yakıt teşviklerinin gelişime olan etkileri	87
3.2. Türkiye’de Deniz Ticari Taşımacılığının Mevcut Durumu ve Konumu	90
3.2.1. T.C. bayraklı ve yabancı bayraklı gemiler	91
3.2.2. Dünya deniz ticaret filosu	92
3.2.3. T.C. deniz ticaret filosunun son yıllardaki konumu	96
4. TÜRKİYE’NİN BAZI ÜLKELERLE KARŞILAŞTIRILMASI	103
4.1. Türkiye ile Komşu ve Yakın Bölgedeki Ülkelerin Karşılaştırılması	103
4.2. Türkiye ile Dünyadaki Diğer Ülkelerin Karşılaştırılması	105
SONUÇ	111
KAYNAKLAR	115
EKLER	125
Ek - 1. Denizcilik ve Ticaret ile İlgili Kısaltmalar ve Terimler	125
ÖZGEÇMİŞ	133

KISALTMALAR DİZİNİ

AB/EU	: Avrupa Birliği/European Union
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AFRA	: Average Freight Rate Assessment
a.g.e	: adı geçen eser
BM	: Birleşmiş Milletler
CACM	: Central American Common Market
CIF	: Cost, Insurance & Freight
CNG	: Compressed Natural Gas
Co.	: Company
COCATRAM	: Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
DWT	: Deadweight Tonnage
ETF	: European Transport Workers' Federation
EMSA	: European Maritime Safety Agency
ILO	: International Labour Organization
IMCO	: Inter - Governmental Maritime Consultative Organization
IMO	: International Maritime Organization
IT	: Information Technologies
İMEAK	: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri
GATT	: General Agreement on Tariffs and Trade
GDP	: Gross Domestic Product
GPS	: Global Positioning System
GRT	: Gros Register Tonaj
GSMH	: Gayrisafi Millî Hasıla
GT	: Groston
GZFT	: Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar, Tehditler
lb	: pound
LNG	: Liquefied Natural Gas
LPG	: Liquefied Petroleum Gas
MARAD	: United States Maritime Administration
MARPOL	: Maritime Pollution (International Convention for the Prevention of Pollution From Ships)

MINCOMAR	: Ministerial Conference of West and Central African States on Maritime Transport
NRT	: Net Register Tonnage
NT	: Net Tonaj
OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development
OPEC	: Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
P&I	: Protection and Indemnity
Ro - Ro	: Roll - on Roll - off
SI	: Système International d'Unit�s
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development
UK	: United Kingdom
TEU	: Twenty - Foot Equivalent Unit
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
VLCC	: Very Large Crude Carrier
WTO	: World Trade Organization

TABLÖLAR LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Tablo 2.1. Taşımacılık Şekilleri ve Karşılaştırılmaları	15
Tablo 2.2. Kapasitelerine Göre Gemi Çeşitleri	24
Tablo 2.3. Gemi Kiralama Yolları	29
Tablo 2.4. Dünya Ticareti, (1948 - 1968)	48
Tablo 2.5. Petrol Krizi Dönemi Bazı Ülkelerin Gemi GT'leri	49
Tablo 2.6. Dünya Deniz Ticaret Filosu Gelişimi, (2004 - 2014)	57
Tablo 2.7. Uluslararası Deniz Ticaretinde Taşınan Yükler, (1970 - 2012)	58
Tablo 2.8. Dökme Yük Filosu Gelişimi	59
Tablo 2.9. Tanker Filosu Gelişimi	60
Tablo 2.10. İhracat ve İthalat Oranlarındaki Yüzdelik Değişim	61
Tablo 3.1. İhracat İçinde Taşıma Sistemlerinin Oranı, (1998 - 2012)	72
Tablo 3.2. İthalat İçinde Taşıma Sistemlerinin Oranı, (1998 - 2012)	73
Tablo 3.3. T.C. Limanlarına Gelen Gemi Sayıları	75
Tablo 3.4. T.C. Limanlarına Gelen Gemi Sayıları ve GT'leri	76
Tablo 3.5. Kabotaj Yük Taşımacılığı	78
Tablo 3.6. Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı, (2012)	79
Tablo 3.7. Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar, (2012)	81
Tablo 3.8. Kabotajda Taşınan Araç Sayısı, (2003 - 2012)	83
Tablo 3.9. Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı, (2003 - 2012)	84
Tablo 3.10. Kabotaj Hattında Taşınan Araç Miktarı, (2003 - 2012)	85
Tablo 3.11. Kabotajda Taşınan Yolcu Miktarı, (2003 - 2012)	86
Tablo 3.12. ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları, (2004 - 2012)	88
Tablo 3.13. ÖTV'siz Yakıtların Sektörlere Göre Dağılımı, (2004 - 2012)	89
Tablo 3.14. T.C. Vatandaşı Armatörlerin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri, (1998 - 2013)	92
Tablo 3.15. 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri, (1000 GT ve Üzeri)	93
Tablo 3.16. En Fazla Ticari Filoya Sahip Dünya Ülkeleri	95
Tablo 3.17. T.C. Deniz Ticaret Filosunun Gemi Cinslerine Göre Gelişimi, (10'lu Grup)	96
Tablo 3.18. T.C. Deniz Ticaret Filosunun Gemi Cinslerine Göre Gelişimi, (30'lu Grup)	97
Tablo 3.19. T.C. Deniz Ticaret Filosu Sicilleri, (Adet)	98
Tablo 3.20. T.C. Deniz Ticaret Filosu Sicilleri, (DWT)	99
Tablo 3.21. T.C. Deniz Ticaret Filosu Sicilleri, (GT)	100
Tablo 3.22. T.C. Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalaması, (2003 - 2012)	101

Tablo 4.1. Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları.....	104
Tablo 4.2. En Büyük Deniz Ticaret Filosuna Sahip 35 Ülke ve Bölge.....	106
Tablo 4.3. Üzerlerine Tescil Edilmiş Gemi Sayısı En Fazla Olan Ülkeler	108

ŞEKİLLER LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Şekil 2.1. Taşıma Cinslerine Göre Gemi Çeşitleri.....	21
Şekil 2.2. Taşıma Dışı Amaçla Kullanılan Gemiler	22
Şekil 3.1. Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (2012 - Yüzde Olarak)	79
Şekil 3.2. Yurt içi Ulaştırma Sistemlerine Göre Yük Taşımaları, (2011).....	87
Şekil 4.1. Komşu Ülkelerin ve Türkiye'nin Milli Bayraktaki Filo Yüzdeleri	105

ÖZET

Bu çalışmada uluslararası deniz ticari taşımacılığı ve Türkiye'nin bu sektördeki yeri tüm boyutlarıyla incelenmektedir. Türkiye'nin sektördeki konumu sebep ve sonuçlarıyla irdelenmekte ve bu sebeple üç tarafı denizlerle çevrili, gelişmekte olan bir ekonomiye sahip olan Türkiye'nin bu sektörde gelişebilmesi ve dünyada önemli bir konuma gelebilmesi için çeşitli önerilerde bulunmaktadır.

Çalışma dört ana bölümden ve bu bölümlere bağlı alt bölümlerden ve başlıklardan oluşmaktadır. Deniz ticari taşımacılığının uluslararası alandaki konumu ve gelişimi ile; Türkiye'nin deniz ticari taşımacılığı gelişimi, mevcut durumu ve diğer ülkelerle karşılaştırılması, analizlerle ve istatistiksel verilerle desteklenmektedir.

Birinci bölümde, konuyla alakalı daha önce yapılan benzer çalışmalara değinilmektedir.

İkinci bölümde uluslararası deniz ticari taşımacılığında bahsedilmekte ve taşımacılık ve taşımacılık çeşitleri incelenmektedir. Uluslararası deniz ticari taşımacılığını etkileyen gemiler, bayrak unsuru, limanlar, terminaller ve denizcilik piyasaları gibi konulardan söz edilmektedir. Ton ve tonaj kavramları açıklanmakta ve uluslararası deniz ticari taşımacılığının önemi, fonksiyonları ve tarihsel gelişimi anahatlarıyla verilmektedir. Son olarak da, uluslararası deniz ticari taşımacılığının günümüzdeki mevcut durumu analiz ve istatistiklerle yansıtılmaktadır.

Üçüncü bölümde, Türkiye'nin deniz ticari taşımacılığı incelenmektedir. Türkiye'deki deniz ticari taşımacılığının tarihsel gelişimi anlatılmakta; Osmanlı dönemi, Cumhuriyet dönemi ve 2000'li yıllardan sonraki dönemler ayrıntılı olarak ele alınmaktadır. Tarihsel gelişimden sonra da Türkiye'deki deniz ticari taşımacılığının mevcut durumundan bahsedilmekte ve bu konumu etkileyen çeşitli unsurlardan söz edilmektedir. Bu unsurlarla ilgili analiz ve istatistiksel verilerden yararlanılmaktadır.

Dördüncü bölümde, Türkiye'nin uluslararası deniz ticari taşımacılığında dünyadaki ve çevresindeki bazı ülkelerle karşılaştırılması yapılmaktadır. Bu bölümde, çok çeşitli analizler ve istatistiksel yöntemler kullanılmakta ve yapılan karşılaştırmalar sonucunda Türkiye'nin sektördeki konumu gözler önüne serilmektedir.

Sonuç bölümünde ise; çalışma sonucunda elde edilen bulgular ve sonuçlardan bahsedilmektedir. Bunlardan yararlanarak da, Türkiye'de deniz ticari taşımacılığının geliştirilmesi için çeşitli tavsiyelerde bulunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: uluslararası ilişkiler, denizcilik, taşımacılık, ekonomi, ticaret

ABSTRACT

International seaborne trade and Turkey's position in the sector is researched within all details in this dissertation. Turkey's position in the sector is studied with its causes and consequences and some advices are given by means of this for Turkey's improvement and reaching to an important position in this sector which is surrounded by the seas around its three sides and has a progressing economy.

The dissertation is formed with four main chapters, sub - chapters and titles that are attached to main chapters. Seaborne trade's position in international field and progress, Turkey's seaborne trade progress, status and comparison with other countries are all supported with analyses and statistical datas.

In the first chapter, some other similar researchs are mentioned that are related with this dissertation's title.

In the second chapter, international seaborne trade is noticed and transportation types are examined. The subjects like the vessels, flag issue, ports, terminals and maritime markets which affect international seaborne trade are talked about. Ton and tonnage terms are expressed and international seaborne trade's emphasis, functions and historical development are given in outlines. Finally, international seaborne trade's current status is reflected with analyses and statistics.

In the third chapter, Turkey's seaborne trade is studied. Seaborne trade's historical development in Turkey is told; Ottoman period, Republic period and the period after 2000s are handled in detail. After historical progress; seaborne trade's current status in Turkey is talked about and some elements are mentioned which affect this status. It is benefited from analyses and statistical datas that are related with these elements.

In the fourth chapter, Turkey's comparison in international seaborne trade is made with some countries in the world and its region. In this chapter, many analytical and statistical methods are used and Turkey's position is determined after this comparison's result.

In the conclusion part, findings and results are talked about after this research. Some suggestions are made to improve Turkey's seaborne trade regarding these results.

Keywords: international relations, maritime, transportation, economy,
trading

GİRİŞ

Uluslararası ticaret ve deniz taşımacılığı çağlar öncesinden başlamış ve günümüze değin küreselliğini korumuştur. Denizcilik ve denizcilikle ilgili olan konular, tarih boyunca global bir durum halinde mevcut olmuş ve buna göre gelişme göstermiştir. Uluslararası deniz ticari taşımacılığı ve globalleşme unsurları birbirlerini karşılıklı olarak etkileyen faktörlerdir. Uluslararası deniz ticari taşımacılığı, isminden de anlaşılacağı üzere tüm dünya ülkelerini, uluslarını ve kurumlarını ilgilendiren bir kavramdır.

Uluslararası deniz ticari taşımacılığı; ekonomi, ticaret, askeri güç, taşımacılık, uluslararası ilişkiler, turizm, hukuk, politika ve diplomasi gibi bir çok bileşenle yakından ilişkilidir. Taşımacılık boyutu açısından bakılacak olursa, birçok taşımacılık yönteminin mevcut olduğu görülebilir. Deniz taşımacılığının diğer taşıma şekillerine göre pek çok avantaj ve dezavantajları bulunmaktadır. Taşıma yolları açısından, deniz yolları ucuzdur ve büyük miktarlarda taşıma kapasitesine sahiptir. Ayrıca denizciliği etkileyen gemiler, limanlar ve piyasalar gibi pek çok faktör de bulunmaktadır.

Deniz ticari taşımacılığı, bir çok duruma göre farklı sınıflandırmalara sahiptir. Taşıyan yüke, taşıyan gemiye, ulaşım yapılan hatta ve diğer başka etki sağlayan unsurlara göre sınıflara ayrılabilir.

Tarih öncesi çağlardan başlayan denizcilik, askeri ve ticari olarak beraber olmuş; teknoloji geliştikçe ve yeni pazarlar bulundukça kendini sürekli yenilemiştir. Günümüzde ise Norveç, Yunanistan, İngiltere, ABD, Liberya, Panama ve Japonya gibi çok farklı özellikteki ülkeler, denizciliğin farklı unsurlarından yararlanmakta ve fayda sağlamaktadırlar.

Türkiye’de ve Türkiye’ye yakın coğrafyalarda bulunan insanların denizcilikle haşır neşir olmalarının tarihsel boyutu epey derindir. Fenikeliler, Eski Yunanlılar, Romalılar, Bizanslılar, Anadolu Selçuklu Devleti, Anadolu Beylikleri ve sonrasında da Osmanlılar denizcilikle az veya çok etkileşim halinde bulunmuşlardır. Bu etkileşim çağlara ve devletlerin yapısına göre daha çok askeri veya ticari unsurları barındırmıştır. Aslında bu ikisinin de birbirine bağlı olduklarını görebilmek zor değildir.

Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşundan itibaren hükümetler tarafından denizcilik politikalarına önem verilmeye başlanmıştır. Kabotaj hakkı ve diğer uygulamalar, Türkiye deniz ticari taşımacılığının önünü açmıştır. Denizlerle çevrili Türkiye’nin dünyadaki konumu, diğer ülkelerle ve kara - deniz komşularıyla karşılaştırıldığında aslında pek iyi bir konumda değildir. Özellikle 1990’lardan sonra

küreselleşmeyle birlikte daha fazla önem arz etmeye başlayan deniz ticaretinden ve taşımacılığından mümkün olan en iyi seviyede yararlanılmaya başlanması gerekmektedir.

Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye’de; uluslararası ticaret sahip olduğu ekonomik durum ve konum itibarıyla çok gelişmemiş olmakla birlikte, denizlerin kullanılmasının buradaki payı olması gerekenden düşük seviyededir.

Türkiye’nin denizciliğini ve deniz ticaretini geliştirmek için çalışma yapan birçok kurum, kuruluş, akademisyen ve devlet adamı mevcuttur. Fakat tarih boyunca kara ülkesi olarak kendini tanımlayan ve kültürünü de buna bağlı olarak sürdüren bir ülke için bu, pek kolay bir şey değildir.

Bu çalışmada da, yapılmış diğer çalışmalar gibi soruna genel bir bakış açısı ortaya konacak ve gerekli tespitlerde bulunulacaktır. Öncelikle; uluslararası deniz ticari taşımacılığı incelenecek ve tarihsel gelişimi, denizciliği etkileyen genel faktörler, taşımacılık unsurları ve taşımacılık çeşitleri belirtilecektir. Deniz ticari taşımacılığının son dönemlerdeki mevcut resmi çekilecek ve son yıllarda meydana gelen gelişmeler anlatılacaktır. Uluslararası deniz ticari taşımacılığında sonra da Türkiye’nin deniz ticari taşımacılığı anlatılacaktır. Bunun için de ülkenin tarihsel gelişimi içerisinde denizcilik alanına değinilecek ve dönemler bazında çeşitli yorumlar yapılacaktır. Türkiye’nin dünya ve çevresindeki ülkelerle bazı karşılaştırmaları yapılacak ve konumu belirlenmeye çalışılacaktır. Ne yapılması gerektiği ile ilgili sonuç bölümünde tavsiyelerde bulunulacak ve Türkiye’nin uluslararası deniz ticari taşımacılığında hak ettiği konumda yer alabilmesi için çeşitli öneriler getirilecektir.

Bu çalışma çeşitli analiz ve istatistiki bilgilerle desteklenecektir. Bu veriler genellikle saygın ve resmi kurumların yaptıkları bilimsel çalışmalar ve anketler sonucu elde edilmiştir.

Sonuç olarak, çok çeşitli tablolar ve şekillerle, deniz taşımacılığı ile ilgili sayısal veriler kullanılacak ve bunlarla ilgili de pek çok yorum yapılacaktır. İstatistiki veriler, analizler ve gözlemlerle, kaynaklardan gelen veriler harmanlanacaktır. Bunlarla ilgili çeşitli açıklamalar yapıp bilgiler verildikten sonra problemin çözümünün ortaya konulması ve önerilerle bitirilecektir.

1. LİTERATÜR ÇALIŞMALARI

Literatürde “Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığında Türkiye’nin Yeri” başlıklı bir çalışmaya rastlanılmamaktadır. Kısmen veya dolaylı olarak konuyu inceleyen bir çok araştırma, proje ve çalışma yapılmış olsa da konuyu ekonomi, denizcilik, mühendislik ve jeopolitik alanlarında, disiplinlerarası bir yaklaşımla inceleyen herhangi bir çalışma olmadığı söylenebilir. Kapsamlı bir çalışma yapabilmek için farklı alanlardan yararlanılmalı ve değişik yaklaşım tarzları geliştirilmelidir. Sosyal ve fen bilimlerinden harmonize edilerek yapılacak olan bir çalışma her anlamda iyi bir araştırma konusu olacak ve hem akademik olarak hem de ilgili sektörlerde kaynak olarak kullanılabilecek bir çalışma olacaktır.

Tez başlığındaki konuya benzer olarak denizcilik alanında yapılan önemli çalışmalardan birisi “*Dünya’da ve Türkiye’de Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı*”¹ adlı çalışmadır. Bu çalışmada; deniz taşımacılığı sektörüne genel bakış, dünyada ve Türkiye’de deniz taşımacılığı ile denizcilik sektörünün finansman yapısı gibi başlıklar incelenmektedir. Çalışma genel olarak ekonomi, ticaret ve finansman alanına hitap etmektedir. Genellikle son dönemde yaşanan gelişmeler değerlendirilmeye alınmakta ve denizciliğin tarihsel arka planı yeterince desteklenmemektedir.

Denizcilik alanındaki benzer bir diğer çalışma ise “*Dünya’da ve Türkiye’de Denizcilik Finansmanı ve Global Krizin Etkileri*”² adlı çalışmadır. Bu çalışmada; denizciliğe genel bakış, dünya ekonomisinde deniz ticaretinin yeri, Türkiye ekonomisinde deniz ticaretinin yeri, denizciliğin finansmanı ile küresel kriz ve deniz ticaretine etkileri gibi konulardan bahsedilmektedir. Çalışma, beş bölümden oluşmaktadır. Genel olarak ekonomi ve finans alanlarına hitap etmekte ve içeriği de bu şekilde oluşmaktadır. Küresel krizin denizcilik ekonomisine etkisi çalışmanın ana temasını oluşturmaktadır.

Denizcilik alanındaki önemli bir diğer çalışma ise “*Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri (1923 - 1980)*”³ isimli çalışmadır. Araştırmada; Osmanlı İmparatorluğu’ndan Türkiye Cumhuriyeti’ne uluslararası deniz ticari taşımacılığı, cumhuriyet dönemi deniz ticari taşımacılığı ve cumhuriyet dönemi uluslararası deniz ticari taşımacılığının Türkiye ekonomisindeki

¹ Ersan Aymutlu, “Dünya’da ve Türkiye’de Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007).

² Tülay Babalı, “Dünya’da ve Türkiye’de Denizcilik Finansmanı ve Global Krizin Etkileri”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009).

³ Hüseyin Topuz, Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri (1923 - 1980), 1. Basım, İstanbul: Beta Yayınevi, 2009.

yeri gibi konu başlıkları yer almaktadır. Çalışma üç bölüm halinde düzenlenmiştir. Yapılan araştırma sonucunda, elde edilen bulgularla birlikte Türkiye'nin uluslararası deniz ticâri taşımacılığının tarihten bugüne devam eden eksikliklerinin giderilmesi ve bugün içinde bulunduğu durumun daha da iyileştirilerek ileriye götürülebilmesi için hangi önlemlerin alınması gerektiği yönünde bir projeksiyon sunulmaktadır.

Denizcilik ile ilgili bir başka çalışma ise “*Türkiye’nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları*”⁴ adlı yapıttır. Çalışmada, deniz yolu taşımacılığı ve diğer taşımacılık şekilleri, deniz taşımacılığının Türkiye’nin dış ticaretindeki yeri ve önemi, Türkiye’de deniz yolu taşımacılığının sorunları ve çözüm önerileri ile İzmir deniz taşımacılığında yaşanan sorunlara ilişkin ithalat ve ihracat firmalarında yapılan bir anket çalışması uygulamasına değinilmiştir.

Denizcilik sektörüyle ilgili bir başka benzer çalışma ise, “*Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığının Deniz Ekonomisindeki Yeri Dünya ve Türkiye Uygulamaları*”⁵ isimli çalışmadır. Bu yapıtta, deniz yolu yük taşımacılığı ve gelişimi, dünyada kısa mesafeli deniz taşımacılığı, Türkiye’de kısa mesafeli deniz taşımacılığı ile kısa mesafeli deniz taşımacılığına ait birtakım işletme uygulamalarına değinilmiştir. Çalışma altı bölümden oluşmaktadır. Yapılan araştırmalar kapsamında elde edilen bilgiler değerlendirilerek, gelecek açısından Türkiye’nin deniz ticaretinde etkin rol alabilmesi ve kısa mesafeli deniz taşımacılığının geliştirilmesi için önerilere yer verilmektedir.

Denizcilikle ilgili pek çok çalışma ve yayın Türkiye sınırları dışında da yapılmıştır. İlk anlardan itibaren küresel bir konumda bulunan denizcilik ve deniz ticareti ile ilgili yapılan araştırmalar ve çalışmalar her ülkeyi, bölgeyi ve kuruluşu doğrudan ve dolaylı olarak etkilemektedir. Dolayısıyla sadece Türkiye ile ilgili yapılan uluslararası çalışmalar ve araştırmalar bulmak epey zor olmakla birlikte, genel boyutta yapılan çalışmaların zaten Türkiye’yi etkileyeceği aşikardır.

Bu çalışmalardan biri “*The World Shipping Industry*”⁶ adlı çalışmadır. Çalışma yedi bölümden oluşmakta ve genel olarak dünya denizcilik endüstrisi ile ilgili bilgilere yer verilmektedir. Denizcilik politikaları ile ilgili girişimler incelenmekte, kabotaj⁷ ve uluslararası taşımacılık, gemilerin kayıtları ve ulusal denizciliğin büyümesi ile ulusal gemilerin kontrolü ile ilgili hususlar açıklanmaya çalışılmaktadır. Uluslararası denizcilik politikaları, operasyonel beklentiler, kurumsal beklentiler ile hukuksal mevzuatlar ve eğitimle ilgili gelişmelerden de bahsedilmektedir. Çalışma genel olarak uluslararası bazdadır. Yer yer ulusal düzeyde ABD denizcilik sektörü ile ilgili özel incelemeler de yapılmaktadır.

⁴ Bihter Kol, “Türkiye’nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010.

⁵ Mehmet Sıtkı Saygılı, “Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığının Deniz Ekonomisindeki Yeri Dünya ve Türkiye Uygulamaları”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, 2012).

⁶ Ernst Gabriel Frankel, *The World Shipping Industry*, 1st Edition, New York: Routledge, 2011.

⁷ kabotaj: bir devletin kendi limanlarına deniz ticareti konusunda tanıdığı ayrıcalıktır. Bu ayrıcalıktan yalnızca yurttaşlarının yararlanması, ekonomiye önemli bir katkı sağlayacağından, devletler yabancı bandıralı gemilere kabotaj yasağı koyma yoluna gitmişlerdir. Bazı uluslararası sözleşmelerde de kabotaj yasağı koyma yetkisine ilişkin hükümler yer alır.

Uluslararası alanda yapılan bir diğer çalışma ise “*Maritime Logistics*”⁸ isimli çalışmadır. Denizcilik lojistiği ile ilgili çeşitli bilgiler verilmektedir. Özet olarak; denizcilik lojistiğinin tanımı ve kavramları, gemicilik lojistiği ve liman lojistiğinden bahsedilmektedir. Çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Bu çalışma genel olarak alt çalışmaların ve araştırmaların toplanması şeklinde olmuş ve lojistikle ilgili uluslararası alana hitap edebilecek bir kaynak olmuştur.

Uluslararası alanda yapılan bir başka çalışma ise, “*Maritime Business During the Twentieth Century: Continuity and Change*”⁹ isimli çalışmadır. 5 bölümden oluşan çalışma, genel olarak 20. yüzyıl denizcilik sektörüne bakış yapmış ve bu dönemdeki değişim ve süreklilik içeren konulardan bahsetmiştir.

Bir diğer çalışma ise, “*Shipping Policy and Globalisation; Jurisdictions, Governance and Failure*”¹⁰ isimli çalışmadır. Çalışma yedi bölümden oluşmaktadır. Araştırmada, denizcilik politikalarına boyutsal anlamda bakılmaya çalışılmaktadır. Denizcilik politikalarının ilerlemesini sağlayan faktörlerden bahsedilmekte ve AB, IMO ve EMSA gibi uluslararası kuruluşlardan örnekler verilmektedir. Politik, ekonomik, organizasyonel ve hukuksal faktörler gibi denizcilik politikaları ile ilgili önemli başlıklardan bahsedilmiştir.

Önemli bir diğer çalışma ise, “*Econometric Analysis of Container Shipping Market and Capacity Development*”¹¹ isimli çalışmadır. Çalışma sekiz bölümden oluşmaktadır. Konteyner piyasası sektörüyle ilgili tanımlara yer verilmekte ve düzenli hat taşımacılığı ile ilgili dinamik bir analiz yapılmaktadır. Düzenli hat taşımacılığı yapan şirketlerin kapasitelerinin artması ve ihtiyaçlarından söz edilmekte; gemi yatırımları ve bunlarla ilgili tahmin ve kararlardan bahsedilmektedir.

Bu çalışmaların dışında yurt içi ve yurt dışı, kamu veya özel kurum ve kuruluşları tarafından hazırlanan raporlar, bültenler ve bildiriler de denizcilik sektöründe ve konularında çok değerli eserlerdir.

İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri) Deniz Ticaret Odası tarafından her yıl “*Deniz Sektörü Raporu*” adlı bir rapor yayınlanmaktadır. Bu rapor genel olarak 3 bölümden oluşmaktadır. Raporda, dünya genelinde denizcilik sektörü ile ilgili olan gelişmelere yer verilmekte; istatistiki bilgilerin ışığında, dünya denizcilik piyasaları ve ticareti ile uluslararası denizcilik politikaları incelenmektedir. Bunların dışında gemi inşa sanayisi, limanlardaki gelişmeler, deniz turizmi, su ürünleri ve balıkçılık konularına da yer verilmektedir. T.C. Boğazları ve deniz trafiği hakkında teknik bilgiler de verilerek acente faaliyetleri konusu irdelenmekte, denizcilik eğitimi konusu da ele alınmaktadır.

⁸ Dong - Wook Song ve Photis M. Panayides (Ed.), *Maritime Logistics: A Complete Guide to Effective Shipping and Port Management*, 1st Edition, New Delhi: Kogan Page, 2012.

⁹ Gelina Harlaftis ve Ioannis Theotokas, “*Maritime Business During the Twentieth Century: Continuity and Change*”, Costas Th. Grammenos (Ed.), *The Handbook of Maritime Economics and Business* içinde (3 - 34), 2nd Edition, London: Lloyd’s List, 2010.

¹⁰ Michael Roe, “*Shipping Policy and Globalisation; Jurisdictions, Governance and Failure*”, Costas Th. Grammenos (Ed.), *The Handbook of Maritime Economics and Business* içinde (539 - 557), 2nd Edition, London: Lloyd’s List, 2010.

¹¹ Fan Lixian, “*Econometric Analysis Of Container Shipping Market and Capacity Development*”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, The Hong Kong Polytechnic University, 2011).

Rapor genel olarak çok kapsamlı olup, T.C. denizcilik sektörünün bir bütün olarak öncelikleri ele alınarak incelenmekte, önemli hususlar vurgulanarak sorunların optimal çözümü yönünde üretilen görüşler ve çözüm önerileri ortaya konulmaktadır. Rapor, ilgililere mevcut durum hakkında somut ve kapsamlı bilgi verdiği gibi, araştırmacıların ileriye dönük değerlendirmelerine de ışık tutacak şekilde hazırlanmıştır.

Bir diğer önemli rapor ise UNCTAD¹²'in her yıl yayınladığı “*Review of Maritime Transport*”¹³ isimli bültendir. Genelde altı bölümden oluşmaktadır. Bültende, uluslararası deniz ticaretindeki gelişmeler sunulmakta ve dünya ekonomik göstergeleri ve beklentileri, dünya deniz ticareti ve uluslararası denizciliği etkileyen bazı faktörler sunulmaktadır. Dünya deniz ticaret filosunun genel yapısı, filonun ülkeler bazında aidiyetleri ve kayıtları anlatılmaktadır. Navlun ücretleri ve deniz ulaştırma maliyetleri ile ilgili bilgiler yer almakta, liman gelişimi ile ilgili hususlar da bültende yer almaktadır. UNCTAD’ın bu raporu birçok istatistiki bilgi içermekte ve bunlarla ilgili uluslararası boyutta önemli yorumlar yapılmaktadır. Rapor uluslararası bir nitelikte olduğu için denizcilik sektörü için çok değerlidir.

Denizcilikle ilgili bir diğer önemli rapor ise T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na bağlı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü’nün her yıl hazırladığı “*Deniz Ticareti İstatistikleri*” adlı rapordur. T.C. sınırları içerisinde; deniz taşıtları, deniz yolu taşıma, teşvik ve gemi sanayisi ile ilgili istatistikler bu raporda yer almaktadır. T.C. deniz ticaret filosuna bağlı gemi cinslerinin DWT¹⁴ ve adet olarak yıllık artışları, T.C. deniz ticaret filosuna ait gemilerin cinslere göre dağılımları, dünya deniz ticaret filosu ve bağlama kütüğüne¹⁵ kayıtlı gemilerin dağılımı gibi istatistiksel tablolar ve şekiller yer almaktadır. Toplam elleçlenen¹⁶ yükler, deniz yolu dış ticaret elleçlemeleri, deniz yolu transit elleçlemeleri, kabotaj hattı elleçlemeleri, kruvaziyer gemi¹⁷ ve yolcu istatistikleri, ro - ro araç taşıma istatistikleri ve limanlarımızda işlem gören gemiler gibi konular istatistiksel olarak sunulmuş ve çeşitli analizler yapılmıştır. Faaliyetteki ve yatırımdaki tersaneler, tersanelerdeki istihdam durumu, sektörel ihracat ve ithalat bilgileri, dünya gemi siparişleri ve kuru havuzlar ile ilgili bilgiler de raporda kendine yer bulmaktadır. Bakanlığın hazırladığı bu rapor çok çeşitli istatistiki bilgiler, şekiller ve tablolar içermektedir. Analiz olarak biraz zayıf kalmakla birlikte, çoğunlukla yurt içi alana hitap etmektedir.

¹² UNCTAD: United Nations Conference On Trade and Development (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı).

¹³ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2013, Geneva, 2013.

¹⁴ dedveyt - DWT (deadweight, deadweight capacity): Geminin yükleme, kaldırma, taşıma kapasitesi ya da tuzlu suda yaz yükleme hattına kadar geminin 2240 librelilik ton (1016,05 kg) cinsinden kaldırabileceği ağırlıkların tümü.

¹⁵ bağlama kütüğü: Türk uluslararası gemi siciline tescilli olanlar ve milli gemi siciline tescilli zorunlu olanlar dışındaki ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve içsu araçlarının malikleri veya işletenleri; söz konusu gemi, deniz ve içsu araçlarını bağlama kütüğüne kaydettirmek zorundadırlar.

¹⁶ elleçleme (handling): yükün yüklenmesi, istif edilmesi, boşaltılması işlemleri.

¹⁷ kruvaziyer gemi: üzerinde birçok konaklama, yemek, eğlence seçenekleri bulunan; yüksek hizmet standartlarına sahip; programlanmış belirli rotalarda turistik amaçlı olarak çalışan yolcu gemileri.

Bunların dışında yurt içi veya yurt dışında kamu veya özel bakanlık, kurum ve kuruluşlarının hazırladıkları dönemsel raporlar ve bültenlerden de denizcilik sektörünü doğrudan ve dolaylı olarak etkileyenleri mevcuttur. Burada bahsedilenler en önemlileri olup, akademik ve ticari sektörler tarafından en fazla kullanılanlardır.

Genel olarak yapılan bu çalışmalara bakıldığında uluslararası deniz ticari taşımacılığı ve T.C.'nin sektördeki konumunun incelenmediği veya konu başlıkları itibariyle kısaca geçildiği görülmektedir. Kısmen yapılan bu incelemeler dolayısıyla, bu konu ayrıntılı olarak ve günümüze kadar incelenmelidir. Deniz ticari taşımacılığının hem uluslararası boyutu hem de ulusal boyutu çeşitli analizlerle karşılaştırılmalı olarak incelenmeli ve denizciliği etkileyen diğer sektörler ve alanlardan da mümkün olduğunca bahsedilmelidir. Bu şekilde yapılacak olan bir çalışmanın, boşluğu dolduracağı ve gerekli bilgilendirmeyi sağlayacağı gözden kaçırılmamalıdır.

2. ULUSLARARASI DENİZ TİCARİ TAŞIMACILIĞI

2.1. Kavramsal Çerçeve

2.1.1. Taşımacılık

Taşımacılık, genel anlamıyla insan ya da eşyanın bir yerden bir yere hareket etmesini ve taşınmasını anlatır. İçinde bulunduğumuz küreselleşme çağında bilginin, paranın ve hizmetlerin de bir yerden bir yere erişmesini içine alan taşımacılık, ulaştırma kavramıyla da benzer tanımlamalarla ifade edilmektedir.¹⁸ Pratikte taşımacılık ve ulaştırma insan toplumlarının dokusunu; ekonomi, mühendislik, politika, kaynak kullanımı, toplumsal etkileşim ve rekreasyon gibi alanlarda etkiler.¹⁹

Taşımacılık, Türk Dil Kurum sözlüğünde; “*insan, mal vb.nin çeşitli araçlarla bir yerden bir yere taşınması işi, nakliyecilik, nakliyat, transport*” olarak tanımlanmaktadır. Taşıma ise, “*ülkeler arasında ya da bir ülkenin ulusal sınırları içinde yolcuların ve çok daha önemli olarak tecim mallarının, alındığı yerden gideceği ya da kullanılacağı yere, çeşitli ulaşım araçlarından yararlanılarak götürülmesi*” olarak yer almaktadır.²⁰ Ulaştırma ise, yine Türk Dil Kurumu sözlüğünde “*insanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü*” olarak tanımlanmaktadır. Aynı zamanda askerlikte geçerli olan anlamı ile “*orduda malzeme ve personel taşıma işlerini sağlayan sınıf*” diye bilinmektedir. Ulaşım ise; “*ulaşma işi; köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş, münakale; bir şeyi bir yerden başka bir yere aktarma*” anlamına gelmektedir.²¹ Ulaşım kelimesine karşılık gelen “*münakale*” Osmanlıca bir kelimedir. Osmanlıca - Türkçe sözlükte “*münakalat*”, *nakl*’den türemiştir ve “*nakil, taşıma, ulaştırma işleri*” gibi anlamlara gelmektedir. Aynı sözlükte “*münakale*” kelimesi “*taşıma, ulaştırma, aktarma*” olarak ifade edilmektedir.²²

¹⁸ Erol Tümertekin ve Nazmiye Özgüç, Ekonomik Coğrafya: Küreselleşme ve Kalkınma, 1. Basım, İstanbul: Çantay Kitabevi, 1997, s. 543.

¹⁹ David J. Keeling, “Transportation Geography: New Directions on Well - Worn Trails”, Progress in Human Geography, Vol.31, No.2 (April 2007), ss. 217 - 225, s. 218.

²⁰ Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlük, (t.y.)
http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.535a7e65070b59.26808
(25 Nisan 2014).

²¹ Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlük, (t.y.)
http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.535a7e97e92081.68999833
(25 Nisan 2014).

²² Ferit Develioğlu, Osmanlıca - Türkçe Ansiklopedik Lugat: Eski ve Yeni Harflerle, 12. Basım, Ankara: Aydın Kitabevi Yayınları, 1995, s. 724.

Bir başka anlamda ise taşımacılık kavramı; insan ve eşyanın dünya üzerinde bir noktadan diğer bir noktaya isteyerek ve bir düzen içinde taşınması diye tarif edilebilir. Doğal servetler dünya üzerinde eşit olmayan bir şekilde dağılmış bulunmaktadır. İktisadi örgütün konusunu servetlerin dağıtımını teşkil ettiğine göre; iktisadi hayat, ulaştırma üzerinde kurulmuştur denilebilir. İktisadi faaliyetler içinde ulaştırma, merkezi bir yer teşkil eder; çünkü bu faaliyetlerin çeşitli kompartmanları arasındaki ilişkileri sağlar. Üretici ile tüketici arasındaki temas onun sayesinde kurulmaktadır. Ziraat, sanayi ve ticaret arasındaki bağlantıyı sağlayan da ulaştırma²³.

Ulaştırma ve taşımacılık sektörleri büyüme ve gelişme için gerekli, fakat yeterli olmayan bileşenlerdir. Yıllarca süren araştırmalar altyapı, erişilebilirlik, hareketlilik, politika ve sosyal değişim arasındaki kritik ilişkileri gün ışığına çıkarmıştır. Basitçe ifade edilecek olursa, makroekonomik gelişim istatistiklerinin ölçümlerine göre, taşımacılık ve ulaştırmanın daha iyi olduğu bölgeler ve yerler genel olarak, kötü donanımlı yerlerden daha gelişmiş durumdadır. Laos, Afganistan veya Sudan gibi ülkelerin Kore Cumhuriyeti (G.Kore), İngiltere veya ABD gibi ülkelerle basit karşılaştırmaları bile taşımacılık ve ulaştırmanın sosyo - ekonomik değişime önderlik etmedeki rolünün çok önemli olduğunu göstermektedir. Bununla beraber taşımacılık altyapı, tesisler, ağlar veya yatırımın hazırlığından biraz daha fazlasıdır; insanların politikalar, ideolojiler ve toplumlar aracılığıyla zaman ve mekânda nasıl etkileşime girdikleri olgusu ile taşımacılık kavramı ayrılmaz bir biçimde iç içedir. Taşımacılık ve ulaştırma genel olarak iş gücü, sermaye ve toprak gibi toplumların yapıtaşları için asıl temelleri sağlar.²⁴

Daha önce bahsedildiği gibi, “*mallar veya eşyaları bir yerden diğerine taşımak veya nakletmek*” anlamına gelen taşımacılık veya ulaştırma; sonuç olarak mallar, taşıtlar ve malların hareketi ile ilgisi olan her şeyi ifade eder.²⁵

İngilizcesi “*transportation*” olan taşımacılık, Fransızca’da “*transport*” ve İtalyanca’da “*trasporto*” şeklindedir. Kelime “*trans* ve *portare*” şeklinde iki farklı kelimenin birleşmesiyle oluşturulmuştur. Yine benzer şekilde, ulaştırma kelimesi; “*ulaştırma veya ulaştırılma işlemi, süreci veya olayı; bir yerden diğerine iletim veya seyahat gereci; yolcular veya malların, özellikle bir ticari işletme vasıtasıyla kamusal olarak taşınması*” anlamında kullanılmaktadır.”²⁶

Bir başka kaynağa göre taşımak (transport); “*mallar veya insanları bir yerden diğerine götürmek*” anlamındadır. Yine aynı kaynakta taşıma (transportation); “*insanların veya malların bir yerden diğerine taşınması*” olarak ifade edilir. Transport kelimesi ulaşım olarak Türkçeye çevrilebilir ve “*bir yerden diğerine gitmek için otobüs, tren, hava taşıtı vb. gibi taşıtlardan oluşan sistem*”

²³ Emin Banguoğlu, Ulaştırma Politikası Dersleri, İzmir: Karınca matbaacılık ve Ticaret Kolektif Şirketi, 1966, s. 3.

²⁴ Keeling, a.g.e., s. 217.

²⁵ David Lowe, Dictionary of Transport and Logistics, 1st Edition, London: Kogan Page, 2002, s. 255.

²⁶ Merriam Webster, (t.y.)

<http://www.merriam-webster.com/dictionary/transportation>
(25 Nisan 2014).

olarak da tanımlanmaktadır. Ulaştırma (transportation) ise; *“insanların veya malların bir yerden diğerine ulaştırılması”* diye açıklanmaktadır. Yine benzer bir terim olan taşıyıcı (transporter) ise *“otomobil gibi pek çok büyük nesneyi bir yerden diğerine götürmek için kullanılan uzun araç”* olarak tanımlanmaktadır.²⁷

Bu tanımlardan da anlaşılacağı gibi ulaşım, ulaştırma ve taşımacılık kavramları bazı durumlarda aynı anlamda birbirleri yerine kullanılabilir. Benzer tanımları içeren kavramlar olarak taşıma ile taşımacılık arasında belirgin bir fark vardır. Taşıma; bir eşyayı, ticari bir malı, insanları veya hayvanları bir yerden bir yere ulaştırmak anlamında daha bireysel bir eylem iken, taşımacılık ise taşımayı sağlayan bir işletmenin, bir örgütün yada sistemin üyelerinin gerçekleştirdiği daha organize bir eylem olarak düşünülmektedir.

2.1.2. Deniz taşımacılığı

Genel olarak bakıldığında denizcilik; çok büyük bir sektördür. Askeri denizcilik ve sivil denizcilik olarak ikiye ayrılabilir. Bunlar da birçok alt sınıfa ve dala ayrılabilir, birçok farklı bileşene sahip olabilir. Askeri denizcilikte genellikle donanma olarak adlandırılan askeri gemilerden, deniz gücü ve stratejisinden, kara ve hava kuvvetlerinden ve kısmen de sivil denizcilik sektöründen yararlanılmaktadır. Bir ülkeye ait olan veya BM, NATO gibi uluslararası bir kuruluş tarafından görevlendirilen bir deniz kuvveti, bulunduğu bölgenin deniz alaka ve menfaatlerini caydırıcılık ve güç kullanma prensipleriyle sağlamaktadır.

Sivil denizcilik ise daha çok ticari bahriye olarak adlandırılır ve ekonomi, ticaret, lojistik, finansman, taşımacılık ve ulaştırma sektörlerini içerir. Birçok alt dala sahip olan bu sektör; gemi inşa sanayisi, ulaştırma sektörü, taşımacılık sektörü, limanlar ve limancılık sektörü, deniz tabiatı ve çevresi ile ilgili sektörler, marinacılık, balıkçılık, deniz ve denizel çevre turizmi ile denizcilik eğitimi ve kursları gibi birçok alt dala ayrılmaktadır.

Deniz taşımacılığı ve deniz ulaştırması birbirleriyle içiçe olmakla birlikte, çoğu zaman bu iki terim benzer sektörleri ifade etmek için kullanılır. Deniz taşımacılığı, bir yükün veya insan - hayvan gibi canlıların bir yerden bir yere deniz yoluyla ve deniz araçlarıyla taşınmasını ifade etmektedir. Deniz ulaştırması da benzer bir anlama gelmekle birlikte deniz taşımacılığının karada devam eden kısmına da hitap etmektedir. Deniz yolu taşımacılığı sistemi; özel deniz araçları, ziyaret edilen limanlar ve taşıma unsurlarının fabrikalardan terminallere, dağıtım noktalarına ve pazarlara ulaştırılma alt yapısından oluşan ağı da ifade etmektedir.²⁸

Deniz taşımacılığı az önce de bahsedildiği gibi yük veya insan - hayvan gibi canlıların taşınmasını sağlamaktadır. Deniz yoluyla taşınan yükler çok çeşitli olup; ham petrol, LNG, CNG, fuel oil gibi petrol türevleri; hububat, su, maden cevheri,

²⁷ Cambridge Dictionaries Online, (t.y.)

<http://dictionary.cambridge.org/dictionary/british/transportation?q=transportation>
(25 Nisan 2014).

²⁸ James J. Corbett ve Diğerleri, "International Maritime Shipping: The Impact of Globalisation on Activity Levels", Globalisation, Transport and the Environment içinde (55 - 79), Paris: OECD Publishing, 2010, s. 61.

odun, kalas ve kum gibi çeşitli sıvı ve dökme yükler ile çok çeşitli sıvı veya katı malzemeleri içeren konteynerler gibi gruplara ayrılmaktadır. Her yükün kendine özgü taşıma şekli ve taşıma aracı yani gemisi mevcuttur.

Bütün bu yükler sadece deniz yoluyla taşınabileceği gibi; kara yolu, hava yolu ve demir yolu gibi başka taşıma çeşitleriyle de taşınabilir. Tüm bu taşıma çeşitlerinde olduğu gibi denizciliğin de bazı avantaj ve dezavantajları mevcuttur. Deniz yolu taşımacılığı; kara, hava ve demir yolu taşıma şekillerine göre taşınan yük başına düşen en düşük birim taşıma maliyetine sahip olmasından dolayı diğer taşıma şekillerine göre daha çok tercih edilmektedir. Deniz yolu taşımacılığında malların taşınma süreleri diğer taşıma şekillerine göre çok daha uzun olsa da, uzak mesafelere taşıma yapıldığı düşünüldüğünde deniz yolu taşımacılığının maliyetten dolayı tercih edildiği görülmektedir. Deniz yolu taşımacılığında; taşınan yük, taşıma kapasitesi, gemi personelinin tecrübeli olup olmaması, gemi seçimi ve yapılacak seferin türü gibi etkenler, maliyetlerin gemiden gemiye hatta seferden sefere değişmesinde etkili olmaktadır. Deniz taşımacılığında, sefer maliyetleri hesaplanırken bu etkenlerin hepsi dikkate alınmaktadır.²⁹

Deniz yolu taşımacılığı malların hiçbir şekilde zarar görmeden en az bir riskle, en etkin ve etkili bir şekilde bir yerden bir yere taşınmasını sağlamalıdır. Deniz yolu taşımacılığı sadece malların fiziksel olarak taşınmasına değil, aynı zamanda hizmet ve bilgi akışının sağlanmasına da yardımcı olmaktadır. Ayrıca deniz yolu taşımacılığı teslimat süresi ve maliyet gibi operasyonel etkinlikler ile esneklik ve güvenilirlik gibi servis etkinlikleri nedeniyle de en çok tercih edilen taşıma şekillerinden birini oluşturmaktadır.³⁰

Denizcilik sektörünün zaman içerisinde gelişerek önemli bir konuma gelmesiyle hemen hemen her cins mal için değişik taşıma koşulları sağlanabilmekte ve alınan uluslararası önlemler ve yapılan düzenlemelerle mallar güvenli bir şekilde bir yerden bir yere taşınabilmektedir. Konteynerleşmenin birçok yenilik getirdiği denizcilik sektöründe, dünya dış ticaret hacminin önemli bir bölümü bu sektörle içiçedir.

