

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Burak YAZGAN

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ FİNANSMANI VE FİNANSAL KİRALAMA
ALTERNATİFİNİN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE KULLANIMI

İşletme Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2016

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Burak YAZGAN

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ FİNANSMANI VE FİNANSAL KİRALAMA
ALTERNATİFİNİN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE KULLANIMI

Danışman

Prof. Dr. Mehmet ŞEN

İşletme Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2016

T.C.
Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Burak YAZGAN'ın bu çalışması, jürimiz tarafından İşletme Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Doç. Dr. Feride H. BAŞTÜRK (İmza)

Üye (Danışmanı) : Prof. Dr. Mehmet ŞEN (İmza)

Üye : Yrd. Doç. Dr. Eda Oruç ERDOĞAN (İmza)

Tez Başlığı: Denizcilik Sektörü Finansmanı ve Finansal Kiralama Alternatifinin Denizcilik Sektöründe Kullanımı

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 17.06.2016

Mezuniyet Tarihi : 30.06.2016

(İmza)
Prof. Dr. Zekeriya KARADAVUT
Müdür

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “ Denizcilik Sektörü Finansmanı ve Finansal Kiralama Alternatifinin Denizcilik Sektöründe Kullanımı ” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

Burak YAZGAN

İÇİNDEKİLER

TABLolar LİSTESİ	v
KISALTMALAR LİSTESİ	vi
ÖZET	vii
SUMMARY	viii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZCİLİK VE DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.1 Denizcilik Faaliyetleri	3
1.1.1 Deniz ve İç Su Yolları Taşımacılığı.....	3
1.1.1.1 Kuru Yük Taşımacılığı.....	5
1.1.1.2 Sıvı Yük Taşımacılığı	7
1.1.1.3 Yolcu ve Araç Taşımacılığı.....	8
1.1.2 Liman İşletmeciliği	10
1.1.3 Gemi İnşa Sanayi	11
1.1.4 Su Ürünleri.....	12
1.1.5 Deniz Turizmi	13
1.1.6 Doğal Kaynaklar	15
1.2 Dünya Deniz Ticareti.....	16
1.2.1 Dünya Deniz Ticaret Hacmi	16
1.2.2 Dünya Deniz Ticareti Gemi Sınıfları	17
1.2.3 Konteyner Dünya Deniz Ticareti	19
1.2.4 Kuru Dökme Yük Deniz Ticareti.....	21
1.2.5 Sıvı Yük Deniz Ticareti	24

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİ YATIRIMLARI VE FİNANSMAN KAYNAKLARI

2.1 Gemi Yatırımları	26
2.1.1 Gemi Yatırımının Riskleri	27
2.1.1.1 Gemi Yatırımında Kullanılan Finansmandan Kaynaklanan Riskler.....	28
2.1.1.1.1 Borçlanma Riski.....	28
2.1.1.1.2 Finansal Risk.....	29
2.1.1.1.3 Faiz Oranı.....	29

2.1.1.1.4 Navlun	30
2.1.1.1.5 Gemi Değeri	30
2.1.1.2 Deniz Ticaretinden Kaynaklanan Riskler	31
2.1.1.2.1 Savaş ve Silahlı atışmalar	32
2.1.1.2.2 Kanal ve Boğazların Kapatılması	32
2.1.1.2.3 Hava şartları.....	33
2.1.1.2.4 Havuzlama	33
2.1.1.2.5 Filonun Kapasitesi.....	33
2.1.1.2.6 Sigorta Kapsamı Dışındaki Olaylar	34
2.1.1.2.7 Kural Değişikleri.....	34
2.1.1.2.8 Faaliyet ile İlgili Sınırlandırmalar	35
2.1.1.2.9 Ambargo ve Grevler.....	35
2.1.1.3 Yatırımcıdan Kaynaklanan Riskler	36
2.1.1.3.1 Yönetim.....	36
2.1.1.3.2 Yatırımcının Diğer Faaliyetleri	36
2.1.1.3.3 Tazminat.....	37
2.1.1.3.4 Finansal Hedging Riski	37
2.1.1.3.5 Kurlarda Yaşanan Dalgalanma	38
2.1.2 Gemi Finansmanında Kullanılan Yöntemler	38
2.1.2.1 Borçlanma	39
2.1.2.1.1 Krediler	39
2.1.2.1.2 Tahvil İhracı	40
2.1.2.2 Öz Sermaye	41
2.1.2.2.1 Oto Finansman	42
2.1.2.2.2 Ortaklık Yoluyla.....	42
2.2 Finansman Kaynakları.....	43
2.2.1 Öz Sermaye	44
2.2.2 Banka Kredileri.....	44
2.2.2.1 Banka Kaynaklı Nakit Krediler.....	45
2.2.2.2 Banka Kaynaklı Gayri Nakdi Krediler.....	46
2.2.2.2.1 Teminat Mektubu	46
2.2.2.2.2 Akreditif	46
2.2.2.2.3 Harici Garanti	47
2.2.2.2.4 Kabul/Aval Kredisi	47