Denizcilik sektörünün en önemli unsurlarından birini limanlar oluşturmaktadır. Limanlar, stratejik konumlarıyla kendi hinterlandının³¹ yüklerini toplamak ve dağıtmak için oluşturulan yerleşkelerdir. Limanlar deniz taşımacılığının başlangıç ve bitiş noktalarını oluşturmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı gemi tiplerindeki çeşitlenmeye ve sayısındaki artışa paralel olarak, diğer taşıma yöntemleriyle taşınamayacak büyüklükteki ve ağırlıktaki yüklerin limanlar arasında sevkiyatına olanak sağlayan önemli bir taşımacılık şeklini oluşturmaktadır.³²

²⁹ Metin Saban ve Gülay Güğçerçin, “Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Dergisi, Cilt. 1, Sayı. 1 (2009), s. 2.

³⁰ Kevin Cullinane, International Handbook of Maritime Business, 1st Edition, Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2010, s. 50.

³¹ hinterland: kıyı bölgesindeki geri bölge, arazi.

³² Gökçe Gönel, “Deniz Taşımacılığında Lojistik Sisteminin Performans Ölçümü ve Bir Uygulama”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007), s. 18 - 19.

Deniz yolu ticareti; insanlık tarihi boyunca dünya refah düzeyinin artmasında ve insanların zenginleşmesinde önemli bir rol oynamıştır. Dünya ekonomisi önemli derecede deniz yolu taşımacılığına bağlı bulunmaktadır. Bu nedenle deniz yolu taşımacılığı lojistiğin en önemli kısmını oluşturmaktadır. Gemilerle yapılan yıllık taşıma miktarı 9 milyar tondan daha fazla olup bu miktarın her geçen yıl biraz daha arttığı görülmektedir.³³

Deniz yolu taşımacılığı çok büyük sermaye yatırımı gerektiren bir sektördür. Deniz yolu taşımacılığı aynı zamanda ekonomik performansın artmasına ve taşıma maliyetlerinin azalmasına da yardımcı olmaktadır.³⁴ Dünya deniz ticaret filosu açısından küresel bir oligopolün varlığıyla karşılaşmakta olup 35 ülke, dünya deniz ticaret filosu DWT hacminin yüzde 95'ini elinde tutmaktadır. 35 ülke içerisinde de Yunanistan, Norveç ve Japonya gibi oligopol oluşturarak ön plana çıkan ülkeler, bütünden ayrılmaktadır.³⁵

Deniz taşımacılığının ülke ekonomilerindeki yeri gelişmekte, bu sebeple limanlar ve deniz araçlarının önemi de artmaktadır. Özellikle sanayi ham maddelerini oluşturan yükleri bir seferde büyük tonajlarda taşıma özelliği, diğer taşıma yöntemlerine göre ucuz maliyeti, deniz yolu taşımalarının önemli avantajları arasındadır. Deniz yolu ile yapılan taşımaların, demir yoluna göre 3.5, kara yoluna göre 7, hava yoluna göre ise 22 kat daha ucuz olduğu ifade edilmektedir. Petrol, doğalgaz ve madenlerin önemli bir kısmının denizler altında bulunması, dünyanın dörtte üçünün sulardan oluşması, deniz yolu ticaretinin önemini artıran unsurlar arasındadır.³⁶

Uluslararası deniz taşımacılığı, dünya ekonomisindeki büyüme, durgunluk ve daralma dönemlerine paralel olarak dalgalı bir seyir izler. Deniz ticaretinde en önemli iki yük petrol ve demir cevheridir. Dolayısıyla bu piyasaları etkileyen olaylar navlun piyasasını da etkilemektedir. Sektördeki en önemli parametre olan navlun piyasası artış eğiliminde olduğu dönemlerde önce ikinci el gemi piyasasında gemi değerlerini yükseltmekte ve sonra yeni gemi talebi yaratarak gemi inşa sanayisini de hareketlendirmektedir. Yükselen piyasalarda yeni gemiler daha yüksek navlun fiyatından taşımacılık hizmeti verebilmektedir.

Deniz yolu taşımacılığının temel görevi; dünyanın değişik bölgeleri arasında farklı türden yükleri müşterinin fiyat, hız ve taşıma emniyeti yönündeki özel istekleri doğrultusunda taşıyarak güvenli ve ekonomik bir hizmet sunmaktır. Taşıma için ödenen paranın miktarı ve bunun toplam maliyet içindeki payı önemlidir. Taşıma zamanının, taşınan malın maliyetini artırıcı etkisinden başka, işletmecilik yönünden iş kaybı gibi algılandığında; taşımanın hızlı bir şekilde yapılması kuşkusuz daha ekonomik bir sonuç verir. Olay taşıma güvenliği yönünden ele alındığında güvenli

³³ UNCTAD, a.g.e, s. 7.

³⁴ Kjetil Fagerholt ve Diğerleri, "A Decision Support Methodology for Strategic Planning in Maritime Transportation", Omega, Vol.38, No.6 (December 2010), s. 465.

³⁵ Murat Çiftçi, "Ulusal Servet Olarak Türk Deniz Ticaret Filosu ve Uluslararası Denizcilik Sektörün İçindeki Mukayeseli Konumu", Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi, Cilt. 4, Sayı. 3, 2012, s. 1.

³⁶ T.C. Kalkınma Bakanlığı, Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Özel İhtisas Komisyonu Raporları: Deniz Yolu Ulaşımı, Ankara, 2006, s. 1.

bir taşıma şekline daha fazla ücret ödenmesi, iş planlaması ve güvence nedenleriyle yapılabilir. Her ne kadar taşınan malın kayıp ve hasarı, sigorta edilerek güvence altına alınabilirse de; hasar ve kayıp olasılığı çok az olan ve daha güvenli görünen taşımalara fazla navlun ödenmesi göze alınır.³⁷

Deniz yolu taşımacılığı; tarih boyunca uygarlığın deniz kıyılarında gelişmesinin ve birçok siyasi ve askeri mücadelenin belirli deniz yolları veya deniz yolları ile ilgili bölgeler üzerinde egemenlik sağlanmak istenmesinin sonucu sürekli gelişmiştir. Deniz yolunun bu önemi iki sebepten ileri gelmektedir. Bunlar, deniz yolu ile yapılan taşımaların, kara ve hava yolları ile yapılanlarla karşılaştırılamayacak derecede büyük ölçeklerde mal ve insan taşınmasına elverişli olması ve büyük gemilerle yapılan taşımacılık işinin, diğer taşıma araçlarına göre daha güvenli bir yol sağlayabilmesidir.³⁸

Sonuç olarak, deniz ticari taşımacılığında üç önemli unsurun mevcut olduğu da gözden kaçırılmamalıdır. Bunlar; taşınan yükler, gemi çeşitleri ve geminin sefer yaptığı ticaret rotalarıdır.³⁹ Gemilerin temel bir unsur olarak deniz ulaştırmasında hizmet vermeleri, yükleme - boşaltma hizmeti alanlarının limanlar olması ve son olarak da gemiler ve taşınan yük için ticari bir ortamı olan belli başlı denizcilik piyasalarının mevcudiyeti de deniz taşımacılığı ve ulaştırması için önemli olan unsurlardır.

2.1.3. Diğer taşımacılık şekilleri ve karşılaştırmaları

Taşımacılık sisteminin verimli olması ekonomik gelişim için önemli bir önkoşuldur. Bu sistem; yerel, bölgesel ve uluslararası hareketlilikte bir değerdir. Yolcuların hareketliliği ve ürünlerin serbestçe taşınması modern toplumun gerekli bir unsuru olarak göz önünde tutulmaktadır. Dünya pazarlarının, ekonomik büyümenin ve daha yüksek seviyelerdeki gelirin bütünleşmesi ile taşımacılık nicel ve nitel büyüme ile tanımlanan büyük bir ekonomik sektör haline gelmiştir.⁴⁰

Taşımacılıktaki en önemli unsurlardan birisi taşıma metodudur. Uluslararası ticarete konu edilen malların bir pazardan diğerine taşınması işlemi, o ürünün miktarı, özellikleri, gideceği yer ve taşıma süresi dikkate alınarak çeşitli taşıma metodları kullanılarak yapılabilir. İşte bu taşıma sistemleri kullanılan nakliye hareket yeri ve biçime göre; kara yolu taşımacılığı, demir yolu taşımacılığı, hava yolu taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığı ve boru hattı taşımacılığı olarak beş gruba ayrılabilir. Bunlara kısmen haberleşme ve iletişim de eklenebilmektedir. Bazı durumlarda bu taşıma şekillerinden bir kaç ardı ardına veya beraber kullanılabilir.⁴¹

³⁷ Reşat Baykal, Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller, İstanbul: Birsan Yayınevi, 2000, s. 8.

³⁸ Âdil İzveren, Nisim Franko ve Ahmet Çalık, Deniz Ticaret Hukuku, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1994, s. 1.

³⁹ Hans Ludwing Beth, Arnulf Hader ve Robert Kappel, 25 Years of World Shipping, Bremen: Fairplay Publications, 1984, s. 25.

⁴⁰ Barry Ubbels, Caroline Rodenburg ve Peter Nijkamp, "A Multi - Layer Scenario Analysis for Sustainable International Transport", Transportation Planning and Technology, Vol. 26, No. 1, (2003), s. 71.

⁴¹ Deligönül Kor Ateş, "Uluslararası Çoklu Taşımalarda Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğunun Uluslararası Konvansiyonlar Işığında Değerlendirilmesi ve Türk Hukuk Sistemindeki Yapıyla Karşılaştırılması",

Tablo 2.1.'de görüldüğü üzere taşıma türleri ve karşılaştırılmaları özet olarak gösterilmiştir. Deniz yolu taşımacılığının maliyeti diğer taşıma şekillerine göre en düşükken, yüklerin taşınma becerisi ve tarife sıklıklarının güvenliği gibi konular diğer taşıma şekillerine göre dezavantajlıdır.

Tablo 2.1. Taşımacılık Şekilleri ve Karşılaştırılmaları

Taşıma Türü	Maliyet	Ulaştırma Türü	Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli Malları Kullanma Becerisi	Tarifeli Yükleme Sıklığı	Tarifelerin Uygulanmasının Güvenliği
Kara Yolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Deniz Yolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
Hava Yolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Demir Yolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Kaynak: Metin Çancı ve Murat Erdal, Uluslararası Taşımacılık Yönetimi, 3. Basım, İstanbul:UTİKAD Yayınları, 2003, s. 40.

2.1.3.1. Kara yolu taşımacılığı

Kara yolu taşımacılığı sistemini, kara yolları ve demir yolları iki mod olarak oluşturmaktadır. Tarihsel olarak bakıldığında önce kara yolları inşa edilmiştir, çünkü demir yolu teknolojisi sanayi devriminin ortasında, 18. yüzyılda gelişebilmiştir. Tarihsel farkındalıklar, mevcut kara taşımacılık ağlarının yapısının gelişmesinde önemli olmuş, modern kara yolları daha önceki yolların inşa edildiği yapıyı takip etmiştir. Yüzyıllar önce Roma kara yolu ağının oluşturduğu yapıyı takip eden Avrupa kara yolu ağında ve özellikle İtalya, Fransa ve İngiltere’de durum böyledir.⁴²

Kara yolu ulaştırması neredeyse tüm modlar arası hareketlerin yaşamsal bir parçasıdır. Çok az yük aslında bir demir yolu vagonuna, bir mavnaya (barge) ya da bir koster gemisine aktarılmadan önce, ya da bu alternatif modlardan biriyle taşındıktan sonra bir kamyonun arkasında kısa süre de olsa taşınmadan modlar arası hareket edebilmektedir.⁴³

(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004), s. 2.

⁴² Jean - Paul Rodrigue, Claude Comtois ve Brian Slack, The Geography of Transport Systems, 2nd Edition, Oxon:Routledge, 2009, s. 9.

⁴³ David Lowe, Intermodal Freight Transport, 1st Edition, Oxford: Elsevier, 2005, s. 72.

Kara yolu eşya taşımacılığında mesafe arttıkça maliyet artsa da, bu taşımacılık şekli daha çok aktarma özelliği için tercih edilir. Bu özelliğinin yanı sıra kapıdan kapıya taşımacılıkta da en uygun ve esnek taşımacılık şeklidir.⁴⁴

Kara yolu taşımacılığının avantajları genel olarak; masraflı bir altyapıyı gerektirmemesi, terminal gereksiminin genellikle az oluşu, kapıdan kapıya taşımacılıkta en elverişli yol olması, hızlı servis olanağı ve yükleme - boşaltma işlemlerinde kolaylık sağlamasıdır. Dezavantajları ise; taşınacak olan yük miktarının nispi olarak az olmasının uzun mesafelerde ekonomik problemler doğurması, kötü hava şartlarının olumsuz bir etken olması ve enerji tüketiminin çok fazla olması gibi hususlardır. Bu dezavantajlarının yanı sıra, deniz aşırı yük taşımalarında kara yolunun kullanılamaması ve uluslararası taşımalarda siyasi ortamdan kaynaklanan bazı problemlerin var olması da kara yolu taşımacılığının diğer taşıma şekillerine göre olumsuz taraflarıdır.

2.1.3.2. Hava yolu taşımacılığı

Hava ulaştırması önemli bir ulaştırma sektörü olmasının yanında insanların, ekonomilerin ve kültürlerin birbirleri arasında fikir alışverişi ve etkileşimi üzerinde önemli bir pozitif etkisi vardır. Ayrıca turizm, ticaret ve diğer sektörlerde de büyük etkiye sahiptir.⁴⁵

Hava yolu ile uluslararası yolcu ve yük akışlarının önemi, turizm ve iş seyahatlerinin derecesini ve değerce pahalı olup genellikle dayanıksız ve kırılgan yüklerle yapılan ticareti yansıtır. Bu açıdan hava yolları ve ilgili altyapı ve ulusal hava yolundaki hizmetin kalitesi kullanıcılar için mümkün olduğunca çekici ve sorunsuz olmalıdır. Uluslararası anlaşmaların gerektirdiği güvenlik standartlarıyla beraber bu durum havaalanlarında ciddi yatırımın ve becerilerin geliştirilmesini gerektirmiştir.⁴⁶

Hava yolu rotaları neredeyse sınırsızdır. Fakat Kuzey Amerika, Avrupa ve Kuzey Pasifik üzerinde daha yoğun bir trafik vardır. Hava yolu ulaştırmasının sınırlamaları çok boyutludur ve bu sınırlamalar, yer (bir ticari uçağın iniş ve kalkış için yaklaşık 3300 metrelik piste ihtiyacı olduğu gibi), iklim, sis ve hava akımlarını içerir. Hava yolu faaliyetleri özellikle finans ve turizm gibi insanların uzun mesafe yolculuk yapmasına dayalı üçüncü ve dördüncü derece sektörlerle bağlantılıdır. Son zamanlarda hava yolu ulaştırması giderek daha büyük miktarlarda değerli yükü taşımaktadır ve küresel lojistikteki rolü de bu sayede artmaktadır.⁴⁷ Hava yolu sektörünün operasyonlar anlamında sistemin en uluslararası nitelikte olanı olduğu, ancak mülkiyet ve kontrol anlamında neredeyse tamamen ulusal olduğu

⁴⁴ Merve Ünalı, "Maritime Transportation in Turkey&European Union With Special Reference To Privatization of Ports", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Enstitüsü, 2005), s. 8.

⁴⁵ Tae Hoon Oum, Jong - Hun Park ve Anming Zhang, Globalization and Strategic Alliances: The Case of the Airline Industry, 1st Edition, Bingley: Emerald, 2000, s.xii.

⁴⁶ David Simon, Transport and Development in the 3rd World, 1st Edition, London: Routledge, 1996, s. 140.

⁴⁷ Rodrigue, a.g.e., s. 12.

söylenbilir.⁴⁸

Hava yolu ağlarının son bir önemli boyutu ayrı hava kargo hizmetlerinin ortaya çıkmasıdır. Eskiden yükler, yolcu uçaklarının bagajında taşınır ve uçak şirketleri için bir yan gelir sağlanırdı. Günümüzde hava kargonun yaklaşık yarısı sadece bu işe ayrılan özel uçaklarla taşınmaktadır. Bu sayede, yük hacmi son yirmi yıldır yolcu hacminden daha hızlı artmaktadır.⁴⁹

Hava yolu taşımacılığının avantajları; en hızlı ulaşım türü olması, ülkeler arasında doğrudan iletim sağlandığı için politik ve bürokratik olumsuzluklardan az etkilenmesi, küçük miktardaki eşyanın nakline uygun olması ve güvenilir bir taşımacılık şekli olmasıdır. Hava yolunun taşımacılığının dezavantajları ise; diğer taşıma yöntemlerine göre çok pahalı bir taşımacılık yöntemi olması, yakıt terminal ihtiyaçları ve bakım masraflarının yüksek olması ile uçakların sık sık bakıma girme ihtiyacı gibi hususlardır.⁵⁰

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

2.1.3.3. Demir yolu taşımacılığı

Büyük hacimli ve ve yaklaşık 200 km'den uzun mesafeler boyunca sürmesi beklenen taşımalarda demir yolu ulaştırması en uygun sistemlerden birini oluşturmaktadır.⁵² Demir yolu tarihinde, 17. yüzyılda taş ocakları ve madenlerden malzemeleri taşımak için kullanılan eski sistemler önem arz etmektedir. Demir yolları, sanayileşme ile birlikte gelişmiş bir taşımacılık modu haline gelmiştir. Demir yolu taşımacılık sistemi; sefer süresini ciddi ölçüde geliştirmiş, ayrıca üretim ve dağıtım gibi ekonomik faaliyetlerin planlanmasında güvenilir zaman çizelgeleri sağlamıştır. Ekonomik faaliyetler ve sosyal etkileşimlerin uyumu demir yolları sayesinde önemli ölçüde artmıştır.⁵³

Demir yolu ile yük taşımacılığında konteynerler, vagonlar ve tren ambarları kullanılmaktadır.⁵⁴ Trenlerin büyük miktarlarda yük ve çok sayıda insanı uzun mesafelere ulaştırma özelliği, bu sistemin başlıca avantajıdır. Vagonlar birleştirildikten veya yolcular bindikten sonra, tren uygun hızda yüksek kapasite sunabilir. Konteyner taşıyan trenlerle ölçek ekonomisi⁵⁵ kolayca elde edilebilir.

⁴⁸ Rigas Doganis, The Airline Business in the 21st Century, 1st Edition, Newyork: Routledge, 2001, s.19.

⁴⁹ Rodrigue, a.g.e., s. 14.

⁵⁰ International Air Transport Association, Annual Report 2009, Kuala Lumpur, 2009, s. 40.

⁵¹ James R. Stock ve Douglas M. Lambert, Strategic Logistics Management, 3rd Edition, Boston: Irwin Professional Publishing, 1992, s. 88.

⁵² İsmet Ergün, Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Ankara: Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, 1985, s. 48.

⁵³ Rodrigue, a.g.e., s. 21.

⁵⁴ Lowe, Dictionary of Transport and Logistics, s. 196.

⁵⁵ ölçek ekonomisi: bir sanayi dalında ya da firmada, verimliliğin artırılması ve maliyet masraflarının düşürülmesi amacıyla, dış çevrede meydana gelen maliyet düşürücü faktörlerden yararlanmak veya teknolojik

Demir yolu vasıtasıyla yolcu taşıma hizmetleri, nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu yerlerde etkindir. Yük trafiği, özellikle tarım ve sanayi ham maddesi anlamında, dökme yük taşımalarında egemendir. Ayrıca yük birimi ve kilometre başına enerji tüketimi kara yolundan daha düşük olduğu için demir yolu ulaştırması çevreci bir sistemdir.⁵⁶

Sonuç olarak, büyük hacimli ve 200 km'den uzun mesafeli taşımalarda demir yolu ulaştırması en uygun sistemlerden biridir. Uzun mesafelerde, zamanın biraz daha esnek olduğu durumlarda kıta içi taşımacılığı açısından önem arz eden bir taşıma şeklidir.⁵⁷

Demir yolu taşımacılığının avantajları; kara yolu taşımacılığı ile karşılaştırıldığında daha az enerji harcadığı, ses kirliliği açısından kara ve hava yollarına göre daha az gürültülü olması, çevreyi kara ve hava yollarına göre daha az kirletici olması, aynı kapasitede taşımacılık için kara yollarına göre daha az arazi gerektirmesi, olumsuz hava koşullarından kara yollarıyla karşılaştırıldığında daha az etkilenmesi, demir yolu yapım maliyetinin otoyol yapım maliyetinden daha ucuz olması, demir yolu taşımacılığında sabit maliyetlerin toplam maliyetlere payının yüksek olması ve bu yüzden özellikle kitlesel taşımacılığa en elverişli ve en ekonomik taşımacılık türü olması, emniyetli olması ve dolayısıyla diğer taşımacılık şekillerine göre daha az kazaya sebep olması, küçük çekiş gücü ile emniyetli yüksek hızlara ulaşılabilmesi ile uluslararası geçişlerde kara yolu geçiş sınırlamalarının mevcut olduğu yerlerde transit ülkelerin tercih ettiği bir sistem olması gibi hususlardır.

Demir yolu taşımacılığının dezavantajları ise; kapsadığı pazar alanının kara yolu taşımacılığı ile karşılaştırılacak olursa daha kısıtlı olması, demir yolu taşımacılığında ilk yatırım maliyetleri yüksek olduğundan genellikle devlet tarafından kurulup işletilmesi ile yükün ulaşım süresinin diğer taşıma türlerine oranla biraz daha uzun sürmesi sayılabilir.

2.1.3.4. Boru hattı taşımacılığı

Büyük miktarlarda ham petrol, doğal gaz ve petrol türevi gazların taşınması için kullanılan bir ulaştırma modu olarak tanımlanan boru hatları son derece önemli ve kapsamlı, karaya bağlı bir ulaştırma biçimidir.⁵⁸ Boru hattı trafiğinde tanımdan da anlaşılacağı gibi petrol ve gaz olarak iki temel ürün vardır. Buna karşın su taşınması için yerel boru hatları da mevcuttur. Çok az da olsa kuru dökme yüklerin taşınmasında da boru hatları kullanılabilmektedir.⁵⁹ Kısacası, bu taşıma şekli petrol, doğal gaz ve su gibi ürünlerin taşınması için kullanılan bir yöntemdir.⁶⁰

yenilikler getirilerek, üretim fonksiyonu ya da üretim hacmini değiştirerek elde edilen kazançlar ölçek ekonomileridir.

⁵⁶ Rodrigue, a.g.e., s. 22.

⁵⁷ Ceren Buket, "Türkiye'de Çok Modlu Taşımacılık, AB Ulaşım Politikaları ve Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2006), s. 16.

⁵⁸ Lowe, Dictionary of Transport and Logistics, s. 185.

⁵⁹ Rodrigue, a.g.e., s. 28.

⁶⁰ Mahir Gökdağ, "Enerji Verimliliği Açısından Demiryollarının Önemi ve Geliştirilmesi", Ulusal Enerji

Boru hattı büyük yatırımlar gerektiren bir ulaştırma sistemidir, ancak hizmete girdikten sonra taşımacılıkta büyük kolaylık ve ucuzluk sağladığından yatırım kısa sürede kendini geri ödemektedir.⁶¹ Dolayısıyla, ilk başta büyük miktarlarda yatırım gerektiren boru hattı taşımacılığı, nakliyat esnasında büyük kolaylık ve ucuzluk sağlamaktadır. Boru hattı rotaları; petrol örneğinde olduğu gibi, yalıtılmış üretim noktalarını ve başlıca rafine merkezlerini, gaz örneğinde ise başlıca büyük nüfuslu alanları kapsamaktadır.

Boru hattı taşımacılığının avantajları; ürünlerin akışkan olması, boru hatlarının iklim ve trafik koşullarından etkilenmemesi, yüksek kapasite imkanı sağlaması ve güvenilir olması gibi hususlarıdır.

Boru hatları sağladıkları faydaların yanında bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. Bunlar, rota değişikliğinin yapılamaması, talebin düşmesi ya da yükselmesi gibi piyasa şartlarındaki değişikliklere hemen uyum sağlayamamak ve taşıma kapasitelerinin belirli bir limitinin olması gibi konulardır.⁶² Boru hattı taşımacılığının en büyük dezavantajı ise politik ve bürokratik olumsuzluklardan çok fazla etkilenmesidir.

2.1.3.5. Haberleşme ve iletişim

Türk Dil Kurumu sözlüğünde insanlar, hayvanlar ve eşyalar gibi varlıkların çeşitli araçlarla bir yerden bir yere taşınması işi, nakliyecilik, nakliyat, transport olarak tanımlanan taşımacılık, bilginin yerine ulaştırılmasında ve sözlü iletişimde de önemli bir unsurdur. Bilginin taşınması için kullanılan iletişim rotaları uygulamada sınırsızdır veya çok düşük sınırlamalar söz konusudur. Bu ulaştırma türünün bir ögesi olarak kablolu ve kablosuz iletişim araçları, bilginin anlık olarak ulaşımını sağlarlar. Örneğin cep telefonu ağlarında durum böyledir.⁶³ Kablolu iletişim uyduları temel olarak uluslararası alanda bilgi aktarımında kullanılır.⁶⁴ Bu en yeni ulaştırma modu elektronik taşımacılık olarak ifade edilebilir.⁶⁵

Haberleşme ve iletişim başlı başına bir taşımacılık sistemi olmasının yanında diğer taşımacılık sistemlerine büyük katkıları olan bir destek unsuru olmaktadır. Bu unsurlar, taşımacılık ve ulaştırma tesislerinin daha verimli kullanımını sağlar ve ulaştırma ile ilgili ürün ve malzemelerin maliyetinden tasarruf edilmesini sağlarlar.⁶⁶ Bu nedenledir ki; telefon, telgraf ve teleks gibi alternatif iletişim sistemleri ile kara yolları, demir yolları, su yolları ve posta sistemleri arasında güçlü etkileşimler vardır. Düzgün işleyen bir taşımacılık ve ulaştırma

Verimliliği Kongresi, Ankara: Elektrik İşleri Etüt İdaresi Genel Müdürlüğü Ulusal Enerji Tasarruf Merkezi, 3 - 5 Şubat 1999, s. 174.

⁶¹ Ergün, a.g.e., s. 53.

⁶² Rodrigue, a.g.e. s. 35.

⁶³ Rodrigue, a.g.e., s. 36.

⁶⁴ Oliver Stehmann, Network Competition for European Telecommunications, New York: Oxford University Press, 1995, s. 42.

⁶⁵ Lane C. Kendall ve James J. Buckley, The Business of Shipping, 7th Edition, Maryland: Carnell Maritime Press Maryland, 2001, s. 10.

⁶⁶ Robert J. Sounders, Jeremi J. Warford ve Bjorn Wellenius, Telecommunication and Economic Development, Maryland: World Bank Publications, 1983, s. 15.

sistemi, daha az iletişim gerektirecektir. Kara yolu ve demir yolundaki iyi iletişim ağı, sistemin daha düzenli işlemlerini ve daha kısa sürede organize edilmesini sağlayacaktır. Etkin bir taşımacılık ve ulaştırma organizasyonu; gelişmiş taşıt kullanımı, tam yüklemeyi, boşta geçen zamanı, rota hatalarının ve boş taşıtla dönüşlerin en aza indirilmesini kapsar. Bu da iletişim gerektiren bir konudur.

Sonuç olarak; iletişim, denizcilik için kesinlikle yaşamsal öneme sahiptir.⁶⁷ Aslında bugün bilinen şekliyle denizcilik sektörünün gelişmesi, saç ya da buharlı gemilerin icadı yerine 1844'te telgrafın icadına da dayandırılabilir. İletişimin iki temel işlevinin olduğunu söylemek mümkündür. Bunlardan birincisi güvenlidir. Yani yardım sinyallerinin gönderilmesi, kurtarma faaliyetlerinin koordinasyonu, gemilerin ve ilgililerin tehlikelere karşı uyarılması, tıbbi tavsiye ve teşhis hizmetinin verilebilmesi ile yardım istenebilmesi gibi konulardır. Diğer işlev ise gemilerin ticari işleyişini sağlamaktır.

2.1.3.6. Su yolu taşımacılığı

Suyun kaldırma kuvveti ve sınırlı sürtünme gibi bazı fizik kurallarından dolayı su yolu taşımacılığı, büyük miktarlarda yükün uzun mesafelere taşınmasında en etkin taşıma şeklidir. Başlıca su yolu taşımacılığı alanları okyanuslar, kıyılar, denizler, göller, nehirler ve kanallardan oluşur. Su yolu taşımacılığı; fiziksel özelliklerinden dolayı coğrafi, kontrolü açısından stratejik ve kullanımı itibarıyla da ticari bir faaliyettir. Coğrafi durumlar zaman içinde sabit kalmaktadır, fakat stratejik ve özellikle ticari durumlar çok fazla değişkenlik gösterir.⁶⁸

Genellikle uluslararası şirketlerin kontrol ettiği üretim ve tüketimin aşamalı bir şekilde küreselleşmesi, tüm ülkelerin ithalat ve ihracata bağımlılığını artırmıştır. Çünkü ticarete artan uzmanlık, ülkelerin kendine yetmesi durumunu azaltmaktadır.⁶⁹ Diğer bir değişle değişen uluslararası iş bölümü ticaret akışlarının da özelliğini ve çeşitliliğini teşvik etmiş dolayısıyla da rotalar farklılaşmıştır. Bu rotalara en uygun taşıma şekli su yolu ve daha özel olarak da deniz yolu taşımacılığıdır.

Deniz yolu taşımacılığı, doğası gereği birçok yük çeşidini, birçok farklı taşıma şeklini ve sistemini kapsamaktadır. Deniz taşımacılığı için olan talep yine deniz taşımacılığının arzıyla ilişkilendirilmektedir.⁷⁰

2.1.4. Gemiler ve bayrak unsuru

Uluslararası deniz ticârî taşımacılığında kullanılan deniz araçlarını; su üstünde insan ve yük taşımaya yarayan uzun, yüzer taşıt veya su üstünde ulaştırma yapmak üzere inşa edilmiş belirli büyüklükte tekne şeklinde tanımlamak mümkündür. Buna karşın Türk Ticaret Kanunu'nda deniz ticârî aracı; tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve

⁶⁷ Patrick Alderton, Sea Transport: Operation and Economics, 4th Edition, Thomas Reed Publications, 1995, s. 94.

⁶⁸ Rodrigue, a.g.e., s. 42.

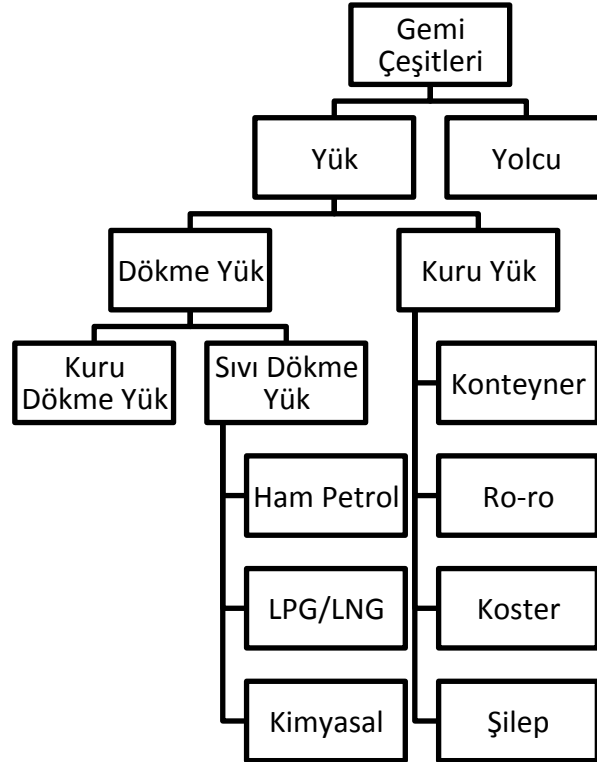
⁶⁹ Simon, a.g.e., s. 148.

⁷⁰ Marielle Christiansen ve Diğerleri, "Handbooks in Operations Research and Management Science", Cynthia Barnhart ve Gilbert Laporte (Ed.), Transportation içinde (189 - 284), Amsterdam: North - Holland, 2007, s. 197.

pek küçük olmayan her türlü teknenin gemi sayıldığı yorumuyla tanımlanır. Yine aynı kanunda; denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her geminin, kimin tarafından ve kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın ticaret gemisi sayılacağına ilişkin hükümler de mevcuttur.⁷¹

Teknik olarak gemi; suda, yükü, yolcuyu ve personeli mümkün olduğu kadar emniyetli, hızlı ve ekonomik olarak taşımak amacıyla yapılmış, yüzen bir vasıta anlamına gelmektedir. Yasal olarak ise; kürekten başka alet ile yola çıkabilen, adı, tonajı ve işlevi ne olursa olsun, her türlü deniz aracı anlamına gelmektedir.

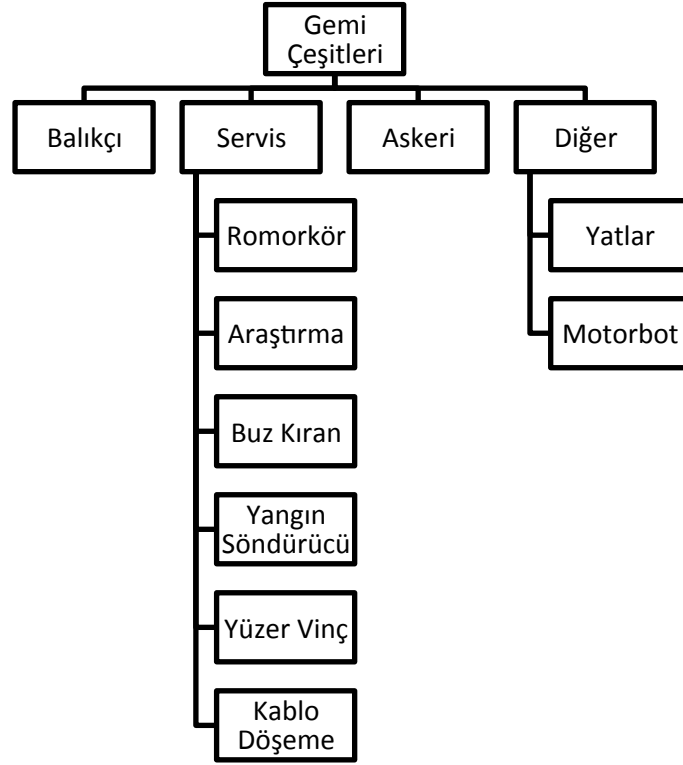
Deniz araçları taşıma amaçlı kullanılanlar ve taşıma dışı kullanılanlar olmak üzere temelde ikiye ayrılmaktadır. Şekil 2.1.'de ayrıntılı olarak taşıma cinslerine göre gemi çeşitleri görülebilir.



Şekil 2.1. Taşıma Cinslerine Göre Gemi Çeşitleri

Taşıma dışı gemiler de Şekil 2.2.'de görülebilir. Bu gemiler kendi tiplerine göre özelleşmiş ve yaptıkları işle ilgili ihtiyaçlara cevap verebilecek şekilde donanımlandırılmışlardır.

⁷¹ Türk Ticaret Kanunu, Madde 816/1.



Şekil 2.2. Taşıma Dışı Amaçla Kullanılan Gemiler

Bunların dışında gemiler başka özellikleri vasıtasıyla da çok çeşitli sınıflara ayrılabilirler. Sevk şekillerine göre (kendi kendini sevk edebilen ve kendi kendini sevk edemeyen), inşalarında kullanılan malzemelere göre (ağaç, çelik, beton, kompozit vs...), kullanım amaçlarına göre (askeri, ticari), çalıştıkları denizlere göre (açık deniz, kapalı deniz, göl ve nehir) ve çalışma prensiplerine göre (hidrostatik kuvvetler yardımıyla, hidrodinamik kuvvetler yardımıyla, aerostatik kuvvetler yardımıyla) de gemiler farklı sınıflara ayrılabilirler.

Taşımacılıkta kullanılan teknelerin donatılması, kamaralarının yapılması, makinelerinin monte edilmesi, daha başka bir anlatımla yapacağı işe uygun olarak bir tekneyi donatarak kişilik verilmesi onu gemi yapar. Buna göre gemi deyimi tüm yük gemileri ve yolcu gemileri için kullanılırken diğer tekneler için büyüklük şartı aranarak ve alışılmış kullanım şekillerine de bakarak gemi ya da tekne sözcükleri kullanılabilir.

Buradan özetle; deniz taşımacılığında ulaşım aracı olan gemilerin önemli bir yer teşkil ettiğini çıkarmak mümkündür. Gemiler, ham madde ve ürün taşımak için inşa edilirler. Tankerler üretici bölgelerden tüketici ülkelerdeki terminallere ham petrol taşırlar. Cevher ve dökme yük taşıyıcıları özellikle çelik ve alüminyum endüstrileri için ham madde taşımada kullanılır. Tahıl da aynı şekilde fazla üretim yapan ülkelere üretim açığı olan ülkelere, dökme yük taşıyan gemiler içinde taşınır. Mamul veya yarı mamul tüketim malları ve bitmiş ürünler kırkambar⁷² tipi

⁷² kırkambar: çeşitli kuru yüklerin birlikte yüklenebildiği bir ticari gemi modelidir.

gemilerde parçalı yük olarak taşınır veya konteynerler vasıtasıyla konteyner gemileriyle de taşınır.⁷³

Uluslararası deniz ticari taşımacılığında yüklerin ulaşımını sağlayan gemiler çok çeşitlidir. Bu gemiler, farklı özellikler baz alınarak farklı gruplara ayrılabilir. Kuru/dökme yük gemileri, tankerler ve konteyner gemileri olarak genelde taşıdıkları yükün cinsine göre sınıflandırma yapılır. Bu gemiler de boyutlarına göre daha başka sınıflara ayrılırlar. Tablo 2.2.'ye bakılacak olursa; kuru/dökme yük gemileri boyutlarına göre dört kategoride incelenmektedir. Buna göre; 40.000 DWT'ye kadar gemiler, "*handysize*"; 40.000 - 60.000 arasındakiler, "*handymax*"; 60.000 - 100.000 DWT arasındaki gemiler, "*Panamax*" (Panama Kanalı'ndan sorunsuz geçebilecek kadar tonaja sahip gemi); 100.000 DWT'den büyük gemiler ise, "*capecize*" (Panama ve Süveyş kanallarından geçemeyen, dolayısıyla Afrika Ümit Burnu'nu dolaşmak zorunda kalan gemiler) olarak adlandırılmaktadır. Aynı şekilde ham petrol tankerleri de dört biçimde incelenmekte olup; 80.000 DWT'ye kadarki sıvı yük gemileri, "*Panamax*"; 90.000 - 120.000 DWT arası gemiler, "*afamax*"⁷⁴; 120.000 - 200.000 DWT arası olan ve Süveyş kanalını geçebilecek maksimum tonaja sahip olan gemiler, "*suezmax*"; 200.000 - 320.000 DWT arası gemiler, "*çok büyük ham petrol taşıyıcısı (very large crude carrier - VLCC)*"; 320.000 DWT ve üstü gemiler ise "*aşırı büyük ham petrol taşıyıcısı (ultra large crude carrier - ULCC)*" olarak adlandırılmaktadır. Konteyner gemileri ise TEU⁷⁵ kapasitesine göre sınıflandırılmaktadırlar.

⁷³ Roy L. Nersessian, Ships and Shipping, Oklohama: PennWell Books Publishing, 1981, s. 1.

⁷⁴ *afamax*: tankerler için kullanılan bir terimdir. "Average Freight Rate Assessment" kelimelerinin baş harfleri olan AFRA ve üst limiti tanımlayan maximum kelimesinin MAX şeklindeki kısaltmasının birleşimi ile ortaya çıkmıştır. AFRA sistemi tankerleri tonajlarına göre sınıflandırmak amacı ile Shell Oil Company tarafından 1950'li yıllarda geliştirilmiştir.

⁷⁵ TEU: 20'lik konteyner.

Tablo 2.2. Kapasitelerine Göre Gemi Çeşitleri

Ham Petrol Tankerleri	DWT
Aşırı Büyük Ham Petrol Taşıyıcısı (ULCC)	320.000 üstü
Çok Büyük Ham Petrol Taşıyıcısı (VLCC)	200.000 - 320.000
Suezmax Ham Petrol Tankeri	120.000 - 200.000
Aframax Ham Petrol Tankeri	80.000 - 119.999
Panamax Ham Petrol Tankeri	60.000 - 79.999
Kuru Yük ve Cevher (Dökme Yük) Taşıyıcıları	DWT
Capesize Kuru/Dökme Yük Taşıyıcısı	100.000 üstü
Panamax Kuru/Dökme Yük Taşıyıcısı	60.000 - 99.999
Handymax Kuru/Dökme Yük Taşıyıcısı	40.000 - 59.999
Handysize Kuru/Dökme Yük Taşıyıcısı	10.000 - 39.999
Konteyner Gemileri	TEU
Çok Büyük Konteyner Gemisi (ULCV)	14.500 üstü
Yeni (New) Panamax	10.000 - 14.500
Post Panamax	5.100 - 10.000
Panamax	3.000 - 5.100
Feedermax	2.000 - 3.000
Feeder	1.000 - 2.000
Küçük (Small) Feeder	1.000'e kadar

Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2013, Geneva, 2013, s. 11.

Uluslararası bir iş alanı olmasına rağmen denizcilikte her zaman güçlü ulusal çıkarlar vardır. Bu çıkarlar stratejik sebeplerden ileri gelebilir, çünkü ulusal filo ülkenin ithalat ve ihracatını taşır veya ulusal filo, savaş zamanında ülkeye hizmet etmekle görevlendirilebilir. Ek olarak, denizcilik faaliyetinden elde edilen kazançlar ödemeler dengesi ile ilgili bir ekonomik neden de olabilir. Çok sayıda, kalkınmakta

olan ülke için ulusal denizcilik faaliyetlerinin ekonomik kalkınma sürecinde yardımcı olacağı düşünülmüştür.

Uluslararası deniz yollarında kullanılan her gemi belli bir ülkeye ait olmalıdır. Dolayısıyla o ülkenin bayrağını taşımalıdır. Ülkeler, kendi bayrağını taşıyan gemilerin sicilini tutmakla mükelleftirler. Bayrak, geminin işlediği yasal sistemin ülkesini belirler.⁷⁶

Tüm gemiler bir ülkenin siciline kayıtlı olmalıdır ve tescil edildiği ülkedeki bir kişiye veya şirkete aittir.⁷⁷ Gemi mülkiyeti; işletmenin hissedarı bir kişiye, başka bir tüzel kişiliğe veya bunların birleşimine ait olabilir. Tanım olarak, tüm gemiler tescil edildikleri ülkenin denizcilikle ilgili makamının yargı alanına girerler ve onun kanun ve düzenlemelerine uymak zorundadırlar. Egemen ülkelerin gemiler ve onları işleten şirketler açısından kontrol derecesi farklılık gösterdiğinden, ulusal bayrağa kayıtlı bir gemi ile yaklaşık 20 kadar ülkenin gelir yaratmak için ulus ayrımı yapmadan her gemiye verdiği kolay bayrağa kayıtlı bir gemi arasında bir ayırım söz konusudur. Ulusal gemiler genellikle kolay bayraktan ziyade resmi denizcilik kuruluşlarının kontrolü altındadır.⁷⁸

Bazen bir geminin işletmesi, yükümlülük ve vergileri en aza indirmek için gerçek sahibinin kimliğini gizlemek üzere ayarlanmış olabilir. Örnek olarak, gemi kazaları olduğunda yükümlülüğün kime ait olduğunu tespit etmek oldukça zordur ve hasarın tahsil edilmesi imkânsız olabilir, çünkü genellikle işin içinde farklı ülkelerden birçok tüzel kişilik (gemi sahibi/donatani⁷⁹, işleticisi, kiralayanı, bayrağın kayıtlı olduğu yer, tersanesi, klâs/sınıflandırma⁸⁰ kuruluşu ve yük sahipleri) vardır. Buna ek olarak gemi mürettebatı birden fazla uyruk ve anadile sahip olabilir.⁸¹

Bayrak, bir geminin ülkesinin ve sicilinin görünür bir kanıtı ve sembolüdür. Gemiler, bayrağını çekmeye yetkili oldukları ülkenin vatandaşlarıdır. Bir geminin ulusal bayrağı, geminin ulusal kimliğinin tespit edilmesinin gerektiği her durumda geminin arka tarafına çekilmelidir. Yabancı bir devletin karasularında, limanlarda, liman ağızlarında veya iç su yollarında ve geminin ulusal kanunlarının bayrağın çekilmesini gerektirdiği her durumda bayrak çekilmelidir. Ancak, bayrağın çekilmesinin, kimlik tespiti için gerekli veya faydalı olduğu durumlar hariç, bayrağın açık denizlerde her zaman çekilmesini gerektiren bir uluslararası hukuk yükümlülüğü de yoktur. Bayrak, aynı zamanda bir gemi üzerinde yargı yetkisi ve kontrole sahip olan ülkenin anlaşılması için de kullanılır.⁸²

Bayrak aynı zamanda deniz ulaştırmasında ekonomik, yasal ve siyasi açıdan farklı etkilere sahiptir. Bir gemi işleticisi için bayrak seçimi, temel işletme

⁷⁶ Albert W. Veenstra, Country of Economic Benefit: Determining the Nationality of the Shipping Operation, Rotterdam: Erasmus University Publications, 2001, s. 21.

⁷⁷ John Spruyt, Ship Management, 2nd Edition, London: Lloyd's of London Press Ltd., 1994, s. 32.

⁷⁸ Nersessian, a.g.e., s. 3.

⁷⁹ donatan (shipowner): Sahibi olduğu gemiyi deniz ticaretinde kendi nam ve hesabına işleten kişi

⁸⁰ klâs kuruluşu: denizcilik sektöründe denetim ve gözetim yapan bağımsız kuruluşlardır. Bu kuruluşlar kısaca klâs ya da loyd olarak da bilinirler.

⁸¹ Christiansen, a.g.e., s. 193.

⁸² Bruce Farthing ve Mark Brownrigg, International Shipping, 3rd Edition, London: Business of Shipping Series, 1997, s. 185.

kararlarından birini oluşturur.⁸³ Bayrağın sadece renkli bir kumaş veya kâğıt parçası olduğu doğru olmakla beraber, yüzyıllar boyunca bu kâğıt veya kumaş parçası pek çok durumda çok önemli roller oynamıştır. Başlıca işlevleri her zaman toplumsal iletişimidir. Aynı bayrak altında yaşayanlar aynı davranış ve duyguları benimsemiştir. Bu bakımdan bütün bir ulusun varlığını, kaynağını, otoritesini, mülkiyetini, sadakatini, şerefini, inançlarını, amaçlarını ve statüsünü sembolize eder.⁸⁴

Bayraksız bir dünyayı ve insan toplumunu düşünmek pek mümkün değildir. Bu, özellikle dünyanın belirli sayıda ulus devlete bölündüğü siyasi ve ekonomik milliyetçilik çağında, deniz ve hava yolları için doğrudur. Aslında, klasik anlamda, bir ülkenin bayrağını taşıyan bir gemi yüzen bir ada gibidir, o ülkenin bir parçasıdır. Dolayısıyla, uluslararası deniz ticari taşımacılığı, aynı ideolojilerde, dinde, sosyal ve sınıfsal ayrımlarda olduğu gibi, bireylerin günlük yaşamlarındaki ve büyük siyasi hareketlerdeki önemlerini sembolize etmek için bayrağa başvurmaktadır.⁸⁵

2.1.5. Limanlar ve terminaller

Liman; kara parçasının kenarında, yük yükleyip boşaltmak için gemilerin yanaştığı bir coğrafi alandır. Genellikle koy ya da nehir ağzı gibi korunaklı bir derin su alanıdır. Bir liman içerisinde; gümrük, terminal, rıhtım, depolama alanları ve sosyal tesisler gibi bir çok yapı mevcuttur. Terminal ise limanlarda bulunan özel alanlardır. Yük çeşitlerine göre konteyner terminali, dökme yük terminali gibi çeşitleri mevcuttur.

Ulaştırma sisteminde, yük ve ticaret filosu kadar önemli bir üçüncü bileşen de kara ve deniz arasındaki en önemli nokta olan limanlardır. Asıl faaliyet limanlarda gerçekleşir. Limanlar, malların bir gemiden diğerine aktarılması için ekipmanın bulunduğu, limana yanaşan veya demirleyen gemiler için tesislerin yer aldığı alanlardır. Daha modern bir ifade kullanılacak olursak, gemi - kıyı arası ve modlar arası bir düğüm noktasıdır.

Limanlar; temel işlevi olan yükleme ve boşaltmaların yapılması, gemiler ve gemi personelinin en fazla kazaya uğradığı yerler olması, bazı zamanlarda yüklerin tahrip olması veya çalınabilmesi, çok çeşitli tamir ve bakımların yapılması, denizcilik şirketlerine birçok maliyetin burada ortaya çıkması, gecikmeler ve sıkışıklıkların meydana gelmesi ve bunun da büyük bir tahmin edilemeyen maliyete yol açması, çok çeşitli denetimlerin yapılması, birçok denizcilik hizmetinin (acenteler, bankacılık, brokerlik, depolama vs.) burada verilmesi, yakınında sanayi bölgelerinin yer alması ile gümrük ve devlet politikalarının birinci aşama uygulama alanı olması nedeniyle kritik bölgelerdir.⁸⁶

⁸³ Jan Hoffmann, Ricardo J. Sanchez ve Wayne K. Talley, "Determinants of Vessel Flag", Kevin Cullinane (Ed.), Research in Transportation Economics Vol. 12. Shipping Economics içinde (173 - 219), Oxford: Elsevier Ltd., 2005, s. 173.

⁸⁴ Ademuni Odeke, Shipping in International Trade Relations, Gower Publishing Co. Ltd, 1988, s. 66.

⁸⁵ Odeke, a.g.e., s. 67.

⁸⁶ Patrick Alderton, Port Management and Opreations, 2nd Edition, London: LLP Informa UK Ltd., 2005, s. 253.

Limanların tarihine bakılacak olursa; düzensiz sefer yapan tarifesiz gemiler zamanında limancılık faaliyetleri çok daha göz önündedir. Limanlar gemilerle dolu halde ve yük indirip bindiren rıhtım işçileriyle dolup taşmaktaydı. Herkes neler olup bittiğini görebilmekteydi. Bugünün modern limanlarında bu durum daha zor algılanmaktadır. Bugün gemiler filo uğraklarını oldukça otomatik ve terk edilmiş gibi görünen terminallerde yapmaktadır. Bazen sadece yük boşaltıp yüklemek için birkaç saatliğine durmaktadırlar. Faaliyet daha kapalı fakat çok daha yoğundur. Bugün yük elleçleme hızı, yirmi ya da otuz yıl öncekinden kat kat daha fazladır.⁸⁷ Günümüzde ise teknolojik değişiklikler ve limanlardaki gelişmeler ile yükleme ve boşaltma gibi faaliyetlerin süresi çok daha kısalmıştır.

Liman otoritesi ise, gemileri yanaştırmak için gereken çeşitli denizcilik hizmetlerini vermekten sorumlu olan örgüt anlamına gelmektedir. Limanlar; kamu kurumu, resmi örgütler veya özel işletmelere ait olabilir. Limanlar için en büyük zorluk, talebin düzensiz ve değişken hareketi ile limanda yaşanan sıkışıklıklardır. Liman otoritesi olan bir yerde pek çok liman aynı anda kontrol edilebilir.⁸⁸

Terminal ise daha önce bahsedildiği gibi, belirli tür yüklerin elleçlenmesi için ayrılmış bir veya birkaç rıhtım ve yanaşma yerinden oluşan bir liman bölümüdür. Dolayısıyla kömür terminali, konteyner terminali gibi çeşitleri vardır. Terminaller liman otoritesine ait olup onun tarafından işletilebilir veya sadece kendi kullanımı için işleten bir denizcilik örgütüne veya şirketine ait de olabilir.⁸⁹

Özel terminaller; maden, taş ocağı, petrol rafinerisi veya diğer işleme tesislerine doğrudan hizmet veren yükleme veya boşaltma tesislerinin olduğu yerlerdedir.⁹⁰

Özel terminallerden biri olan konteyner terminallerinin genellikle birçok rıhtımı olur. Bunların her birine kaldırma kapasitesi çok olan bir ya da birkaç konteyner vinci hizmet verir. Bitişik bir depolama alanında konteynerler alınmayı beklemek üzere depolanır. Konteyner vincinin ağırlığını taşımak için genellikle rıhtımı yük kaldıracak biçimde güçlendirmek gereklidir. Pek çok konteyner terminali türü, farklı gereklilikleri karşılamak üzere geliştirilmiştir.⁹¹

Limanlar, ulusal ulaştırma altyapısının en yaşamsal boyutu olarak düşünülmelidir. Pek çok ticaret yapan ülke için limanlar ticari paydaşları ile en önemli ulaştırma bağlantısını sağlar. Dolayısıyla, kara yolu ve demir yolu sistemleri için bir odak noktalarıdır. Ayrıca, ulusların refahının başlıca ekonomik etkenidir.⁹² Bir limanın ticaret için bir kapı olma özelliği ve sanayi faaliyetlerinin yanı sıra, bankalar ve acenteler gibi kuruluşların da çeşitli yatırımlarını çeken bir özelliği de vardır.

⁸⁷ Martin Stopford, *Maritime Economics*, 2nd Edition, London: Routledge, 1997, s. 29.

⁸⁸ James Mc Conville, *Economics of Maritime Transport: Theory and Practice*, 1st Edition, Londra: Institute of Chartered Shipbrokers Witherby and Co. Ltd, 1999, s. 384.

⁸⁹ Stopford, a.g.e., s. 29.

⁹⁰ Peter Wild, Hugh Fells ve John Dearing, *International Ports*, London: Lloyd's of London Press Ltd., 1995, s. 143.

⁹¹ Stopford, a.g.e., s. 37.

⁹² Alderton, a.g.e., s. 2.

Limancılık sektörü oldukça rekabetçidir ve uluslararası gemi işletmecilerinin, feribot şirketlerinin, ro - ro gemisi işletenlerin ve diğer liman kullanıcılarının liman değiştirmesi sık rastlanan bir durumdur. Yer, altyapı, fiyat ve kullanıcının işçi - işveren ilişkilerini algılaması ve liman yönetiminin genel etkinliği gibi liman seçimini etkileyebilen pek çok faktör söz konusudur. Bundan dolayı limanın bu faktörlerde liman kullanıcılarını etkin pazarlama yoluyla etkileyebilme yeteneği de büyük önem taşımaktadır.⁹³

2.1.6. Denizcilik ile ilgili iktisadi piyasalar

Deniz ticari taşımacılığının gemi, bayrak ve liman unsurlarından sonra diğer önemli bir unsuru ise ticaret ortamı yani denizcilik ile ilgili piyasalardır. Denizcilikte farklı ürünlerin alınıp satıldığı dört iktisadi piyasa mevcuttur.⁹⁴ Bunlar; deniz taşımacılık hizmetinin ve ticaretinin yapıldığı navlun piyasaları, ikinci el gemi ticaretinin yapıldığı piyasalar, yeni gemilerin imâl ve ticaretlerinin yapıldığı gemi inşa piyasaları ile eski ve hurda gemilerin dönüşümü ve demir - çelik sanayisine ham madde olarak geri dönüşümlerinin yapıldığı söküm piyasalarıdır.

Bu piyasalarda çoğu zaman aynı gemi sahiplerinin ticaret yapmalarından dolayı, faaliyetler de birbiriyle yakından ilgilidir. Navlun oranları artınca ya da düşünce, değişen duyarlılık ikinci el piyasada alım - satıma doğru dalgalanır ve oradan da yeni inşa piyasasına geçer.⁹⁵

2.1.6.1. Navlun ile ilgili piyasalar

Navlun, bir gemi ile taşınan yükleri veya bu ürünlerin taşınması için ödenen parayı temsil eden bir terimdir. En basit tanımıyla taşıma ücretidir. Deniz ulaştırma hizmetinin özünde yükün bir yerden diğerine taşınması ve karşılığında hizmeti alan yük sahibinin ya da yük alıcısının navlun bedelini ödemesi gibi bir alışveriş söz konusudur.⁹⁶

Dünyanın ilk navlun piyasası olan Baltık Deniz Ticaret Borsası, Londra'da 1883 yılında açılmıştır, ancak işlevleri daha öncesinde Baltic Coffee House tarafından, çok daha az örgütlü biçimde, uzun zaman boyunca yürütülmüştür. Yüz yıldan önceki bir döneme uzanan tarihi ile navlun piyasası; yükletenin gemi sahibinden her bir ton yük için sabit fiyat bazında ulaştırma hizmeti satın aldığı sefer bazlı kiralama (voyage charter) ve geminin gün bazında kiralandığı zaman bazlı kiralama (time charter) şeklinde olmak üzere iki farklı çeşittir. Sefer bazlı kiralama, üzerinde anlaşılmış bir bedel ödemeyi tercih eden ve tüm taşımanın yönetimini gemi sahibine bırakan yükletenler için uygundur. Zaman bazlı kiralama ise taşımayı kendisi yönetmeyi tercih eden deneyimli gemi işleticileri için daha olanaklıdır.⁹⁷

⁹³ Wild, a.g.e., s. 142.

⁹⁴ Stopford, a.g.e., s. 79.

⁹⁵ a.g.e.

⁹⁶ I.C.B. Dear ve Peter Kemp, Companion to Ships and the Sea, 2nd Edition, New York: Oxford University Press, 2005, s. 226.

⁹⁷ Stopford, a.g.e., s. 81.

Tablo 2.3.'te görüldüğü üzere dört tür sözleşmeye bağlı düzenleme yaygın olarak kullanılır. Sefer bazlı kiralamada gemi sahibi belirli bir yük üzerinde anlaşılan ton başına bir fiyattan taşımayı kabul eder. Aynı konunun bir değişik şekli kırkambar sözleşmesidir, bu sözleşmelerde gemi sahibi üzerinde anlaşılan bir ton başına fiyattan düzenli tonajlarda yük taşımayı kabul eder. Zaman bazlı kiralama ise yük sahibi ile gemiyi kiralayan arasında, gün, ay veya yıl bazında ödeme için yapılan bir anlaşmadır. Son olarak çıplak kiralama ise geminin, gemi adamı veya herhangi bir işletme sorumluluğu olmadan kiralınmasıdır.⁹⁸

Tablo 2.3. Gemi Kiralama Yolları

Türü	Çıplak Kiralama	Zaman Bazlı Kiralama	Sefer Bazlı Kiralama
Süresi	Genelde Uzun	Uzun - Orta - Kısa Süreli	Bir veya daha fazla seferde
Farklılık Noktaları	Gemi Detayları	Gemi Detayları Yakıt Tüketimi Başlangıç ve Bitiş Tarihleri Coğrafya ve Yük	(Laytime) Sürastarya* Spot
Problemler	Kiralayanlar	Kiralayanlar/Gemi Sahipleri	Gemi Sahipleri
Kira Sözleşmesi Formları	Özellikli	Standart, fakat maddeleri yeniden görüşülebilir.	Standart, fakat maddeleri yeniden görüşülebilir.
Kullanılacağı Zaman	Genellikle finansman türü veya muhasebe yöntemi	Piyasalarda düşüş olmadan önce gemi sahipleri	Yükselen bir piyasada gemi sahipleri
Navlun (Kırkambar) Sözleşmesi veya “sözleşme” ardışık sefer kiralamanın bir şeklidir. Gemi sahibi ve kiralayan arasında, söz konusu miktarda yükü düzenli şekilde taşımayı içeren bir sözleşmeyi ifade eder. Gemi adı verilmez, bu da büyük filolara veya “denizcilik havuzlarına” sahip gemi sahipleri için bir avantajdır.			

Kaynak : Didem Özer, Türkiye’de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler, 1. Basım, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, 2010, s. 33.

* sürastarya (demurrage): Geminin yükleme ya da boşaltılması için anlaşılmış olan günlerin aşılması ve bunun için donatana ödenen tazminat

2.1.6.2. İkinci el gemi piyasaları

Geminin mülkiyetinin devri ve sicilinin değişmesi yöntemi olan gemi alım - satım piyasasında, gemi sahibi satılık bir gemiyle piyasaya girmektedir. Normalde gemi nakit, kontratsız, ipoteksiz veya hatsız olarak hemen teslim edilmektedir. Bazen devam eden bir zaman bazlı kira sözleşmesinin kârı (veya borcu) ile beraber de satılabilir. Gemi sahibinin satış sebepleri çeşitli olabilmektedir. Belli bir yaşa gelince gemilerin yenilenme politikası, gemilerin yaptıkları iş için artık uygun olmamaları, fiyatların yakında düşeceğinin tahmin edilmesi ve son olarak da gemi sahibinin

⁹⁸ Stopford, a.g.e., s. 83.

günlük taahhütlerini yerine getirmek için nakit elde etmek amacıyla gemiyi sattığı zorunlu satışlar vardır. Alıcının da aynı şekilde farklı amaçları olabilir. Birtakım ticari işlerini yerine getirmek için özellikli bir türde ve kapasitede gemiye ihtiyacı olabilir. Ya da belirli bir türde gemi almak için doğru zaman olduğunu düşünen bir yatırımcı olabilir. Bu durumda koşulları daha esnektir, geminin kendisinden çok yatırım potansiyeli ile daha fazla ilgilenebilecektir.⁹⁹

İkinci el gemi fiyatlarındaki dalgalanmalar, yeni gemilerin uzun teslimat süreleriyle bir araya geldiğinde, önemli ölçüde spekülasyona yol açar. İkinci el gemilerle ilgili işlemler, denizcilik sektöründe önemli bir rol oynar. Gemi sahiplerine ve diğer yatırımcılara gemileri doğrudan alıp satma imkânı verir, böylece navlun piyasasına kolayca girip çıkmalarını sağlar. Bu, piyasa rekabetinin önemli bir şartıdır. Düşük navlun fiyatları genellikle gemi değerinin düşük olduğu durumlarda görülür, fakat bu durum gemi sahipleri için kötü haber olsa da, yatırımcılara düşük maliyetle yeni gemi almaları için fırsatlar sunar.¹⁰⁰

Yeni ve ikinci el gemi fiyatları da kendi aralarında ilişkilere sahiptir. Yeni ve eski gemilerin birbirleri yerine kullanılan mallar oldukları bile ileri sürülebilir. Birincisi teknolojik olarak daha gelişmişken, elde etmesi daha pahalıdır ve uzun teslimat süreleri vardır, ikincisi ise genellikle daha ucuzdur ve hemen teslim alınabilir.¹⁰¹

Çoğu alım ve satım işlemleri gemi brokerleri (simsar) aracılığıyla yapılmaktadır. Gemi sahibi, brokerinden gemisi için bir alıcı bulmasını ister. Bazen gemi sadece tek bir brokere verilir, ancak genelde çeşitli brokerlik firmalarına teklif edilir.¹⁰²

2.1.6.3. Tersane ve gemi inşa piyasaları

Çok eski zamanlardan beri gemiler uygun bir kıyısı olan, keresteye kolay ulaşılabilen ve uygun iş gücü bulunan her yerde inşa edilmişlerdir. Gemi tasarımı ve inşasındaki ilerleme en başta yavaş bir evrim şeklinde olmuştur, fakat yüzyıllar içinde hızlanmış ve sonunda 21. yüzyılın karmaşık gemilerine gelinmiştir. Dünyanın daha az gelişmiş bölgelerinde hâlâ görülen en basit kanoları karşılaştırmak ve bu sade taşıtların tasarımının bile, çeşitli deneyimler vasıtasıyla farklı yöntemlerinin olduğunu düşünmek ilginç gelmektedir.¹⁰³

Tersaneler; basit ve standart gemileri, düşük maliyete ve büyük miktarlarda üretme amacı için ideal yerlerdir. Düşük maliyet, özellikle iş gücünün ucuz olmasından ileri gelmekte ve pek çok ticari konunun farklılaşmasını, uzmanlaşmayı ve verimliliği sağlamaktadır. Bu özelliklere sahip piyasalarda İngiltere daha önce

⁹⁹ Stopford, a.g.e., s. 96.

¹⁰⁰ H.E. Haralambides, S.D. Tsloakis ve C. Cridland, "Econometric Modelling of Newbuilding and Secondhand Ship Prices", Kevin Cullinane (Ed.), Research in Transportation Economics Vol. 12. Shipping Economics içinde (65 - 106), Oxford: Elsevier Ltd., 2005, s. 66.

¹⁰¹ Haralambides, a.g.e., s. 66.

¹⁰² Stopford, a.g.e., s. 96.

¹⁰³ Dear, a.g.e., s. 519.

görülmemiş biçimde dünya gemi inşa sektörüne hâkimken, sonradan pek çok başka ülke sanayileşmiş ve gemi inşa sektörüne sahip olmuştur. Bu özelliği ile gemi inşa teknolojisi her zaman kolay ihraç edilebilir bir sektör konumuna gelmiştir.¹⁰⁴

Pek çok ülkenin sanayi kalkınmasında özel bir rol oynayan gemi inşası, büyük miktarlarda ham maddeye, özellikle çeliğe ihtiyaç duymakta ve bu da yerli bir çelik sanayisi için temel bir piyasa sunmaktadır. Ayrıca, endüstriyel ve diğer ürünlerin üreticileri için deniz ulaştırması önemli bir sektör olduğundan, tarih boyunca, gemi inşası genellikle gemi sahipliği ve işletmeciliği ile paralel olarak gelişmiştir.¹⁰⁵

Denizcilik sektöründe tonaj arzını arttırmak için öncelikli bir yöntem olan gemi inşa piyasası, ikinci el gemi piyasalarıyla yakından bağlantılı olmasına rağmen, niteliği oldukça farklıdır. Her iki piyasa da gemilerle ilgilenir, ancak yeni gemi inşa piyasaları, henüz var olmayan gemilerin alım satımını yapar. Bunun için önce inşa faaliyetleri meydana gelmelidir. Gemi inşa işinin pek çok sonucu vardır. Birincisi, geminin özellikleri belirlenmelidir. Birçok tersane standart gemi satar, ancak pek çok ticaret gemisi, en azından bir dereceye kadar, alıcının özelliklerine göre inşa edilir. İkincisi, böyle büyük bir taahhüt için sözleşme süreci daha karmaşıktır. Üçüncüsü, gemi, sözleşme tarihinden sonra 2 - 3 yıl boyunca tamamlanamayacaktır ve dolayısıyla da bu süre zarfında şartlar değişebilir.¹⁰⁶

Kritik bir tartışma konusu, gemi inşa ve denizcilik sektörleri arasındaki ilişkidir. Denizciliği geliştirmiş ülkeler arasında her iki sektörü de bütünleşik biçimde ilgilendiren pek çok örnek söz konusudur. Örneğin, yeni veya ikinci el gemi alımı ya da kiralama için uluslararası piyasalara girişin önündeki sınırlamalardan dolayı, ticaret filosunun esnekliği ve rekabet edebilirliğinin azalması riski vardır. Ayrıca, üretim ulusal piyasaya dönük olduğu için, uzmanlaşma ve seri inşa için teşviklerin kaybedilmesi riski de söz konusudur.¹⁰⁷

Tersaneler gemi inşasında geniş ve çeşitlilik gösteren bir iş kolunu oluşturmaktadır. Tersanelerin büyüklüğü ve teknik kapasiteleri; römorkör ve balıkçı tekneleri inşa eden, 200'den az personel çalıştıran küçük tersanelerden, konteyner gemileri ve gaz tankerleri inşa eden, 15.000 işçi istihdam edebilen tersanelere kadar çok farklı bir yelpazede çeşitlilik göstermektedir. Bazı tersaneler tek bir gemi türünde uzmanlaşırken, çoğu son derece esnek ve çok çeşitli işler için teklif verebilirler. Elverişsiz piyasalarda başlıca tersanelerin, yüzen üretim platformlarından araştırma gemilerine kadar her şey için teklif verdikleri bilinmektedir.¹⁰⁸

Bu açıdan gemi inşası, değişkenleri (talep, arz ve fiyat) özel döngüsel dalgalanmalara sahip bir piyasadır. Bu dalgalanmalar yeni inşa fiyatlarında düşüşe,

¹⁰⁴ George J. Bruce, *The Business of Shipbuilding*, London: LLP Reference Publishing, 1999, s. 4.

¹⁰⁵ Farthing, a.g.e., s. 4.

¹⁰⁶ Stopford, a.g.e., s. 107.

¹⁰⁷ C. M. Jr. Pires Floriano, "Shipbuilding and Shipping Industries: Net Economic Benefit Cross - Transfers", *Maritime Policy Management*, Vol. 28, No. 2, (2001), s. 157.

¹⁰⁸ Stopford, a.g.e., s. 107.

üretimde kesintilere ve sonuçta da ciddi finansal problemlere, hatta gemi sahipleri ve tersanelerin iflasına yol açmaktadır. Piyasanın beklentilerine ek olarak, yeni gemilerin fiyatı gemi yapım maliyetlerine ve tersane kapasitesine bağlıdır.¹⁰⁹

2.1.6.4. Gemi söküm piyasaları

Dördüncü ve son piyasa gemi söküm, şimdiki ifadesiyle gemi geri dönüşüm piyasasıdır. Bu piyasa denizciliğin daha az çekici, fakat önemli bir parçasıdır. İşleyişi yeterince basittir. Prosedür büyük ölçüde ikinci el piyasasına benzemektedir, fakat müşteriler gemi sahipleri yerine hurda tersaneleridir. Bir gemi sahibinin devam eden ticaret içinde satmadığı bir gemisi varsa bu gemiyi gemi söküm piyasasına teklif eder. Genellikle satış, bir broker tarafından ele alınır. Büyük brokerlik işletmelerinin bu piyasa üzerinde uzmanlaşmış söküm birimleri vardır. Bu brokerler son satışların kaydını tutarlar ve piyasanın içinde olduklarından dolayı, kimin ne zaman ne aldığını bilirler. Gemi sahibinden talimat aldığı anda broker, boş ağırlığı, yeri ve ilgili taraflara erişilebilirliği dâhil, geminin ayrıntılarını piyasada duyurur.¹¹⁰

Bir geminin hurdaya ayrılması, parçalanması, imha edilmesi veya daha sık kullanılan ifadesiyle sökülmesi, geminin toplam arz tonajından kalıcı olarak çıkarılması anlamına gelir. Hurdaya ayırma kararı belirli bir gemi ile ilgili olarak uzun vadeli piyasa durumunun kabul edilmesine dayanır, şöyle ki geminin toplam maliyetiyle getireceği kârın bir karşılaştırması yapılır. Hurdaya ayırma kararı, gemi sahibinin gemi için gelecek ticaret olasılıkları ve karlılık hakkındaki beklentilerinin olumsuz olduğu bir durumla ilgili olacaktır. Gemi sahipleri için genellikle gemiyi havuza almak veya ikinci el piyasasında satmak gibi başka opsiyonlar da vardır. Eğer gemi fiziksel ve ekonomik olarak kullanılmaz hale gelmişse, yani hurda değeri potansiyel ticari değerinden daha yüksekse, bu olasılıklar geçersizdir. Hurdaya ayırma kararı bir veya birkaç faktörden dolayı sermaye varlığının değerindeki tahmin edilemeyen düşüşe bağlı olabilir, örneğin ülkedeki büyük ekonomik, siyasi ve yasal değişiklikler gibi. Fakat öncelikli faktör, navlun piyasası ve geminin işletildiği piyasanın gelecekteki durumudur.¹¹¹

Geminin son alıcısı söküm tersaneleridir. Bunların çoğu Uzak Doğu'da; Hindistan, Pakistan ve Bangladeş gibi ülkelerde yer alırlar. Ancak alım işlemi genellikle aracı olarak işlev gören nakit spekülörleri tarafından yapılır. Bunlar gemileri nakit alır ve söküm tersanelerine satarlar. Fiyatlar pazarlıklara bağlıdır ve söküm, gemi olup olmamasına ve hurda metal talebine bağlıdır. Hurdanın büyük kısmı küçük imalathanelerde ham madde olarak veya inşaatta kullanılır. Dolayısıyla, talep yerel çelik piyasasının durumuna göre değişir, ancak hurdaya ayırma tesislerinin varlığı bazen sorun olabilmektedir. Bundan dolayı fiyatlar oldukça

¹⁰⁹ Haralambides, a.g.e., s. 66.

¹¹⁰ Stopford, a.g.e., s. 110.

¹¹¹ Mc Conville, a.g.e., s. 70 - 71.

dalgalıdır. Fiyat, hurdaya ayrılmaya müsait olup olmamasına göre gemiden gemiye de değişmektedir.¹¹²

2.1.7. Ton ve tonaj kavramları

Uluslararası deniz ticari taşımacılığını yakından ilgilendiren ton ve tonaj kavramları ve bunların hesaplanma yöntemleri çok fazla önem arz etmektedir. Gemilerin, taşınan yüklerin ve bunlarla ilgili finans meselelerinin ton hesaplamalarıyla birebir ilgisi bulunmaktadır.

Ağırlık, hacim, sıcaklık gibi ölçülebilen değerler için ölçme teknolojisi gerekmektedir. Zaman içerisinde gelişen ölçme teknolojisi karşısında ticaret gemilerinin ölçümlerinde fazla bir gelişme görülmemiştir. 1854 yılında İngiltere’de George Moorsom gemilerin ölçme işini iç hacmi kadem küp olarak hesaplayarak bulunan değeri 100’e bölmüş ve buna “*tonilato*” demiştir. Ticârî taşımacılıkta kullanılan başlıca ağırlık ve hacim ölçüleri içinde ton ve tonilato (tonaj) kavramları arasındaki farkı bilmek gerekir. “*Ton*” ağırlığı, “*tonaj*” ise hacmi tanımlar. Ton, 1 m³ hacminde ve +4 derecedeki suyun ağırlığıdır. Tonaj ise, 100 kadem küpü yani 2,83 metre küpü ifade eder. Bir taşıtın alabildiği ton miktarı veya denizcilik terimi olarak bir ticaret gemisinin iç hacminin hesaplanmasıyla bulunan taşıma kapasitesi olarak da adlandırılır.¹¹³

Sayısal değer olarak ise 1 ton (tonne, metric ton), 1000 kg ‘dır ve SI/The International System of Units’da kullanılır. 1 short ton (net ton), 2000 lb veya 907 kg’dır ve daha çok ABD ve Kanada gibi ülkelerde kullanılır. 1 long ton (weight ton, gross ton) ise 2240 lb veya 1016 kg’dır ve daha çok İngiltere ve bağlılarında kullanılmaktadır. 1 lb (libre) ise 0,453 kg’dır.

Gemiler için birçok tonaj hesaplama yöntemi ve şekli vardır. Taşıdıkları yüklerin özelliğine göre, askeri veya sivil gemi olmasına göre, vergilendirme hususlarına göre ve mevcut ambar ve kapalı alanlarına göre bir çok yöntem mevcuttur. En fazla kullanılanlar; deplasman tonajı, gros tonaj, net tonaj ve dedveyt (DWT) tonaj’dır.

Deplasman Tonajı - Maimahreç (Displacement Tonnage - Δ); geminin toplam ağırlığına ve yer değiştiren suyun ağırlığına eşittir. Genel olarak deplasman ise, yüzen bir cismin taşıdığı suyun miktarıdır. Cismin suyun altında kalan kısmının hacmi ile suyun özkütlesinin çarpımına eşittir.

Gros Tonaj (Gross Tonnage/Gross Register Tonnage - GT/GRT); geminin hacimsel kapasitesinin bir ölçüsü olup; tekne, üst yapı ve tüm kapalı hacimlerin toplamına bağlıdır. Bu tonaj havuzlama ve sörvey işlemlerinde kullanılır.

Net Tonaj (Net Tonnage/Net Register Tonnage - NT/NRT); geminin para kazanma kapasitesinin ölçüsü olup; kargo bölmelerinin hacimleri ile yolcu sayısına

¹¹² Stopford, a.g.e., s. 110.

¹¹³ Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlük, (t.y.)

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.535e48adbea4b0.03423897
(25 Nisan 2014).

bağlıdır. Liman ve kargo vergilerinde kullanılır. 23 Haziran 1969 tarihinde IMO tarafından kabul edilen Gemilerin Tonajlarını Ölçme Hakkında Uluslararası Sözleşme'sinden (International Convention on Tonnage Measurement of Ships) sonra net register tonaj ve gross register tonaj ifadeleri net tonaj ve gros tonaj olarak değiştirilmiştir.

Dedveyt ton (Deadweight Tonnes - DWT); genel olarak, bir ağırlık ölçüm birimidir ve İngilizce kökenlidir. Uluslararası denizcilik ticaretinde ve denizcilik endüstrisinde kullanılan bir ölçüm birimidir. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından T.C.'de ve Türkçe'de dedveyt olarak kullanılır. T.C. 4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu Madde 2.g. gereğince; bir geminin taşıyabileceği en çok ağırlık olup, ham yükün, yakıtın, suyun, kumanyanın, yolcu ve gemi adamlarının kendilerinin ve eşyalarının ağırlıklarının toplamıdır. Dedveyt; uluslararası ticarete, özellikle Anglo - Sakson ülkelerinde long ton veya metrik ton bazında kullanılır.

Bütün bu tonaj çeşitlerinden ticari gemilerde en fazla kullanılanları net tonaj ve dedveyt tonajlardır. Vergilendirme ve yük taşıma kapasitesi, bu tonajlar vasıtasıyla sayısal olarak hesaplanabilir.

2.2. Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığının Çeşitleri

Dünyada deniz yolu ile taşımacılık ve ulaştırma birçok çeşide ve alt sınıfa ayrılabilir. Mesafeye, yüke, rotaya ve hizmet esasına göre çeşitli sınıflandırmalar mümkündür.

Deniz ticari taşımacılığı mesafeye göre; kabotaj, yakın yol ve uluslararası taşımacılık olmak üzere üç ana sınıfta toplanabilir. Kabotaj taşımacılığı, uluslararası rekabete kapalı ve iç piyasaya dönük bir hizmet anlayışını ifade ederken; uluslararası taşımacılık, uluslararası rekabetin söz konusu olduğu, uluslararası ticaret koşullarına uygun olarak yürütülen ve açık deniz hizmetlerini ifade eden taşımacılık türüdür. Yakın yol taşımacılık ise, bölgeler arasında ulaştırmayı sağlar ve okyanus aşırı uluslararası deniz taşımacılığı ile belli bir ülkenin kendi içinde yaptığı kabotaj taşımacılığı arasındaki bir sistemdir.

Hizmet esasına göre taşımacılık ise, hizmetin sürekliliği ve düzenli olup olmayışı açısından, layner (düzenli hat, tarifeli - liner) ve tramp (düzensiz hat - tarifesiz) taşımacılığı adı altında iki grupta incelenmektedir.¹¹⁴ Layner taşımacılığı; belirli limanlar arasında, kamuya açık sefer tarifelerine uygun olarak, düzenli programlara göre işleyen gemilerle yapılan taşımacılığı ifade eder. Layner taşımacılığının belirgin özelliği, hizmetin sürekli oluşudur. Bu sebeple, gemiler yeterli yük bulamamaları da programı aksatmamak için limanlara uğrarlar. Programdan çıkarılan limanlar da yükleyici ve taşıtanlara önceden duyurulur. Bu

¹¹⁴ Enis Kayserilioğlu, Deniz Taşımacılığı Sektör Profili, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Etüt ve Araştırma Şubesi, 2004, s. 8.

taşımacılık türü, liman süresinin sefer içindeki oranının yüksek oluşu sebebiyle en yüksek maliyetli türdür.¹¹⁵

Tramp taşımacılığı ise, limanlar arasında yükün durumuna göre hizmetin yapılmasını ifade eder. Layner taşımacılığı, hizmet esaslı iken, tramp taşımacılığı yük esaslıdır. Tramp taşımacılığında verimli ve etkin biçimde yük taşınması ön plandadır. Uyulması gereken zorunlu bir sefer tarifesizdir ve hizmet, yük bulunan limanlara kaymaktadır. Bu sebeple de bir istikrar söz konusu değildir.¹¹⁶

Deniz ticari taşımacılığı, taşınan yüke göre kuru ve sıvı yük taşımacılığı biçiminde de iki şekilde sınıflandırılabilir.¹¹⁷ Adından da anlaşılacağı üzere sıvı yük taşımacılığı; petrol, doğalgaz, LPG, su gibi ürünlerin taşınmasında; kuru yük taşımacılığı ise, madencilik, tahıl ve ham madde gibi ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır.

Bu taşımacılık şekillerinden bir kısmı; hatta veya rotaya göre olan düzensiz (tramp) ve düzenli (layner) taşımacılık ile mesafe durumuna göre olan yakın yol ve kabotaj taşımacılığı alt başlıkları aşağıda detaylı olarak incelenmiştir.

2.2.1. Düzensiz hat taşımacılığı (tarifesiz - tramp taşımacılık)

Etkin depolama ve yük elleçleme için büyük miktarlarda yükün gemilerle taşınarak ulaştırma maliyetlerinin azaltılması düşüncesi yüzyıllardır geçerlidir. İki bin yıl önce Romalılar; Afrika, Sicilya ve Mısır'ın tahıl tarlalarından 30 milyon ölçekten fazla tahıl ithal etmiştir ve bu ticareti yapmak için özel tahıl gemilerinden oluşan bir filo inşa etmişlerdir. 19. yüzyıldan beri ise deniz ticaretinin hacmi büyük ölçüde artmış ve ölçek ekonomilerini ve gelişmiş elleçleme etkinliğini kullanmak için dökme yük taşımacılığının kullanılması da buna paralel bir artış izlemiştir.¹¹⁸

Dökme terimi ham petrol, tahıl, demir cevheri ve kömür gibi, homojen fiziksel özelliği ile dökme şeklinde elleçlenmesine ve taşınmasına izin veren malları anlatmak için kullanılır. Dökme yükün terimi aynı zamanda ulaştırma ekonomisine odaklanmakta ve maliyetleri azaltmak için, genelde gemiyle olmak üzere büyük miktarlarda taşınan yükleri ifade etmek için de kullanılmaktadır. Bu tanımda dondurulmuş et, soğutulmuş muz, motorlu araçlar, canlı hayvanlar ve tomruklar dökme yük olarak sınıflandırılırlar çünkü bunlar gemiyle taşınmaktadır. Bu yüklerin pek çoğu dökme gemilerde kolayca istiflenemediğinden, özel gemilerin inşa edilmesi gerekir. Her iki tanım da dökme yükün önemli bir yönünün altını çizmektedir. Birincisi yükün kendisinin fiziksel elleçleme özelliklerini vurgularken ikincisi yüksek hacmin mümkün kıldığı, müşteriye özel taşıma operasyonlarına odaklanmaktadır. Her iki tanımda referans aldıkları konular temelinde doğrudur.¹¹⁹

Denizcilik sektörünün kuru dökme yük taşımacılığı ve özellikle tarifesiz/düzensiz yük gemisi olarak bilinen bölümü çeşitli biçimlerde tanımlanabilir.

¹¹⁵ Kayserilioğlu, a.g.e., s. 9.

¹¹⁶ a.g.e.

¹¹⁷ a.g.e.

¹¹⁸ Stopford, a.g.e., s. 292.

¹¹⁹ Stopford, a.g.e., s. 293.

Bunun gibi iki tanım vardır. Birincisi, geleneksel türde bir teknolojik tanımdır. Bu tanım, sektörde işletilen geminin türüne ve operasyonlarının yasal sınırlarına yoğunlaşır. Tipik tarifesiz yük gemisi tonajı kriterlerinin ayrıntılı olarak belirtilmesine dayanır. Bu geleneksel tanım biçiminin klasik bir örneği uluslararası tarifesiz geminin, her zaman her liman arasında yük taşımaya, bu seferin hem yasal hem de güvenli olduğunu her zaman temin etmeye hazır olmasıyla ilgilidir. Bu gemiler tüm kuru dökme yük çeşitlerini taşıyabilirler. Orta büyüklükte dirler, özel ekipmanları yoktur ve düzenli bir ticarete tahsis edilmemişlerdir. Dolayısıyla serbest tüccar, serbest deniz taşımacılığı, genel tüccar ve düzensiz ticaret yapan gibi terimler türetilmiştir. Tüm bu tanımlar piyasaya dayalıdır ve genellikle ortalama tonaj veya elverişli büyüklük (handy - size) gibi terimlerle yakından ilgilidir.¹²⁰

Tanker ve kuru yük gemisi alanında maliyetler, en uygun olarak büyük hacimli uzun gemiler kullanılarak azaltılabilir. Gemi büyüklüğündeki farklardan kaynaklanan maliyet farklılıkları üzerinde rotanın uzunluğu etkilidir. Bundan dolayı, sadece optimal gemi büyüklüğü ve sadece daha uzun ticaret rotalarında bu avantajdan yararlanılır. Kısa rotalarda yükleme ve boşaltma sürelerinin kısaltılmasına yoğunlaşmak daha faydalı olacaktır.¹²¹

Her bir malın fiziksel özelliği, kullanılan geminin türünü, gereken yük elleçleme ekipmanlarını ve bundan dolayı da deniz ulaştırma sisteminin genel yapısını belirler. Gemi türüne göre petrol tankerleri büyük bir farkla dünyadaki en büyük gemilerdir. Tankerlerden sonra dünya filosunun en büyük ikinci kısmı kuru dökme yük gemileridir.¹²² Elleçleme özellikleri düşünüldüğünde, deniz yoluyla taşınan ürünler son derece çeşitlidir ve sıvı dökme yükler, homojen dökme yükler, birim yükler, tekerlekli yükler ve dondurulmuş yükler olarak beş gruba ayrılabilirler.¹²³

2.2.2. Düzenli hat taşımacılığı (tarifeli taşımacılık)

Küresel ticaret ağında önemli bir rol oynayan düzenli hat deniz taşımacılığı hizmetleri, hemen hemen tüm yükler için, neredeyse tüm varış noktalarına öngörülebilir bir maliyetle hızlı, sık ve güvenilir ulaştırma sağlar.¹²⁴ Birim yük taşıyan gemiler (konteynerler, ro - ro gemileri, mavnalar) sanayileşmiş ülkeler arasındaki tüm ticaret rotaları arasında hâkim bir rol oynamaktadır.¹²⁵

Düzenli hat taşımacılığı, dökme yük taşımacılığı kadar eski değildir. 1870'lerde buharlı gemi teknolojisinin, belli bir tarifeyle bağlı hizmet sunmayı sağladığı zamanlarda başlamıştır. O zamana kadar çok az gemi sahibi yelkenli gemilerle düzenli hizmet vermeyi denemiştir. Fakat kırkambar yükün çoğunluğu, limandan limana çalışan düzensiz sefer yapan (tarifesiz) yük gemileri ile

¹²⁰ Mc Conville, a.g.e., s. 212.

¹²¹ R.O. Goss, Studies in Maritime Economics, London: Cambridge University Press, 1970, s. 10.

¹²² Herry J. Marcus, Marine Transport Management, London: Croom Helm Ltd., 1987, s. 3

¹²³ Stopford, a.g.e., s. 292.

¹²⁴ Stopford, a.g.e., s. 338.

¹²⁵ Marcus, a.g.e., s. 4.

taşınmaktaydı. Ticaret dünyasındaki gelişmelerin de katkısı ile buharlı gemi acenteleri daha iyi organize olmuşlar ve Uzak Doğu'daki temel ticaret noktalarında şubeler açmışlardır. Günlük ticari işler için bankacılık hizmetleri büyük ölçüde gelişmiş ve telgrafın Uzak Doğu'ya kadar yaygınlaşması Çin'deki ticari şirketlerin Londra'dan Hindistan'a telgraf ile satış yapmasını sağlamıştır. Buharlı gemiler arz yaratmışlar, yeni ticaret sistemi talebi uyarmış ve bundan sonra 1872 - 73'te navlun piyasasında patlama yaşandığında buharlı gemilerin zengin Uzak Doğu rotasında düzenli hat taşımacılığı hizmetleri vermesi için bol miktarda sipariş ortaya çıkmıştır. Bu hizmet verilmeye başlandıktan sonra düzenli hat hizmeti ağı hızla bugün var olan kapsamlı ulaştırma hizmeti haline gelmiştir.¹²⁶

Uluslararası düzenli hat deniz ulaştırması, düzenli bir biçimde önceden belirlenmiş limanlara sunulan deniz ulaştırma hizmetlerini ifade eder. Bu ticaret şekline dâhil olan gemiler arasında kırkambar tipi yük gemileri, motorlu araç taşıyan veya dondurulmuş ürün taşıyan özel yük gemileri ve/veya kısmen veya tamamen belli bir ürüne tahsis edilmiş gemiler sayılabilir.¹²⁷

Düzenli hat ticaretinin konteynerleşmesi yaklaşık 20 yıl almıştır. Bu süre zarfında ana düzenli hat rotalarının hemen hemen hepsi ve tali rotaların da büyük bir kısmı konteynerleşmiştir. Birimleştirme, liman süresini azaltma hedefinde oldukça başarılı olmuştur.

Konteynerleşmenin bir çok etkisi mevcuttur. Düzenli hat taşımacılığı yapan işletmelere, yükletenlere kapıdan kapıya hizmet sunma imkânı sağlamıştır. Daha önce pek çok düzenli hat taşımacılığı hizmeti veren işletmenin sorumluluklarının geminin küpeşesinde başlayıp bittiği düşünülmekteydi. Konteynerler, birimleştirmeyi takip eden yoğun rekabet ortamında, çıkış noktasından varış noktasına kadar tam hizmet sunma ürünün önemli bir parçası haline gelmiştir. Bu durum, rekabet ortamını ve fiyatlandırma yaklaşımını değiştirmiştir. Konteynerleşme sayesinde, ticaret daha az işletmenin altında bütünleşmiştir. Yüzlerce düzenli hat hizmeti veren işletme yok olmuş ve düzenli hat taşımacılığı, denizciliğin en yoğunlaştırılmış sektörü haline gelmiştir. Düzenli hat yükü elleçleyen yoğun ve hareketli limanlar yok olmuş; onların yerini daha az personel ile daha az sayıda gemiye hizmet veren konteyner terminalleri almıştır. Konteynerleşmenin sağladığı bir başka önemli husus ise gemilerin ve gemi mülkiyetlerinin daha önemsiz kalmış olmasıdır. Çünkü artık düzenli hat hizmeti veren işletmelerin temel işleri ulaştırma üzerinedir. Konteynerleşmiş yükleri taşıyan tarifesiz gemi piyasası ortadan kalkmıştır. Tarifesiz yük gemisi işletmecileri, dökme gemi veya tanker piyasalarına dönmüşlerdir. Derin tanklarda, daha alçak yük ambarlarında ve düzenli hat gemilerinin ro - ro güvertelerinde taşınan küçük dökme yükler artık, parsiyel yük

¹²⁶ Stopford, a.g.e., s. 338.