2.2.3 Dünya Bankası	48
2.2.4 Türk Eximbank	49
2.2.5 Sübvansiyon/Teşvik	50
2.2.6 Takas	51
2.2.7 Avrupa Yatırım Bankası Kaynaklı Krediler	52
2.2.8 İslami Kalkınma Bankası	53
2.2.9 Merkez Bankası Reeskont Kredileri	54
2.2.10 Sendikasyon Kredileri	55
2.2.11 Türev Ürünler	56
2.2.11.1 Vadeli İşlem	56
2.2.11.2 Faiz Swap	57
2.2.12 Kredi Garanti Fonu	57

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

FİNANSAL KİRALAMA VE TÜRKİYE’DE DENİZCİLİĞİN FİNANSMANI VE FİNANSAL KİRALAMA SÜRECİ

3.1 Finansal Kiralama	59
3.1.1 Finansal Kiralama Nedir ?	59
3.1.2 Finansal Kiralama Türleri	61
3.1.2.1 Sözleşme Süresi Bakımından	61
3.1.2.1.1 Finansal Amaçlı Kiralama	62
3.1.2.1.2 Faaliyet Kiralama	63
3.1.2.2 Özel Finansal Kiralama Türleri	64
3.1.2.2.1 Sat ve Geri Kirala Finansal Kiralama	64
3.1.2.2.2 Kaldıraçlı Finansal Kiralama	65
3.1.3 Finansal Kiralama Sözleşmesi	65
3.1.4 Finansal Kiralamanın Tarafları	67
3.1.4.1 Kiracı	67
3.1.4.2 Kiralayan	68
3.1.4.3 Satıcı veya Üretici	69
3.1.5 Finansal Kiralamanın Avantajları ve Dezavantajları	70
3.2 Türkiye’de Denizciliğin Finansmanı ve Finansal Kiralama Süreci	72
3.2.1 Gemi Alım Kararı ve Seçim Süreci	73
3.2.2 Gemi ile İlgili Fizibilite Çalışmaları	75

3.2.3 Görüşmeler	76
3.2.3.1 Kiracı ile Satıcı veya Üretici Arasındaki Görüşmeler	77
3.2.3.2 Kiracı ile Kiralayan Arasındaki Görüşmeler	78
3.2.3.3 Kiralayan ile Satıcı veya Üretici Arasındaki Görüşmeler	79
3.2.4 Finansal Kiralama Sözleşmesinin İmzalanması	80
3.2.5 Gemi Satın Alma Süreci	80
3.2.6 Geminin Servise Alınması	81
3.2.7 Geri Ödeme Süreci	82
3.2.8 Finansal Kiralama Sürecinin Sona Ermesi	83

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KARŞILAŞTIRMALI UYGULAMA ÖRNEĞİ

4.1 Karşılaştırmalı Uygulama Örneği	84
4.1.1 Öz Kaynak ve Banka Kredisi ile Gemi Finansmanının Sağlanması	85
4.1.2 Finansal Kiralama ile Gemi Finansmanının Sağlanması	89
4.1.3 İki Yöntemin Karşılaştırması	94

SONUÇ	97
KAYNAKÇA	99
ÖZGEÇMİŞ	108

TABLULAR LİSTESİ

Tablo 1.1 Yıllara Göre Uluslararası Deniz Ticareti (milyon ton yükleme).....	16
Tablo 1.2 Gemi Cinslerine Göre Dünya Filosu, 2012-2013.....	18
Tablo 1.3 En İyi Ticaret Rotaları (TEU Yükleme) 2013.....	20
Tablo 1.4 Demir Cevheri 2012 (milyon ton).....	21
Tablo 1.5 2009-2013 Döneminde Ham Petrol ve Petrol Ürünlerinin Önemli Geçiş Noktalarındaki Taşınma Hacimleri	24
Tablo 4.1 Banka Kredisi Geri Ödeme Planı	85
Tablo 4.2 Öz Kaynak ve Banka Kredisi ile Gemi Alımında Nakit Akışı ve Net Bugünkü Değerin Hesaplanması	87
Tablo 4.3 Finansal Kiralama Geri Ödeme Planı	90
Tablo 4.4 Finansal Kiralama ile Gemi Alımında Nakit Akışı ve Net Bugünkü Değerin Hesaplanması	91