¹²⁷ OECD Directorate for Science, Technology and Industry Division of Transport, Competition Policy in Liner Shipping Final Report, 2002, s. 14.

tankeri, motorlu araçlara, özel gemilere veya koster tipi küçük dökme yük gemisi olarak bilinen özel gemilere verilmeye başlanmıştır.¹²⁸

2.2.3. Yakın yol deniz taşımacılığı

Yakın yol deniz taşımacılığı düşük maliyetli dökme yük taşımacılığından, hızlı ve düzenli hat deniz taşımacılığı hizmetine kadar çok çeşitli hizmetler sunmaktadır. Özellikle bölgeler arasında ulaştırmayı sağladığı için, okyanus aşırı deniz taşımacılığından çok farklı bir alandır. Gemiler genellikle okyanus aşırı sefer yapan gemilerden küçüktür ve katı sınırlamalar olmamakla birlikte 400 DWT ile 6000 DWT arasında değişen büyüklüklere sahiptir. Gemi tasarımları, yükün esnekliğine göre farklılaşmaktadır. Yakın mesafede taşınan yükler arasında tahıl, gübre, kömür, kereste, çelik, kil, çakıl, konteyner yükü, tekerlekli yükler ve yolcular yer almaktadır. Seferler çok kısa olduğundan ve gemiler uzak yola göre bir yıl içinde pek çok limana uğradığından, bu piyasada ticaret yapmak büyük bir organizasyon yeteneği gerektirmektedir. Bunun yanı sıra, yakın yol deniz taşımacılığı pek çok siyasi sınırlamalara konu olmaktadır. Bunların en önemlisi kabotajdır yani uygulamada ülkelerin kıyisal taşımalarını kendi ulusal filolarına ayıran kanunlar çıkarması şeklindedir. Bu sistem Amerika’da ve Avrupa’daki bazı ülkelerde uzun yıllar işlemiştir.¹²⁹

Avrupa Birliği’nde pek çok yakın yol deniz taşımacılığı rotası vardır. Birlik bu rotaları beş temel alana ayırmıştır. Bu alanların her birinin sürdürülebilir yakın yol deniz taşımacılığı trafik akışı geliştirme potansiyeli vardır. Bu rotaların bazıları (İngiltere/İrlanda koridoru gibi) şimdiden oldukça gelişmiştir. Kara yolundan deniz yoluna aktarılabilen yük hacmini tam olarak hesaplamak zordur. Bu açıdan yakın yol deniz taşımacılığı çok modlu ulaştırma zincirinin bir parçasıdır ve gelişmesi için entegre ulaştırma zincirinin diğer unsurlarına, özellikle de diğer ulaştırma modları arasındaki yük aktarmalara ihtiyacı vardır.¹³⁰

Daha öncede belirtildiği gibi yakın yol deniz taşımacılığı modlar arası operasyonların bir ayağını içeren veya diğer deniz ya da nehir - deniz operasyonlarının coğrafi olarak Avrupa’nın Karadeniz ve Akdeniz kısımlarını kapsayan bir kavramdır. Bu kavram, kabotaj ve Avrupa içi ülkeler ve adalar arası deniz taşımacılığını içine almaktadır.¹³¹ Yakın yol deniz taşımacılığı düzenli ya da düzensiz olarak yük - konteyner, dökme, kırkambar yük ve yolcuların deniz yoluyla taşınmasını kapsar.¹³²

Buna göre, Avrupa Birliği’nin yaptığı tanım şu şekildedir: “*Avrupa Birliğinin ve birliğe üye olmayan ülkelerin (adalar dâhil) kıyisal alanları boyunca*

¹²⁸ Stopford, a.g.e., s. 342 - 343.

¹²⁹ Stopford, a.g.e., s. 8.

¹³⁰ Niko Wijnolst ve Diğerleri, Multimodal Shortsea Transport: Coastal Superhighway, Delft/Holland: Delft University Press, 1994, s. 70.

¹³¹ Athanosios Pallis, The Common EU Maritime Transport: Policy Europeanisation in the 1990s, London/UK: Ashgate Publishing Ltd., 2002, s. 167.

¹³² Ismo Koskinen, Short Sea Shipping (SSS): A Dynamic Link in The Door - To - Door Supply Chain, Brussels/Belgium: European Commission Directorate - General Energy and Transport, 2000, s. 2.

*yerleşik Barents Denizi ile İskandinavya'dan Kuzey ve Baltık Denizi ile aşağıda Akdeniz (hatta Kuzey Afrika limanlarının bazıları da dâhil) ve Karadeniz'i de kapsayan limanların oluşturduğu sınırlar dâhilinde yapılan taşımacılıktır".*¹³³

2.2.4. Kabotaj taşımacılığı

Kabotaj, kıyı ticaretinin Fransızca adıdır. Büyük bir olasılıkla, Fransızca “*küçük gemi*” anlamına gelen “*cabot*” kelimesinden türemiştir.¹³⁴

Denize kıyısı olan veya büyük nehir ya da göl sistemleri bulunan tüm ülkelerin, bir şekilde tanımlanan ulusal deniz taşımacılığı sistemleri vardır. Gemiler, yelkenli ahşaplardan özel hidrofoillere ve hava yastıklı araçlara (hoverkraft) kadar çeşitlilik gösterirler. Yakın yol deniz taşımacılığının operasyonel alanları daha zor tanımlanmaktadır. Kendi ülkesinin ticaret sınırları dışında sefer yapan koster gemilerinin sertifikalı zabıtlar çalıştırması ve kendi ülkesinin ticari gemilerinden daha yüksek emniyet standartlarını korumaları gerekir.¹³⁵

Dünyanın pek çok bölgesinde, gemi adamı yapısında veya emniyet ekipmanında herhangi bir değişiklik yapılmadan, kıyısız sefer yapan, yakın yol ve hatta okyanus aşırı sefer yapan yük gemisi yapılmaktadır. Kıyısız, yakın yol ve okyanus aşırı yük gemileri arasındaki fark, büyük ölçüde birbirinden çok az farklı işlevleri ve normalde çalıştıkları farklı ekonomik çevrelerden kaynaklanmaktadır.¹³⁶

Ulusal deniz ulaştırma piyasasına girişi kısıtlayan uygulamalar arasında yer alan kabotaj taşımacılığı, bir ülkenin ulusal ticaretini, kendi ulusunun bayrağına sahip gemilerine tahsis ettiği taşıma şeklidir.¹³⁷

Bu anlamda kabotaj ayrımcı olarak tanımlanabilir. Çünkü uygulamada yabancı bayraklı gemileri ülkenin karasularından uzak tutar. Karasuları, ulusal sular olarak kabul edildiğinden, kabotaj ticareti de bundan dolayı ulusal ticaret olarak kabul edilir. Kabotaj sınırlamalarının arkasındaki, yabancı bayraklı gemileri ve dolayısıyla yabancı rekabeti tamamen dışlayan düşünce, yukarıdaki düşünce ile aynıdır yani başka bir deyişle, garantili arz ve talep sayesinde belirli ticari bölgelerde ulusal ticaret filolarının kurulmasını ve geliştirilmesini teşvik etmeyi sağlar. Kabotaj taşımacılığında tek istisna, karasularının uluslararası bir su yolunun ya da uluslararası bir boğazın bir parçası olduğu (Süveyş veya Panama Kanalları gibi) durumdur. Ancak bu gibi bölgelerde de kıyısı bulunan ülke, uluslararası nehirler ve büyük kıtalarda olduğu gibi, yargılama hakkına sahiptir. Kıyı devletlerinin uluslararası ticaret hukukundan kaynaklanan yükümlülükleri hariç olmak üzere, çoğu devlet

¹³³ H. Linde, “Status and Perspectives of Technical Development in European Shortsea Shipping”, Niko Wijnolst, Chris Peeters ve P. Liebman (Ed.), European Shortsea Shipping: Proceedings from 1st European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping içinde (107 - 125), London/UK: Lloyd's of London Press Ltd., 1993, s. 108.

¹³⁴ Dear, a.g.e., s. 83.

¹³⁵ Alastair D. Couper, The Geography of Sea Transport, London: Hutchinson University Library, 1972, s. 159.

¹³⁶ Couper, a.g.e., s. 159.

¹³⁷ Farthing, a.g.e., s. 83.

ekonomik sebeplerin ötesinde bir korumacı yaklaşım benimsemektedir ve kabotaj sınırlamaları da bundan farklı değildir.¹³⁸

2.3. Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığının Önemi ve Fonksiyonları

Uluslararası deniz ticari taşımacılığının önemi ve fonksiyonlarından bahsetmeden önce, bu sektörün uluslararası ekonomi ve dış ticaret alanlarıyla ilişkisini açıklamak gerekmektedir. Uluslararası ekonomi ve dış ticaret terimleri çok karıştırılan kavramlardır. Uluslararası ekonomi çeşitli ülkelerin birbirleriyle olan ekonomik ilişkilerinin tümünü kapsar. Bu terim genellikle kapsamı dar olan dış ticaret terimi ile aynı anlamda kullanılır. Oysa dış ticaretin konusu, sadece ekonomiler arasındaki mal ve hizmetlerin değişimine ilişkin teori ve görüşleri ihtiva eder. Uluslararası ekonomi ise; mal ve hizmet alışverişleri, para, sermaye ve transfer işlemleri gibi konuları kapsar. Dolayısıyla dış ticaret teriminin uluslararası ekonomi terimi yerine kullanılması yanlış olur. Çünkü dış ticaret uluslararası ekonominin en önemli konularından biri olsa da, sadece bir bölümünü kapsamaktadır. Uluslararası deniz ticari taşımacılığı da dış ticaret gibi uluslararası ekonominin bir alt dalıdır. Bu sayede de bu iki terimle yakından ilişki içindedir.

Genel olarak taşımacılığı, bir yarar sağlamak üzere kişilerin ve eşyaların uygun ve ekonomik biçimde yer değiştirmeleri şeklinde tanımlayabiliriz.¹³⁹ Toplu ulaşım, kara yolu ile yük taşımacılığı veya hava yolu taşımacılığı hizmetleri için talep, genellikle başka işlevlerden türemektedir. Giyim veya yiyecek üreten bir işletme, taşımacılığı, kendi ürünlerini toptan satış yerinden veya fabrikadan perakende satış mağazasına taşımak için bir araç olarak görmektedir. Ürünler için talep arttıkça ulaştırma tesislerine ve araçlarına da talep artacaktır.¹⁴⁰ Ürünlerin taşınması hususu, endüstriyel üretim ve dağıtım sürecinde ve insanların ihtiyacının ürünler ile karşılaşmasında önemli bir rol oynar.¹⁴¹

Tarihsel olarak bakıldığında, deniz ticari taşımacılığı tarihte eski bir öneme sahiptir. Önceleri göllerde, akarsularda ve yakın sahiller arasında olmak üzere denizlerde yapılan taşıma faaliyetleri zamanla çok büyük gelişme göstermiştir. Dünya ülkeleri arasındaki ticaret hacmi hızla artmış, coğrafi konumlar gereği bu ticarete katılan ülkelerin birbirleriyle bağlantıları çoğunlukla deniz yoluyla yapılmaya başlanmıştır. Deniz taşımacılığı gerek hacim olarak daha büyük miktarların taşınmasına imkân veriş ve gerekse maliyet avantajları yaratması nedeniyle dünya ticaretine zamanla egemen olmuştur. Uluslararası deniz ticari

¹³⁸ Ademuni Odeke, Protectionism and the Future of International Shipping, UK: Martinus Nijhoff Publishing, 1984, s. 75 - 76.

¹³⁹ Ergün, a.g.e., s. 7.

¹⁴⁰ Stuart Cole, Applied Transport Economics: Policy, Management and Decision Making, London/UK: Kogan Page Limited, 2005, s. 5.

¹⁴¹ ETF Trade Union Vision on Sustainable Transport, The European Transport Workers Federation Policy Paper, Brussels, 2008, s. 16.

taşımacılığının önemi, ülkelerin her geçen gün ekonomik büyümeleri gereği ihracatlarını arttırma isteklerinden kaynaklanmaktadır. Üretimini dış pazara daha ucuz ve süratli ulaştıran ülkenin dış pazarlarda tutunma şansını arttırması, deniz taşımacılığından elde ettiği kazancın büyük olmasının nedenidir.¹⁴² Bu durumda ekonomik gelişme için dış pazar ne kadar önemli ise, malın pazara taşınması da o derece önemli ve gereklidir.

Deniz taşımacılığı; aslında ziraat, sanayi ve ticaret gibi verimli bir iktisadi faaliyettir. Sanayi, eşyanın doğrudan doğruya şeklini değiştirir ve ziraat de şekil değiştirilmesinde tabiata yardımcı olarak çalışır. Taşımacılık ise, eşyanın sadece yerini değiştirir. Ancak iktisadi anlamda üretim, maddelerin şekillerini değiştirmek değil değer yaratmaktır. Taşımacılık, ihtiyaçtan fazla olduğu yahut bulunduğu yerde onu işleyecek tekniğe veya el emeğine sahip bulunulmadığı için faydasız veya az faydalı olan eşyayı insanların ihtiyaçlarına uydurabilecekleri ve tüketebilecekleri yerlere götürür. Bu şekilde eşya bir yer faydası kazanır ve eskiden olan değeri artar. Bu sebeple de taşımacılık verimli bir iktisadi faaliyettir.¹⁴³ Taşımacılık sadece insanları ve ürünleri A'dan B'ye ulaştıran bir endüstri değildir. Taşımacılık önemli toplumsal fonksiyonlara sahiptir ve sürdürülebilir bir taşımacılık sistemi yaratma amacının bir parçası olarak taşımacılığın tüm işlevleri göz önünde tutulmak zorundadır. Bu işlevlerin çeşitliliği taşımacılığın toplumsal öneminin altını çizer. Hem toplumun hem de ekonominin ilerideki gelişimi için taşımacılık vazgeçilmezdir.¹⁴⁴

Deniz ticari taşımacılığı, ekonomik açıdan çok fonksiyonludur. Mekanların ve limanların uzaklığı ve yakınlığı, değeri üzerinde etkilidir. Büyük merkezlere yakın olan topraklar ve kıyılar uzak olanlara kıyasla bir ranta sahiptirler. Ancak uzak yerlerin, düzenli ve ucuz bir ulaştırma servisi kurularak bu merkezlere yaklaştırılması bu bölgelerin de bir rant kazanmasını sağlar.¹⁴⁵

Taşımacılık hizmetleri olmadan iş bölümüne dayalı bir ekonomi ve bir pazar düşünülemez. İnsanların ve eşyaların yer değiştirmesi, üretim faktörlerinin bileşimi, diğer bir deyişle üretimin gerçekleşmesi için ön koşuldur. Böylelikle taşıma hizmetleri üretimin vazgeçilmez bir parçasıdır.¹⁴⁶

Deniz taşımacılığı, şehirleşme akımı üzerinde de etkilidir. Çağdaş taşımacılık sistemlerinin ve ucuz taşımanın büyük şehirlerin kuruluşunda ve büyük ticaret merkezlerinin gelişmesinde önemli yeri vardır.¹⁴⁷ New York, Amsterdam, Los Angeles, Hong Kong, Shanghai ve Tokyo gibi büyük ticari şehirler hep deniz kıyısına kurulmuşlardır.

Deniz taşımacılığı; ham, yarı mamul ve mamul maddelerin ihtiyaç olan yerlere gerektiği zamanda iletmek suretiyle ekonomide toplam arz ve toplam talep

¹⁴² Yavuz Tarakçıoğlu, "Deniz Ticaretimiz", Denizati Dergisi, Cilt. 6, Sayı. 3 (Temmuz 1976), s. 5.

¹⁴³ Banguoğlu, a.g.e., s. 4.

¹⁴⁴ ETF, a.g.e., s. 18.

¹⁴⁵ Banguoğlu, a.g.e., s. 5.

¹⁴⁶ Ergün, a.g.e., s. 9.

¹⁴⁷ Banguoğlu, a.g.e., s. 5.

arasındaki uyumu sağlar.¹⁴⁸ Altyapılarda sosyo - ekonomik gelişim ve bölgelerin uyumu için can alıcı bir rol oynar. Ayrıca bir çevresel sürdürülebilir ulaştırma sistemi için temeldir.¹⁴⁹

Deniz taşımacılığı sisteminin, sosyal yönden de bir çok fonksiyonu bulunmaktadır. Küçük bireysel toplulukların birleşmesini, milli birliğin ve milli kültürün yerleşmesini sağlar. Modern bir ulaştırma sistemi; sosyal alanda ortak bir bilinç, dilde ve geleneklerde de birlik kurulmasına yardım eder.¹⁵⁰ Bölgeler ve topluluklar yakınlaşacağından örf ve adetlerde değişiklik olur, kültür birliği sağlanır.¹⁵¹ Taşımacılık aynı zamanda, milli savunmanın kuvvetlenmesine de imkân vermekte ve ülkelerin askeri ve denizci gücünü arttırmaktadır.¹⁵² Güvenlik açısından ulaştırma alt yapı tesislerinin önemi ortadadır.¹⁵³ Yine taşımacılık, nüfusun ülke içinde -belli koşullar altında- dengeli dağılmasını sağlar.¹⁵⁴ Yerleşim yerleri yollara ve limanlara yakın kurulmaktadır. Taşımacılık, halkın hareketlilik ve yer değiştirme ihtiyaçlarını tatmin eder. Yolcu ulaştırması önemli bir toplumsal işleve sahiptir.¹⁵⁵

Deniz taşımacılığının politik fonksiyonları da mevcuttur. Taşımacılık köy - kent ve devlet - toplum bütünleşmesini başlatarak siyasal birliğin ve şuurun kuvvetlenmesini sağlar. Bir ülkede ekonomik ve toplumsal bütünleşme büyük ölçüde ulaşım sisteminin kalitesine ve etkinliğine bağlıdır.¹⁵⁶ Aynı zamanda taşımacılık devletin daha iyi görev yapmasını, devlet mekanizmasının daha iyi işlemesini de sağlar.¹⁵⁷

2.4. Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığın Yön Veren Kuruluşlar

Uluslararası deniz ticari taşımacılığını etkileyen uluslararası kuruluşlar olarak, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nü (IMO), Dünya Ticaret Örgütü'nü (WTO), Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü'nü (OECD), Uluslararası Çalışma Örgütü'nü (ILO) ve Avrupa Birliği'ni (EU) sayabiliriz.

Uluslararası Denizcilik Örgütü, 1948 yılında kabul edilen bir konvansiyon ile hayata geçmiş ve 1958 yılında resmen çalışmalarına başlayan bir Birleşmiş Milletler organı haline gelmiştir. Bu örgüt 1982 yılına kadar hükümetler arası Denizcilik Danışma Örgütü (IMCO) adını taşımıştır. Uluslararası Denizcilik Örgütü; Deniz Güvenliği Komitesi, Deniz Çevresini Koruma Komitesi, Hukuk Komitesi, Teknik İş Birliği Komitesi, Kolaylaştırma Komitesi, Genel Kurul ve Sekreteryâ'dan oluşmaktadır.

¹⁴⁸ Ergün, a.g.e., s. 9.

¹⁴⁹ ETF, a.g.e., s. 25.

¹⁵⁰ Banguoğlu, a.g.e., s. 5.

¹⁵¹ Ergün, a.g.e., s. 10.

¹⁵² Banguoğlu, a.g.e., s. 6.

¹⁵³ Ergün, a.g.e., s. 10.

¹⁵⁴ a.g.e.

¹⁵⁵ ETF, s. 33.

¹⁵⁶ Ergün, s. 10.

¹⁵⁷ a.g.e.

Dünya Ticaret Örgütü (WTO) ise; özellikle hizmet kapsamında ticaret, tarım ve tarımsal olmayan ürünler için pazar girişi ve geliştirmekte olan ülke sorunlarının dikkate alınması konuları kapsamında çalışmalar yapmaktadır. Aralık 2005 tarihinde deniz taşımacılığının, Dünya Ticaret Örgütü'nün Ticaret ve Hizmet Genel anlaşması (GATT) kapsamına dahil edilmesi desteklenmiştir. Böylelikle uluslararası deniz taşımacılığına uluslararası hukuka uygun istikrar kazandırılacak, sonuçta anlaşmazlıklara etkin çözümler getirilmesi mümkün olabilecektir.

Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü'nün (OECD) Deniz Ulaştırma Komisyonu, uluslararası deniz ticari taşımacılığına yön vermeyi amaçlayan bir alt komisyondur. Deniz Ulaştırma Komisyonu, öncelikle standartın altında bulunan gemileri seferden men etme ve gemi klaslama kuruluşlarının kalite güvence çalışmaları konusunda çalışmalar yapmaktadır.

Birleşmiş Milletler'in bir diğer alt kuruluşu olan Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), sektörlere göre iş kollarındaki asgari normları belirlemektedir. Uluslararası Çalışma Örgütü, deniz taşımacılığı alanında imzaladığı 60 adet uluslararası denizcilik anlaşmasını 2005 yılında "Birleştirilmiş Denizcilik Çalışma Sözleşmesi" adıyla yayınlamıştır. Bu sözleşmeyle denizcilik sektöründe çalışan gemi adamlarının çalışma koşulları, iş güvenliği ve özlük hakları konusunda bir takım gelişmeler sağlanmıştır.

Avrupa Birliği, 2004 yılında 4056/86 sayılı Deniz Ulaştırma Yönetmeliği'ni değiştirerek, "Beyaz Kitap" adını verdiği yeni düzenlemelerle kabotaj trafiğindeki istisnaların ortadan kaldırılmasını sağlamaya çalışmaktadır. Avrupa Birliği bünyesinde yer alan Ulaştırma Kurulu, çevreye verilen zararların cezalandırılması konusunda Avrupa Birliği Adalet Komisyonu ile ortak çalışmalar yürütmektedir. Bu kapsamda Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi (MARPOL) yönetmeliği Avrupa Birliği'ne üye ülkeler tarafından etkili bir şekilde uygulanmaktadır.

Ayrıca AB bünyesinde oluşturulan EMSA (European Maritime Safety Agency), 27 Haziran 2002'de kurulmuştur. Ajansın esas amacı; üye devletlere, deniz emniyeti, gemi kaynaklı kirlilik ve gemilerin güvenliği hususlarına dair Avrupa Birliği mevzuatının uygulamasında ve geliştirilmesinde teknik ve bilimsel destek sağlamaktır.

2.5. Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığının Gelişimi

İnsanoğlunun deniz ile tanışması ve ondan istifade amacıyla bazı ilkel deniz araçlarını kullanma teşebbüsünün ne zaman başladığı henüz tam olarak keşfedilememiştir. Su yoluyla yapılan taşımacılık ve ulaşımın başlangıcı insanlığın suyla tanıştığı döneme kadar uzanmaktadır. Önce insanoğlunun yakın çevresinden su yolunu kullanarak uzaklaşmaya başladığı kabul edilmektedir.¹⁵⁸ Kendini taşıyacak

¹⁵⁸ Grolier International Americana Encyclopedia, "Denizcilik", İstanbul: Grolier Incorporated, 1993, s. 250.

kadar suda batmayan cisimlerle hareket edebilen insan daha sonra bunu daha büyük cisimlerle ve gemilerle gerçekleştirerek daha büyük ve ağır yüklerin taşımalarını gerçekleştirmiştir.

İlk deniz ticareti; eski Mısırlılar ile Hindistan arasında yapıldığı rivayet edilen ticaret şekli olarak değerlendirilmiştir. Eski çağlarda güçlü bir denizci devlet olan Fenikelilerin deniz seferleri de öncelikle ticarete dayanmaktaydı. Eski Yunan’da ise gemi inşasına dair yeterli tecrübeye sahip olunur olunmaz diğer medeniyetlere rakip olacak biçimde çalışma ve teşebbüslere başlandı. Büyük İskender’e kadar sadece askeri amaçlar için kullanılan Yunan gemileri, Büyük İskender ile birlikte ticari amaçlar için de kullanılmaya başlanmıştır. Romalılar ancak donanmalarını büyük gemilerle donattıktan sonra dönemin deniz gücü yüksek devletlerini hakimiyeti altına alabilmiştir. Araplar ise denizciliği her alanda geliştirerek; Akdeniz, Hindistan ve Çin’in deniz ticaretini tekellerinde tutarak gelişip zenginleşmişlerdir.¹⁵⁹

Deniz yolu taşımacılığının gelişiminde, coğrafi keşiflerle birlikte yeni denizlerin ve bölgelerin keşfedilmesi ve endüstrileşme hareketleriyle beraber buhar teknolojisinin kullanılmaya başlamasının çok önemli katkısı olmuş, bu sayede uzun rotalarda seyahat edebilecek ve geçmişe nazaran daha fazla ve hızlı yük ve insan taşıma imkânına sahip gemilerin inşa edilmesi mümkün hale gelmiştir.

2.5.1. 20. yüzyıl öncesi dönem

Denizcilikte ilk kullanılan araçlar saz demetleri, şişirilmiş keçi postları ve geniş ağızlı küpler gibi nesne ve araçlardır. Bundan sonraki adım, gereksinimleri tam anlamıyla karşılayan ve birden fazla kişiyi taşıyabilen salların yapımı olmuştur.¹⁶⁰ Daha sonra hareketli sularda bu salların kayalara çarparak parçalanması üzerine, ahşap iskelet ve şişirilmiş hayvan postlarından oluşan şamandıralı sallar ortaya çıkmıştır.

Denizciliğin bu ilk dönemlerinde deniz taşımacılığı adına atılan en büyük adım, yolcuları ve yükleri su üzerinde kuru tutan kayıkların inşasıdır. MÖ 5. yüzyılda, büyütülmüş sallarla büyük hacimli yük taşımacılığı su üzerinde gerçekleştirilirken, MÖ 1. yüzyıl sonrası 40 - 60 ton taşıyabilen daha büyük örme kayıklar kullanılmıştır.¹⁶¹

Bu dönemlerde dünya su yolu taşımacılığı, bölgelere göre farklı gelişmeler izlemiştir. Fenike, Mısır, Yunanistan, Roma, Bizans ve İskandinav denizciliği öne çıkmaktadır. İyi denizci olan Fenikeli ve Kartacalılar, Akdeniz dışına çıkmışlardır. Mısır ise MÖ 3. yüzyıl civarında ağaç gemi yapımına başlamıştır. Yine aynı şekilde ilk yelkenli gemiyi kullananların da Mısırlılar olduğu bilinmektedir. Romalılar’ın kimi ticaret gemilerinin ise çok büyük boyutlara ulaştığı sanılmaktadır.

¹⁵⁹ Süleyman Nutki, Osmanlı Deniz Savaşları, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1993, s. 7.

¹⁶⁰ Mehman Hüseyinzade, “Deniz Taşımacılığının Ülke ve Bölge Kalkınmasındaki Rolü”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2006), s. 4.

¹⁶¹ Lionel Casson, “Ships and Seafaring in Ancient Times”, London: British Museum Press, 2002, s. 7.

Denizciliğin bu ilk dönemleri, sahillere bağlı denizcilik devri olarak da tanımlanmıştır. Bu dönemde, tahıl, şarap ve zeytinyağı uluslararası ticareti yapılan en önemli 3 ürün haline gelmiştir.¹⁶² Şarap ve zeytinyağı kargoları çok büyüktür ve bazen binlerce küp olmuştur. Bu kadar çok küple uğraşmak istemeyen ihracatçılar bu yükleri, kilden yapılmış 2 m çapında ve 1.25 m yüksekliğinde büyük konteynerler ile taşımışlardır.¹⁶³ Günümüzdeki konteyner taşımacılığının ilk adımlarının bu dönemde ortaya atıldığı söylenebilir.

Orta Çağ ve Yeni Çağ'ın başlangıç döneminde ise denizcilikte fazla gelişme olmamıştır. 15. yüzyıla kadar Akdeniz limanlarından seyre çıkan bir geminin bir günde en fazla 170 km yol kat edebildiği bilinmektedir. Denizcilerin önemli bir adım atarak, yelkenleri üst üste yerleştirmesi de ancak 15. yüzyılda olmuştur ve bununla birlikte birbiri üzerinde yükselen direklerle asılan yelkenler 15. ve 16. yüzyılın hızlı gemilerinde ortaya çıkmıştır.¹⁶⁴ 1492 yılında Cenovalı denizci ve kaşif Christopher Columbus (Kristof Kolomb)'un Amerika'yı keşfi ise denizciliğin gelişimini büyük ölçüde etkilemiştir.

15.ve 16. yüzyıllar arası dönem cihan ulaşımı veya açık deniz yoluyla ulaşım devri olarak da tanımlanabilir. Bu devirde artık pusula ve dürbün icat edilmiş olup, bir önceki döneme göre daha fazla ilerleme kaydedilmiştir. Kartografya ve astronomi bilimindeki gelişmelere bağlı olarak daha hızlı tekneler imal edilmiştir. Deniz taşımacılığı artık sahile bağlı olmaktan çıkmıştır. Bu dönemde bir geminin kat ettiği ortalama mesafenin günde 250 km olduğu bilinmektedir.¹⁶⁵

İç denizlerden okyanuslara açılma ve dolayısıyla da yeni bölgelerin, medeniyetlerin ve kıtaların keşfi bu sayede meydana gelmiştir. Ferdinand Magellan, Amerigo Vespucci, Piri Reis, Gemici Henry (Henry the Navigator), Bartolomeu Dias ve Zheng He gibi kaşif ve denizciler sayesinde denizcilik bu dönemde çağ atlamıştır. Yeni güzergahlar, rotalar ve yollar bulunmuş; bu sayede de uluslararası ticaret ve taşımacılık gelişmiştir.

Yukarıda anlatılanlardan özetle, teknolojik devrimin ilk önce deniz yolunda gerçekleşmiş olduğu ortaya çıkarılabilir. Aslında kara ulaşımında köklü bir devrim yapan demir yolları vasıtalarına da, denizlerden bakıldığında buharlı kara gemileri gibi oldukları söylenebilir.¹⁶⁶ Zaten, 18. yüzyılda gelişmeye başlayan buhar makinelerinin kullanılması ve ulaşım konusundaki teknolojik yenilikler eş zamanlı gibi görünseler de, ilk önce denizlerde başlamıştır. Robert Fulton, 1797'de Paris'e giderek, orada buhar ile hareket eden "*steam boat*" (istimbot) inşa etmiş ve bunun tecrübelerini Seine nehrinde yapmıştır. Üç yıl sonra tekrar Amerika'ya dönerek buharla hareket eden ilk istimbotu yapmıştır. Bu konudaki asıl gelişme 1819 yılında, yelkenli bir gemiye buhar makinesi koyularak okyanusun 26 günde aşılması ve

¹⁶² Hüseyinzade, a.g.e., s. 6.

¹⁶³ Casson, a.g.e., s. 8.

¹⁶⁴ Casson, a.g.e., s. 8.

¹⁶⁵ Hüseyinzade, a.g.e., s. 4.

¹⁶⁶ Donald Quataert, Osmanlı İmparatorluğu 1700 - 1922, Ayşe Berkay (çev.), İstanbul: İletişim Yayınları, 2002, s. 185.

Liverpool'a ulaşılmasıyla gerçekleşmiştir. 1820'de 110 kadem¹⁶⁷ boyunda vapurlar yapılmaya başlanmış, daha sonraki yıllarda ise hız ve büyüklük olarak daha fazla geliştirilmişlerdir. Ünlü Stephenson'un lokomotifinin Liverpool - Manchester arasında işlemeye başlaması ise 1830'u bulacaktır.¹⁶⁸

19. yüzyıl ve sonrası ekonomik ve teknik gelişmeler denizcilik ve deniz taşımacılığını da etkilemiş yelkenli gemiler yerine buharlı ve motorlu gemilerin kullanılmasına başlanmış ve bu gelişmelerle bağlantılı olarak gemilerin hacmi büyümüş ve hızı da artmış, limanlar ve yükleme boşaltma teknikleri geliştirilmiştir.

Sonuç olarak; sanayi devrimi önce İngiltere sonra da Batı Avrupa ekonomilerini, mamul mallarda ucuz ve kitlesel üreticiler durumuna getirmiştir. Avrupa ülkeleri, bir yandan mamul malları için pazarlar bulmaya, diğer yandan da bol, ucuz gıda ve ham madde kaynakları sağlamaya çalışmışlardır. Dolayısıyla dünya ticaret hacminde o güne dek görülmemiş bir genişleme ortaya çıkmıştır. Yüzyılın daha sonraki dönemlerinde deniz ulaştırıcılığında gerçekleşen teknolojik devrim, ticaretteki bu eğilimlerin daha da hızlanmasına yol açmıştır.¹⁶⁹

2.5.2. 20. yüzyıl ve sonrası dönem

Deniz taşımacılığı çok eski dönemlerden itibaren var olmuştur. Önceleri ulaşım ve savaşma amacıyla kullanılan deniz ulaştırma araçları, sonraki yıllarda yeni başlangıçların tanınması ve buralardaki kaynakların taşınmasında kullanılmış, böylece deniz taşımacılığının dünya ekonomisinin ana unsurlarından biri olmasını sağlamıştır.

Tarihsel süreç içerisinde değerlendirildiğinde, 1918 - 1939 dönemini dünya ticaretinde ve bunun doğal yansıması olarak uluslararası deniz taşımacılığında özellikli bir dönem olarak kabul etmek gerekir. Nitekim bu dönem I. Dünya Savaşı sonrası ekonomik krizler ve siyasi istikrarsızlıkların etkisiyle dünya ticaretinde meydana gelen önemli değişimleri ihtiva eden bir dönem olarak göze çarpmaktadır.

Dünya ticareti 1918 - 1929 arasında dikkat çekici bir şekilde artarak 1910'ların başındaki düzeyin iki katına kadar artmıştır. Daha sonra ise 1929'da meydana gelen ekonomik kriz nedeniyle 1913'teki düzeyinin altına düşmüştür. İkinci Dünya Savaşı başlarında ise 1929 yılı düzeylerine tekrar ulaşmıştır. 1910 - 1940 arası Batı Avrupa ve Kuzey Amerika hem dünya ticaretinde ve hem de dolaylı olarak dünya ticâri taşımacılığında önde gelmekteydi.

Dünya deniz ticaret filoları ve deniz ticareti yıldan yıla belirli bir şekilde artmaktadır. Aslında deniz yolu ile yapılan ticâri taşımalar deniz filolarından daha hızlı bir şekilde artmaktadır. Örneğin 1929 ile 1960 yılları arasında dünya deniz ticaret filoları 0.5 misli artmıştır; buna karşılık dünya denizlerinde taşınan yük 2.5

¹⁶⁷ kadem: metrenin üçte biri - ayak

¹⁶⁸ Ali İhsan Gencer, Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789 - 1867), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2001, s. 116.

¹⁶⁹ Şevket Pamuk, Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820 - 1913, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s. 3.

kat artmıştır. Bu durum kuşkusuz modern gemilerin eskilere oranla daha büyük ve daha süratli olmalarından ileri gelmektedir.

Dünya deniz ticaret filolarında tonaj ve hız bakımından meydana gelen değişimin yanı sıra gemilerin türlerinde de büyük değişimler olmuştur. İngiltere, ABD, Almanya ve Fransa'nın dünya ticaretinden aldıkları paylar değerlendirildiğinde 1913 ve 1938 yılları için İngiltere, ABD, Almanya ve Fransa'nın ilk dördü oluşturdukları görülebilir. 1948'de ilk iki sıra değişmemiş Fransa üçüncülüğe Almanya ise dördüncülüğe yerleşmiştir. 1962 yılında ise sıralama ABD, Almanya, İngiltere ve Fransa şeklinde gerçekleşmiştir.¹⁷⁰

Günümüzde uluslararası taşımacılığın ayrılmaz parçası olan deniz taşımacılığı, özellikle 1950'lerden sonra ülkelerin denizcilik sektörüne yaptıkları yatırımlar sonucu gelişmeye başlamış ve sürekli güncellenen teknolojilerle (GPS¹⁷¹ gibi) her geçen gün daha modern olanaklarla hizmet sağlayarak önem ve gerekliliklerini artırmıştır.¹⁷² Bu modern olanaklara en büyük örnek Amerikan Forbes dergisinin, son 85 yılda yaşamı değiştiren 85 buluşu içeren bir listesinde de yer alan konteyner'in 1956 yılındaki icadıdır.¹⁷³ Bunun gibi birçok teknolojik ve ekonomik yenilik deniz taşımacılığının gelişmesine olanak vermiştir.

Genel olarak bakıldığında, dünya ticaretinde 1948 ile 1963 arasında, çok küçük artış ve azalışlar olmuştur. Tablo 2.4.'te de görülebildiği üzere 1963 ve 1968 döneminde artış düzeyi yüzde 11 gibi yüksek bir orana ulaşmıştır. Dünya ticaretindeki bu dalgalanmanın en önemli nedenlerinden biri ABD ve Japonya gibi ülkelerin dünya ticaretine hızla eklenerek ticaret paylarını artırması ile olmuştur. Bir diğer neden ise petrol kullanımının maliyetleri azaltıcı bir etki ile uluslararası deniz ticârî taşımacılığında hızla kullanım alanı bulmaya başlamasıdır. Aynı zamanda bu sürece mamul ve yarı mamul maddelerin dış ticaretteki payının artması da etkide bulunmuştur.¹⁷⁴

¹⁷⁰ Shepard B. Clough, European Economic History: The Economic Development of Western Civilization, New York: McGraw - Hill, 1968 s. 419.

¹⁷¹ GPS (Global Positioning System; Küresel Konumlama Sistemi): Dünya üzerinde herhangi engelsiz bir görüş hattında, dört veya daha fazla uydusu ile her türlü hava koşulunda yer ve zaman bilgileri sağlayan uzay tabanlı uydu navigasyon sistemi.

¹⁷² Hüseyinzade, a.g.e., s. 4.

¹⁷³ Yaşamı Değiştiren Buluşlar (y.y.), <http://www.milliyet.com.tr/2002/12/12/son/sondun04.html>, (29 Nisan 2014).

¹⁷⁴ Tümertekin, a.g.e., s. 156.

Tablo 2.4. Dünya Ticareti, (1948 - 1968)

Dönem	Artış
1948 - 1953	%7.6
1953 - 1958	%7.8
1958 - 1963	%7.2
1963 - 1968	%11

Kaynak: Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği, İktisadi Rapor 1971, Tablo 252.

1970’li yılların ilk yarısında dünya genelinde ekonomik kriz başlamış, 1974 yılında hissedilir duruma gelmiştir. Ham petrol fiyatlarındaki artışlar sonucu maliyetler hızla yükselmiş, enflasyon ve işsizlik meydana gelmiştir. 1973–1979 yılları arasında iki petrol krizi yaşanmıştır.¹⁷⁵ Tablo 2.5.’de petrol krizi ve hemen öncesi dönemde (1970 - 1982) dünyadaki bazı ülkelerin deniz ticaret filolarındaki gelişim gösterilmektedir.

¹⁷⁵ T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 21. Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz, Ankara, 1997, s. 52.

Tablo 2.5. Petrol Krizi Dönemi Bazı Ülkelerin Gemi GT'ları

Yıllar	1970		1976		1982	
	GT	Sıra	GT	Sıra	GT	Sıra
Liberya	33.297	1	73.477	1	70.718	1
Japonya	27.004	2	41.663	2	41.594	2
Yunanistan	10.952	7	25.035	5	40.035	3
Panama	5.646	8	15.631	7	32.600	4
SSCB	14.832	6	20.668	6	23.789	5
İngiltere	25.825	3	32.923	3	22.505	6
Norveç	19.347	4	27.944	4	21.862	7
ABD	18.463	5	14.908	8	19.111	8
Türkiye	697	26	1.107	29	2.014	31

Kaynak: Erol Tümertekin, Ulaşım Coğrafyası, İkinci Basım, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1987, s.157.

1970 yılında ilk 8 ülke; Liberya, Japonya, İngiltere, Norveç, ABD, SSCB, Yunanistan ve Panama iken, T.C. ancak 26. sıradadır. 1976 yılındaki sıralamada ilk dört ülkenin sıralamadaki yeri değişmemiştir. Yunanistan 7. sıradan 5. sıraya yükselirken, T.C. üç sıra daha geri düşerek 29. sıraya gerilemiştir. 1982 yılında ise ilk ikinin sıralamadaki yeri değişmemiş Yunanistan beşincilikten üçüncülüğe ilerlemiş; T.C. ise iki sıra daha düşerek 31. sıraya kadar gerilemiştir.¹⁷⁶

Deniz ticaretinde, 1980'lere kadar dünyadaki ekonomik durgunluk nedeniyle dünya ticaretinin azalmasından dolayı tüm sektörlerde olduğu gibi deniz ticareti de darboğaza girmiş, Asya mali krizi nedeniyle 1990'dan sonra düşüş göstermiştir. 1993 yılında itibaren ise deniz ticareti sağlıklı bir gelişme göstermiştir. Dünya ticaret hacmi 1980 - 1999 yılları arasında yaklaşık olarak her yıl yüzde 12, deniz ticareti ise yüzde 7 civarında artmaktadır.¹⁷⁷

Dünya deniz ticaret filolarında Liberya bandıralı gemiler her ne kadar tonaj bakımından birinci sırada bulunsun da bu bandıra altında bulunan gemiler çoğunlukla başka ülke mensuplarına ve özellikle de Yunanistan ve ABD'ye aittir. Daha önce de bahsedildiği gibi bayrak uygunluğu (flag of convenience), dünya ticaret filosunun başka bir özelliğini oluşturmaktadır. Gemi sahiplerinin gemilerini bu ülke bandıraları

¹⁷⁶ Tümertekin, a.g.e., s. 157.

¹⁷⁷ Efthimios E. Mitropoulos, "International Shipping - Carrier Of World Trade", IMO News, Issue 3, 2005, s. 4.

altında çalıştırmasının nedeni vergi, ücret gibi maliyet kalemlerinin daha düşük olmasıdır.

Sonuç olarak, dünya deniz yolu taşımacılığının gelişmesinde teknolojiye gelişmelerin ve sanayi devriminin büyük etkisi olmuştur. Teknolojide sağlanan gelişmelerin etkisiyle ürün çeşitliliği artmış, taşıma koşulları ve gemilerin daha modern hale getirilmesiyle ham maddelerin bir yerden bir yere taşınmasında gemi ticaretinden daha fazla yararlanılmıştır.¹⁷⁸

2.6. Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığının Mevcut Durumu

Denizciliğin yapısı günümüzde büyük değişimlerden geçmektedir, çünkü düzenli hat, kuru yük, tanker, kırkambar ve özellikle gemiler giderek çok çeşitli hizmetlerle birleştirilmektedir. 50 ila 70 yıl önce ürün sahipleri kendi gemileri ile sistematik, daha büyük ölçekli, düzenli hat veya tarifesiz taşımacılık yapmaktaydı. Başlıca dökme ürün üreticileri ve tüketicileri de kendi özel filolarını oluşturmaktaydı.

Bugün ise denizcilik işletmeleri daha büyük ve genellikle modlar arası ulaştırma kurumlarından oluşmaktadır. Bu yeni kurumların çoğu, yükletenler ve alıcılar ile büyük altyapı sahipleri ve işletmecileri içermektedir. Sonuçta, denizcilik sadece bütünleşmiş bir ürün dağıtım faaliyeti olmamakta, aynı zamanda koordineli endüstriyel üretim ve teslim sistemlerinin de önemli bir unsuru haline gelmektedir.¹⁷⁹

1960'lerden bu yana denizcilik teknolojisindeki en önemli değişiklik ise kırkambar yüklerinin konteynerleşmesi (birimlere ayrılmış yük) ve maden cevheri, kömür, ham petrol ve tahıllar gibi hacimli, nispeten düşük birim değere sahip ürünler için çok büyük dökme yük gemilerinin geliştirilmesidir. Bunların her biri, özel yükleme ve boşaltma ekipmanına sahip özel liman veya terminallerin inşa edilmesini gerektirmiştir.

Konteynerler için temel gereklilikler; geleneksel tersane vinçlerinden daha farklı tasarıma ve çok daha yüksek kaldırma kapasitesine sahip vinçler ile konteynerlerin istiflenmesi ve hızla gruplanması için büyük bir düz alandır. Mevcut iskele ve limanlarda bunun sağlanması zordur, çünkü iskelelerin temelini sağlamlaştırılması ve gereksiz depoların kaldırılması gerekmektedir. Birçok limanda yer alan dar parmak iskeleler bu iş için kesinlikle uygun değildir. Bundan dolayı çoğu durumda, ciddi paralar harcanarak yeni limanlar ve hatta limanların içinde özel yeni havuzlar inşa edilmiştir. Bazı daha küçük limanlarda, özellikle de limana girebilecek gemilerin derinliğinin (draftının) sınırlı olduğu durumlarda, konteynerleşme mümkün değildir.¹⁸⁰

Denizcilik sektöründe bir başka önemli değişiklik mülkiyet, işletme ve düzenlemeye devletin müdahalesinin giderek artmasıdır. Bu yüzyılın başına kadar,

¹⁷⁸ Duru, O., Yoshida, S., (2011). "Centennial Decline of Shipping Freight Rates and Life Cycle Effect: Theory of Long Term Cycles", Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Cilt : 3, Sayı : 2, s. 59-77, s. 73.

¹⁷⁹ Frankel, a.g.e., s. 12.

¹⁸⁰ Simon, a.g.e., s. 108.

denizcilik büyük ölçüde özel mülkiyete ait konumdaydı.¹⁸¹ Şu an ise deniz ulaştırma alanında kamu kesiminden ya da özel sektör üyesi olarak bir çok ilgili taraf mevcuttur.

Tüm denizcilik sektörleri politika tedbirleri ve düzenlemelerinden eşit derecede etkilenmez. Hizmet türleri ve bölge ya da ülkeler arasında önemli farklılıklar vardır.¹⁸² Hizmet türlerine göre düzenli hat deniz taşımacılığı ve gemi kiralama alanları farklılık gösterirken bölgeler bazında ise dünya ticaretinin yönü (doğu - batı, kuzey - güney, bölge içi) önemlidir.

Doğu - batı yönünde hareket eden yük akışı daha rekabetçi bir özellik gösterir. Ticaretin yoğun rekabeti çekmeye yetmediği, zayıf ve yetersiz coğrafi bölgelerde korumacı deniz ticaret politikalarının uygulanmasına yönelik ciddi çabalar gösterilmektedir.¹⁸³ Bu ticaret büyük ölçüde Kuzey - Güney yönündedir ve ulusal deniz ticaret politikası üzerinde mücadelelerin devam ettiği yerler arasında Batı Afrika ve Asya'nın bazı bölgeleri (Pakistan, Malezya, Endonezya ve diğerleri) gelmektedir. 1990'lara kadar Latin Amerika da bu kategoride bulunmaktaydı. Uluslararası denizcilikte önemli bir güç olan Çin, Dünya Ticaret Örgütü'ne katılmadan önce aktif olarak milliyetçi deniz ticaret politikaları izlemekteydi.

Afrika kıtasında, Batı ve Orta Afrika Devletleri için Deniz Ulaştırması Bakanlar Konferansı (MINCOMAR), bölgede transit geçiş ve ulaştırmanın teşvik edilmesi için yasal bir çerçeve sunmaktadır. Kurum Batı Afrika'daki Cotonou Yuvarlak Masa toplantılarının organize edilmesinde özellikle önemli bir rol oynamıştır. MINCOMAR Batı Afrika denizciliği için bazı özel statü şekillerini aktif olarak ileri sürmekte ve teşvik etmektedir.¹⁸⁴ Denizcilik alanında Afrika için önemi olan MINCOMAR dışında kıtada özellikle Güney Afrika Cumhuriyeti, Mozambik, Liberya, Tanzanya ve Nijerya ülkeleri deniz ticari taşımacılığında gelişmiş ülkelerdir.

Güney Afrika'nın denizcilik ticareti şu anda korumacı olmaktan çok, liberal özelliktedir. Bu, deniz ulaştırma sektörünün tarihsel olarak Güney Afrika'nın denizle ilgili ticari ihtiyaçlarını karşılayacak yeterli nitelik ve nicelikte hizmetler sunmuş, kendi kendini düzenleyen bir ulaştırma biçimi olması durumuna dayanmaktadır. Düzenleyici açıdan, Güney Afrika dünyadaki en liberal denizcilik politikası rejimlerinden birini sürdürmektedir.¹⁸⁵

Nijerya'ya bakılacak olursa, deniz ulaştırması olmasa karaya kısılmış bir ülke olacak, ekonomisi ilerlemeyecek ve farklı alanlarda durağan kalacaktı. Bu açıdan deniz ulaştırması Nijerya ekonomisi için büyük öneme sahiptir ve ekonominin

¹⁸¹ Frankel, a.g.e., s. 12.

¹⁸² Gunnar K. Sletmo, "The Rise and Fall of National Shipping Policy", Costas Th. Grammenos (Ed.), The Handbook of Maritime Economics and Business içinde (471-493), 1st Edition, London: Lloyd's List, 2002, s. 478.

¹⁸³ Sletmo, a.g.e., s. 478.

¹⁸⁴ Sletmo, a.g.e., s. 483.

¹⁸⁵ Özer, a.g.e., s. 197.

büyümesi ve kalkınmasını birçok yönden etkilemektedir. Nijerya ekonomisi için temel sektör olan deniz ulaştırması birçok politik alana sahiptir.¹⁸⁶

Amerika kıtası ülkelerinin deniz ticari taşımacılık ilkeleri Güney, Kuzey ve Orta Amerika şeklinde 3 ayrı bölgede incelenebilir. Güney Amerika bölgesinde özellikle Arjantin, Brezilya ve Şili dikkat çekmektedir. Şili’de kamusal hizmetlerin çoğu özelleştirilmiştir ve altyapıda özel yatırımlar teşvik edilmektedir. Deniz ulaştırması alanı ile ilgili olan ulaştırma müsteşarı, ulaştırma hizmetlerinin düzenlenmesinden sorumludur.¹⁸⁷

Kuzey Amerika bölgesinde dikkati çeken iki ülke Kanada ve ABD’dir. Amerika Birleşik Devletleri (ABD) denizcilikte rekabeti teşvik etmektedir. Birkaç defa düzenli hat deniz taşımacılığını, tekelleşme karşıtı yasaların tam olarak uygulamasına tabi tutmak için çaba göstermiştir. Aynı zamanda ABD Denizcilik İdaresi (Maritime Administration - MARAD) tarafından yönetilen çeşitli programlar aracılığıyla ulusal bayrak filosunu teşvik etmektedir. Denizcilik İdaresinin (MARAD) genel misyonu, ABD ulusunun kendi deniz ticaretini taşımak ve savaş ya da ulusal acil durumlarda donanmaya ve orduya yardımcı olarak hizmet verebilecek nitelikte, yeterli, dengeli bir ABD deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve korunmasını teşvik etmektir.¹⁸⁸

Kanada ise, 1970’lerde ülkenin deniz ticari taşımacılığı politikalarına karar vermek ve bu politikayı uygulamak için gereken tedbirleri değerlendirmek için bir dizi çalışma başlatmıştır. O dönemlerde özellikle denizcilik söz konusu olduğunda Kanada’nın temel çıkarları ve avantajları arasında açık bir ayırım yapılmasının gerektiği soncuna varılmıştır. Kanada’nın uluslararası denizcilik politikasından sorumlu kurum ve kuruluşlar modern ve Kanada bayraklı bir uluslararası deniz ticaret filosu geliştirmenin ekonomik fizibilitesini incelemiştir.¹⁸⁹

Orta Amerika ve Karayipler’de ise Belize, Kosta Rika, El Salvador, Nikaragua, Panama ve Bahamalar gibi ülkeler deniz ticari taşımacılığı açısından önemlidir. Orta Amerika, Meksika sınırı ve Panama Kanalı arasında 1685 km’lik doğal bir koridor oluşturur ve iki okyanusa, Pasifik ve Atlantik Okyanuslarına ve dolayısıyla dünya piyasalarına kolay erişim sağlar. Bununla beraber bölgesel ve kıyısız deniz taşımacılığı azdır ve Orta Amerika Ortak Pazarı’nın (CACM) beş ülkesinin (Guatemala, Honduras, El Salvador, Nikaragua ve Kosta Rica) hemen hemen tüm yük hareketleri kara taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Bu açıdan Dünya Bankası’nın finansal desteğiyle, Orta Amerika Deniz Taşımacılığı Komisyonu (COCATRAM) her bir kıyıda bölgesel ve kıyısız deniz taşımacılığı potansiyeli üzerine bir çalışmayı tamamlamıştır. Buna ek olarak, bu çalışmada aktarma limanları aracılığıyla, bölgesel ürünlerin dünya pazarlarına erişimini iyileştirmek için yeni ikmal hattı hizmet potansiyeli de analiz edilmiştir.¹⁹⁰

¹⁸⁶ Özer, a.g.e., s. 198.

¹⁸⁷ a.g.e.

¹⁸⁸ Özer, a.g.e., s. 199.

¹⁸⁹ Özer, a.g.e., s. 200.

¹⁹⁰ Özer, a.g.e., s. 201.

Orta Amerika ve Karayip ülkeleri daha çok kolay bayrak ülkeleri olarak konumlarını sürdürmekte ve diğer ülke vatandaşı olan armatörlerin kendi şirketlerini ve gemilerini bu ülkelere kayıt ettirdikleri görülmektedir. Yine bu ülkelerde kruvaziyer turizmi de çok gelişmiş olup, deniz ticari taşımacılığı daha çok başka ülkeler ve bölgelere hizmet ediyor gibi görünmektedir.

Asya kıtasında yer alan denizci ülkeler Çin, Filipinler, Rusya, Japonya, Kore Cumhuriyeti, Malezya ve Singapur gibi ülkelerdir. Bu ülkelerden bazıları coğrafi konumları ile ön plana çıkarken bazıları ise gemi inşa sanayileri ve filo yapıları ile dikkat çekmektedir.

Ekonomik durumları ile deniz ticaret filoları arasında ilişki bulunan ülkelere Japonya en anlamlı örneği oluşturmaktadır. Japonya'nın deniz ticaret filosu hem sanayi için gerekli maddelerin ithalini ve hem de mamul maddelerin dağılımını kendi ticaret filoları ile sağlayarak ekonomisine önemli katkılarda bulunmaktadır. Bugün navlun piyasasını, Japonya tarafından kiralanan gemilerin etkilediği, dünya deniz nakliyat çevrelerinde bütün ilgililerin bildiği ve kabul ettiği bir gerçektir. Japonya gittikçe artan deniz ticaret filosu ile kendi deniz nakliyatını Japon gemi sahiplerine ait gemilere yaptırmaktadır.

1854 yılında tek bir uzak yol gemisi bulunmayan Japonya, altmış beş yıl sonra dünyadaki üçüncü en büyük denizci ülke haline gelmiştir ve bundan da elli yıl sonra neredeyse birinci ülke olmuştur.¹⁹¹ Japon denizcilik sektöründeki böylesine büyük gelişmenin arkasındaki faktörler arasında en baskın olan, Japon ekonomisinin yüksek büyüme oranıdır. Başka bir önemli faktör, büyük iş gücü arzının yanı sıra, gemi inşa kabiliyetinin artması ve denizcilik sektöründeki girişimciliğin gelişmesidir. Bu faktörlere ek olarak, Japon hükümetinin benimsediği denizcilik politikasının Japon deniz ulaştırma sektörünün gelişmesinde büyük etkisi olmuştur.

Rusya'nın ulusal denizcilik politikasında işlevsel alanlar içinde deniz ticareti ve seyrüsefer, deniz ve okyanus kaynaklarının geliştirilmesi, deniz bilimi, donanma ve diğer deniz faaliyet alanları bulunmaktadır. Bölgesel alanlar ise ortak fiziksel, ekonomik, askeri ve coğrafi özellikler gösteren, Rusya Federasyonu için yaşamsal olan alanlardır. Başlıca bölgesel alanları Karadeniz, Atlantik, Arktik, Pasifik, Hint Okyanusu ve Hazar Denizi'dir.¹⁹²

Singapur ise dünyanın en yoğun konteyner yük aktarma merkezidir ve yılda yaklaşık 140.000 gemi elleçlenmektedir. Konteyner terminali ve liman hizmetleri şu anda Singapur Liman Otoritesi ve Jurong Port Ltd.¹⁹³ tarafından sağlanmaktadır. Asya'nın başlıca uluslararası denizcilik merkezi olarak Singapur'un vizyonu, pek çok kapsamlı denizcilik yardımcı hizmeti sunan, çekici bir denizcilik merkezi olmaktır.¹⁹⁴

Kore Cumhuriyeti'nin deniz ticari taşımacılık politikası sadece ulusal hedefleri gerçekleştirmeye yönelik bir iç politika değildir. Ayrıca okyanus alanını

¹⁹¹ Özer, a.g.e., s. 203.

¹⁹² Özer, a.g.e., s. 204.

¹⁹³ Singapur'da faaliyet gösteren özel bir liman otoritesidir.

¹⁹⁴ Özer, a.g.e., s. 205.

yöneten yeni uluslararası yasal düzen altında bir kıyı devleti olarak Kore Cumhuriyeti'nin hak ve yükümlülüklerini içeren daha geniş konuları kapsamaktadır.¹⁹⁵ Kore Cumhuriyeti hükümeti denizcilik şirketlerinin, hızla artan dış ticareti karşılamak için, ulusal denizcilik kapasitesini artırmalarına vurgu yapmaktadır. Bunun yanında hükümet denizcilik şirketlerinin ulusal bayrak tonajını artırmasını teşvik etmiştir. Ulusal bir filonun inşası, ulusal ekonominin gereken istikrarını güvenceye almak için kaçınılmaz temel politikalardan biri olmuştur.

1988'den sonra, uluslararası uygulamalarla bağlantılı olarak, Çin hükümeti ulusal yükleri ulusal gemilerle taşıma politikasından vazgeçmiştir. Hükümet hangi denizcilik şirketi olduğuna bakmaksızın, Çin ithalat ve ihracat yüklerini taşımak için içeride ve dışarıda her türlü oranı serbest bırakmıştır. Aynı zamanda ulusal gemilerin üstlendiği payı da serbest bırakmıştır. Ulusal denizcilik şirketlerinin tamamı piyasadan yük almak için bu uygulamaya başvurmuşlardır. Bu durumda yük sahipleri de taşıyanları seçebilmektedir. Aynı zamanda, piyasanın karar verdiği tarife de açılmıştır. Şu anda Çin, Dünya Ticaret Örgütüne üye olarak daha serbest bir deniz ulaştırma politikası uygulamakta ve sadece daha önce denizcilik anlaşmaları imzalamış olan ülkeler için yük rezerve etmektedir.¹⁹⁶

Avrupa kıtasında ise, Norveç deniz ticaret filosu II. Dünya Savaşı'ndan sonra büyük çapta tahrip olmasına rağmen savaştan sonra hızlı bir toparlanma sürecine girmiştir. Norveç'in 1970 yılının sadece ilk 7 ayında bu filonun taşımacılığından elde ettiği net döviz geliri 680 milyon Kron yani takriben 1,5 milyar TL'den fazla olmuştur.¹⁹⁷

Norveçli gemi sahipleri 1987'ye kadar gemilerini ulusal sicile tescil ettirmekteydi. Bu tarihten sonra değişen gemi sicil politikasında tonajın "başka bayraklara" kaydedilmesinin gerekçesi, geleneksel olarak sıkı olan Norveç bayrak rejiminin adım adım serbestleşmesidir. 1980'lerin başlarında ise yetkililer daha serbest bir politika uygulamaya başlamışlardır. 1980'lerin ortalarına kadar Norveç bayrak politikası tamamen tersine dönmüştür. 1985'e kadar politika, gemileri bazı ufak sınırlamalarla uluslararası sicile kaydetme şeklindeydi.¹⁹⁸ Norveç'in deniz ticaretinde bayrak politikasının yanında denizcilik politikasının gelişiminin temel bir direği de Norveç Araştırma Konseyi'nin sektör çıkarlarına ve bilgi platformlarına katkı yapmasıdır. Aynı zamanda Konsey denizcilik alanındaki sektörler içinde mevcut ve gelecek fırsatların ve zorlukların bütüncül bir anlayışının geliştirilmesi için bir alan yaratmaktadır.¹⁹⁹

İngiltere ise dünya ticaret filonunun yarıdan fazlasına sahip olmasına rağmen dünya ülkelerinin kendi ticaret filolarını geliştirerek dış ticaret taşımalarını

¹⁹⁵ Özer, a.g.e., s. 202.

¹⁹⁶ Özer, a.g.e., s. 205.

¹⁹⁷ Ferit Biren, "Milletlerarası Deniz Nakliyeciliğinin Bugünkü Durumu ve Gelişmeler", Türkiye'de Milletlerarası Deniz Nakliyeciliği ve Geliştirilmesi İmkânları, İstanbul, 1972, s. 57.

¹⁹⁸ Özer, a.g.e., s. 206.

¹⁹⁹ a.g.e.

bu filolarla yapmaya başlamasından dolayı İngiltere'nin deniz ticaret filosunun dünya içindeki payı azalmıştır.

Yunanistan deniz ticaret filosunun bu derecede büyük olmasının nedeni başka ülke gemilerinin bu bayrak altında çalışmaları için sağlanan kolaylıklardır. Yunan deniz işletmeleri yıllardır ABD'nin taşıma gücündeki boşluktan yararlanmasını bilmişlerdir. Liberya, Panama gibi vergi ve döviz hesapları ile diğer mükellefiyetler yönünden büyük kolaylıklar sağlayan ve uluslararası deniz ticâri taşımacılığı çevrelerinde bayrak uygunluğu bandıraları altında dolaşan Yunan armatörlerine ait gemiler dâhil edildiğinde Yunanistan ticaret filosu dünyanın en büyük ticaret filosu olarak karşımıza çıkar. Bu filo II. Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde uluslararası deniz ticâri taşımacılığında ortaya çıkan fırsatları çok iyi değerlendirmesinden doğmuştur.

Okyanusyada ise, birinci derecede ihracat ülkesi, sermaye ithal eden, başlıca pazarlardan ve ithalat kaynaklarından uzak bir ada - kıta olan Avustralya için İngiliz denizciliğinin önemi ortadadır. Bunun yanında deniz ticareti konuları da İngiliz - Avustralya ilişkilerinin önemli bir boyutunu oluşturmaktadır.²⁰⁰ Altyapı, Ulaştırma ve Bölgesel Kalkınma Müdürlüğü içinde bulunan Deniz Ulaştırma Politikası Reform Şubesi denizciliğe odaklanmış ve Avustralya iş çevresinin verimliliği için çalışmaktadır. Bunu yaparken emniyet ve çevresel risklerin kabul edilebilir bir seviyede yönetimini temin etmek durumundadır.

Yeni Zelanda'nın Ulaştırma Bakanlığı Kıyısız Deniz Ulaştırma Politikası taslağında bu alanda deniz ulaştırmasının pek çok bakımdan, yeniden canlanmakta olduğunu belirtmiştir. Bu taslağa göre sektör, aktif olarak kendi içinde ve kara ulaştırma sektörüyle rekabet halindedir ve ulusal ekonomi için daha geniş bir ulaştırma hizmeti yelpazesi sunmaktadır. Kıyı denizciliği için daha düşük bir maliyet yapısı oluşturmak ve daha rekabetçi bir kıyı denizciliği ortamı yaratmak amacıyla Liman Reformu ve İş Sözleşmeleri Yasası gibi son reformlar, gemi ve şirket istihdamı gibi önemli endüstri reformlarıyla birleşmiştir.²⁰¹

Kıyısı olmayan İsviçre, yaklaşık T.C.'nin yarısı kadar ticaret filosuna sahiptir. İki kez dünya savaşına katılan Japonya, kuruluşu 1948 gibi yakın bir tarihe giden İsrail, ülke ekonomisi neredeyse tamamıyla denizlere bağlı olan Norveç ve Yunanistan uluslararası deniz ticâri taşımacılığında çok büyük gelişmelere sahne olan ülkeler olarak değerlendirilmektedir.²⁰²

Deniz taşımacılığında son dönemdeki gelişmelere genel olacak bakacak olursak, 2010'lu yıllarda deniz yolu taşımacılığı bir çok segment için çok değişken koşullarda cereyan etmiş, iki başlıca segment olan tanker ve dökme yük piyasalarında da dönemler boyunca periyodik olarak değişimler yaşanmıştır. Filodaki kapasite fazlasının yarattığı olumsuz etki 1970 ve 1980'lerde yaşananlara kıyaslandığında nisbi olarak daha ılımlı bir seviyede gerçekleşmiştir. Bu durum mal

²⁰⁰ Özer, a.g.e., s. 207.

²⁰¹ Özer, a.g.e., s. 208.

²⁰² Müfit Özel, "Türkiye Öncelikle Denizci Bir Ülke Olmalıdır", Denizati Dergisi, Cilt: 1-4, 1975, s. 3.

yoğun OECD dışındaki ekonomilerdeki büyümenin, nisbeten zayıf OECD ekonomilerini dengelediği durağan dünya ekonomik görünümüne rağmen, tonaj talebinin sürpriz bir şekilde güçlü olmasından kaynaklanmaktadır.

Diğer bir önemli gelişme siparişlerin son on yıldaki en düşük seviyeye gerilemesi paralelinde, filo sipariş defterindeki bir yıl önceki yüzde 20 oranından 2012 yılında yüzde 14 oranına devam eden güçlü azalmadır. Bunun nedeni yatırımcıların devam eden olumsuz finansal koşullar karşısında ihtiyatlı davranmalarından çok filo kapasitesinin piyasa şartlarına cevap verecek konumda olmasıdır.

2012 yılı ekonomik yönden krizlere sahne olan bir yıl olmuş, yılın ilk yarısı Euro krizi etkisini arttırmış, dünya GDP gelişimi yüzde 3.2 gibi çok olumsuz bir durumda iken tonaj talebi 2011 yılındaki yüzde 7.7 oranından 2012 yılında yüzde 7.1'e gerilemesine rağmen olumlu bir görünüm sergilemiştir. Dikkate değer bir durum taşıma mesafelerinde gözlenen, tankerlerde daha uzak dökme yüklerde nisbeten daha az, LNG segmentinde 2011 yılında yaşanan ve 2012 yılında da artarak süren belirgin olumlu yönde değişimdir. Dünya ticaret filosu güçlü gelişimini sürdürmüş, 2011 yılında saptanan yüzde 8.2 oranındaki büyüme paternine 2012 yılında yüzde 7 oranını aşkın değerde filo büyümesi bazında birbirini takip eden sekizinci yıl olmak üzere, yüzde 7,8'lik bir artış eklenmiştir.

Toplam filo kullanımı ise yüzde 1 oranında azalarak yüzde 84'e gerilemiştir. Ticaret filosunun en büyük segmenti dökme yük filosunda filo kullanım oranındaki yüzde 4 oranındaki azalma, LNG, araba taşıyıcı ve tanker filolarındaki gelişmelerin olumlu katkılarının yanında, bu düşüşün nedenini oluşturmuş, konteyner filosu da azalmaya katkıda bulunmuştur. Yüzde 84 oranındaki filo kullanımı, 2009 yılında gözlenen oranından daha iyi olmasına karşılık son on yılda gözlenen ikinci en düşük değerdir.

Sektör aktif değer bazında incelendiğinde, 2012 değerlerin düştüğü bir yıl olarak karşıya çıkmıştır. Azalış hızı yavaşlamakla beraber sektörler arası performanslar 2011 yılından daha çeşitlilik arz etmiştir. En son değişim yeni inşaat sektöründe gözlenmiş, fiyatlar bir çok segmentte yüzde 5 - 10 arası azalmıştır. İkinci el değerleri yalnız zayıf navlun oranları nedeni ile değil yeni inşaatlarda ortaya çıkan yakıt verimliliği teknolojisi ve dizaynı ile de azalış göstermiş, kuru dökme yük segmentinde değerler yüzde 20 - 30 oranında tankerlerde yüzde 5 - 10 arasında azalmıştır. 2012 nakit dolaşımının azaldığı ve aktif değerlerde azalmanın sürdüğü dördüncü yıldır.

Deniz ticareti ile ilgili önemli bir kuruluş olan RS Platou, her yıl Platou Raporunu yayımlamaktadır. RS Platou, 1936'da kurulan uluslararası denizcilik ve brokerlik şirkettir. Ana ofisi Oslo'dadır ve dünyanın bir çok yerinde ofisleri bulunmaktadır. Her yıl yayımlanan bu raporda dünya denizcilik piyasasıyla ilgili bir çok bilgi yer almaktadır. Rapor son derece güvenilir olmakla birlikte çok çeşitli kurum ve kuruluşlar tarafından kaynak olarak gösterilmektedir. İMEAK (İstanbul ve

Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Deniz Ticaret Odası) tarafından her yıl yayımlanan Deniz Sektörü Raporu'nda da Platou Raporu kullanılmaktadır.

İlgili rapora göre dünya deniz ticaret filosunun gelişimi ve tonaj olarak artışı 2004 yılından itibaren kolayca Tablo 2.6.'dan anlaşılabılır.

Tablo 2.6. Dünya Deniz Ticaret Filosu Gelişimi, (2004 - 2014)

Yıl	Tanker	Kimyasal Tanker	Kuru/Dökme Yük Gemisi	Kombine Taşımacılık Yapan Gemi*	Diğer	Toplam
2004	279,1	25,0	299,2	12,1	189,6	805
2005	295,0	25,7	317,4	11,6	200,5	850,1
2006	317,7	26,9	339,3	11,6	213,3	908,8
2007	334,7	29,0	362,4	11,2	232,5	969,9
2008	352,3	31,7	386,5	11,2	253,5	1035,1
2009	369,0	34,0	413,4	10,4	273,1	1099,9
2010	396,2	35,8	454,9	9,6	294,9	1191,3
2011	413,1	36,1	532,5	6,8	309,9	1298,4
2012	439,0	36,5	615,7	-	305,3	1396,6
2013	460,5	36,6	681,1	-	280,7	1458,9
2014	471,3	36,3	718,7	-	293,2	1519,4

Kaynak : RS Platou, The Platou Report 2014, 2014, s. 26

* 2012'den itibaren bu gemiler kuru/dökme yük taşıyan gemilerin içinde yer almıştır.

Görüldüğü gibi 2004 yılından itibaren dünya deniz ticaret filosu her tipte gemi için sürekli artmış bulunmaktadır. 2008 ekonomik krizinden sonra 2008, 2009 ve 2010 yıllarında bile artış sürmüştür. 2014 yılı, 2004 yılının neredeyse iki katı konumuna kadar ulaşmıştır. Bunun bu şekilde olma sebebi, dünyada gelişen ve artan ticaret hacmi ve yeni pazarların ortaya çıkmasıdır. Bu ihtiyaçlara cevap verebilecek ulaştırma ve özellikle de deniz taşımacılığında hatırı sayılır bir artış meydana gelmiştir.

Platou'nun raporuna esas teşkil eden bir başka önemli rapor da UNCTAD'ın her yıl yayımladığı "Review of Maritime Transport" isimli rapordur. Tablo 2.7.'ye bakılacak olursa 1970'den 2013'e kadar uluslararası deniz ticaretinde taşınan malların gelişimi ve artışı izlenebilir.

Tablo 2.7. Uluslararası Deniz Ticaretinde Taşınan Yükler, (1970 - 2012)

Yıl	Petrol ve Doğal Gaz	Ana Dökme Yükler	Diğer Kuru Yük	Toplam
1970	1440	448	717	2605
1980	1871	608	1225	3704
1990	1755	988	1265	4008
2000	2163	1295	2526	5984
2005	2422	1709	2978	7109
2006	2698	1814	3188	7700
2007	2747	1953	3334	8034
2008	2742	2065	3422	8229
2009	2642	2085	3131	7858
2010	2772	2335	3302	8409
2011	2794	2486	3505	8784
2012	2836	2665	3664	9165

Kaynak : UNCTAD, Review of Maritime Transport 2013, Geneva, 2013, s. 7.

UNCTAD'ın yayımladığı bu raporda da deniz ticari taşımacılığının gelişmesi ve gemi tonajlarının neden yıldan yıla arttığı sonucuna kolaylıkla varılabilir. Her türdeki yük taşınması sürekli artış halindedir. Bu yükleri taşıyacak olan ulaştırma sistemleri ve özellikle de deniz taşımacılık sistemlerinin gelişme göstermesi gerektiği aşıkardır. Taşınan bu yüklerin miktar olarak artışı hem bu yüklere olan talebin sonucu hem de ürün fazlası bulunduran ülkelerin ve bölgelerin bu ürünleri arzının sonucudur. Taşınan yük ve ürünler yıldan yıla artmakta ve bu da genel dünyada meydana gelen global ticaretle yakından ilgilidir.

Tablo 2.8.'e göre dünyadaki toplam dökme yük filosu gelişimine bakılacak olursa, dünya genelinde gemi tiplerinin hepsinde genel bir artışın olduğu görülmektedir. Bu da doğal olarak taşınan dökme yüklerin arttığını ve artacağını belirtmektedir. Bilindiği gibi dökme yükler çok çeşitli olup; maden cevheri, hububat, petrol ve su gibi maddelerdir. Bunlara olan ihtiyaç hiç bitmeyecek ve dünya nüfusuna ve kaynaklarına paralel olarak artış gösterecektir. Bu artış da uluslararası deniz ticaretinin gelişmekte ve artmakta olduğunu göstermektedir.

Tablo 2.8. Dökme Yük Filosu Gelişimi

Yıl	Handysize	Handymax/ Supramax	Panamax/ Kamsarmax	Post Panamax	Capesize	Total
2004	68,3	67,6	64,3	4,5	94,2	299,2
2005	69,6	71,2	69,7	5,0	101,6	317,4
2006	70,8	76,4	75,9	5,7	110,5	339,3
2007	71,4	81,0	82,6	7,2	120,2	362,4
2008	73,4	86,0	87,5	9,0	130,6	386,5
2009	74,7	92,1	92,4	10,7	143,5	413,4
2010	74,3	100,5	96,4	14,4	169,3	454,9
2011	79,8	117,9	104,3	22,6	207,8	532,5
2012	83,8	134,6	116,3	34,8	242,5	612,0
2013	86,8	145,8	132,8	44,4	268,4	678,3
2014	86,5	153,8	146,6	48,3	280,9	716,0

Kaynak : RS Platou, The Platou Report 2014, 2014, s. 52.

Tablo 2.9.'a bakılacak olursa; dünya toplam tanker filosunun yıllara göre gelişimi görülecektir. Tankerlerle ham petrol, petrol türevleri, su ve kimyasal maddeler taşınmaktadır. Tanker filosunun da yıllara göre artış göstermesi, bu yüklerin taşındığını ve bunlara olan ihtiyacın da sürekli arttığı değerlendirilebilir. Yeni petrol kaynaklarının bulunması veya dünyadaki artan su ihtiyacı gibi nedenler, bu yüklerin taşınmasındaki artışı sağlamıştır.

Tablo 2.9. Tanker Filosu Gelişimi

Yıl	10 - 69.999 DWT	70 - 119.999 DWT	120 - 199.999 DWT	200.000+ DWT	Toplam
2004	66	69.9	37.5	130.9	304.1
2005	68.8	75.6	39.7	136.6	320.7
2006	73.4	83.5	42.9	144.6	344.5
2007	79.4	89.6	46.2	148.6	363.7
2008	85.9	97.1	48.4	152.6	383.9
2009	93.6	103.6	47.8	157.9	403.0
2010	106.5	108.5	59.4	157.6	432.0
2011	109.1	116.0	62.6	161.5	449.3
2012	112.2	121.0	68.2	174.2	475.6
2013	114.3	123.8	72.8	186.2	497.1
2014	116.9	123.7	76.5	190.5	507.6

Kaynak : RS Platou, The Platou Report 2014, 2014, s. 50.

Uluslararası deniz ticari taşımacılığının mevcut durumu ve gelişimi dünyadaki malların ihracatlarına ve ithalatlarına bağlıdır. Mal ihraç eden ülkelere mal ithal eden ülkelere doğru bir ticaret söz konusu olduğu gibi bu durum ve tam tersi durumlar malların cinsine ve ihtiyacına göre de değişiklik arz etmektedir. İhracat ve ithalat; ülkelerin, bölgelerin ve şirketlerin durumları, dünyadaki konumları ve kapasiteleri ile yakından ilişkilidir. Tablo 2.10.'da görüleceği üzere, ihracat ve ithalat bölgelere, yıllara ve dönemsel siyasi veya ekonomik krizlere göre değişiklik göstermektedir.

Tablo 2.10. İhracat ve İthalat Oranlarındaki Yüzdelik Değişim

Ülkeler/Bölgeler	İhracat				İthalat			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Dünya	-13,3	13,9	5,2	1,8	-13,6	13,8	5,3	1,6
Gelişmiş Ekonomiler	-15,5	13,0	4,9	0,4	-14,6	10,8	3,4	-0,5
Japonya	-24,8	27,5	-0,6	-1,0	-12,2	10,1	4,2	3,7
ABD	-14,0	15,4	7,2	4,1	-16,4	14,8	3,8	2,8
Avrupa Birliği (27)	-14,9	11,6	5,5	-0,2	-14,5	9,6	2,8	-2,8
Gelişmekte Olan Ekonomiler	-9,7	16,0	6,0	3,6	-10,2	18,8	7,4	4,5
Afrika	-9,5	8,8	-8,3	5,7	-6,2	8,4	2,8	8,0
Gelişmekte Olan Amerika Kıtası Ülkeleri	-7,4	8,3	4,6	2,2	-17,9	22,5	10,8	2,5
Asya	-9,9	18,3	7,8	3,7	-9,1	19,3	3,5	4,6
Çin	-14,1	29,1	13,0	7,2	-1,1	25,4	10,3	5,9
Hindistan	-6,8	14,0	14,2	-2,5	-0,9	13,8	9,1	5,8
Kore Cum,	3,2	14,7	9,7	1,5	-2,3	17,3	4,1	1,2
Batı Asya	-4,8	5,7	6,5	6,9	-14,2	8,4	8,1	5,8
Geçiş Ekonomileri	-14,4	11,3	4,2	1,0	-26,2	15,9	15,7	3,9

Kaynak : UNCTAD, Review of Maritime Transport 2013, Geneva, 2013, s. 5.

Görüldüğü üzere son yıllardaki ithalat ve ihracat oranlarındaki durum ülkelere, bölgelere ve siyasi - ekonomik krizlere göre değişiklik göstermektedir. Bu da dolaylı olarak uluslararası deniz ticari taşımacılığına yansımaktadır. 2008 ekonomik krizi nedeniyle ithalat ve ihracat oranlarında, 2009 yılında genel bir düşüş söz konusu olmuşsa da, sonraki yıllarda bu durum düzelmeye başlamış olup 2014 yılında, 2008 öncesi duruma ulaşması beklenmektedir. Uluslararası deniz ticari taşımacılığı 2000'lerden itibaren hacmini sürekli arttırmış ve 2008 ekonomik krizi nedeniyle biraz sekteye uğramıştır. Tekrardan çeşitli uygulamalar ve önlemlerle

toparlanmış ve 2015’li yıllardan sonra eski konumuna kavuşabileceği öngörülmektedir.

Sonuç olarak, diğer taşımacılık çeşitleriyle beraber uluslararası deniz ticari taşımacılığı da ulaştırma açısından çok önemli olup; politika, ticaret ve ekonomi ile iç içe bir konumdadır. Başta gemiler olmak üzere; limanlar, tersaneler ve denizcilik ile ilgili piyasalarla yakından etkileşim halindedir. Kabotaj taşımacılığı ve düzenli - düzensiz hat taşımacılığı gibi birçok çeşidi bulunan deniz ticari taşımacılığı IMO, WTO ve ILO gibi tüm dünyada söz sahibi olan birçok kurum ve kuruluşça da desteklenmekte ve yönlendirilmektedir.

Denizcilik, tarih öncesi çağlardan başlamış ve teknoloji ilerleyip yeni pazarlar bulundukça da gelişmiştir. Bu gelişme denizcilikle ilgili gemi, seyir ve liman gibi unsurları etkilediği gibi devletlerin ekonomisini ve ilişkilerini de derinden etkilemiştir. Son dönemlerde de belli başlı bazı devletler bu alanda gelişme göstermiş ve sektörde söz sahibi olmuşlardır. Türkiye’nin konumu da bu alanda hatırı sayılır seviyededir.

3. TÜRKİYE’NİN DENİZ TİCARİ TAŞIMACILIĞI

Denizlerle çevrili olup kısmen yarımada şeklinde olan Türkiye yaklaşık 8.333 km sahil şeridine sahip bir ülkedir. Denizden ve deniz yollarından yararlanabilmek için her türlü imkan mevcuttur. Akdeniz havzasında bulunması, zengin petrol ve doğal gaz kaynaklarına yakın olması sebebiyle taşımacılık ve enerji gibi sektörlerde önde gelmesi gereken bir ülkedir.

Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz ve Hazar havzalarında tarih boyunca denizciliği kullanabilen ülkeler ve medeniyetler her şekilde ticari ve askeri faaliyetlerde bulunmuş ve uluslarını zenginleştirip feraha kavuşmuşlardır. Bu ülkeler denizcilik alanında askeri ve ticari olarak hep önde gelen ülkeler olmuşlardır.

Türkiye’nin de uluslararası deniz ticari taşımacılığında bulunduğu konum tarihten gelen dinamikleriyle iç içe olup, günümüzde de hatırı sayılır bir konuma gelme çabasıdadır. T.C. deniz ticari filosu günden güne büyümekte; ekonomi düzeldikçe ve üretim arttıkça da Türkiye dünya devletleri arasında denizcilik açısından hak ettiği konuma ulaşabilecektir.

3.1. Türkiye’de Deniz Ticari Taşımacılığının Gelişimi

Akdeniz, Ege ve Karadeniz’le çevrili olup, bünyesinde Marmara Denizi’ni barındıran Türkiye’de denizcilik faaliyetleri ülke ekonomisi açısından büyük önem arz etmektedir. Cumhuriyet’in ilanından itibaren Türkiye bunun öneminin farkına varmaya başlamıştır. Ancak denizciliğe tarih boyunca uzak kalması ve zamanında gereken yatırımları yapmaması sebebiyle, Türkiye’deki deniz ticari taşımacılığı hak ettiği konumda değildir.

Ülkenin sahip olduğu Anadolu coğrafyası, üç tarafının denizlerle çevrili olması ve 2 büyük kıtayı birbirine birleştiren boğazlara sahip olması nedeniyle Türkiye, dünyadaki en önemli coğrafyalardan birinde yer almaktadır. Tarih boyunca birçok önemli savaş da bu önemli coğrafyanın ele geçirilmesi amacıyla yapılmıştır. Bu yüzden de Türkler, Anadolu coğrafyasındaki denizlerdeki üstünlüklerini daha çok askeri alanda sağlamışlardır.

Türkiye açısından denizciliği dönem dönem incelemek yararlı olacaktır. 1071’den itibaren Anadolu’ya yerleşen ve denizcilikle tanışan Türkler için Osmanlı öncesi dönem, Osmanlı dönemi ve özellikle de Cumhuriyet dönemi denizcilik faaliyetlerini incelemek yararlı olacaktır.

3.1.1. Osmanlı İmparatorluğu öncesi dönem

1071 tarihindeki Malazgirt Savaşı'nın ardından önce Anadolu'ya giren, ardından da Ege ve Marmara kıyılarına ulaşan Türkler; Bizanslılardan, Venediklilerden ve Cenevizlilerden öğrendikleri tekniklerle gemi yapmaya başlamışlardır.

Osmanlı denizciliğinin temelini 11. ve 12. yüzyıllarda Selçuklular, Anadolu Selçuklu Devleti ve Anadolu beylikleri atmıştır. Ünlü Selçuklu komutanları ve denizcilerinden Çaka Bey yaptığı donanma ile 1089'da Midilli'yi, 1090'da Sakız'ı almıştır. Alkan Bey, 1094'de Marmara Adası'nı alarak Ege ve Marmara Denizi'nin bir bölümünün kontrolünü ele geçirmiştir.

Anadolu Selçuklu Devleti zamanında I. Alaattin Keykubat'ın tahta çıkmasıyla birlikte ilk defa deniz politikası bir devlet politikası olarak benimsenmiştir. Keykubat dönemi; Türk denizciliğinin sağlam temellerin atıldığı, denizlerin kullanılması dolayısıyla ticaret yapıldığı ve limanlarda gemilerin inşa edilmeye başlandığı bir süreçtir. Diğer bir deyişle Türk denizciliğinin çıkışı Keykubat döneminde olmuştur. 1220 yılında Alanya fethedilerek günümüze değin ayakta kalabilmeyi başarmış bir tersane inşa ettirilmiştir. Daha sonra Sinop'ta ikinci bir tersane kurularak buradan Kırım'a da seferler düzenlenmiştir.²⁰³

Anadolu Selçuklu Devleti'nin yıkılış dönemi olan 13. yüzyıl sonlarıyla 14. yüzyıl başlarında dış ticarete bölgesel bir durgunluk baş göstermiştir. Bu durgunluk Anadolu ekonomisini etkisi altına almıştır. Bu sırada Batı Anadolu'daki Türk beylikleri ile Avrupalılar arasındaki ticari ilişkiler ise devam etmektedir. Orta Çağ'da Türk denizciliğinin temellerinin atılması yanında, kazanılan askeri ve siyasi alandaki zaferlerle de bu durum pekiştirilmiştir. Anadolu Selçuklularından sonra da Aydın, Saruhan ve Karesi Beylikleri de denizlere doğru gelişmiş, İzmir ve çevresindeki tersanelerde ve Ege'nin diğer limanlarında yapılan filolarla Ege Denizi'ne akınlar düzenlenmiştir.²⁰⁴

Osmanlı öncesi dönemde genellikle askeri denizciliğin Anadolu coğrafyasına egemen olduğu görülmektedir. Ticari denizciliğe daha az önem verilmiştir. Kıbrıs ve Bizansla bazı ticari faaliyetlerde bulunulmuştur.

Anadolu beyliklerini takiben Osmanlılar da denizciliği teslim alarak ilerlemeye başlamışlardır. Önceleri Ege Denizi'nde akınlar yaparak denizciliği güçlendirmeye çalışmışlar, daha sonra Fatih Sultan Mehmet zamanında ise deniz ve kara güçlenmesi stratejisini birlikte uygulamaya başlamışlardır. Bu amaçla Ege bölgesinde deniz gücü sağlanırken, Karadeniz'in bir Türk gölü haline getirilmesi amaçlanmıştır. Fatih dönemi incelendiğinde, deniz yoluna kara yolundan daha fazla önem verildiği söylenebilir. Üçüncü deniz olarak adlandırılan Akdeniz'de ise Kanuni

²⁰³ Topuz, a.g.e., s. 31.

²⁰⁴ Tülay Duran, Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları, İstanbul: Tarihi Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi, 2002, s. 334.

Sultan Süleyman zamanında ve Barbaros Hayrettin Paşa'nın kaptanpaşalığı zamanında büyük üstünlükler sağlanmıştır.²⁰⁵

3.1.2. Osmanlı İmparatorluğu dönemi

Osmanlı Beyliği'nin kurulup gelişmesi ve denizlerde kıyı sahibi olmasıyla birlikte öncelikle komşu Karesioğulları Beyliği gemilerinden faydalanılmıştır. Bununla birlikte ilk zamanlarda küçük de olsa Karamürsel, Edincik ve İzmit'te tersaneler kurulmuştur. Gelibolu'nun 1390'da alınmasından sonra ise burada bir tersane daha kurularak denizcilik yolunda ilk ciddi adım atılmıştır. Bundan sonra Osmanlı gemiciliğinin hızla geliştiği dikkat çekmektedir.²⁰⁶

İlerleme ve fetih politikasına hız veren Osmanlı; Balkanlar, Karadeniz ve Ege'de yeni toprakları ilhak etmesiyle, Avrupa'dan Asya'ya giden ticaret yollarının hâkimiyetini elinde tutmaya başlamıştır. 14. yüzyıl sonlarına doğru Bursa ve Edirne gibi şehirler ticari yönden önem kazanmaya başlamıştır. Erzincan, Amasya ve Tokat'ın alınmasıyla İpek yolu Bursa'ya bağlanmış ve Trabzon deniz yolunun önemi azalmıştır. Antalya ve Alanya'nın Osmanlı topraklarına katılmasıyla Batı'nın Hindistan ve Arap ülkeleriyle olan baharat ve diğer ticaret şekilleri Osmanlı denetimi altına girmiştir.²⁰⁷

Karadeniz'in bir Türk gölü haline gelmesi ve Osmanlı donanmasının Akdeniz'de etkin hale gelmesi Fatih Sultan Mehmet'le birlikte olmuştur. Devletin Akdeniz ve çevresindeki ticari faaliyetlere hakim olabilmesi için ilk olarak Doğu Akdeniz'de sürekli mücadele halinde bulunan Venedik ve Ceneviz Devletleri'nin tekелci eğilimlerini kırmak gerekmekteydi. Bu amaçla Fatih İstanbul'un fethinden sonra İngilizler'e çağrıda bulunmuş ve onlara kapitülasyon vermek istemiştir. Yine fetihten sonra Fatih donanmanın ehemmiyetini takdir ederek, tersaneyi önce Kadırga limanına daha sonra Haliç'e naklettirerek kurduğu yeni gemi inşa tezgâhları ile yeni bir donanma inşasına önem vermiştir.²⁰⁸

Denizcilikte ilerlenmesi ve hem güvenlik hem ticari açıdan gemilerden azami düzeyde faydalanılması düşüncesi, Osmanlının yükseliş döneminde hep egemen olmuştur. Yavuz Sultan Selim'in erken vefatı denizcilik üzerindeki derin görüşlerini tatbik sahasına koymasına mani olmuş, fakat oğlu Kanuni Sultan Süleyman devrinde, Osmanlı denizciliği, denizcilikte Avrupa'nın denizci devletlerinden daha üstün bir duruma gelmiştir. Özellikle Barbaros Hayrettin Paşa, Turgut ve Kılıç Ali Reis gibi denizcilerin devlet hizmetine girmeleri ile onların tecrübe ve maharetlerinden geniş ölçüde faydalanılmış ve neticede Karadeniz ve Kızıldeniz'den sonra Akdeniz de bir Türk gölü haline gelmiş ve hatta Türk korsanları daha sonra Septe Boğazı'ndan geçerek İzlanda'ya kadar gitmişlerdir.²⁰⁹ Ayrıca o

²⁰⁵ Duran, a.g.e., s. 334.

²⁰⁶ Yusuf Halaçoğlu, Osmanlıda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller), Ankara: PTT Genel Müdürlüğü, 2002, s. 139.

²⁰⁷ Topuz, a.g.e., s. 38.

²⁰⁸ Topuz, a.g.e., s. 36

²⁰⁹ Topuz, a.g.e., s. 39.

devirde deniz coğrafyacılığı da önemli bir hamle yapmıştır. O zamanlar Osmanlı donanmasının Hint ve Atlas Okyanuslarına ulaşmaları nedeniyle iki Osmanlı amirali deniz coğrafyası eserleri vermişlerdir ki, bunlardan biri Piri Reis, ötekisi de Seydi Ali Reis'tir.²¹⁰

Osmanlı imparatorluğu zamanında Akdeniz'in bir iç deniz haline gelmesine rağmen ticari ulaşım alanında esaslı bir gelişme gerçekleştirilememiştir. 16. yüzyılda Fransa ile imzalanan bir anlaşma gereğince kara sularımızda gemi işletme imtiyazı bu devlete verilmiş ve daha sonra bu imtiyazdan Hollanda, Avusturya, Rusya, İsveç, İspanya ve Prusya gibi diğer devletler de faydalanmıştır.²¹¹

1566 yılında Kanuni'nin ardından tahta çıkan II. Selim döneminin en önemli denizcilik olayları Kıbrıs'ın fethi ve İnebahtı'da yaşanan donanma bozgunudur. II. Selim döneminde Kıbrıs'ın alınması, 70.000 cana mal olduğu gibi, büyük emekler karşılığı meydana getirilen Osmanlı donanmasının, özellikle donanma personelinin yok olmasına sebep olmuştur. Buna karşılık Doğu Akdeniz ticaret yolları tamamen Osmanlıların eline geçmiş ve Akdeniz'in doğusundaki Girit hariç bütün adalar Osmanlı nüfuzuna dâhil edilmiştir. Ancak yeni ticaret yollarının geliştirilmesi ve Avrupalıların bu yolları kullanmaya başlaması deniz ticaretini Akdeniz'den okyanuslara kaydirmiştir. Dolayısıyla Osmanlı devleti dünya deniz ticaretinden daha az pay alır olmuştur. Artık yerli sanayi ürünlerinin karşısında güçlü dış rakipler vardır.²¹²

17. ve 18. yüzyıllarda dış ticarete, deniz ticareti her zaman kara ticaretine üstün gelmiştir. Ege Denizi, üzerinde en fazla gemilerin dolaştığı alandır. Doğu'nun iskeleleri Avrupalı ya da Osmanlı gemilerinin sürekli varlığına tanık olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun uluslararası ticaretinde Batı'nın üstünlüğünün kesinleşmesi 18. yüzyılda olmuştur. Bu gelişme, ortaklıklar ve kumpanyalar kurulmasıyla ve bunların yayılmasıyla kendini göstermiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nda bu kumpanyalar, devletin gücü azaldıkça, yetkileri artan, hatta varlıkları bir ihtiyaç haline gelen büyükelçi ve konsolosların desteğinden yararlanmışlardır. Bu sırada kapitülasyonlar, imparatorluğun bütün iskelelerine yerleşmiş olan batı tüccarlarının yararına çok geniş ölçüde işletilmiştir. Bunun yanında Yakın Doğu'da ticaret yapan eski devletlerin yanında Avusturya ve Rusya gibi yeni devletler de ortaya çıkmıştır. Bu yeni devletlere, 19. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı İmparatorluğu'ndan kopan Yunanistan, Bulgaristan ve Romanya gibi eski vilayetler ve yeni ekonomiler de eklenmiştir. Bu devirde ve sonrasında Osmanlı deniz taşımacılığında 1853 - 1945 yılları arasında özel teşebbüse ait deniz işletmeciliği yapan Şirket-i Hayriye'nin yanında kamuya ait dört önemli kurum yer almıştır. Bunlar; Fevaid-i Osmaniye Şirketi (1843 - 1870), İdare-i Aziziye (1870 -

²¹⁰ İsmet Akçocuk, II. Abdülhamid Han Dönemi Türk Denizciliği, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1994), s. 51.

²¹¹ Banguoğlu, a.g.e., s. 49.

²¹² Erdinç Sancar, 21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2006, s. 174.

1878), İdare-i Mahsusa (1878 - 1909) ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910 - 1923)'dir.²¹³

Osmanlıların en son denizcilik idaresi olan Seyr-i Sefain İdaresi, değişimlere uğrayarak da olsa Osmanlı Devleti sonrasında da varlığını sürdürmüştür. Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, Türkiye Cumhuriyeti'ne devredildikten sonra, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi adı altında bir devlet hizmeti görmeye başlamıştır. Türkiye sahillerinde yük ve yolcu taşınması devlet ve özel teşebbüs eliyle yürütülürken, devletin bu alanı bir kamu hizmeti sayarak müdahalesi ile yolcu taşıma işi devlet tekeline bırakılmış, yük taşımada devlet ve özel teşebbüs bir arada faaliyette bulunabilme imkânına kavuşmuştur.²¹⁴

Bilindiği üzere, son dönemlerinde Osmanlı İmparatorluğu'nda bunalımlar yaşanmıştır. Bu bunalımların sebepleri arasında, dış ticaret dengelerinin bozulması, hükümetin ihmali, yasaların katılığı, yüksek düzeydeki devlet memurları arasındaki bozulma, tüccarlardaki utanma duygusunun yokluğu, daha önceki ayrıcalıklı konumlarını korumak isteyen kimi âyan ve esnafın kaygıları, insanların Batı'da doğmuş olan yeni tekniklere ve teknolojilere uyum sağlayamaması, kimi azınlık topluluklarının siyasal düşünceleri gibi sebeplerin yanında, uluslararası nitelikte bir ticaret filusunun bulunmayışı da sayılabilir.

20. yüzyıl başlarında, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki 18.000 ve üstü grostonluk gemi sayısı 45'i geçmemiştir. 1915 yılında bu sayı 73'e çıkmıştır. I. Dünya Savaşı'ndan sonra kapitülasyonların kaldırılması ile Türk denizciliği daha serbest bir saha bulmuştur. Fakat savaş dönemlerinde mevcut vapurlardan birçoğu düşman tarafından tahrip edildiğinden ticaret filosu daha da küçülmüştür. Bu nedenle imparatorluğun son günlerinde Türk deniz ticareti birkaç köhne geminin faaliyeti ile sınırlı kalmıştır. İmparatorluktan, Cumhuriyet Türkiye'sine işleyebilir vasfa sahip 35.000 grostonluk bir filo miras kalabilmiştir.

3.1.3. Cumhuriyet dönemi

Nitekim 1900'lü yıllardan Cumhuriyetin kuruluşuna kadar Osmanlı armatörlerinin bir kısmı yabancı bandıra taşımışlardır. Lozan görüşmeleri de bu atmosfer içinde başlamıştır. İngiliz, Fransız ve İtalyan delegeler T.C.'deki yatırımlarının varlığını, yeni T.C. devletinin bu konudaki yatırımlarının yetersizliğini ortaya koyarak, T.C.'nin kabotaj hakkını kullanmasına razı olmamışlardır. Batı ülkeleri denizciliğin evrensel bir meslek olduğunu, T.C. denizciliğinin uluslararası standartlarda olması gerektiğini ve bu standartlara ulaşmaya kadar ülkedeki yabancı kumpanyaların faaliyetlerini sürdürmesi gerektiğini iddia etmişlerdir. Fakat neticede, belli bir geçiş dönemi tespit edilmiştir. Yapılan anlaşmayla 1 Ocak 1924 tarihinden itibaren iki yıl süreyle geciktirilmesine ve 1926 yılına -her türlü alt yapı hazırlıkları tamlanmış oluncaya- kadar bu haktan adı geçen ülkelerin denizcilik şirketlerinin de yararlanmasına izin verilmiştir. İşte bu sebeple Türkiye Cumhuriyeti'nin denizcilik

²¹³ Topuz, a.g.e., s. 40.

²¹⁴ Topuz, a.g.e., s. 50.

yönünden stratejik yapılanma gayretlerinin temelinde kabotaj hakkını elde edecek seviyeye ulaşma amacı ve anlayışı yatmaktadır.

Kabotaj hakkının T.C. bandıralı gemilere verilmesi, gemi sayısını artırmış fakat kısa sürede bazı olumsuzluklara da sebep olmuştur. Yabancı şirketlerin rekabeti ortadan kalktığından, T.C. gemilerinin gerek tonaj yetersizliği ve gerekse eski olmaları, deniz ticaretinin gelişimini olumsuz etkilemiştir.

Milli Mücadeleden sonra 1923'te Cumhuriyetin ilanı ile kabotaj hakkının T.C. gemileri tekeline girmesinden sonra, milli menfaatleri gözetten bir deniz yolu politikası geliştirilmeye çalışılmıştır. Bu yıllarda T.C.'nin ticaret filosu sadece 35.000 tondan ibarettir. Deniz taşımacılığının geliştirilmesi yönünde olumlu bir takım adımlar atılmıştır. Bunlardan ilki, "*Bayrak İnhisarı*" diye de adlandırılan kabotaj hakkının sağlanmasıdır. Bu hakla T.C. liman ve iskeleleri arasında yük ve yolcu taşımacılığı sadece T.C. bayrağı taşıyan gemilere verilmiştir. Böylece deniz ticaret filosu, kapitülasyonlarla T.C. liman ve iskeleleri arasında her türlü yolcu ve yük taşıma ve başka imtiyazlara da sahip bulunan yabancı bayraklı gemilerin rekabetinden korunmuştur. Kabotaj hakkı ancak 1926'da çıkarılan bir kanunla sağlanmış ise de bu hakkın kullanılması imkânı Lozan Antlaşması ile elde edilebilmiştir.²¹⁵

Diğer önemli bir tedbir ise, devletin gemi inşa ve işletme faaliyetini elinde bulunduran Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin 4 Nisan 1923 gün ve 547 sayılı Seyr-i Sefain Müdüriyet-i Umumiyesi'nin Suret-i İdaresine Dair Kanun ile Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi adıyla yeniden ve daha bağımsız bünyeye sahip bir biçimde teşkilatlandırıldıktan sonra, imkânlarının kuvvetlendirilmesi ve teşebbüs serbestisine kavuşturularak sahillerimiz arasında yolcu ve yük transferi işini üzerine almasıdır.

Bu dönemin, deniz taşımacılığının gelişmesi yönünde aldığı önemli tedbirlerin sonuncusu da, özel sektör gemi inşa ve işletmeciliğinin teşviki olmuştur. Bir kısmı Teşvik-i Sanayi Kanunu içerisinde yer alan teşvik hükümleri ile T.C. vatandaşları armatörlerine hazineden avans ve kredi kolaylıkları, vergi ve gümrük muafiyetleri, devlet sektörü ile eşit rekabet şartları sağlanmıştır.²¹⁶

Cumhuriyet, deniz ticaret filosunu bir yandan büyütüp geliştirirken öbür yandan ona bir hukuk çevresi de sağlamıştır. Yasalardan, yönetmeliklerden, tüzüklerden ve uluslararası antlaşmalardan kaynak bulan deniz ticaret hukuk çevresi, ikili antlaşmalarla da zenginleştirilmiştir.²¹⁷

1924 - 1927 arasındaki dönem Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan güçlüklerin etkili olduğu ve liberal sanayileşme ve kalkınma politikasının güdüldüğü bir dönemdir.²¹⁸

²¹⁵ Memduh Yaşa, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923 - 1978, İstanbul: Akbank Kültür Yayınları, 1980, s. 276.

²¹⁶ a.g.e.

²¹⁷ Hayri R. Sevimay, Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü : Politikalar, Sorunlar ve Çözümler, 1992, s. 13.

²¹⁸ Demir Demirgil, "Türkiye Ekonomisi/Dün - Bugün - Yarın ", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, Sayı. 1 (Mart 1985), s. 54.

Cumhuriyetin kuruluş yıllarında her alanda köklü değişiklikler meydana gelmiştir. T.C. deniz ticâri taşımacılığını ilgilendiren en önemli gelişmelerden birisi Lozan Konferansı olmuştur. Söz konusu 3 yıllık süre içinde, mevcut gemilerden işe yarar durumda olanların onarımı, yurt dışından gemi alımı ve armatörlük yapmak isteyen girişimcilere teşvik niteliğinde verilen avanslarla filonun biraz daha gelişkin bir yapıya kavuşturulmasına çalışılmıştır. Aynı şekilde 1923 yılında toplanan İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlardan birisi olan T.C. vatandaşı armatörleri teşvik edileceğine dair ibareler ile 14 Nisan 1925 ve 618 sayılı limanlar kanunun yürürlüğe girmesi ve limanlarda tekel şirketlerinin kuruluşu T.C. ticaret filosunun sayısındaki artışın önemli nedenlerinden birisi olmuştur.²¹⁹

1930 senesinde T.C. Ticaret gemilerinin sayısı toplam 240 adettir. Cumhuriyet Türkiye'si 10 yılda tonajını hemen hemen 3 kat arttırarak 95.000 tonaja çıkarmıştır. 1932 yılına ulaşıldığında ise ortaya çıkan filo çok yaşlı gemilerden meydana gelmiştir. Bu durum da yabancı ülkelerin limanlarına girişte önemli sorunlar meydana getirmiştir. 1933 yılında 2248 sayılı kanunla Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi üçe ayrılmış ve Devlet Denizyolları kurulmuştur. Böylelikle deniz ulaşımındaki filonun modernleştirilmesinde devlet sorumluluk almaya başlamıştır. 1936 tarihinde hazırlanan 2. Sanayi Planı'nda da yeni gemi alımlarına önem arz etmiştir.

1 Haziran 1933 gün ve 3633 sayılı kanunla Devlet Deniz yolları ve Limanları Umum Müdürlüğü ile Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlükleri kurulmuştur.

Bu dönemdeki yabancı şirketler elindeki liman işletmeleri de devlet eline geçmiştir. İstanbul ve İzmir Limanları 1925, Haydarpaşa Limanı 1927'de kullanıma açılmıştır. Cumhuriyetin ilk 15 yılında daha çok demir yolu inşaatlarına malzeme taşımaları için Samsun, Mersin, Filyos, Bandırma ve Derince'de küçük limanlar yapılmış, 1939 yılından sonra askeri gerekçelerle Maltepe (İstanbul), Zeytinburnu, Mudanya, Gemlik, Mersin ve İskenderun iskeleleri yapılmıştır. 1940'ta 18 ve yukarı grostonluk gemi sayısı 166'yı bulmuştur. 1945'te ise Şirket-i Hayriyye'nin 94 yıllık bağımsız faaliyetine son verilerek denizcilik genel müdürlüğüne bağlanmıştır.

1941 yılında Amerika'dan çok sayıda geminin çok ucuz fiyatla satın alınması T.C. ticaret filosunda uzun süren bir durağanlıktan sonra hareketlenme gözlenmesine neden olmuştur.

1946–1950 arasındaki yıllar II. Dünya Savaşı sonrası döneme denk gelir. Savaş sonrası dönem deniz ticaret filosunun en çok büyüdüğü yıllar olmuştur. İkinci Dünya Savaşı'ndan önce T.C. ticaret filosu 130.318 tonluk taşıma kapasitesine sahipken savaştan sonra bu miktar 258.555 tona ulaşmıştır.²²⁰

1950 yılına kadar, doğru bir tercih olarak demir yolu ve deniz yoluna ağırlık veren politikalar benimsenmiştir. Bu uygulama sonucunda 1950 yılında yük

²¹⁹ Afet İnan, I. İzmir İktisat Kongresi, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1982, s. 36.

²²⁰ Necmetin Olgaç, Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış, İstanbul: T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Deniz Basımevi, 1952, s. 22.

taşımalarında miktar (ton) olarak demir yolu yüzde 55,1 ve deniz yolu yüzde 27,8 pay alırken, kara yolunun payı yüzde 17,1'dir. 1950 yılından sonra en pahalı taşıma türü olan kara yolu taşımacılığını destekleyen politikalar, her hükümet döneminde devam ederek Türkiye'de ulaşım kara yoluna bağımlı hale getirilmiştir.

1950 ve 1964 seneleri arasında 127.613.470 \$ tutarında gerek kamu, gerekse özel sektörün gemi satın alması için yapmış olduğu küçümsenmeyecek miktarda bir yatırım söz konusudur. Ancak bu yatırımların önceden tespit edilmiş bir deniz ticaret politikasının olmayışı nedeniyle plansız yapılması uluslararası rekabete elverişsiz bir filo meydana getirilmesine sebep olmuştur.

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

Deniz ticaret filosunun kamu ve özel sektör ayrımı incelendiğinde kamu sektörüne ait gemiler sayıca filonun yüzde 34,4'ünü, tonaj olarak yüzde 23,1'ini oluşturmaktadır. 1974 yılında bu oran sırasıyla yüzde 37,9 ve yüzde 27,7'dir. Görüldüğü gibi T.C. ticaret filusunda özel sektöre ait gemilerin payı giderek artmaktadır.

1980'li yıllarda deniz ticaretinde finansman sorunları tek başına bir darboğazdır ve bu darboğaz T.C. Deniz Ticaret Filosunun gelişmesini engellemiştir. Denizciliğe daha fazla kaynak ayrılması gerekmiştir. Bunun yanında kalifiye personel yetersiz kalmıştır. Deniz ulaştırması ile ilgili mevzuat çok eski olup o zamanki ihtiyaca cevap vermemiştir. Yetki ve sorumluluklar çeşitli kurumlar arasında dağılmıştır ve böylelikle denizcilik politikasında bir koordinasyon sağlanamamıştır. O dönemde deniz ulaştırması ile ilgili sorunlar 7 bakanlık, 2 müsteşarlık ve 12'den fazla genel müdürlüğün çözümüne bırakılmıştır.²²¹

1980 sonrasında özellikle 1981 yılında deniz ticaret filosunun geliştirilmesine yönelik olarak getirilen uygun teşvik sistemi sayesinde 1982'den başlayarak önemli ölçüde gemi ithalatı yapılmak suretiyle 1981 yılında 2 milyon DWT kapasitedeki T.C. deniz ticaret filosu 1984 yılının sonunda 6 milyon DWT sınırını aşmıştır. Bu kapasitenin kazanılmasında, dünya genelinde yaşanan ekonomik buhran nedeniyle gemi fiyatlarının düşmesinin büyük rolü olmuştur. Meydana getirilen filo kapasitesi denizcilikte güçlü ve büyük finansal destekli gelişmiş ülkelerin filoları ile rekabet etmek durumunda kaldığından kaynak yaratma fırsatı bulamamış, hatta borçlarını dahi ödemekte zor durumlarla karşı karşıya kalmıştır. Bu durumun bir sonucu olarak 1984 yılındaki 6.1 milyon DWT kapasite 1989'da 5 milyon DWT sınırına düşmüştür.²²²

Bu sorunların çoğu 2000'li yıllarda da güncelliğini korumuştur. Deniz Ticaret Odası'nın 18 Nisan 2008 tarihli ve "*Denizcilik Sektörünün Sorunları ve Çözüm Önerileri*" başlıklı raporunda belirtilen birçok sorun alanından biri deniz taşımacılığının arttırılması ile ilgilidir. Rapor bu alanı 3 bölümde incelemiştir. İç

²²¹ Ergün, s. 100.

²²² Özer, s. 223.

taşımacılık, dış taşımacılık ve transit konteyner deniz taşımacılığının artırılması sonucuna varılmıştır.

3.1.4. 2000’li yıllardan sonraki dönem

2000’li yıllardan sonra Türkiye, deniz taşımacılığında epey yol almış ve çok çeşitli modernleşme ve ilerleme unsurları meydana gelmiştir.

Artan ticaret hacmi, yatırım yapılan liman ve marina sayısının artması, yeni inşa edilen gemiler ve yatlar, balıkçılık ve turizm faaliyetlerindeki artış ile ekonomik istikrar gibi hususlar deniz ticari taşımacılığını derinden etkilemiş ve sektörde ilerlemeye sebep olmuştur.

3.1.4.1. Deniz ticari taşımacılığının dış ticaret ile ilişkisi

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

Türkiye’de de aynı şekilde deniz ticaret sektörü, Türkiye ekonomisi ile entegre durumdadır. Ekonominin olumlu ve olumsuz yansımaları bu sektörü doğrudan etkilemektedir. Türkiye konum itibarıyla Akdeniz çanağında, Doğu - Batı ve Kuzey - Güney eksenlerinin kavşak noktasındadır. Hinterlandıyla Avrupa’dan Atlantik’e, Arap Yarımadası’na, Orta Doğu’ya ve Uzak Doğu’ya ulaşımın odağındadır. Bu coğrafi avantaj ayrıca 8.333 km sahil şeridi ile deniz ulaşımının ülke içinde her bölgeye etkili olacağı bir durumu ortaya koymaktadır.

Böyle bir konuma ve sahil şeridine sahip Türkiye’de ithalat ve ihracat taşımacılığının büyük bir kısmı deniz yoluyla yapılmaktadır. Diğer ulaşım şekilleri de kullanılmakla birlikte, deniz yolunun dış ticaretteki payı çok büyüktür. Fakat aynı şeyi yurt içi taşımacılığı ve ticareti için söyleyemeyiz.

Tablo 3.1.’e göre 1998’den itibaren ihracat içinde taşıma sistemlerinin oranlarına bakılacak olursa, deniz yolunda yüzde olarak bir azalma mevcutken, miktar olarak bir artma mevcuttur. Bunun başlıca sebebi ihracatın artması ve bunların taşıma sistemlerine yansımasıdır. Taşıma sistemlerinde ise kara yollarına daha fazla önem verilmiş ve yüzde olarak da kara yolları diğer ulaşım sistemlerine nazaran daha fazla pay elde etmiştir.

Tablo 3.1. İhracat İçinde Taşıma Sistemlerinin Oranı, (1998 - 2012)

Yıllar	Taşıma Sistemi							
	Deniz Yolu		Kara Yolu		Hava Yolu		Diğer *	
	Yüzde	Değer	Yüzde	Değer	Yüzde	Değer	Yüzde	Değer
1998	81,5	40,8	17,7	52,5	0,3	6,2	0,5	0,5
1999	84,1	45,3	15,2	46,3	0,2	8,2	0,5	0,3
2000	84,4	47,1	14,8	43,3	0,2	8,4	0,6	1,2
2001	83,6	49,5	15,3	42,0	0,3	7,2	0,8	1,3
2002	82,7	47,2	16,2	45,5	0,2	6,5	0,9	0,8
2003	80,5	49,2	18,2	43,0	0,2	6,8	1,1	1,0
2004	77,5	49,5	20,8	42,9	0,2	6,2	1,4	1,4
2005	73,7	48,2	24,4	43,0	0,3	5,4	1,6	3,4
2006	76,1	49,9	21,5	41,1	0,2	5,7	2,2	3,3
2007	75,5	48,6	21,0	41,5	1,7	6,5	1,9	3,4
2008	75,6	50,3	20,8	38,6	1,7	7,9	1,9	3,2
2009	71,6	46,2	25,2	41,5	1,9	9,6	1,4	2,8
2010	73,9	50,7	24,3	40,3	0,7	6,7	1,0	2,2
2011	73,6	54,5	24,2	37,3	1,0	6,4	1,2	1,8
2012	75,7	51,1	22,5	33,1	1,0	14,3	0,8	1,5

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri Yıllığı 2012, s. 79.

* Demir yolu, posta, boru hattı ile yapılan taşımalar ve elektrik enerjisi, kendinden hareketli vasıtalar

Tablo 3.2'ye göre 1998'den itibaren ithalat içinde taşıma sistemlerinin oranlarına bakılacak olursa deniz yolunda yüzde olarak ve miktar olarak bir artma mevcuttur. İthalatın büyük çoğunluğunun deniz yoluyla yapıldığı ve bunun sürekli artmakta olduğu görülmektedir.

Tablo 3.2. İthalat İçinde Taşıma Sistemlerinin Oranı, (1998 - 2012)

Yıllar	Taşıma Sistemi							
	Deniz Yolu		Kara Yolu		Hava Yolu		Diğer *	
	Yüzde	Değer	Yüzde	Değer	Yüzde	Değer	Yüzde	Değer
1998	90,5	47,5	5,9	39,1	0,3	11,2	3,4	2,4
1999	90,9	47,2	5,9	39,0	0,1	10,8	3,1	3,0
2000	90,7	50,6	5,9	33,6	0,1	10,8	3,3	5,0
2001	90,4	48,7	6,5	32,6	0,0	12,6	3,0	6,0
2002	89,3	55,0	6,6	27,6	0,2	12,3	3,9	5,1
2003	91,1	57,3	6,7	25,7	0,1	12,2	2,1	4,8
2004	92,3	50,7	5,0	24,6	0,1	12,6	2,6	12,1
2005	92,5	48,4	4,9	24,5	0,1	11,2	2,4	15,9
2006	93,4	49,0	4,8	23,4	0,1	9,8	1,8	17,8
2007	92,7	51,0	5,1	22,7	0,2	9,9	2,0	16,4
2008	93,2	52,4	4,6	20,4	0,1	8,4	2,1	18,8
2009	93,6	52,5	4,5	23,8	0,1	8,2	1,9	15,5
2010	92,7	53,2	5,0	22,9	0,1	8,2	2,2	15,8
2011	93,1	55,4	4,4	18,5	0,1	8,9	2,5	17,2
2012	93,4	54,5	3,9	16,7	0,1	10,1	2,6	18,7

Kaynak : TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri Yıllığı 2012, s. 80.

* Demir yolu, posta, boru hattı ile yapılan taşımalar ve elektrik enerjisi, kendinden hareketli vasıtalar

Tablo 3.1. ve Tablo 3.2. bir arada ele alınacak olursa, ulaşım sistemleri içerisinde ihracat ve ithalatta denizcilik sektörü çok büyük bir payı kapsamaktadır. Gerek yüzde olarak ve gerekse de miktar olarak meydana gelen artış sadece ihracatta yüzde olarak kara yollarında bir artışa sebep olmuştur. Deniz yolu ulaşımı ise tüm ulaşım sektörlerinden epey fazladır.

Bu verilerden anlaşılabacağı üzere dünyada olduğu gibi Türkiye’de de deniz taşımacılığı dış ticaretin en büyük yapı taşıdır. Deniz taşımacılığı olmadan, ticaret sınırlarının kalktığı günümüzde dış ticaret yapmak mümkün değildir. Bunun yanı sıra kapıdan kapıya taşımacılığın gelişmesi de deniz taşımacılığımızı geliştiren en önemli etkenlerden birisidir. Kombine taşımacılığın birçok adımında, güçlü bir deniz taşımacılık sistemine gereksinim duyulmaktadır. Güçlü bir dış ticarete sahip ülkeler ancak ve ancak güçlü bir deniz taşımacılığına sahip ülkelerdir.²²³

3.1.4.2. T.C. limanlarındaki gelişim

Daha önce bahsedildiği gibi; Türkiye, konumu itibarıyla üç tarafı denizlerle çevrili, Orta Doğu ve Batı arasında geçiş konumuna sahip, stratejik su geçişlerini bünyesinde bulunduran ve dolayısıyla transit aktarma bölge özelliğine sahip olan doğal bir liman ülkesidir. Limancılık sektöründeki hızlı gelişme sayesinde dinamik ve modern liman sayısı hızla artmaktadır. Diğer yandan birçok eski liman bu konuda yetersiz kalmakta, çağın teknoloji ve uygulamalarına ayak uyduramamaktadır. Bununla beraber liman ve liman işletmeciliği konusunda yaşanan bir çok sorun bulunmaktadır.

T.C. Limanlarındaki gelişim pek çok bakımdan ele alınabilir. Liman altyapıları, liman geri bölgeleri, liman otoritesi ve gümrük gibi konular her bakımdan deniz ticari taşımacılığı ile iç içedir. Fakat, limanlara giriş çıkış yapan gemiler ve elleçlenen yükler doğrudan deniz taşımacılığının birer göstergesidirler.

T.C. limanlarına gelen gemi sayılarına bakılacak olursa (Tablo 3.3), diğer ülkelerin deniz ticaretinin artış ve azalışlarına da bağlı olarak değişiklik göstermektedir. 2005 - 2012 yıllarında limanlara gelen gemi sayıları tablosu incelendiğinde; 2005 yılına nazaran 2006 yılında gemi sayısı yüzde 3,1, 2006 yılına nazaran 2007 yılında gemi sayısı yüzde 4,5, 2007 yılına nazaran 2008 yılında gemi sayısı yüzde 3,1 artmış, 2008 yılına nazaran 2009 yılından gemi sayısı yüzde 1,2 ve 2009 yılına nazaran 2010 yılında gemi sayısı yüzde 7,9 azalmış, 2010 yılına nazaran 2011 yılında gemi sayısı yüzde 1,4, 2011 yılına nazaran 2012 yılında gemi sayısı ise yüzde 1,0 artmıştır.

Genelde her yıl artış gösteren bu sayı, 2008 yılındaki ekonomik kriz yüzünden 2009 yılında azalmıştır. Ekonomik ve siyasi krizler dünya ticaretini de birebir etkilemekte ve bu da limanlara giriş - çıkış yapan gemi sayılarına tesir etmektedir.

²²³ Kol, a.g.e., s. 45.

Tablo 3.3. T.C. Limanlarına Gelen Gemi Sayıları

Yıllar	T.C. Bayraklı Gemi Sayısı	Yabancı Bayraklı Gemi Sayısı	Toplam Gemi Sayısı	T.C. Bayraklı %	Yabancı Bayraklı %
2004	43.198	31.134	74.332	58,11	41,89
2005	41.480	31.801	73.281	56,60	43,40
2006	42.058	33.461	75.519	55,69	44,31
2007	43.662	35.262	78.924	55,32	44,68
2008	45.362	36.042	81.404	55,72	44,28
2009	45.813	34.631	80.444	56,95	43,05
2010	37.060	37.055	74.115	50,00	50,00
2011	37.234	37.900	75.134	49,60	50,40
2012	38.333	37.542	75.875	50,50	49,50

Kaynak: İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri)
Deniz Ticaret Odası 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2013, s. 65.

Tablo 3.4.'e bakılacak olursa, 2012 yılında liman başkanlıkları itibarıyla limanlara gelen gemi sayıları incelendiğinde, toplam 75875 adet gemiden; yüzde 14'ünün (10644 adet) İzmit limanına, yüzde 7,3'ünün (5520 adet) Ambarlı limanına, yüzde 6,9'unun (5208 adet) Aliğa limanına, yüzde 6,5'inin (4127 adet) ise Mersin limanına geldiği görülmektedir.

Bu limanlardan yukarıda bahsedilenler Türkiye'nin ana limanları sayılmakla birlikte, yük elleçlenmesi en fazla buralarda yapılmaktadır.

Tablo 3.4. T.C. Limanlarına Gelen Gemi Sayıları ve GT'ları

Liman Başkanlığı	T.C. Bayraklı		Yabancı Bayraklı		Toplam	
	Gemi Sayısı	Groston	Gemi Sayısı	Groston	Gemi Sayısı	Groston
İzmit	4.253	16.865.872	6.391	88.333.875	10.644	105.199.747
Ambarlı	2.984	22.062.704	2.536	66.401.317	5.520	88.464.021
Aliağa	1.787	9.217.705	3.421	45.035.974	5.208	54.253.679
Mersin	1.806	7.821.215	3.130	43.750.989	4.936	51.572.205
Gemlik	1.464	6.443.245	2.183	39.398.207	3.647	45.841.453
İskenderun	1.583	3.178.442	1.981	24.883.648	3.564	28.062.090
Tuzla	2.355	12.265.151	1.113	12.952.400	3.468	25.217.551
İstanbul	1.710	2.801.018	1.370	31.772.623	3.080	34.573.641
Samsun	888	2.622.323	1.768	8.829.646	2.656	11.451.969
İzmir	663	4.326.342	1.893	44.726.662	2.556	49.053.004
Bodrum	1.384	280.292	767	1.917.942	2.151	2.198.233
Tekirdağ	838	1.956.516	1.162	17.631.396	2.000	19.587.912
Bandırma	1.043	1.098.903	832	3.989.570	1.875	5.088.473
Çeşme	1.156	3.842.600	406	395.662	1.562	4.238.262
Çanakkale	1.274	1.069.452	281	3.430.945	1.555	4.500.397
Diğer	13.145	16.712.855	8.308	114.368.228	21.453	131.081.084
TOPLAM	38.333	112.564.637	37.542	547.819.085	75.875	660.383.722

Kaynak: İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri) Deniz Ticaret Odası 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2013, s.66.

2012 yılında T.C. limanlarına gelen gemilerin toplam GT'ye oranı ise, yabancı bayraklı gemilerin 547.819.015 GT ile yüzde 83, T.C. bayraklı gemilerin 112.564.637 GT ile yüzde 17'dir.

3.1.4.3. Kabotaj taşımacılığındaki gelişim

Kabotaj taşımacılığı, Türkiye'nin liman ve iskelelerinde yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan yüklerin kabotaj kanunu gereğince T.C. gemilerince gerçekleştirdiği taşımalarıdır.²²⁴ Yani yüklerin tamamıyla Türkiye'ye ait olan limanlarda elleçlenmesi durumudur.

Kabotaj hakkı, Türkiye'nin cumhuriyet döneminde elde ettiği uluslararası başarıların en önemlilerindendir. Bu hak sayesinde Türkiye, dünya denizlerine açılma yolunda sağlam bir adım atmıştır. Bugün Türkiye Cumhuriyeti, deniz ticaret filosu gelişmesinde kullandığı sermaye varlığını kabotaj hakkını kullanarak yapmıştır. Yine, Türkiye limanlarının gelişmesinde ve özerklik kazanmasında kabotaj hakkının önemli katkıları bulunmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları; denizlerle haşır neşir olmayı, kabotaj hakkını elde ettikten sonra bilinçli bir temele oturtabilmiştir. Özetle kabotaj hakkı T.C. ticari denizciliğinin başlangıcı olarak adlandırılabilir.

Türkiye'de uzun yıllardan beri yurt içi taşımalarda kara yolları yaklaşık yüzde 95, uluslararası taşımalarda ise deniz yolları yaklaşık yüzde 85 oranla diğer taşımacılık şekillerine nazaran ağırlıklı konumlarını sürdürmektedir. AB'de ise uluslararası ticaretin yüzde 90'ı, yurt içi ticaretin yüzde 40'ı deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Bir başka ifadeyle AB'de yurt içi taşımacılıkta da deniz yollarının büyük önemi bulunmaktadır.

Kabotaj taşımacılığındaki gelişimi anlayabilmek ve gerekli yorumlarda bulunabilmenin birçok yöntemi mevcuttur. Önemli olan, sayısal verilerle ve istatistiksel yaşlaşımlarla bunu çözümleyebilmektir. Bu veriler, kabotajda taşınan yolcu, araç ve yük miktarı gibi veriler; bunların yıllara göre olan yüzdelik veya sayısal artış veya azalışları ile T.C. limanlarında elleçlenen yükler gibi niceliklerdir.

Tablo 3.5.'e bakılacak olursa, T.C. liman ve iskelelerinde 2003 - 2012 yıllarını kapsayan kabotaj taşıma miktarları ton bazında belirtilmiştir. Bu tabloda; araç ile yapılan kabotaj taşıması ve normal olarak yapılan kabotaj taşıması belirtilmiştir.

2003 - 2012 yılları dikkate alındığında, kabotaj taşımacılığında en fazla artış 2011 yılında yüzde 11,4, 2006 yılında yüzde 9,6 ve 2004 yılında yüzde 7,3 olmuştur. Uluslararası düzeyde 2007 yılının Ağustos ayında başlayan küresel krizin de etkisiyle kabotaj taşımalarındaki artış 2008 yılında yavaşlamış, 2009 yılında yüzde 14,4'lük bir düşüş gerçekleşmiş, 2011 yılında 11,4 oranında artış, 2012 yılında ise yüzde 3,2'lik düşüş olmuştur.

²²⁴ Kayserilioğlu, a.g.e., s. 25.

Kabotaj taşımacılığı (feribot içinde taşınan kamyon - tır) araç içinde taşınan kabotaj yükü 13.913.980 ve dökme veya parsiyel olarak gemiyle taşınan kabotaj yükü ise 22.869.458 ton olmak üzere toplam 36.783.438 tondur. 2003'den, 2012'ye kadarki kabotaj taşımacılığı da yüzde 28,3 artmıştır.

Tablo 3.5. Kabotaj Yük Taşımacılığı

Yıllar	Kabotaj Taşınması/Araç ile Taşınan (Ton)	Kabotaj Taşınması (Ton)	Toplam Kabotaj (Ton)	Değişim (%)
2003	13.787.137	14.884.389	28.671.526	-
2004	15.810.494	14.958.778	30.769.272	7,3
2005	17.911.082	13.922.865	31.833.947	3,5
2006	19.756.679	15.133.337	34.890.016	9,6
2007	18.873.278	18.004.619	36.877.897	5,7
2008	17.856.494	20.136.037	37.992.531	3
2009	13.027.429	19.485.900	32.513.329	-14,4
2010	14.686.657	19.434.485	34.121.142	4,9
2011	15.612.213	22.389.570	38.001.783	11,4
2012	13.913.980	22.869.458	36.783.438	-3,2

Kaynak: İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri)
Deniz Ticaret Odası 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2013, s.67.

Tablo 3.6.'da ise 2012 yılında kargo tipleri ile yapılan kabotaj taşımacılığı sayısal olarak incelenmiştir. Bu tabloda; kargo tipi, kabotaj yüklemesi, kabotaj boşlatması, toplam elleçleme ve kargo tiplerinin birbirlerine göre yüzdeleri verilmiştir.

2012 yılında dökme veya parsiyel olarak yük cinsleri itibarıyla kabotaj taşımacılığı tablosunda, yaklaşık olarak 18,5 milyon tonluk taşıma ile en fazla dökme sıvı yükler taşınmıştır.

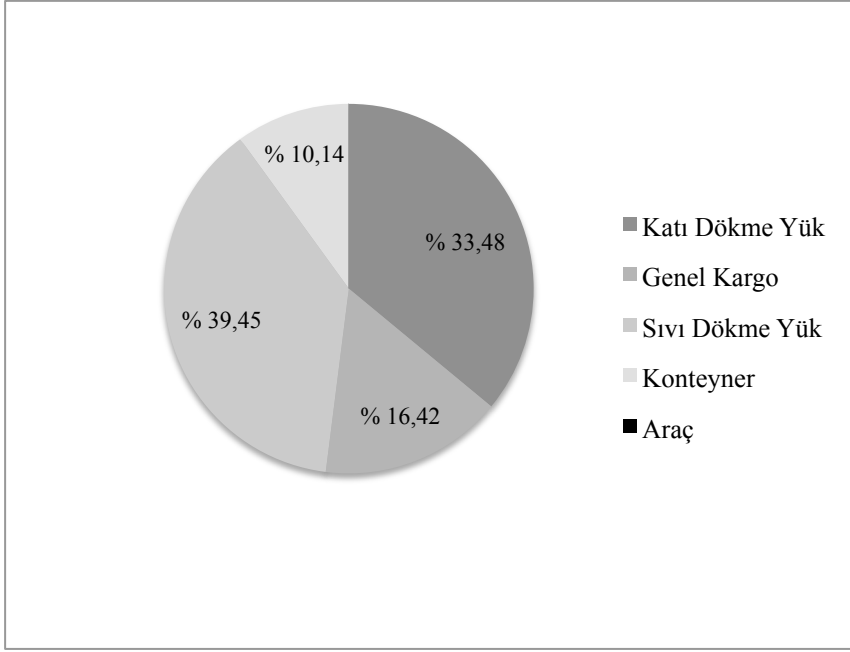
Kabotajda en fazla taşınan kargo sıralamasında, yüzde 39,45 ile sıvı dökme yükler, yüzde 33,48 ile katı dökme yük, yüzde 16,42 ile genel kargo, yüzde 10,14 ile konteyner ve yüzde 0,33 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 3.6. Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı, (2012)

Kargo Tipi	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Toplam Elleçleme	Kargo Tipi (%)
Katı Dökme Yük	7.242.304	8.464.905	15.707.209	33,48
Genel Kargo	3.842.926	3.861.191	7.704.117	16,42
Sıvı Dökme Yük	9.334.316	9.177.150	18.511.466	39,45
Konteyner	2.372.503	2.385.585	4.758.088	10,14
Araç	77.409	75.703	153.112	0,33
Toplam	22.869.458	24.049.929	46.919.387	100,00

Kaynak: İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri)
Deniz Ticaret Odası 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2013, s.68.

Şekil 3.1. ise yukarıdaki tablonun daha grafiksel bir görüntüsünü ortaya koyması açısından önemlidir. Kabotajda taşınan yüklerin yüzdeler dilimleri bu grafikte yansıtılmış olup az önce de bahsedildiği gibi en fazla orana sahip sıvı dökme yüklerdir.



Şekil 3.1. Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı, (2012 - Yüzde Olarak)

Tablo 3.7.'ye bakılacak olursa, 2012 yılında kabotaj elleçlemesi yapılan limanlar görülebilir. Bu limanlardaki yükleme, boşlatma ve toplam elleçleme; rakamlarla ortaya konmuştur. 2012 yılı limanlar itibariyle kabotaj elleçlemesinde yüzde 16,6 ile Kocaeli, yüzde 12,7 ile Ambarlı ve yüzde 10,4 ile Aliğa limanı ilk üç sırada yer almıştır.

Kabotaj yüklemesinde Kocaeli limanı yüzde 20,4 ile birinci, İskenderun limanı yüzde 12,9 ile ikinci ve Aliğa limanı yüzde 12,6 ile 3. sırada yer almaktadır. Kabotaj boşaltmasında ise, Ambarlı limanı yüzde 19,3 ile birinci, Kocaeli limanı yüzde 13,2 ile ikinci ve Aliğa limanı yüzde 8,3 ile üçüncü sırada yer almaktadır.

Genellikle sanayi bölgelerine yakın olan limanlar ilk sıralarda yer almıştır. Bu limanların büyüklüğü dışında kullanım kolaylığı ve intermodal taşımacılığa da uygun oluşları bunu sağlamıştır.

Tablo 3.7. Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar, (2012)

Sıra	Limanlar	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Toplam Elleçleme
1	Kocaeli	4.669.362	3.166.088	7.835.450
2	Ambarlı	1.338.655	4.629.638	5.968.293
3	Aliağa	2.890.259	1.997.690	4.887.949
4	İskenderun	2.948.095	535.169	3.483.264
5	Kdz. Ereğlisi	638.580	1.779.585	2.418.165
6	Tuzla	332.455	1.424.767	1.757.222
7	Gemlik	783.929	929.657	1.713.586
8	İstanbul	55.490	1.645.757	1.701.247
9	Samsun	775.457	895.473	1.670.930
10	Karabiga	805.015	818.218	1.623.233
11	Botaş (Ceyhan)	1.585.110	22.624	1.607.734
12	Çanakkale	1.381.665	120.029	1.501.694
13	Mersin	412.921	1.032.678	1.445.599
14	Tekirdağ	582.855	503.958	1.086.813
15	Antalya	34.597	1.002.657	1.037.254
16	Ünye	754.586	201.309	955.895
17	Rize	8.254	814.856	823.110
18	Trabzon	332.561	379.973	712.534
19	Bandırma	410.440	238.573	649.013
20	Marmara Adası	638.706	2.316	641.022
21	İzmir	172.393	315.396	487.789
22	Tirebolu	0	455.735	455.735
23	Bartın	250.953	179.258	430.211
24	Yalova	38.001	387.198	425.199
25	Zonguldak	225.095	149.708	374.803
26	İnebolu	289.435	0	289.435
27	Hopa	153.175	100.736	253.911

28	Güllük	168.075	10.400	178.475
29	Amasra	144.500	0	144.500
30	Göcek	0	88.203	88.203
31	Fatsa	0	65.970	65.970
32	Mudanya	26.337	23.088	49.425
33	Erdek	0	36.886	36.886
34	Ordu	0	28.411	28.411
35	Çeşme	0	23.960	23.960
36	Marmaris	0	17.932	17.932
37	Dikili	6.880	9.708	16.588
38	Giresun	0	10.303	10.303
39	Taşucu	10.122	0	10.122
40	Gelibolu	5.500	1.319	6.819
41	Vakfıkebir	0	2.650	2.650
42	Bodrum	0	574	574
43	İğneada	0	500	500
44	Bozcaada	0	380	380
45	Kuşadası	0	247	247
46	Foça	0	50	50
TOPLAM		22.869.458	24.049.627	46.919.085

Kaynak: İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri) Deniz Ticaret Odası 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2013, s.69.

Tablo 3.8.'e bakılırsa da kabotajda taşınana araç sayısı 2003 ve 2012 yılları arasındaki dönemde incelenmiştir. Yıllara göre taşınan araç sayısı, yıllık değişim ve taşınan araçların ne kadar mesafe boyunca taşındıkları tabloya yansıtılmıştır.

Kabotajda taşınan araç sayısı tablosu incelendiğinde 2003 yılından 2012 yılına kadar araç sayılarındaki gelişim ve değişimler yer almaktadır. 2003 - 2012 yıllarında kabotajda taşınan araç sayılarındaki yüzde 2,9 artış, adet - mil'de ise yüzde 6,6 azalış gerçekleşmiştir. 2003 - 2012 yıllarında taşınan araç sayısında yüzde 72,2'lik bir artış olmuştur.

2003 - 2012 yıllarında kabotajda araç içinde taşınan yüklerin adet - mil miktarındaki en büyük artış yüzde 8,4 ile 2008 yılında gerçekleşmiş ancak global ekonomik krizin kabotaj taşımacılığı etkisi 2009 ve 2011 yıllarında yüzde 0,4 2012

yılında ise yüzde 6,6 azalmıştır. 2003 - 2012 yıllarında araç içinde taşınan yükün adet - mil artışı yüzde 116,8'dir.

Tablo 3.8. Kabotajda Taşınan Araç Sayısı, (2003 - 2012)

Yıllar	Taşınan Araç Sayısı	Yıllık Değişim %	Araç (Adet × Mil)	Yıllık Değişim
2003	6.219.645	-	35.880.927	-
2004	6.900.922	10,9	40.835.592	13,8
2005	6.961.643	0,9	42.294.836	3,6
2006	7.773.689	11,7	51.978.669	22,9
2007	8.161.999	5	59.942.527	15,3
2008	8.866.797	8,6	82.950.808	38,4
2009	9.315.772	5,1	82.580.396	-0,4
2010	9.400.735	0,9	83.607.444	1,2
2011	10.402.917	10,7	83.283.519	-0,4
2012	10.710.645	2,9	77.785.568	-6,6

Kaynak: İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri) Deniz Ticaret Odası 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2013, s.70.

Tablo 3.9.'da kabotajda taşınan yolcu sayısı 2003 ve 2012 arasındaki yıllara göre tabloya yansıtılmıştır. Bu tabloda, yıllara göre taşınan yolcu sayısı, bu sayının yıllara göre değişimi, yolcuların ne kadar mesafe boyunca taşındığı ve bu sayının da yıllara göre değişimi gösterilmektedir.

Kabotajda taşınan yolcu sayıları tablosunda, en fazla artış yüzde 13 ile 2004, yüzde 10,7 ile 2007 yıllarında gerçekleşmiştir. 2003 - 2012 yıllarında kabotajda taşınan yolcu sayısında yüzde 59,3'lük, yolcu adet x mil'de ise yüzde 43,1'lik bir artış olmuştur.

Global ekonomik krizin kabotajda yolcu taşımacılığına etkisi ise yıllık değişimin 2008 yılında yüzde 1,2'ye, 2009 yılında ise yüzde 1,4'lük bir artış gerçekleşmiştir. 2012 yılında yolcu adet x mil'de ise yüzde 7,9'luk bir düşüş olmuştur.

Tablo 3.9. Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı, (2003 - 2012)

Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Yıllık Değişim %	Yolcu (Adet × Mil)	Yıllık Değişim
2003	99.825.813	-	550.524.602	-
2004	112.816.094	13	621.484.444	12,9
2005	122.661.230	8,7	670.751.087	7,9
2006	135.348.554	10,3	752.889.731	12,2
2007	149.824.929	10,7	842.975.355	12
2008	151.645.639	1,2	847.917.253	0,6
2009	159.194.370	5	886.609.389	4,6
2010	154.198.088	-3,1	847.715.977	-4,4
2011	156.842.003	1,7	854.909.150	0,8
2012	159.076.921	1,4	787.572.051	-7,9

Kaynak: İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri) Deniz Ticaret Odası 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2013, s.71.

Tablo 3.10’da ise kabotaj hattında taşınan araç miktarlarının yıllık değişimleri görülmektedir. Araçlar adet olarak ve adet x mil olarak yansıtılmıştır. Genel olarak bir artış söz konusudur. Bunun sebebi ise kullanılan araç miktarındaki artış ve bunun yurt içi deniz taşımacılığına yansımasıdır.

Tablo 3.10. Kabotaj Hattında Taşınan Araç Miktarı, (2003 - 2012)

Yıl	Araç (Adet)	2003 - 2012	Araç (Adet × Mil)	2003 - 2012
2003	6.219.645	72 %	35.880.927	117 %
2004	6.900.922		40.835.592	
2005	6.961.643		42.294.836	
2006	7.773.689		51.978.669	
2007	8.161.999		59.942.527	
2008	8.866.797		82.950.808	
2009	9.315.772		82.580.396	
2010	9.400.735		83.607.444	
2011	10.402.917		83.283.519	
2012	10.710.645		77.785.568	

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2012 İstatistikleri Neyir Matbaacılık, 2013, Ankara, s.78.

Tablo 3.11.'de kabotajda taşınan yolcu sayısı ve yıllık artışı göz önüne getirilmiştir. Genel olarak bir yükseliş mevcuttur. Bunun başlıca sebebi nüfus artışı ve dolayısıyla da bunun deniz taşımacılığına yansımastır. Ayrıca büyükşehirlerdeki kara yolu ulaşımındaki trafik ve kaza gibi problemler de bu artışa dolaylı olarak destek olmuştur.

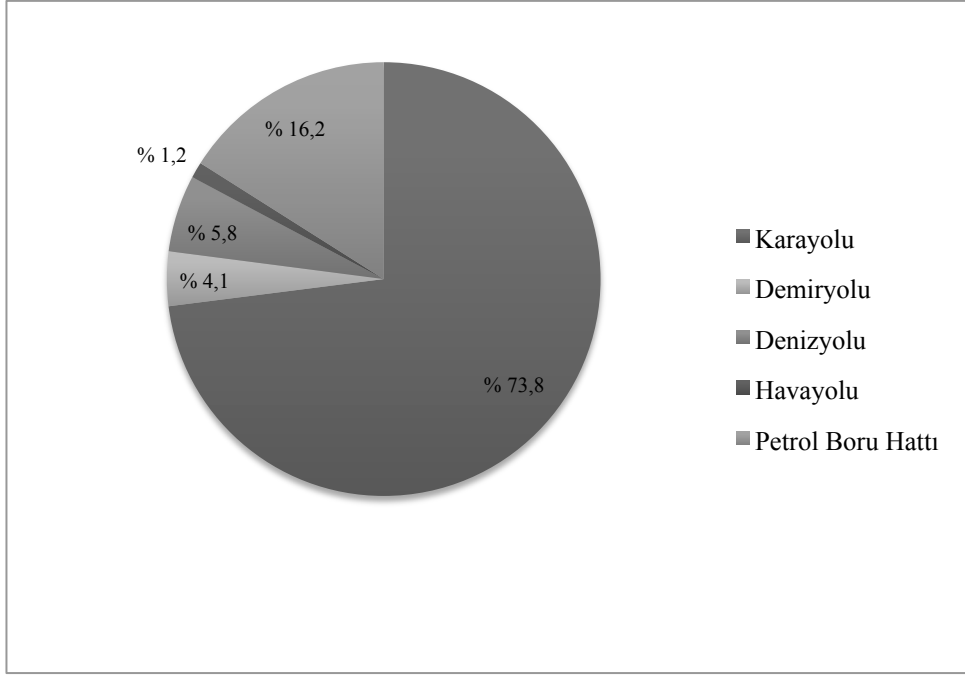
Tablo 3.11. Kabotajda Taşınan Yolcu Miktarı, (2003 - 2012)

Yıl	Yolcu (Adet)	2003 – 2012 Artış	Yolcu × Mil	2003 – 2012 Artış
2003	99.825.813	59 %	550.524.602	43 %
2004	112.816.094		621.484.444	
2005	122.661.230		670.751.087	
2006	135.348.554		752.889.731	
2007	149.824.929		842.975.355	
2008	151.645.639		847.917.253	
2009	159.194.370		886.609.389	
2010	155.172.103		850.532.610	
2011	156.968.095		848.418.350	
2012	159.076.921		787.572.051	

Kaynak : T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2012 İstatistikleri, Neyir Matbaacılık, 2013, Ankara, s.77.

Sonuç olarak, kabotaj taşımacılığındaki her türlü artışa rağmen yurt içinde deniz yollarının kullanımı, kara yolunu geçememiştir.

Şekil 3.2.'de görüldüğü üzere Türkiye içindeki yük taşımacılığının yüzde 73,8'i kara yolları, yüzde 4,1'i demir yolu ve yüzde 5,8'i ise deniz yolları ile yapılmaktadır. Bu dağılım ucuz ve verimli olan demir ve deniz yollarından yararlanılmadığını ortaya koymaktadır. Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olduğu ve dış ticaretteki deniz taşımacılığının payı düşünülürse, kabotaj hattı taşımacılığının düşündürücü boyutta az olduğu söylenebilir. Başta AB ülkeleri olmak üzere, ülkeler iç su yollarını daha verimli kullanmaya özen göstermektedirler. Türkiye'de ise iç su yollarında taşımacılıktan söz etmek olanaksızdır.



Şekil 3.2. Yurt içi Ulaştırma Sistemlerine Göre Yük Taşımaları, (2011)

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2008 - 2012, s.113.

3.1.4.4. Yakıt teşviklerinin gelişime olan etkileri

01 Ocak 2004 itibariyle uygulanmaya başlanan ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımı deniz yolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır.

Kabotajda yük, yolcu ve araç taşımacılığının teşvikini amaçlayan ÖTV'siz akaryakıt teşvik miktarlarının 2004 - 2012 yıllarında gemi cinslerine göre dağılımında tablosu incelendiğinde; 2011 yılında yolcu gemileri ve feribotlar yüzde 40,4, balıkçı gemileri yüzde 28,1, tankerler yüzde 7,5, romorkörler ve kuruyük gemileri yüzde 8,8 ve ticari yatlar yüzde 3,4 oranında teşvikten yararlanılmıştır.

Tablo 3.12. ve 3.13'de ÖTV'siz yakıt teşvik miktarları ve bunların kamu - özel sektöre göre dağılımları belirtilmiştir. Teşviklerin 2004'ten beri sürekli artışta olduğu ve bunun her tip gemi için sağlandığı anlaşılmaktadır.

Kamuya verilen yakıt teşviklerinde yüzde olarak bir azalma mevcutken, özel sektöre verilen teşviklerde yüzde olarak bir artış söz konusudur. Özel sektörün desteklendiği ve bunun da dolaylı olarak yatırımları arttırdığı düşünülebilir. Yatırımların artması T.C. deniz ticari taşımacılığını da geliştiren ve ilerlemesine sebep olan başlıca faktörlerin arasında yer almaktadır.

Tablo 3.12. ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları, (2004 - 2012)

Yıllar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gemi Cinsleri	Teşvik Miktarı (Milyon TL)	Teşvik Miktarı (Milyon TL)	Teşvik Miktarı (Milyon TL)	Teşvik Miktarı (Milyon TL)	Teşvik Miktarı (Milyon TL)	Teşvik Miktarı (Milyon TL)	Teşvik Miktarı (Milyon TL)	Teşvik Miktarı (Milyon TL)	Teşvik Miktarı (Milyon TL)
Balıkçı Gemileri	53,2	76,5	84,4	82,9	87	105,3	128,7	137	155,9
Römorkörler ve Hizmet Gemileri	11,4	13,3	19,8	19,6	23,4	25,3	32,1	44,5	65,2
Ticari Yatlar	5,7	6,3	6,4	6,9	6,8	6,4	9,4	15,3	19,1
Yolcu Gemileri ve Feribotlar	81,7	112,9	113,6	130,7	143,1	151	188,1	211,9	223,7
Tankerler	28,5	24,3	21,2	20,6	24,3	26,6	32,6	33,3	41,4
Dökme ve Kuru Yük Gemileri	9,5	13,1	17,3	20	23,8	27,4	35,1	42	49,2
Toplam	190	246,6	262,8	281	308,6	342,4	426,3	484,3	554,7
Yıllık Değişim	-	29,80 %	6,50 %	6,90 %	9,80 %	11 %	24,50 %	13,60 %	14,60 %

Kaynak: İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri) Deniz Ticaret Odası 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2013, s.72.

Tablo 3.13. ÖTV'siz Yakıtların Sektörlere Göre Dağılımı, (2004 - 2012)

Sektör	Kamu				Özel			
Yıllar	Verilen Yakıt (MTON)	%	Teşvik Miktarı (TL)	%	Verilen Yakıt (MTON)	%	Teşvik Miktarı (TL)	%
2004	125.216	52	98.800.000	52	115.584	48	91.200.000	48
2005	95.183	36	93.692.039	38	166.940	64	152.961.877	62
2006	92.988	33	91.318.520	35	190.457	67	171.510.235	65
2007	97.448	32	97.789.012	35	204.174	68	183.220.975	65
2008	99.576	33	109.589.903	36	206.706	67	199.050.771	64
2009	96.184	31	114.812.091	34	214.464	69	227.661.882	66
2010	93.518	29	136.704.770	32	227.233	71	289.624.908	68
2011	65.533	19	100.640.937	21	279.868	81	383.668.242	79
2012	35.423	10	57.935.038	10	329.311	90	496.849.562	90
2004 – 2012 Toplam	801.069	29	901.282.310	29	1.934.737	71	2.195.748.452	71

Kaynak: İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri) Deniz Ticaret Odası 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2013, s.72.

2004 - 2012 yıllarında 8 yıllık dönemde ÖTV'si indirilmiş yakıt uygulamaları kapsamında kamu sektöründe 901.282.319 TL, özel sektörde ise 1.698.898.890 TL teşvik verilmiştir. Sekiz yılda kamu - özel sektör teşvik oranları dikkate alındığında; 2004 yılında yüzde 52'si kamu sektörü, yüzde 48'i özel sektör tarafından; 2005 yılında yüzde 38'si kamu sektörü, yüzde 62'i özel sektör tarafından; 2006 ve 2007 yıllarında yüzde 35'i kamu sektörü, yüzde 65'i özel sektör tarafından; 2008 yılında yüzde 36'si kamu sektörü, yüzde 64'ü özel sektör tarafından; 2009 yılında yüzde 34'ü kamu sektörü, yüzde 66'sı özel sektör tarafından; 2010 yılında yüzde 32'si kamu sektörü, yüzde 68'i özel sektör tarafından; 2011 yılında yüzde 21'i kamu sektörü, yüzde 79'u özel sektör tarafından ve 2012 yılında yüzde 10'u kamu sektörü, yüzde 90'ı ise özel sektör tarafından kullanılmıştır.

2004 - 2012 yıllarında 8 yıllık dönemde ÖTV'si indirilmiş yakıt uygulamaları kapsamında kamu sektörüne ait deniz araçları tarafından 801.069 mton, özel sektöre ait deniz araçları tarafından ise 1.984.737 mton ÖTV'siz yakıt kullanılmıştır.

Sekiz yılda kamu ve özel sektöre verilen yakıt miktarları dikkate alındığında; 2004 yılında yüzde 52'si kamu sektörü, yüzde 48'i özel sektör tarafından; 2005 yılında yüzde 36'si kamu sektörü, yüzde 64'i özel sektör tarafından; 2006 yılında yüzde 33'ü kamu sektörü, yüzde 67'si özel sektör tarafından; 2007 yılında yüzde 32'si kamu sektörü, yüzde 68'i özel sektör tarafından; 2008 yılında yüzde 33'ü kamu sektörü, yüzde 67'si özel sektör tarafından; 2009 yılında yüzde 31'i kamu sektörü, yüzde 69'u özel sektör tarafından; 2010 yılında yüzde 29'u kamu sektörü, yüzde 71'i özel sektör tarafından; 2011 yılında yüzde 19'u kamu sektörü, yüzde 81'u özel sektör tarafından ve 2012 yılında yüzde 10'u kamu sektörü, yüzde 90'ı ise özel sektör tarafından kullanılmıştır.

3.2. Türkiye’de Deniz Ticari Taşımacılığının Mevcut Durumu ve Konumu

Türkiye; üç tarafı denizlerle çevrili olup denizlerle iç içe yaşaması gereken bir ülkedir. Anadolu kıyısı 6.480 km, Trakya kıyısı 786 km ve Adalar çevresi 106 km olmak üzere Türkiye’nin toplam 8.333 km denize kıyısı bulunmakta, bu kıyı uzunluğu Akdeniz’in boyunun 2,5 katına tekabül etmektedir. Diğer bir açıdan bakıldığında, Türkiye’deki illerin yüzde 34,5’inin denize kıyısı bulunmakta olup, bu illerde Türkiye nüfusunun yaklaşık yüzde 55’i (39 milyon kişi) yaşamaktadır. Denize yakın olan illerin de dâhil edilmesiyle Türkiye’nin önemli bir bölümünün deniz yolu taşımacılığı için uygun coğrafi konuma sahip olduğu görülmektedir.

Türkiye’de denizcilik sektörü; 8.333 km’yi bulan sahil şeridi, Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlaması, enerji üreten ülkelere yakınlığı ve jeopolitik konumu, uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması ve yeterli oranda kara ve demir yolu bağlantısı sebebiyle önemli gelişme potansiyeline sahiptir.

Asya ve Avrupa arasında bir köprü görevi gören Türkiye son yıllarda yaşanan kayda değer ekonomik gelişmeler sayesinde dikkatleri üzerine çekmeyi başarmıştır. Kuzey - Güney ve Doğu - Batı arasında bir köprü görevi gören T.C. limanları ülkenin lojistik faaliyetlerinin etkinliği açısından hayati bir önem taşımaktadır. Türkiye lojistik faaliyetler açısından stratejik bir konuma sahip olmasına rağmen, yaklaşık 160 limanından hâlâ yeterince faydalanamamaktadır. Bu limanlar kamu veya özel sektör tarafından işletilmektedir. Son yıllarda yapılan düzenlemelerle kamu limanlarında özelleştirme çalışmalarının da sonuna gelindiği görülmektedir.

Türkiye ihracat ve ithalat taşımalarının yüzde 98’ini deniz yoluyla sağlayan bir ülkedir. Deniz yolları Türkiye’nin dış dünyası ile bağlantısında hayati önemi olan bir ulaştırma sektörüdür. Mevcut gemilerin sayısı, tonajları ve tipleri; çalışacakları hatlara göre seçilmemiştir. Günün tekniği açısından da modern değillerdir. Jeopolitik yönden gelişmeye uygun olan Türkiye, deniz ticaretine gerekli olan önem verildiği takdirde çok iyi bir ekonomik konuma gelebilir. Ülke ekonomisi yönünden ele

alındığında da, petrol ve doğal gaz gibi kaynaklara bağımlı olan ülkemiz, uluslararası deniz ticâri taşımacılığı sayesinde maliyetlerde bir azalma sağlayabilir.

3.2.1. T.C. bayraklı ve yabancı bayraklı gemiler

Genel olarak ithalat ve ihracatta yabancı bayraklı gemilerle taşımalar yıllar itibariyle artış göstermektedir. Türkiye’de yapılan ithalat ve ihracat taşımalarında yabancı bayraklı gemilerin ezici bir üstünlüğünün bulunması acı bir gerçektir. Bunda, istenilen yere istenilen zamanda, uygun fiyatta mal taşıma kapasitelerinin olması önemli bir rol oynamaktadır. T.C. vatandaşlarının uluslararası deniz ticari taşımacılığında kullandıkları gemiler, T.C. bayraklı olmalarının dışında en çok Panama, Malta ve Liberya gibi kolay bayrak ülkelerine kayıtlıdır.

Tablo 3.12.’de 1000 GT ve üzerindeki T.C. bayraklı gemiler ile T.C. vatandaşı armatörlerin yabancı bayraktaki gemilerinin 1998 - 2012 yılları arasındaki gelişimi yer almaktadır. 1998 yılında T.C. vatandaşı armatörlerin kontrolündeki filo 8,7 milyon DWT olup, bunun yüzde 95,82’si T.C. bayraklı, yüzde 4,18’i ise yabancı bayraktaki gemilerden oluşmakta iken, 2012 yılı başı itibariyle, T.C. vatandaşı armatörlerinin 1000 GT ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında, yüzde 37,6’sı T.C. bayrağında, yüzde 62,4’ü ise yabancı bayrakta yer almıştır.

1998 yılında 8,7 milyon DWT olan T.C. bayrağındaki ve yabancı bayraktaki gemilerin tonajı 2012 yılı başı itibariyle 22,5 milyon DWT’dir.

1 Ocak 2012 itibariyle 1000 GT ve üzerindeki gemilerde T.C. vatandaşı armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile T.C. bayraklı gemilerinin 2011 yılına göre artışı yüzde 14,8 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 3.14. T.C. Vatandaş Armatörlerin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri, (1998 - 2013)

Milli Bayrak				Yabancı Bayrak			Toplam Filo	
Yıl	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT
1998	427	8.349	95,82	35	364	4,18	462	8.713
1999	448	8.697	90,48	69	915	9,52	517	9.612
2000	456	8.269	90,63	96	855	9,37	552	9.124
2001	445	7.321	82	107	1.607	18	552	8.928
2002	451	7.815	83,77	117	1.514	16,23	568	9.329
2003	432	7.045	79,9	147	1.772	20,1	579	8.817
2004	408	6.556	75,23	163	2.159	24,77	571	8.715
2005	420	6.427	70,23	237	2.725	29,77	657	9.152
2006	432	6.844	65,47	353	3.609	34,53	785	10.453
2007	446	6.464	58,16	424	4.650	41,84	870	11.114
2008	490	6.592	50	513	6.591	50	1.003	13.183
2009	520	6.736	43,9	636	8.592	56,2	1.156	15.328
2010	560	7.246	42,1	665	9.954	57,9	1.225	17.201
2011	547	7.797	39,7	672	11.863	60,3	1.219	19.660
2012	523	8.479	37,6	642	14.093	62,4	1.165	22.572
2013	627	9.488	31,3	842	20.838	68,7	1.469	30.326

Kaynak: İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri) Deniz Ticaret Odası 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2013, s.54.

3.2.2. Dünya deniz ticaret filosu

Türkiye'ye komşu ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 260 milyon DWT ile 1. sırada, İtalya 40 milyon DWT ile 11. sırada, Rusya 16 milyon DWT ile 16. sırada ve İran 15 milyon DWT ile 18. sırada yer almaktadır.

Bu tabloya göre 1 Ocak 2013 itibariyle 1000 GT ve üzeri ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerde DWT bazında Yunanistan'ın 1'inci, Japonya'nın 2'inci, Çin'in 3.'üncü olduğu sıralamada Türkiye 13. sırada yer almıştır. 2012 yılında Türkiye'nin yabancı bayraktaki gemi oranı yüzde 62,4'den yüzde 6,3 artışla 2013'de yüzde 68,7'ye yükselmiştir.

Tablo 3.15. 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri, 1000 GT ve Üzeri

Ülke	Milli Bayrak				Yabancı Bayrak				Kontroldeki Filo			
	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Yaş Ort.	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Yaş Ort.	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Yaş Ort.
Yunanistan	815	71.889	207	13,2	2949	188.549	1013	11,2	3764	260.438	1219	11,6
Japonya	698	16.897	13	12,8	3410	213.045	1390	6,9	4108	229.942	1403	7,9
Çin	1905	59.632	515	14,0	2185	101.273	696	12,5	4090	160.905	1211	13,2
Almanya	378	16.820	1.196	12,2	3649	114.159	4904	8,5	4027	130.979	6100	8,9
Kore Cum.	710	15.859	96	17,4	898	63.845	468	9,8	1608	97.704	564	13,2
Norveç	521	15.366	51	15,9	1071	43.150	233	13,7	1592	58.516	285	14,4
Singapur	646	2.213	419	8,6	531	25.574	112	16,8	1777	47.787	531	12,3
ABD	201	4.550	80	22,7	781	42.413	153	13,3	982	46.963	233	15,2
Tayvan	88	3.328	69	16,6	710	42.099	781	10,2	798	45.426	850	10,9
Danimarka	331	12.616	612	12,5	628	29.592	761	8,9	959	42.208	1373	10,1
İtalya	569	18.222	76	13,0	494	22.187	968	12,0	1.063	40.409	1043	12,5
Hong Kong	386	24.647	286	6,8	264	7.919	31	16,2	650	32.566	317	10,6
Türkiye	627	9.488	88	17,4	842	20.838	91	16,7	1469	30.327	179	17,0
Hindistan	391	14.374	23	12,7	148	9.073	13	11,5	539	23.446	36	12,4
Kanada	110	993	6	29,6	299	21.108	407	10,7	409	22.101	414	15,8
Rusya	923	4.713	64	27,4	520	16.457	59	18,0	1443	21.171	123	24,0
İsrail	6	297	25	11,3	259	18.696	484	9,6	265	18.993	509	9,6
İran	64	701	27	17,9	142	14.745	85	11,9	206	15.446	112	13,8
Suudi Arabistan	37	637	11	24,9	86	14.239	1	9,6	123	14.876	11	14,2
Belçika	56	5.297	1	10,9	12	8.752	30	7,1	176	14.049	31	8,3

Malezya	246	7.374	20	15,1	99	5.855	3	12,7	345	13.229	23	14,4
İngiltere	229	4.711	38	10,7	238	8.161	20	14,4	467	12.872	58	12,6
Endonezya	1146	9.578	124	24,8	139	3.170	11	15,6	1285	12.748	135	23,8
Brezilya	78	2.081	21	22,5	42	9.333	5	11,3	120	11.414	25	18,5
Birleşik Arap Emirlikleri	39	322	1	18,0	329	9.914	43	18,3	368	10.236	44	18,2
Fransa	124	3.155	178	12,7	143	5.934	386	10,3	267	9.089	564	11,4
Hollanda	587	4.811	208	8,4	289	3.647	69	13,8	876	8.458	276	10,2
Kuveyt	32	4.031	28	12,3	36	2.863	187	6,6	68	6.893	215	9,3
Viet Nam	592	5.305	24	10,4	76	1.303	8	20,7	668	6.608	32	11,6
İsveç	102	1.195	7	16,1	217	5.384	16	13,0	319	6.578	23	14,0
Toplam 30 Ülke	12.637	361.101	4.512	15,5	21.594	1.073.275	13.427	11,1	34.231	1.434.376	17.940	12,7

Kaynak: İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri) Deniz Ticaret Odası
2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2013, s. 56.

Tablo 3.16.'ya göre, dünya deniz ticaret filosunda kendi milli bayraklarında 300 GT ve üzeri gemiler bazında en fazla tonaja sahip 25 ülkenin dağılımı görülebilir. Türkiye bu listede 22. sıradadır. Dünya filosunun yüzde 21,1'ini bünyesinde bulunduran Panama 1. sırada, yüzde 12,6'sını bünyesinde bulunduran Liberya 2. sırada, Marshall Adaları ise yüzde 8,6 ile 3. sırada yer almaktadır.

Tablo 3.16. En Fazla Ticari Filoya Sahip Dünya Ülkeleri

Sıra	Ülke	Adet	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	DWT %	Yıllık Değişim %
1	Panama	6.979	221.060	340.339	3.245	22,1	5,4
2	Liberya	2.988	124.655	194.213	3.820	12,6	7,7
3	Marshall Adaları	1.878	80.580	132.866	766	8,6	13,7
4	Hong Kong	2.070	77.349	128.960	1.473	8,4	16,2
5	Singapur	1.896	56.615	88.173	1.090	5,7	15,2
6	Yunanistan	1.098	42.751	75.963	208	4,9	4,0
7	Malta	1.675	43.689	68.195	549	4,4	0,3
8	Çin	2.380	40.245	63.867	533	4,1	10,4
9	Bahama	1.173	48.203	63.074	279	4,1	2,1
10	İngiltere	958	31.057	41.109	1.034	2,7	2,7
11	G.Kıbrıs	834	19.918	31.241	478	2,0	-5,0
12	İtalya	801	17.611	20.090	148	1,3	0,8
13	Japonya	2.684	14.871	19.485	15	1,3	9,9
14	Norveç	828	14.523	18.738	59	1,2	0,4
15	Almanya	451	15.101	17.245	1.228	1,1	-1,1
16	Kore Cum.	1.051	10.623	17.043	97	1,1	-10,0
17	Hindistan	604	8.677	14.966	30	1,0	-1,3
18	Antigua & Barbuda	1.256	11.029	14.305	844	0,9	-0,9
19	Danimarka	450	11.324	13.698	631	0,9	0,5
20	Endonezya	2.227	8.129	11.289	136	0,7	12,1
21	Bermuda	142	10.304	10.297	38	0,7	9,1
22	Türkiye	930	6.619	9.960	90	0,6	4,0

23	Malezya	430	6.300	8.457	46	0,5	-1,5
24	Hollanda	897	7.503	8.483	322	0,5	-1,7
25	ABD	349	6.987	7.543	229	0,5	-2,7
Dünya Toplamı 156 Ülke		48.742	1.023.682	1.539.263	18.616		6,7

Kaynak: İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri) Deniz Ticaret Odası 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2013, s.57.

3.2.3. T.C. deniz ticaret filosunun son yıllardaki konumu

Türkiye deniz ticaret filosunun 2000'lerden sonraki konumunun içinde 2008 ekonomik krizi sayılmazsa, sürekli bir artışın ve ilerlemenin olduğu görülebilir.

Tablo 3.17'ye göre 2008'den 2012'ye kadar süren dönemde; T.C. deniz ticaret filosunun gemi cinslerine göre yıllık adetleri ve DWT olarak sayıları incelenebilir.

Kuru yük gemileri sayısında azalma mevcutken, DWT olarak artış mevcuttur. Dökme yük gemilerinde hem adet olarak hem de DWT olarak bir artış söz konusudur. Konteyner gemilerinde de aynı şekilde artış mevcuttur. Diğer gemi çeşitlerinde de çeşitli artışlar mevcuttur. Toplamda ise hem adet olarak hem de DWT olarak Türkiye deniz ticaret filusunda 2008'den itibaren artış mevcuttur.

Tablo 3.17. T.C. Deniz Ticaret Filosunun Gemi Cinslerine Göre Gelişimi, (10'lu Grup)

GEMİ CİNSİ (10'LU GRUP)	2008		2009		2010		2011		2012	
	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT
Kuru Yük Gemileri (Genel Kargo)	502	1.748.799	508	1.768.424	500	1.745.054	496	1.753.636	489	1.823.586
Dökme Yük Gemileri	98	3.430.690	100	3.633.125	106	4.189.277	115	4.987.983	115	5.164.647
Konteyner	59	683.778	66	767.738	70	831.687	70	913.936	72	977.278
Sıvı / Gaz Taşıyan Tankerler	209	1.527.137	224	1.833.360	223	1.879.333	221	1.973.704	214	2.160.427
Yolcu Gemileri	209	40.312	228	40.677	242	44.819	237	48.238	253	49.989
Hizmet Gemileri	71	54.444	71	40.538	77	47.150	80	61.541	89	65.544
Romorkörler	112	3.088	113	3.088	109	3.088	111	2.711	121	3.088
Deniz Araçları	123	2.826	139	2.826	153	2.586	162	5.548	164	1.364
Balıkçı Gemileri	201	28.370	205	28.409	209	27.915	216	8.759	218	8.757
Sportif ve Eğlence Amaçlı Tekneler Yatlar	65	2.474	68	2.402	88	2.241	124	2.881	144	2.947
TOPLAM	1.649	7.521.919	1.722	8.150.588	1.777	8.773.151	1.832	9.758.936	1.879	10.257.627

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2012 İstatistikleri, Neyir Matbaacılık, 2013, Ankara, s.6.

Tablo 3.18.de yukarıdaki incelemeye benzer niteliklere sahiptir. Bu tabloya göre 2009'dan itibaren 2012 yılını içeren dönem boyunca gemi cinsleri daha ayrıntılı olarak incelenmiştir. Toplamda DWT ve adet olarak sürekli bir artışın mevcut olduğu görülmektedir.

Tablo 3.18. T.C. Deniz Ticaret Filosunun Gemi Cinslerine Göre Gelişimi, (30'lu Grup)

GEMİ CİNSİ (30'LU GRUP)	2009		2010		2011		2012	
	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT
Kuru Yük Gemileri	431	1.550.319	422	1.514.872	416	1.523.871	411	1.576.972
Dökme Yük Gemileri	100	3.633.125	106	4.189.277	115	4.987.983	115	5.164.647
Konteyner Gemileri	42	592.060	42	620.959	44	718.463	46	763.534
Konteyner / Kuruyük Gemileri	23	169.417	27	204.467	26	195.473	26	213.744
Konteyner Ro - Ro	1	6.261	1	6.261	0	0	0	0
Ro - Ro Gemileri (Sadece Araç)	30	171.701	26	172.101	25	170.923	26	188.342
Ro - Ro / Yolcu Gemisi (Feri)	54	59.939	60	72.689	63	74.704	58	74.135
Tren Ferisi / Ro - Ro	4	7.566	4	7.566	8	8.326	8	8.326
Ham Petrol Tankerleri	2	303.622	2	303.167	2	303.167	2	303.167
Akaryakıt - İşlenmiş Ürün - Tankerleri	88	720.519	88	679.264	89	798.304	86	942.019
Kimyevi Madde Tankerleri	98	764.405	99	847.795	94	813.684	93	857.481
Lpg / Lng Tankerleri	6	25.888	6	25.888	7	34.568	7	35.029
Asfalt Tankerleri	2	4.632	1	2.770	1	2.770	1	2.770
Bitkisel Hayvansal Yağ Tankeri	1	518	1	518	1	518	1	518
Su Tankerleri	15	6.592	16	8.080	15	7.590	15	7.590
Yolcu Gemileri	85	9.632	88	9.582	90	9.617	93	9.437
Feribot (Yolcu – Araba - Kuruyük)	37	7.226	40	10.330	41	12.427	56	14.544
Şehir Hatları Deniz Otobüsü - Sadece Yolcu	25	1.531	26	1.617	24	1.207	24	1.207
Şehir Hatları Deniz Otobüsü - Yolcu/Araç	2	0	2	0	2	185	0	0
Yolcu Motorları	67	1.115	74	1.116	64	613	66	613
Eğlence Amaçlı Yolcu Gemileri - Sadece Yolcu	0	0	0	0	0	0	0	0
Eğlence Amaçlı Yolcu Gemileri - Yolcu / Araç	1	72	0	0	0	0	0	0
Balıkçı Gemileri	205	28.409	209	27.915	216	8.759	218	8.757
Römorkörler	113	3.088	109	3.088	111	2.711	121	3.088
Hizmet Gemileri	77	47.722	80	59.001	86	74.643	90	77.397
Bilimsel Araştırma Gemileri	5	0	6	0	5	0	7	0
Deniz Araçları	107	2.826	118	2.586	123	5.261	122	1.077
Yüzer Havuz / Vinç	33	0	36	0	40	287	43	287
Ticari Yat	51	2.125	57	2.100	66	2.100	72	2.046
Özel Yat	17	277	31	141	58	781	72	901,1
TOPLAM	1.722	8.150.588	1.777	8.773.151	1.832	9.758.936	1.879	10.257.627

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2012 İstatistikleri, Neyir Matbaacılık, 2013, Ankara, s.8.

Türkiye deniz ticaret filosuna mensup gemilerin iki çeşit sicile kayıtlı oldukları daha önce söylenmişti. Tablo 3.19.'da, bu iki çeşide mensup gemilerin sayıları 1999'dan 2012'ye kadar olan dönemdeki sayıları incelenmiştir. Türk

uluslararası gemi siciline (TUGS) mensup gemi sayılarında artış gözlenirken, milli gemi sicilinde kısmen azalmalar mevcuttur.

Tablo 3.19. T.C. Deniz Ticaret Filosu Sicilleri, (Adet)

YIL	TUGS	MİLLİ GEMİ SİCİLİ	TOPLAM
1999	0	1.242	1.242
2000	264	1.006	1.270
2001	316	945	1.261
2002	408	777	1.185
2003	446	702	1.148
2004	535	674	1.209
2005	677	702	1.379
2006	734	695	1.429
2007	807	744	1.551
2008	887	762	1.649
2009	940	782	1.722
2010	967	810	1.777
2011	987	845	1.832
2012	1.026	853	1.879

Kaynak : T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2012
İstatistikleri, Ankara, 2013, s. 3.

Tablo 3.20.'de de aynı durum DWT bazında incelenmiştir. TUGS'da bir artış söz konusuysa, milli gemi sicilinde bir azalma mevcuttur.

Tablo 3.20. T.C. Deniz Ticaret Filosu Sicilleri (DWT)

YIL	TUGS	MİLLİ GEMİ SİCİLİ	TOPLAM
1999	0	10.322.000	10.322.000
2000	3.076.711	6.412.612	9.489.323
2001	5.216.867	4.090.220	9.307.087
2002	5.781.255	2.884.320	8.665.575
2003	5.145.251	2.481.596	7.626.847
2004	5.486.076	1.568.854	7.054.930
2005	6.753.346	849.944	7.603.290
2006	6.612.967	658.083	7.271.050
2007	6.758.218	511.523	7.269.741
2008	7.031.012	490.907	7.521.919
2009	7.674.388	476.200	8.150.588
2010	8.334.764	438.387	8.773.151
2011	8.950.157	808.779	9.758.936
2012	9.399.020	858.607	10.257.627

Kaynak : T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı,
Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2012
İstatistikleri, Neyir Matbaacılık, 2013, Ankara, s. 3.

Tablo 3.21.'de de aynı durum GT bazında incelenmiştir. Daha önceki analizler gibi; burada da TUGS'da azalma mevcutken, milli gemi sicilinde artış söz konusudur.

Tablo 3.21. T.C. Deniz Ticaret Filosu Sicilleri, (GT)

YIL	TUGS	MİLLİ GEMİ SİCİLİ	TOPLAM
1999	0	6.778.000	6.778.000
2000	2.628.576	3.415.440	6.044.016
2001	3.217.128	2.784.646	6.001.774
2002	3.587.800	2.148.256	5.736.056
2003	3.299.581	1.813.833	5.113.414
2004	3.180.255	1.592.095	4.772.350
2005	4.412.902	815.637	5.228.539
2006	4.371.965	711.890	5.083.855
2007	4.406.072	788.915	5.194.987
2008	4.863.718	794.566	5.658.284
2009	5.313.832	825.344	6.139.176
2010	5.701.087	801.374	6.502.461
2011	6.049.591	1.043.036	7.092.628
2012	6.366.647	1.129.815	7.496.462

Kaynak : T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2012 İstatistikleri,
Neyir Matbaacılık, 2013, Ankara, s. 3.

Deniz araçlarının, deniz yolu taşımacılık şartlarına tonaj ve genel yapı itibarıyla uygun olmasının yanında filonun yaşı da, ekonomik ulaşım yönünden çok önemlidir. T.C. deniz filosu çok genç bir filo değildir. 01 Ocak 2013 yılı verileriyle dünya gemilerinin genel yaş ortalaması 12,7 iken ülkemiz deniz filosu ortalama olarak 22 yaşındadır.

Tablo 3.22.'de yıllara göre 150 GT'den büyük T.C. deniz ticaret filosundaki gemilerin yaş ortalamaları incelenebilir. Yaş ortalamalarında çok az miktarda düşüş meydana gelmiştir. Yani yeni gemi yapımı ve eski gemilerin sökümü düşük miktarlarda gerçekleşmiştir. Bunun sebebi ise, özellikle 2008 ekonomik krizinden kaynaklanan gemi inşa sanayisindeki durgunluk ve 2. el gemi piyasasının değerini kaybetmemesidir.

Tablo 3.22. T.C. Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalaması,
(2003 - 2012)

YIL	ORTALAMA YAŞ
2003	24
2004	23
2005	21
2006	22
2007	21
2008	21
2009	21
2010	21
2011	21
2012	22

Kaynak : T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı,
Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2012
İstatistikleri, Neyir Matbaacılık, 2013, Ankara, s.4.

Neticede; Anadolu coğrafyasında, Osmanlı öncesi dönemden başlayan deniz ticari taşımacılığı, Osmanlı döneminde ve cumhuriyet döneminde de süregelmiştir. Osmanlı öncesi ve Osmanlı döneminde daha çok askeri denizcilığe önem verilse de yer yer ticari denizcilikten de yararlanılmıştır. Zaten, Osmanlı'nın çöküş nedenlerinde ticari denizciliğin tam olarak kullanılamaması da önemli bir yer edinmektedir. Cumhuriyet dönemi ve sonrasında denizcilik geliştirilmeye çalışılmış fakat yine de yeterli seviyeye ulaşamamıştır. Son dönemlerde ise çeşitli teşvikler ve ekonominin gelişmesi gibi sebepler denizcilik sektörünü canlandırmıştır. 2008 ekonomik krizinden her sektör gibi etkilenen Türkiye'deki deniz ticari taşımacılığı, son yıllarda eski konumuna ulaşmaya başlamıştır. Ayrıca Türkiye'nin dünyadaki yerine ve aktifliğine bakılır ve Türkiye'nin komşularıyla olan pozisyonları da karşılaştırılırsa, Türkiye'nin deniz ticari taşımacılığı daha iyi analiz edilebilir.

4. TÜRKİYE’NİN BAZI ÜLKELERLE KARŞILAŞTIRILMASI

T.C. bayraklı gemilerin uluslararası taşımacılıktan aldıkları pay, yıllar itibarıyla ortalama yüzde 2’yi geçmemektedir. Dış ticaret taşımalarının büyük oranda yabancı bayraklı gemilerle yapılmasının bir nedeni de ithalatta CIF²²⁵ taşıma şeklinin tercih edilmesidir. Bu da yurt dışında bulunan satıcıların büyük oranda yabancı bayraklı gemileri tercih etmelerine yol açmaktadır. Aynı zamanda kolay bayrak ülkelerinin sağladığı koşullar da bunda büyük bir pay sahibidir. Dolayısıyla, Türkiye ve diğer dünya ülkelerinin çoğu bunlardan yararlandıkları için yabancı bayrak kullanmaktadırlar.

Türkiye’nin uluslararası deniz ticari taşımacılığındaki konumunu ölçebilmek veya belirleyebilmek için ekonomik, teknolojik, sosyolojik ve deniz gücü olarak Türkiye’ye yakın durumda bulunan ülkeler ile Türkiye’nin kara ve deniz komşularını iyi analiz etmek gerekmektedir. Bu ülkelerle de Türkiye’yi karşılaştırmak, deniz taşımacılığı açısından belirleyici olabilmektedir.

4.1. Türkiye ile Komşu ve Yakın Bölgedeki Ülkelerin Karşılaştırılması

Türkiye ile komşu ve yakın bölgedeki ülkelerin deniz ticaret filolarının kapasiteleri, DWT olarak 300 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde Tablo 3.23’de görülmektedir. Türkiye’nin komşuları arasında DWT kapasitesinde birinci sırada aynı zamanda dünyada geçen yıl beşinci büyük filoya sahip Yunanistan, ikinci sırada ise Güney Kıbrıs Rum Yönetimi yer almaktadır.

²²⁵ CIF: (Cost, insurance & freight) uluslararası ticaretle ilgili bir terimdir. Sözcük karşılıkları mal bedeli, sigorta ve navlun anlamındadır. Bu tip ticarete satıcı, yükümlülükleri aynen üstlenmekte, ancak bunlara ek olarak taşıma sırasında malların kayıp ve hasar riskine karşı deniz sigortası sağlama yükümlülüğünü de almaktadır. Burada sigorta sözleşmesini akdetmek ve sigorta primini ödemek, satıcıya düşmektedir.

Tablo 4.1. Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları

Dünya Sıralaması	Ülke	Gemi Sayısı	1000 DWT	Dünya %	Değişim %
6	Yunanistan	1098	75963	4,9	4,0
11	G.Kıbrıs	834	31241	2,0	-5,0
22	Türkiye	930	9960	0,6	4,0
31	Rusya	1.239	5526	0,4	-0,1
50	Mısır	89	1568	0,1	-5,1
62	İran	234	879	0,1	15,2
73	Bulgaristan	45	495	0,0	-20,7
81	Ukrayna	142	423	0,0	-25,0
97	Suriye	24	119	0,0	-62,3
111	Romanya	18	56	0,0	6,3
119	Irak	3	28	0,0	0

Kaynak: İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri) Deniz Ticaret Odası 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2013, s. 59.

Türkiye'ye komşu ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 260 milyon DWT, Rusya 21 milyon DWT ve İran 15 milyon DWT ile yer almaktadır.

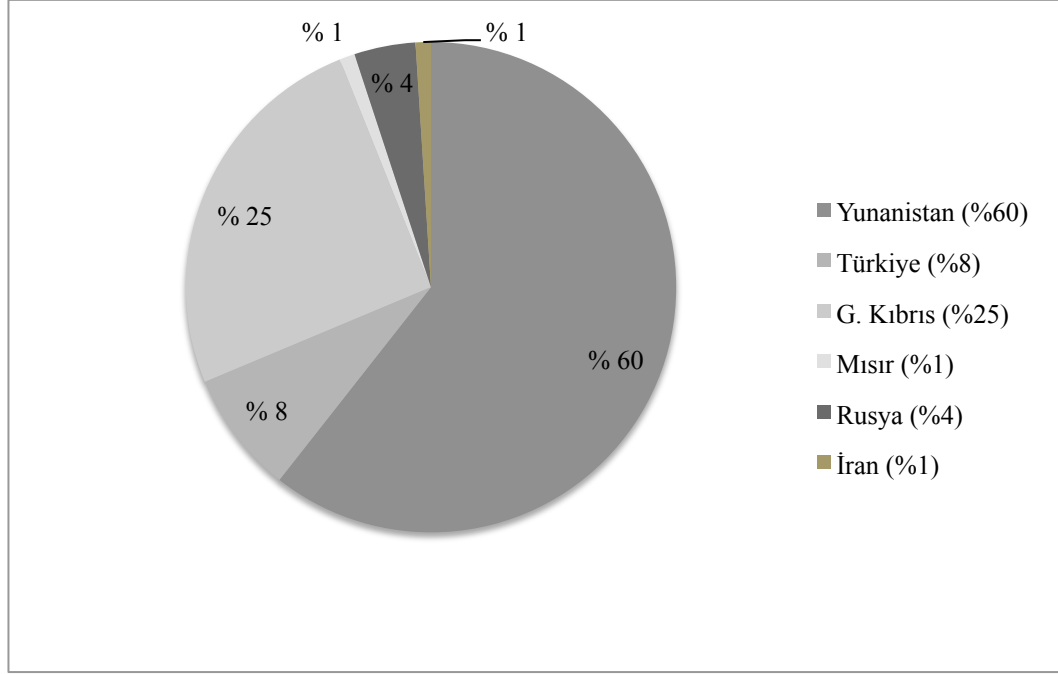
Türkiye ile çevre ülkeler karşılaştırıldığında, Türkiye'nin uluslararası deniz ticaretinden aldığı pay az bir seviyededir. Yunanistan'ın tarihten gelen deniz unsuru bu ülkenin deniz ticari taşımacılığında dünyada söz sahibi olmasına sebep olmuştur. Denizlerle ve su yollarıyla çevrili Türkiye'nin bu alanda yeteri kadar söz sahibi olamadığı açıkça anlaşılmaktadır.

Tarih boyunca çekişme durumunda olan Türkiye ve Yunanistan açısından denizcilik çok önemli bir konudur. Gerek askeri gerek ticari denizcilik olsun; Ege, Doğu Akdeniz ve diğer sorunlarla ilişkili olan en önemli konu denizciliktir. Aynı durum G.Kıbrıs için de geçerlidir.

Başta, Rusya ve İran olmak üzere; çevresindeki diğer ülkelerle de zaman zaman problem yaşayan Türkiye için güçlü bir denizcilik kültürünün oluşması önem arz etmektedir.

Fakat az önce de bahsedildiği gibi ticari denizcilik kapsamında Türkiye'nin, Yunanistan ve G. Kıbrıs'ın gerisinde kaldığı açıktır. Şekil 4.1. yukarıdaki tabloyu daha değişik bir şekilde gözler önüne sermiştir. Ülkelerin milli bayraktaki ticari filo

yüzdelерinde; Yunanistan yüzde 60 ile birinci, G.Kıbrıs yüzde 25 ile ikinci ve Türkiye ise yüzde 8 ile üçüncü sırada yer almıştır.



Şekil 4.1. Komşu Ülkelerin ve Türkiye'nin Milli Bayraktaki Filo Yüzdeleri

4.2. Türkiye ile Dünyadaki Diğer Ülkelerin Karşılaştırılması

T.C. ile komşularının karşılaştırılması yapıldıktan sonra dünyadaki diğer ülkelerle karşılaştırılması, Türkiye'nin konumunu belirleme açısından büyük önem taşımaktadır.

Tablo 3.24.'e bakılacak olursa 1 Ocak 2013 tarihi itibarıyla en büyük deniz ticari filolarına sahip 35 ülke görülmektedir. DWT olarak dünya yüzdesinin büyük bir kısmını Yunanistan, Japonya, Çin, Almanya, Kore Cumhuriyeti, Singapur ve ABD gibi ülkeler oluşturmaktadır.

Türkiye sahip olduğu filosuyla dünyada 13. sırada yer almakta olup yüzde 1,8'lik bir DWT oranına sahiptir. Diğer ülkeler arasına girebilmek için üretim artırılmalı ve ulaştırma sektöründe çeşitli kolaylıklar sağlanmalıdır.

Tablo 4.2. En Büyük Deniz Ticaret Filosuna Sahip 35 Ülke ve Bölge

Ülke / Bölge	Gemi Sayısı			DWT				
	Milli Bayrak	Yabancı Bayrak	Toplam	Milli Bayrak	Yabancı Bayrak	Toplam	Yabancı Bayrak Yüzdesi	Dünya Yüzdesi
Yunanistan	825	2.870	3.695	69.644.624	175.205.954	244.850.578	71,56	15,17
Japonya	738	3.253	3.991	17.216.128	206.598.880	223.815.008	92,31	13,87
Çin	2.665	2.648	5.313	66.936.002	123.142.833	190.078.835	64,79	11,78
Almanya	396	3.437	3.833	16.641.757	109.136.771	125.778.528	86,77	7,79
Kore Cumhuriyeti	764	812	1.576	16.624.445	58.471.361	75.095.806	77,86	4,65
Singapur	1.090	798	1.888	32.711.136	31.441.668	64.152.804	49,01	3,98
ABD	768	1.175	1.943	8.671.669	49.606.395	58.278.064	85,12	3,61
Birleşik Krallık	415	822	1.237	10.447.630	39.857.066	50.304.696	79,23	3,12
Norveç	414	1.494	1.908	2.190.036	43.802.209	45.992.245	95,24	2,85
Tayvan	102	712	814	3.311.133	40.948.712	44.259.845	95,52	2,74
Danimarka	45	946	991	68.724	40.646.119	40.714.843	99,83	2,52
Bermuda	4	206	210	209.778	32.686.529	32.896.307	99,36	2,04
Türkiye	645	935	1.580	9.619.689	19.470.911	29.090.600	66,93	1,80
İtalya	673	211	884	19.097.635	6.245.330	25.342.964	24,64	1,57
Hong Kong	269	297	566	15.768.670	8.556.599	24.325.269	35,18	1,51
Hindistan	584	158	742	15.063.983	7.377.303	22.441.287	32,87	1,39
Birleşik Arap Emirlikleri	82	617	699	700.914	18.772.655	19.473.569	96,40	1,21
Rusya	1.195	532	1.727	5.495.653	13.888.598	19.384.251	71,65	1,20
Malezya	472	142	614	9.520.599	7.593.951	17.114.550	44,37	1,06
Hollanda	757	450	1.207	6.100.843	10.571.723	16.672.566	63,41	1,03
Brezilya	202	108	310	2.837.889	13.314.666	16.152.555	82,43	1,00

İsviçre	39	291	330	1.144.359	14.506.537	15.650.896	92,69	0,97
İran	108	121	229	1.748.219	13.568.542	15.316.761	88,59	0,95
Endonezya	1.383	147	1.530	11.910.441	3.390.980	15.301.421	22,16	0,95
G.Kıbrıs	183	192	375	6.178.327	7.745.606	13.923.933	55,63	0,86
Fransa	179	230	409	3.862.058	7.144.805	11.006.863	64,91	0,68
Kanada	206	145	351	2.650.551	6.571.778	9.222.329	71,26	0,57
Monako	-	126	126	-	9.157.769	9.157.769	100,00	0,57
Belçika	90	155	245	4.008.509	4.720.024	8.728.533	54,08	0,54
Vietnam	758	83	841	6.422.675	1.540.097	7.962.772	19,34	0,49
S.Arabistan	62	125	187	1.036.358	6.771.973	7.808.332	86,73	0,48
Kuveyt	40	36	76	4.037.837	2.862.528	6.900.365	41,48	0,43
İsveç	114	225	339	1.323.946	5.120.753	6.444.699	79,46	0,40
Umman	3	31	34	5.332	6.133.802	6.139.134	99,91	0,38
Tayland	336	79	415	4.444.401	1.652.413	6.096.814	27,10	0,38
Toplam 35 Ülke	16.606	24.609	41.215	377.651.950	1.148.223.839	1.525.875.789	75,25	94,55
Diğer Bilinenler	2.655	2.522	5.177	29.703.524	52.879.452	82.582.976	64,03	5,12
Bilinen Toplam	19.261	27.131	46.392	407.355.474	1.201.103.291	1.608.458.765	74,67	99,67
Diğer	-	-	730	-	-	5.297.140	-	0,33
Dünya Toplam	-	-	47.122	-	-	1.613.755.905	-	100

Kaynak : UNCTAD, Review of Maritime Transport 2013, Geneva, 2013, s. 43.

Tablo 3.25.'te ise 1 Ocak 2013 tarihi itibarıyla üzerlerine kayıt tescil edilmiş en fazla bayrağa sahip ülkeler görülmektedir. Kolay bayrak devleti olarak adlandırılan Panama, Liberya, Marshall Adaları ve Hong Kong gibi ülkeler DWT yüzdesi olarak dünyada başı çekmektedir. Türkiye ise yüzde 0,63 ile 25. sırada yer almaktadır.

Kolay bayrak ülkeleri sağladıkları teşviklerle, bürokratik kolaylıklarla ve vergi indirimleriyle üst seviyede yer almaktadırlar. Son yıllarda Almanya, Fransa, İngiltere gibi ülkeler de bu tarz teşvikleri sağlamakta ve kolay bayrak devleti olma yoluna gitmek istemektedir. Bunun sebebinin uluslararası platformlarda bir ülkenin bayrağının dalgalanmasının ne kadar önemli olduğu yatmaktadır.

Tablo 4.3. Üzerlerine Tescil Edilmiş Gemi Sayısı En Fazla Olan Ülkeler

Ülke / Bölge	Gemi Sayısı	Gemi Sayısının Dünya Yüzdesi	DWT (1000 DWT)	DWT'nin Dünya Yüzdesi	Kümülatif DWT Yüzdesi	Ulusal Yüzde *	DWT Büyümesi 2013/2012
Panama	8.580	9,87	350.506	21,52	21,52	0,14	5,03
Liberya	3.144	3,62	198.032	12,16	33,68	0,01	5,83
Marshall Adaları	2.064	2,37	140.016	8,60	42,27	0,11	11,08
Hong Kong	2.221	2,55	129.806	7,97	50,24	12,15	16,87
Singapur	3.339	3,84	89.697	5,51	55,75	36,60	16,62
Yunanistan	1.551	1,78	75.424	4,63	60,38	92,60	5,13
Bahamalar	1.446	1,66	73.702	4,52	64,91	1,18	1,44
Malta	1.794	2,06	68.831	4,23	69,13	0,35	8,18
Çin	3.727	4,29	68.642	4,21	73,35	98,18	9,83
G.Kıbrıs	1.030	1,18	31.706	1,95	75,29	19,51	7,61
Isle of Man**	422	0,49	22.629	1,39	76,68	0,00	9,32
Birleşik Krallık	1.343	1,54	21.095	1,30	77,98	49,88	6,99
İtalya	1.506	1,73	20.612	1,27	79,24	93,46	2,44
Japonya	5.379	6,19	20.409	1,25	80,50	99,32	11,04
Norveç	536	0,62	18.093	1,11	81,61	82,33	5,37
Kore Cumhuriyeti	1.894	2,18	17.720	1,09	82,69	96,47	-10,74
Almanya	781	0,90	17.128	1,05	83,75	97,59	2,30
Hindistan	1.385	1,59	15.876	0,97	84,72	96,16	-3,45
Endonezya	6.293	7,24	14.267	0,88	85,60	90,28	0,17
Antigua ve Barbuda	1.302	1,50	14.142	0,87	86,47	0,00	4,27
Danimarka	482	0,55	13.739	0,84	87,31	92,53	1,24
Bermuda	168	0,19	12.378	0,76	88,07	1,69	0,45

ABD	3.452	3,97	12.321	0,76	88,83	73,93	-1,18
Malezya	1.539	1,77	10.508	0,65	89,47	92,82	-3,15
Türkiye	1.365	1,57	10.215	0,63	90,10	96,94	3,30
Tanzanya	198	0,23	8.815	0,54	90,64	0,30	10,45
Hollanda	1.250	1,44	8.712	0,53	91,17	70,90	6,73
Fransa	543	0,62	7.431	0,46	91,63	52,40	-0,22
Vietnam	1.772	2,04	7.284	0,45	92,08	97,55	1,52
Belçika	216	0,25	6.913	0,42	92,50	58,35	0,46
Rusya	2.324	2,67	6.784	0,42	92,92	84,57	-2,14
Filipinler	1.383	1,59	6.417	0,39	93,31	26,36	-2,41
St. Vincent ve Grenadines	1.046	1,20	4.919	0,30	93,61	0,08	-18,09
Tayland	755	0,87	4.811	0,30	93,91	97,95	-6,63
Kayman Adaları	174	0,20	4.310	0,26	94,17	0,00	2,12
Toplam 35 Ülke	66.404	76,38	1.533.889	94,17	94,17	24,30	6,71
Dünya Toplam	86.942	100,00	1.628.783	100,00	100,00	23,00	5,98

Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2013, Geneva, 2013, s. 56.

* 1000 GT ve üzeri

** Man Adası (İngilizce: Isle of Man, Manskça: Ellan Vannin): İrlanda Denizi'nde, Britanya Adaları'nın coğrafi merkezinde yer alan bir adadır. Birleşik Krallık'a dahil olmamakla beraber kraliyete bağımlıdır.

Bütün bu analizlerden sonra denizlerle çevrili Türkiye'nin konumunun dünya ülkeleri arasında vasat olduğu görülmektedir. Türkiye'yle rekabet halinde olan ülkelerin ise bir kısmının Türkiye'den daha önde olduğu görülürken, bir kısmının da Türkiye'den daha geride olduğu söylenebilir.

SONUÇ

Tarih boyunca küresel bir konumda bulunan, tüm ulusları ve devletleri etkileyen uluslararası deniz ticari taşımacılığı; gelecekte de önemli konumunu sürdürmeye devam edecektir.

Uluslararası deniz ticari taşımacılığının uluslararası boyutunun ve karakterinin dışında ulusal ekonomilere tesir eden ve ulusal ekonomilerden etkilenen bir sistem olması, birçok devletin bu sektöre önem vermesine sebep olmuştur. Gelişmiş veya gelişmekte olan bütün ülkelerde sektörün ulusal ekonomilere katkısını arttırmak için yoğun çabalar gösterilmektedir.

Fenikelilerle başlayan denizcilik ve deniz ticareti; Eski Yunan, Roma, Viking, Çin, Hint, Arap, Venedik, Ceneviz ve Bizans medeniyetleriyle birlikte sürekli gelişmiştir. Coğrafi keşifler ve teknolojinin ilerlemesiyle birlikte yeni kıtaların, ticaret yollarının ve piyasaların ortaya çıkmasıyla çok önemli bir konuma ulaşmıştır.

Denizi, deniz yollarını ve denizciliği kullanabilen devletler her zaman teknolojik, ekonomik ve askeri boyutta güçlü olmuşlardır. ABD, Rusya, Japonya, Çin, Almanya, İngiltere, İtalya, İsrail ve Fransa gibi ülkeler birçok bakımdan gelişmiş ve çağın ötesine geçmiş olan ülkelerdir. Ekonomik ve siyasi olarak güçlü olan bu devletler, tarihleri boyunca denizi ve denizyollarını kullanmış ve ticarete de önem vermişlerdir. 15. yüzyıldan 20. yüzyıla kadar Portekiz, İspanya, Hollanda, Fransa ve İngiltere'nin aktif olarak kullandığı deniz ticareti ve denizcilik ile ilgili politikalar; 20. yüzyılla birlikte ABD, Rusya, Japonya ve Çin gibi ülkelerin de dikkatinden kaçmamıştır. İsviçre gibi denize kıyısı olmayan ülkelerin bile deniz ticari filolarının bulunması denizciliğin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.

Deniz ticaretinin uluslararası boyutta süregelmesi ve bununla birlikte birçok deniz ticari taşıma şirketinin oluşması, limanların yapılması, gemi inşa ve söküm faaliyetlerine hız verilmesi ve denizcilik piyasaları gibi hususlar çağımızdaki en önemli deniz ticari faaliyetlerindendir. Deniz ticaretini yönlendiren bu faaliyetler dışında turizm ve balıkçılık gibi hususlar da deniz ticaretini derinden etkilemektedir.

Deniz ticari taşımacılığı, uluslararası alandaki ithalat ve ihracatı gerçekleştiren başlıca yöntemdir. Üretilen ve ihtiyaç fazlası olan mallar, tüketilmek üzere talep edilen yerlere taşımacılık yöntemleriyle ulaştırılmaktadır. Deniz yolu taşımacılığını diğer taşımacılık şekillerin nazaran birçok avantajı ve dezavantajı bulunmaktadır. En ucuz ve en fazla yük taşıma kapasitesine sahip olması çok önemli avantajlarıdır.

Deniz ticari taşımacılığı birçok şekilde sınıflandırılabilir. Taşınan yüke, taşıyan gemiye ve taşınması yapılan mesafeye bağlı olarak farklı sınıflandırmalara tabi tutulmaktadır. Her durumda da asıl amaç; ihtiyaç fazlası yükü ihtiyaç olan bir yere yere deniz araçlarıyla taşımaktır.

Uluslararası deniz ticari taşımacılığını etkileyen birçok kurum ve kuruluş bulunmaktadır. BM bağlısı IMO bunların başında gelmektedir. Yine AB bağlısı EMSA, Dünya Ticaret Örgütü (WTO), Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Dünya Bankası, Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD), Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC) gibi uluslararası örgütler ve ekonomik entegrasyonlar da denizcilğe ve deniz taşımacılığına gereken önemi ve altyapıyı sağlamaktadırlar.

Türkiye Cumhuriyeti ise Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu arasında doğal bir köprü olma konumu ile taşımacılık yönünden büyük bir potansiyele sahiptir. Türkiye üç kıtanın geçiş yolları olan coğrafi konumu nedeniyle; Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusu'na, Türk boğazlarının Karadeniz - Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya ve Uzakdoğu'ya uzanan bir ulaşım ağının odak noktasındadır. Bu durum uluslararası taşımacılık yönünden Türkiye'nin önemini ortaya koymaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti, köklerinden gelen kara ülkesi konumunu sürdürmektedir. Aslında Anadolu coğrafyasında tarih boyunca denizcilik hep varolmuştur. 1071'den sonra Türkler de Anadolu'ya girmeleriyle birlikte denizcilikle tanışmışlardır. Anadolu Selçuklu Devleti, Anadolu Beylikleri ve Osmanlı İmparatorluğu zamanında daha çok askeri denizcilikle uğraşmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilanı ile birlikte denizciliğin ticari boyutu ile de ilgilenmek üzere gerekli adımlar atılmaya başlanmıştır. 1923'ten itibaren kabotaj kanunu gibi çok çeşitli düzenlemeler getirilmiş, birçok çalışma yapılmış, denizcilikle ilgili kurum ve kuruluşlar açılmış ve ekonomik olarak güçlenmeye başlayan Türkiye'de, deniz ticari taşımacılığı hak ettiği konuma getirilmeye çalışılmıştır.

Fakat Türkiye ile yakın ilişkiler içerisinde bulunan ülkeler, Türkiye'nin komşuları ve denizcilik alanında söz sahibi ülkeler bir bütün olarak Türkiye ile karşılaştırıldığında ve Türkiye'nin bulunduğu coğrafi konum da göz önünde bulundurulduğunda; Türkiye'nin iyi bir konumda olmadığı söylenebilir. Bu konum detaylı olarak analiz ve tablolarla bu çalışmada açıklanmıştır. Birçok sektörle iç içe olan deniz ticari taşımacılığında Norveç, Yunanistan, Kore Cumhuriyeti, Singapur, Liberya, Panama ve Malezya gibi ülkeler bazı alanlarda Türkiye'den önde gelmektedir. ABD, İngiltere, Rusya, Çin, Almanya, Japonya ve İtalya gibi ülkeler ise ekonomik ve teknolojik olarak gelişmişlikleri sayesinde birçok konuda önde gelmelerinin yanı sıra uluslararası deniz ticari taşımacılığında da doğrudan veya dolaylı olarak önde gelen ülkeler arasında yer almaktadırlar. Uluslararası büyük denizcilik şirketleri genelde bu ülkelerden çıkmakta ve sektörü yönlendirmektedirler.

Türkiye, yakın çevresindeki ülkelere göre daha çok Yunanistan, G.Kıbrıs ve Rusya'yla rekabet halindedir. 1 Ocak 2013 itibarıyla UNCTAD verilerine göre, Türkiye dünyadaki konumunda DWT kapasitesi olarak 13. sırada yer almaktadır.

Üzerine kayıt tescil edilmiş gemiler bakımından ise dünyada 25. sırada yer bulmaktadır.

Dünyadaki diğer ülkelerle ve kara - deniz komşularıyla birlikte değerlendirildiğinde, Türkiye'nin denizcilik alanında ve deniz ticari taşımacılığı alanında gelişmesi için daha çok çalışma ve düzenleme yapılmalıdır. Denizciliğin her boyutuyla yakından ilgilenilmelidir.

Denizcilik eğitimi yaygınlaştırılmalı, daha kaliteli ve uluslararası boyutta sözü geçen bir denizcilik eğitim politikasına yer verilmelidir. Deniz ve denizcilikle ilgili çalışanların sertifikaları ve eğitimleri sürekli pekiştirilmeli ve kontrol edilmelidir.

Yurt içi deniz taşımacılığı teşvik edilmeli ve arttırılmalıdır. Denizlerle çevrili ve birçok iç su yoluna da sahip olan Türkiye'nin yurt içi taşımacılığının büyük bir bölümü kara yoluyla yapılmaktadır. Daha güvenli ve daha ucuz olan deniz yolunun payının arttırılmaması için hiçbir neden yoktur.

Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren ekonomisi sürekli gelişmekte olan Türkiye için, dış ticaret çok önemlidir. İthalat ve ihracatın büyük bir kısmı deniz yoluyla yapılmaktadır. Transit durumda bulunan ve Orta doğu, Kafkaslar ve Hazar Bölgesi gibi zengin petrol ve doğal gaz yataklarına sahip bölgelere yakın olan Türkiye'de deniz ticari taşımacılığının arttırılması için gerekli politikalar izlenmelidir. Ayrıca, ekonominin sürekli canlı tutulması ve üretimin de arttırılması gerekmektedir. Dışa bağımlılığın da aynı oranda azaltılması lazımdır.

Türkiye'deki mevcut denizcilik şirketleri, birkaç istisna dışında bölgesel boyutta kalmıştır. Bu şirketlere gerekli yardımlar yapılmalı ve yurt dışında da gerekli çalışmalar ve ticaret yapmaları sağlanmalıdır. Uluslararası büyük denizcilik şirketleri arasına girmeleri sağlanmalı ve yurt dışında ofis açmaları desteklenmelidir.

T.C. bayrağını taşımayan fakat T.C. vatandaşı armatörlerine ait birçok gemi ve deniz aracı bulunmaktadır. Bunların tamamen T.C. bayrağını taşımaları için gerekli düzenlemeler yapılmalı ve kolaylıklar sağlanmalıdır. Bir geminin taşıdığı bayrak ve onu uluslararası alanda iyi bir şekilde göstermesi o ülkeye itibar kazandıracak bir hamledir. Burada önemli olan kara listeye girilmemesi hususudur. Bu tip sıkıntılı gemiler ve şirketler sürekli denetim altında tutulmalı ve yurt dışına çıkmadan önce detaylı kontrollerden geçirilmelidir.

Yaklaşık 8.333 km'lik sahile sahip Türkiye içindeki mevcut limanlar geliştirilmeli, bakımları aksatılmamalı ve organizasyonları düzenlenmelidir. Ayrıca, mevcut sayının üzerine liman, terminal ve marina sayısı arttırılmalı ve bunların kullanımı teşvik edilmelidir.

Gemi inşa ve gemi söküm piyasasına gerekli önem verilmeli, tersane sayısı arttırılmalı ve tersane çalışma koşulları iyileştirilmelidir. Son zamanlarda meydana gelen tersane kazaları araştırılmalı ve bunları engellemek için gerekli düzenlemeler yapılmalı ve denetimler sıklaştırılmalıdır.

Çevre ülkelerle ve özellikle G. Kıbrıs ve Yunanistan ile ilgili problemler ulusal çıkarlar gözetilerek çözülmelidir. Ege, Doğu Akdeniz ve diğer denizlerle ilgili

veya deniz alanları ve ruhsatlarıyla ilgili problemler uluslararası boyutlarda çözülmelidir. Bu problemlerle zaman ve enerji kaybedilmemelidir.

Sonuç olarak, uluslararası deniz ticari taşımacılığını kullanan ve geliştiren devletler çağ atlamakta, ekonomilerini geliştirmekte ve daha modern bir konuma gelmektedirler. Denizlerle çevrili Türkiye'nin de denizcilikte dünya çapında söz sahibi bir ülke olması gerekmektedir.

KAYNAKLAR

Akçocuk, İsmet. “II. Abdülhamid Han Dönemi Türk Denizciliği”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1994.

Akdoğan, Refik. Deniz Ticareti. İstanbul: Zihni Eğitim Yayını, 1988.

Alderton, Patrick. Sea Transport: Operation and Economics. 4th Edition. Thomas Reed Publications, 1995.

Alderton, Patrick. Port Management and Opreations. 2nd Edition. London: LLP Informa UK Ltd., 2005.

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

Aymutlu, Ersan. “Dünya’da ve Türkiye’de Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.

Babalı, Tülay. “Dünya’da ve Türkiye’de Denizcilik Finansmanı ve Global Krizin Etkileri”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009.

Banguoğlu, Emin. Ulaştırma Politikası Dersleri. İzmir: Karınca Matbaacılık ve Ticaret Kolektif Şirketi, 1966.

Baykal, Reşat. Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller. İstanbul: Birsen Yayınevi, 2000.

Beth, Hans Ludwing, Arnulf Hader ve Robert Kappel. 25 Years of World Shipping. Bremen: Fairplay Publications, 1984.

Bruce, J. George. The Business of Shipbuilding. London: LLP Reference Publishing, 1999.

Buket, Ceren. “Türkiye’de Çok Modlu Taşımacılık, AB Ulaşım Politikaları ve Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi“. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2006.

Cambridge Dictionaries Online, (t.y.)

<http://dictionary.cambridge.org/dictionary/british/transportation?q=transportation>

(25 Nisan 2014).

Chasomeris, G. Mihalıs. South Africa’s Maritime Policy and Transformation of the Shipping Industry, 2005.

Christiansen, Marielle, Kjetil Fagerholt, Bjørn Nygreen ve David Ronen. “Handbooks in Operations Research and Management Science”, Cynthia Barnhart ve Gilbert Laporte (Ed.). Transportation içinde. Amsterdam: North - Holland, 2007, ss. 189 - 284.

Clough, B. Shepard. European Economic History: The Economic Development of Western Civilization. New York: McGraw - Hill, 1968.

Corbett, J. James, James Winebrake, Øyvind Endresen, Magnus Eide, Stig Dalsøren, Ivar S. Isaksen ve Eirik Sjørgard. "International Maritime Shipping: The Impact of Globalisation on Activity Levels". Globalisation, Transport and the Environment içinde. Paris: OECD Publishing, 2010, ss. 55 - 79.

Couper, D. Alastair. The Geography of Sea Transport. London: Hutchinson University Library, 1972.

Cullinane, Kevin. International Handbook of Maritime Business. 1st Edition. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2010.

Çancı, Metin ve Murat Erdal. Uluslararası Taşımacılık Yönetimi. 3. Basım. İstanbul: UTİKAD Yayınları, 2003.

Çiftçi, Murat. “Ulusal Servet Olarak Türk Deniz Ticaret Filosu ve Uluslararası Denizcilik Sektörün İçindeki Mukayeseli Konumu”. Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi. Cilt. 4, Sayı. 3, 2012, ss. 1 - 9.

Dear, I.C.B. ve Peter Kemp. Companion to Ships and the Sea. 2nd Edition. New York: Oxford University Press, 2005.

Demirgil, Demir. “Türkiye Ekonomisi/Dün - Bugün - Yarın”. Belgelerle Türk Tarihi Dergisi. Sayı. 1 (Mart 1985), ss. 54 - 57.

Develioğlu, Ferit. Osmanlıca - Türkçe Ansiklopedik Lugat: Eski ve Yeni Harflerle. 12. Basım. Ankara: Aydın Kitabevi Yayınları, 1995.

Dış Ticaret İstatistikleri Yıllığı 2012. TÜİK. Ankara: TÜİK Matbaası, Ekim 2013.

Doganis, Rigas. The Airline Business in the 21st Century. 1st Edition. Newyork: Routledge, 2001.

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

Ergün, İsmet. Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü. Ankara: Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, 1985.

ETF Trade Union Vision on Sustainable Transport. The European Transport Workers Federation Policy Paper. Brussels, 2008.

Fagerholt, Kjetil, Marielle Christiansen, Lars Magnus Hvattum, Trond A.V. Johnsen, Thor J. Vabø. “A Decision Support Methodology for Strategic Planning in Maritime Transportation”. Omega. Vol. 38, No. 6, December 2010, ss. 465 - 474.

Farthing, Bruce ve Mark Brownrigg. International Shipping. 3rd Edition. London: Business of Shipping Series, 1997.

Floriano, C. M. Jr. Pires. “Shipbuilding and Shipping Industries: Net Economic Benefit Cross - Transfers”. Maritime Policy Management. Vol. 28, No. 2, (2001), ss.157 - 174.

Frankel, Ernst Gabriel. The World Shipping Industry. 1st Edition. New York: Routledge, 2011.

Gencer, Ali İhsan. Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789 - 1867). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2001.

Goss, R.O. Studies in Maritime Economics. London: Cambridge University Press, 1970.

Gökdağ, Mahir. “Enerji Verimliliği Açısından Demiryollarının Önemi ve Geliştirilmesi”, Ulusal Enerji Verimliliği Kongresi. Ankara: Elektrik İşleri Etüt İdaresi Genel Müdürlüğü Ulusal Enerji Tasarruf Merkezi. 3 - 5 Şubat 1999.

Gönel, Gökçe. “Deniz Taşımacılığında Lojistik Sisteminin Performans Ölçümü ve Bir Uygulama”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.

Grolier International Americana Encyclopedia. “Denizcilik”, İstanbul: Grolier Incorporated, 1993.

Halaçoğlu, Yusuf. Osmanlıda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller). Ankara: PTT Genel Müdürlüğü, 2002.

Haralambides, H.E., S.D. Tsloakis ve C. Cridland. “Econometric Modelling of Newbuilding and Secondhand Ship Prices”, Kevin Cullinane (Ed.). Research in Transportation Economics Vol. 12. Shipping Economics içinde. Oxford: Elsevier Ltd., 2005, ss. 65 - 106.

Harlaftis, Gelina ve Ioannis Theotokas. “Maritime Business During the Twentieth Century: Continuity and Change”, Costas Th. Grammenos (Ed.). The Handbook of Maritime Economics and Business içinde. 2nd Edition. London: Lloyd’s List, 2010, ss. 3 - 34.

Hoffmann, Jan, Ricardo J. Sanchez ve Wayne K. Talley. “Determinants of Vessel Flag”, Kevin Cullinane (Ed.). Research in Transportation Economics Vol. 12. Shipping Economics içinde. Oxford: Elsevier Ltd., 2005, ss. 173 - 219.

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

International Air Transport Association. Annual Report 2009. Kuala Lumpur, 2009.

İnan, Afet. I. İzmir İktisat Kongresi. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1982.

İzveren, Âdil, Nisim Franko ve Ahmet Çalık. Deniz Ticaret Hukuku. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1994.

Kayserilioğlu, Enis. Deniz Taşımacılığı Sektör Profili. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Etüt ve Araştırma Şubesi, 2004.

Keeling, J. David. "Transportation Geography: New Directions on Well - Worn Trails". Progress in Human Geography. Vol. 31, No. 2, April 2007, ss. 217 - 225.

Kendall, C. Lane ve James J. Buckley. The Business of Shipping. 7th Edition. Maryland: Carnell Maritime Press Maryland, 2001.

Kol, Bihter. "Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları". Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010.

Koskinen, Ismo. Short Sea Shipping (SSS): A Dynamic Link in The Door - To - Door Supply Chain. Brussels/Belgium: European Commission Directorate - General Energy and Transport, 2000.

Linde, H. "Status and Perspectives of Technical Development in European Shortsea Shipping", Niko Wijmolst, Chris Peeters ve P. Liebman (Ed.). European Shortsea Shipping: Proceedings from 1st European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping içinde. London/UK: Lloyd's of London Press Ltd., 1993, ss. 107 - 125.

Lixian, Fan. "Econometric Analyses Of Container Shipping Market and Capacity Development". Yayınlanmamış Doktora Tezi. The Hong Kong Polytechnic University, 2011.

Lowe, David. Dictionary of Transport and Logistics. 1st Edition. London: Kogan Page, 2002.

Lowe, David. Intermodal Freight Transport. 1st Edition, Oxford: Elsevier, 2005.

Marcus, J. Herry. Marine Transport Management. London: Croom Helm Ltd., 1987.

Mc Conville, James. Economics of Maritime Transport: Theory and Practice. 1st Edition. Londra: Institute of Chartered Shipbrokers Witherby and Co. Ltd, 1999.

Merriam Webster, (t.y.)

<http://www.merriam-webster.com/dictionary/transportation>
(25 Nisan 2014).

Mitropoulos, Efthimios E. "International Shipping - Carrier Of World Trade". IMO News. Issue 3, 2005.

Nersessian, L. Roy. Ships and Shipping. Oklohama: PennWell Books Publishing, 1981.

Odeke, Ademuni. Protectionism and the Future of International Shipping. UK: Martinus Nijhoff Publishing, 1984.

Odeke, Ademuni. Shipping in International Trade Relations. UK: Gower Publishing Co. Ltd, 1988.

OECD Directorate for Science, Technology and Industry Division of Transport. Competition Policy in Liner Shipping Final Report. 2002.

Olgaç, Necmettin. Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış. İstanbul: T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Deniz Basımevi, İstanbul, 1952, s. 22.

Oum, Tae Hoon, Jong - Hun Park ve Anming Zhang. Globalization and Strategic Alliances: The Case of the Airline Industry. 1st Edition. Bingley: Emerald, 2000.

Özer, Didem. Türkiye’de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler. 1. Basım. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, 2010.

Pamuk, Şevket. Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820 - 1913. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.

Pallis, Athanosios. The Common EU Maritime Transport: Policy Europeanisation in the 1990s. London/UK: Ashgate Publishing Ltd., 2002.

Quataert, Donald. Osmanlı İmparatorluğu 1700 - 1922. Ayşe Berkay (çev.). İstanbul: İletişim Yayınları, 2002.

Rodrigue, Jean - Paul, Claude Comtois ve Brian Slack. The Geography of Transport Systems. 2nd Edition. Oxon: Routledge, 2009.

Roe, Michael. “Shipping Policy and Globalisation; Jurisdictions, Governance and Failure”, Costas Th. Grammenos (Ed.). The Handbook of Maritime Economics and Business içinde. 2nd Edition. London:Lloyd’s List, 2010, ss. 539 - 557.

RS Platou. The Platou Report 2014. 2014.

Saban, Metin ve Gülay Güğçerçin. “Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri”. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Dergisi. Cilt. 1, Sayı. 1, 2009, ss. 1 - 16.

Sancar, Erdiñ. 21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi. İstanbul: IQ Kùltür Sanat Yayıncılık, 2006.

Saygılı, Mehmet Sıtkı. “Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığının Deniz Ekonomisindeki Yeri Dünya ve Türkiye Uygulamaları”. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, 2012.

Sevimay, R. Hayri, Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü : Politikalar, Sorunlar ve Çözümler, 1992.

Simon, David. Transport and Development in the 3rd World. 1st Edition. London: Routledge, 1996.

Sletmo, Gunnar K. “The Rise and Fall of National Shipping Policy”, Costas Th. Grammenos (Ed.). The Handbook of Maritime Economics and Business içinde. 1st Edition. London: Lloyd’s List, 2002, ss. 471 - 493.

Sounders, J. Robert, Jeremi J. Warford ve Bjorn Wellenius. Telecommunication and Economic Development. Maryland: World Bank Publications, 1983.

Spruyt, John. Ship Management. 2nd Edition. London: Lloyd’s of London Press Ltd., 1994.

Stehmann, Oliver. Network Competition for European Telecommunications. New York: Oxford University Press, 1995.

Stock, James R. ve Douglas M. Lambert. Strategic Logistics Management. 3rd Edition. Boston: Irwin Professional Publishing, 1992.

Stopford, Martin. Maritime Economics. 2nd Edition, London: Routledge, 1997.

Tarakçıoğlu, Yavuz. “Deniz Ticaretimiz”. Denizatı Dergisi. Cilt. 6, Sayı. 3, Temmuz 1976, ss. 2 - 23.

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı. 21. Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz. Ankara, 1997.

T.C. Kalkınma Bakanlığı. Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007–2013) Özel İhtisas Komisyonu Raporları: Denizyolu Ulaşımı. Ankara, 2006.

Topuz, Hüseyin. Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri (1923–1980). 1. Basım. İstanbul: Beta Yayınevi, 2009.

Tümertekin, Erol. Ulaşım Coğrafyası. İkinci Basım. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1987.

Tümertekin, Erol ve Nazmiye Özgüç. Ekonomik Coğrafya: Küreselleşme ve Kalkınma. 1. Basım. İstanbul: Çantay Kitabevi, 1997.

Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği. İktisadi Rapor 1971. Ankara: Nadir Kitabevi, 1971.

Song, Dong - Wook ve Photis M. Panayides (Ed.). Maritime Logistics: A Complete Guide to Effective Shipping and Port Management. 1st Edition. New Delhi: Kogan Page, 2012.

Şen, Gökhan. “Baltık Endeksi”, BloombergHT. 19 Nisan 2013.
<http://www.bloomberght.com/yorum/gokhan-sen/1343239-baltik-endeksi>
(25 Nisan 2014).

Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlük, (t.y.)
http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.535a7e65070b59.26808 (25 Nisan 2014).

Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlük, (t.y.)
http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.535a7e97e92081.68999833 (25 Nisan 2014).

Ubbels, Barry, Caroline Rodenburg ve Peter Nijkamp. “A Multi - Layer Scenario Analysis for Sustainable International Transport”. Transportation Planning and Technology. Vol. 26, No. 1, (2003), s.69 - 103.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü. T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. 2. Baskı, Ankara, 2012.

UNCTAD. Review of Maritime Transport 2007. Geneva, 2007.

UNCTAD. Review of Maritime Transport 2013. Geneva, 2013.

Ünalı, Merve. “Maritime Transportation in Turkey&European Union With Special Reference To Privatization of Ports”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Enstitüsü, 2005.

Veenstra, W. Albert. Country of Economic Benefit: Determining the Nationality of the Shipping Operation. Rotterdam: Erasmus University Publications, 2001.

Wijnolst, Niko, Anders Sjöbris, Chris Peeters, A. Verbeke, E. Declercq ve T.J.N. Schmitter. Multimodal Shortsea Transport: Coastal Superhighway. Delft/Holland: Delft University Press, 1994.

Wild, Peter, Hugh Fells ve John Dearing. International Ports. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1995.

Yaşa, Memduh. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923 - 1978. İstanbul: Akbank Kültür Yayınları, 1980.

Yaşamı Değiştiren Buluşlar (y.y.).

<http://www.milliyet.com.tr/2002/12/12/son/sondun04.html>, (29 Nisan 2014)

EKLER

Ek - 1. Denizcilik ve Ticaret ile İlgili Kısaltmalar ve Terimler²²⁶

acente (agent): Belirli sınırlar içinde bir başkasına vekalet ederek iş bulmaya, yürütmeye, kiralamaya yetkili kişi, aracı.

açık deniz (open sea): Tüm ülkelerin karasuları dışında bulunan ve uluslararası kurallara göre hiçbir ülkeye ait olmayan tüm denizler.

bağlama limanı (port of registry): Gemiye ait seferlerin idare olunduğu liman.

ballast (ballast): Gemilerin; normal seyirleri sırasında dengelerinin sağlanıp güçlendirilmesi amacıyla, ayrılmış tanklarına aldıkları deniz suyu.

bandıra (flag, colors): Gemilerin milliyetini gösteren millî sancaklar.

büyük gemi (large vessel): Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemi.

CLC (Civil Liability Convention): Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi.

COLREG (International Regulations for Prevention of Collisions at Sea): Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü.

çarpışma (collision): Geminin çarpışması.

çarter parti (charter party): Kiralama mukavelesi.

çatışma (collision): Denizde iki geminin birbirlerine çarpması.

çıplak gemi mukavelesi (bare - boat charter): Geminin işletilmesi ve kullanılması ile bağlantılı bütün bedel ve masrafların kiracıya ait olduğu kiralama mukavelesi.

²²⁶ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2. Baskı, Ankara, 2012

dedveyt (deadweight, deadweight capacity): Geminin yükleme, kaldırma, taşıma kapasitesi ya da tuzlu suda yaz yükleme hattına kadar geminin 2240 librelik ton (1016,05 kg) cinsinden kaldırabileceği ağırlıkların tümü.

deniz kirliliği (sea pollution): Gemiden kaynaklanan petrol, petrol türevleri ve diğer zararlı maddelerin denizde meydana getirdiği kirlilik.

deplasman (displacement): Yüzen bir geminin/teknenin taşıdığı suyun hacminin ton olarak ya da kübik kadem olarak ifade edilmesi.

deniz raporu (sea protest): Kaptan tarafından denizde meydana gelen olayları, kazaları bildiren ve yasalara, örf ve âdetlere göre mahkemeye, liman başkanlığına ya da notere verilmek suretiyle olayın saptanmasını isteyen rapor.

deniz sigortası (marine insurance): Denizde, gemide ya da seferde meydana gelebilecek risklere veya kayıplara karşı yapılan sigorta.

denize elverişli (seaworthy): Bir geminin denizin tehlikelerine karşı denizde yük ve yolcu taşıyabilecek yeterliliğe sahip olarak donatılması ve denize açılabilmesini belgelemesi.

donatan (shipowner): Sahibi olduğu gemiyi deniz ticaretinde kendi nam ve hesabına işleten kişi.

draft (draught): Geminin su çekimi.

DWT (deadweight tonnage): Dedveyt.

elleçleme (handling): Yükün yüklenmesi, istif edilmesi ve boşaltılması işlemleri.

feedermax (feedermax): Konteynerlerde 500 - 999 TEU arası kapasiteye sahip gemi tipi.

feribot (ferryboat): Araba vapuru; arabaları, tren vagonlarını taşıyan gemi.

filo (fleet): 1. Toplu olarak görevlendirilen ve bir kumanda altında olan savaş gemileri grubu. 2. Aynı sahiplik altında bulunan ticaret gemileri grubu.

gemi (vessel): Denizde kürekten başka bir araçla yola çıkabilen her türlü araç.

GMDSS (global maritime distress and safety system): Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi.

GRT/GT (gross registered tons/gross ton): Bir geminin ölçü güvertesi altı ve yaşam yerleri hacimleri toplamının metrik sistemde bulunması ve 2,83 m³e bölünmesi sonucunda çıkan hacimsel birim.

güverte (deck): Gemilerde ve teknelerde baştan kıça kadar döşenmiş tahta veya madeni platform döşeme.

güverte zabiti (deck officer): Ticaret gemilerinde kaptandan sonra gelen 2. kaptan (1. zabit), 3. kaptan (2. zabit) ve 4. kaptandan (3. zabit) oluşan gemiadamları.

handy (handy): Konteynerlerde 1000 - 1999 TEU arası kapasiteye sahip gemi tipi

handymax (handymax): Dökme yük gemileri ve tankerlerde 35.000–49.999 DWT arası kapasiteye sahip gemi tipi.

handysize (handysize): Dökme yük gemileri ve tankerlerde 20.000–34.999 DWT arası kapasiteye sahip gemi tipi.

hurda gemi (scrap ship): Ekonomik ve teknik olarak işlevini kaybederek, sökülme amacıyla gemi söküm bölgesine gelen veya getirilen gemi.

IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code): Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yükleri Kodu

IMO (International Maritime Organization): Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü

ISM (International Safety Management): Güvenli Yönetim Sistemi Kodu [IMO'nun a.741 (18) sayılı kararıyla kasım 1993 tarihinde kabul edilmiş ve Mayıs 1994 tarihinde SOLAS 1974'ün 9. bölümüne eklenmiş bir kuraldır.]

kabotaj (cabotage): Karasularında sadece o ulusun bayrağını taşıyan deniz araçlarının taşımacılık yapma hakkı, ulusal karasularda yapılan denizcilik.

karaya oturma (grounding, aground): Gemi karinasının deniz dibine değmesi veya alçalma neticesi dolayısıyla geminin yüzme kabiliyetini yitirmesi, geminin karaya oturması.

kargo kapasitesi (cargo capacity): Bir geminin yaz yükleme sınırına kadar taşıyabileceği yük miktarı.

KEİB (Black Sea Economic Cooperation Organization): Türkiye, Rusya Federasyonu, Romanya, Bulgaristan, Ukrayna, Azerbaycan, Moldova, Gürcistan, Ermenistan, Yunanistan, Arnavutluk ve Sırbistan'dan oluşan Karadeniz Ekonomik İşbirliği Asamblesi.

kılavuz kaptan (marine pilot): Kılavuz kaptan yeterlik belgelerinden birisine sahip olarak; gemi kaptanına, yetkili kılavuz kaptan belgesi ile yetkilendirildiği alan dahilinde uluslararası denizcilik teamüllerine göre geminin seyir ve manevrasına yönelik konularda danışmanlık yapan ve gemi kaptanının sorumluluğu esas olmak üzere hizmetleri seyir ve manevra ile sınırlı olarak gemiye kılavuzluk eden kişi.

kimyasal tanker (chemical tanker): Uluslararası Kimyasal Maddeler Kodu bölüm 17'de çizelgesi verilen parlayıcı özellikteki sıvı ürünlerin herhangi birisini dökme halinde taşınması için inşa edilmiş veya uyarlanmış ve bu amaçla kullanılan ticaret gemileri.

klas (class): İnşa edilen gemileri önceden belirlenmiş ve yayımlanmış kurallara göre plan, malzeme, donanım, imalat, test ve teslim aşamalarında güvenlik ve çevre koruma amaçlı olarak denetleyen ve onay verdikleri ürünler tüm dünyada kabul gören uluslararası kuruluşlar.

kolay bayrak ülkeleri (flag of convenience states): Tescil kolaylığı, vergi muafiyetleri, istihdamla ilgili sınırlamaların bulunmayışı gibi avantajlar sağlayan ve daha ziyade sahipleri başka ülkelere ait gemilerin sicillerinin bulunduğu ülkeler.

liman (port, harbour, sea port): Gemilerin güvenli olarak yük ve yolcu alıp verebilecekleri ya da kalabilecekleri, barınabilecekleri doğal ya da yapay deniz yeri.

loyd (Lloyd's Corporation): İlk defa 1770'te İngiltere'de kurulan ve gemilerin, sigortacıların ve denizcilikle ilgili tüm konularda kontrol, idare, tescil ve sınıflandırma işlerini yürüten kuruluş.

maimahreç (displacement): Deplasman, belirli bir durumda yüzen bir geminin taşıdığı suyun hacmi.

MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships): Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme.

MOU (memorandum of understanding): Memorandum.

metric ton (metric ton): 1.000 kg veya 2.204 libre karşılığı olan ağırlık ölçüsü.

mil/deniz mili (mile/nautical mile): Deniz mili (6080 feet=1852 mt).

navlun (charter rate, freight, carriage): Yük sahiplerinin (taşıtanın) gemi sahibine (taşıyana) taşıma karşılığında ödedikleri taşıma ücreti.

OECD (Organisation for Economic Co - operation and Development): İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı; ABD, Avustralya, Avusturya, Belçika, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Hollanda, İrlanda, İtalya, İngiltere, İspanya, İsveç, İsviçre, İzlanda, Japonya, Kanada, Kore Cumhuriyeti, Lüksemburg, Macaristan, Meksika, Norveç, Polonya, Portekiz, Türkiye, Yeni Zelanda, Yunanistan (29 lke).

off - shore gemileri (off - shore vessels): İkmal gemileri, rmrkr - ikmal gemileri, acil müdahale gemileri, personel taşıyıcı tekneler, araştırma gemileri, platformlar ve destek gemilerinin genel adı.

OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries): Petrol İhraç Eden lkeler Birliği: Cezayir, Libya, Nijerya, Endonezya, İran, Irak, Kuveyt, Katar, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Venezuela (11 lke).

otomobil taşıyıcıları (car carrier): Ro - ro'ların bir alt sınıfı olan otomobil taşıyıcıları; üretici firmadan yüklemiş olduğu otomobilleri dağıtım firmasına taşımak üzere tasarlanmış gemiler.

P&I Klübü (Protection and Indemnity Club): Koruma ve Tazminat Kulübü.

panamax (panama size vessel): Dökme yük gemileri ve tankerlerde 50.000–79.999 DWT arası, konteynerlerde ise 3.000–3.999 TEU arası kapasiteye sahip gemi tipi.

postpanamax (postpanamax): Konteyner gemilerinde 3.999 TEU st kapasiteye sahip gemi tipi.

rmrkr (tug, tugboat): Özellikle liman hizmetlerinde, yedekleme, kurtarma, yardım, büyük gemilerin limana yanaşma ve kalkışlarında kullanılan küçük hacimli fakat beygir gücü ve manevra yeteneğİ bakımından üstün özelliklere sahip deniz aracı.

ro - ro (ro - ro, roll on - roll of): Bir kara yolu aracının veya bir vagonun kendi tekerlekleri veya o amaçla ona bağılı tekerlekler üzerinde gemiye girip çıkarak yüklenmesi ve boşaltılması.

servis gemileri (service vessels): Römorkör, tarak gemileri, SAR - karakol, çevre temizlik, acente ve ikmal tekneleri.

SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea): 1972 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi.

sondaj gemisi (drill ship): Mevcut sahayı sondaj yapma yeteneğine sahip gemi.

STCW (standards of training certification and watchkeeping for seafarers): Gemiadamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma standartları.

subpanamax (subpanamax): Konteyner gemilerinde 2.000 - 2.999 TEU arası kapasiteye sahip gemi tipi.

suezmax (suezmax): Tankerlerde 100.000 - 149.999 DWT arası kapasiteye sahip gemi tipi.

sürastarya (demurrage): Geminin yükleme ya da boşaltılması için anlaşılmış olan günlerin aşılması ve bunun için donatana ödenen tazminat.

tehlikeli yük taşıyan gemi (vessel carrying dangerous cargo): IMO'nun IMDG kodu sınıf 3 yükleri taşıyan tankerler ile IMO'nun IMDG kodu kurallarına göre 1, 2, 5.1, 5.2, 6.2, 7 sınıflarında tanımlanan yükleri taşıyan veya tehlikeli gazlardan arındırılmamış tüm gemiler.

tersane (shipyard): Her cins ve boyutlarda gemi ve su araçlarının inşası, bakım - onarım ve tadilatlarından biri veya birkaçının yapılmasına imkân sağlayan teknik ve sosyal altyapı ve en az 50 m deniz cephesine sahip gemi inşa kapasitesi belirlenmiş kıyı tesisi.

TEU (twenty - foot equivalent unit): 20'lik konteyner.

tonilato (tonnage): Gemilerin iç hacimlerinin ifadesinde kullanılan 2,83 m³e eşit hacim birimi.

T.C. Boğazları (Turkish Straits): İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi.

uğraksız geçen gemi (direct passing vessel): Seyri T.C. Boğazları'nda bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından T.C. Boğazları'na girişten önce T.C. makamlarına bildirilmiş olan gemi.

VLCC (very large crude carrier): Çok büyük ham petrol taşıma gemileri olup 150.000 - 320.000 DWT arası kapasiteye sahip tankerlerdir.

yerel deniz trafiği (local marine traffic): Liman idari sınırları içerisinde seyir yapan feribotlar, şehir hatları gemileri, deniz otobüsleri, düzenli sefer yapan yolcu tekneleri, gemilere yağ - yakıt - su ikmali yapan tankerler, gezi tekneleri, balıkçı tekneleri, acente motorları, kamuya ait botlar, römorkörler, sivil toplum örgütlerine ait tekneler, su altı ve sörvey çalışması yapan tekneler ve benzerlerinin oluşturdukları sistem.

yük gemisi (cargo vessel): Yük taşımak için inşa edilmiş gemi.

zabit (officer): Ticaret gemilerinin kaptan, başmakiniist ve tayfa dışında kalan güverte ve makine personeli.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı: Alperen ERDOĞAN

Uyruğu: T.C.

Doğum Tarihi ve Yeri: 23 Haziran 1985, Erzurum

Elektronik Posta: alperen.erdogan@yandex.com

EĞİTİM

Derece	Kurum	Mezuniyet Yılı
Lisans	Deniz Harp Okulu, Bilgisayar Mühendisliği	2008
Yüksek Lisans	İstanbul Medeniyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı	2014

İŞ TECRÜBESİ

Tarih	Kurum	Görev
2008 - hâlen	T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı	Deniz Subayı

YABANCI DİLLER

İleri düzeyde İngilizce; orta düzeyde Almanca.