KISALTMALAR LİSTESİ

CIS	Commonwealth Of Independent States
DWT	Detveyt Ton
Euribor	Euro Interbank Offered Rate
Fe	Demir Elementi Simgesi
GSYH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
GT	Gros Tonaj
KDV	Katma Değer Vergisi
KG	Kommandit Gesellschaft
KKDF	Kaynak Kullanımı Destekleme Fonu
Libor	London Interbank Offered Rate
LPG	Liquefied Petroleum Gas
LNG	Liquefied Natural Gas
NAFTA	North American Free Trade Agreement
OPEC	Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
ÖTV	Özel Tüketim Vergisi
Ro-Ro	Roll-on/Roll-off
SUMED	Suez-Mediterranean
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit
UNCTAD	United Nations Conference On Trade And Development

ÖZET

Deniz ve iç su yolları taşımacılığı diğer ulaşım alternatiflerine göre ucuz nakliye olanağı sunmaktadır. Ülkemizde taşımacılığın ana omurgasını kara yolu taşımacılığının oluşturması nedeniyle yüksek nakliye maliyetine katlanılmaktadır. Yüksek nakliye maliyeti, sanayinin üretim kapasitesini ve ekonomiyi olumsuz etkilemektedir.

Ülkemiz denizcilik faaliyetleri açısından uygun bir coğrafyaya sahip bulunmaktadır. Deniz taşımacılığının önemli geçiş rotalarından İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının ülkemizde yer alması, üç tarafının denizlerle çevrili olması ve Marmara denizine sahip olması ülkemiz açısından avantaj yaratmaktadır. Avantajdan yeterince istifade edilmesi denizcilik alanında gerçekleştirilecek yatırımlara bağlı bulunmaktadır. Yatırımların gerçekleştirilmesi için de finansman kaynaklarına ihtiyaç duyulmaktadır.

Denizcilik sektörünün yaşadığı en büyük problemlerden biri de finansman sıkıntısıdır. Sektörün kullanımına alternatif finansman kaynakları sunulmalıdır. Denizcilik yatırımlarının maliyetlerinin yüksek olması, finansman kaynaklarına duyulan ihtiyacı arttırmaktadır.

Finansal kiralama, yatırım faaliyetlerini desteklemekte ve denizcilik alanında yaşanan finansman sıkıntısının çözümünde önemli rol oynayabilecek potansiyele sahip bulunmaktadır. Sektöre yönelik denizcilik finansmanında uzmanlaşmış bir kuruluşun kurulması ve finansal kiralama yöntemiyle finansman sağlanması yaşanan sıkıntının çözümünde etkili olacaktır.

Tezin amacı, sektörün öneminin ortaya konması, gemi yatırımlarının riskleri, finansmanı, kullanılan finansman kaynaklarının açıklanması, finansal kiralama yönteminin tanıtılması ve deniz taşımacılığının ana elemanlarından biri olan gemilerin finansmanının finansal kiralama yöntemiyle sağlanmasının incelenmesidir.

Anahtar Kelimeler: Denizcilik Finansmanı, Gemi, Finansal Kiralama

SUMMARY
MARITIME FINANCING AND THE USE OF LEASING AS AN
ALTERNATIVE IN THE MARITIME SECTOR

Sea and inland waterway transport offers a cheaper shipping alternative to other transportation facilities. As road transport constitutes the backbone of the transport system in our country, high transportation costs have to be incurred. High transport costs have negatively affected the production capacity of the industry as well the economy.

Our country has a suitable geography in terms of maritime activities. İstanbul and Çanakkale Straits, which are among the most important maritime transit routes, being surrounded by seas on three sides and having Marmara Sea as an inner sea, brings advantages for Turkey. To make use of these advantages depends on investments that are to be made in the maritime field. And for the realization of investments funding sources are needed.

One of the biggest problems experienced by the maritime sector is financing difficulties. Alternative sources of funding should be made available to the sector. The high cost of maritime investments increases the need for financial resources.

Leasing has a potential role for supporting investment activities and solving the financing problems experienced in the maritime area. Establishment of a specialized organization for marine financing and providing finance to the sector through this organization by means of leasing will be effective in resolving the shortage.

The aim of this thesis is to demonstrate the importance of the sector, explain the use of financial resources, the risks of investment in the sector and the introduction of financing of ships, which are one of the main elements of maritime transport, by leasing.

Keywords: Maritime Finance, Ship, Leasing

GİRİŞ

Dünya yüzeyinin büyük kısmı suyla kaplıdır ve geriye kalan kısımlarını kara parçaları oluşturmaktadır. Kara parçaları okyanus, deniz, göl, nehir olarak isimlendirilen sularla birbirinden ayrılmaktadır. Denizcilik, insanoğlunun okyanuslar, denizler, göller ve nehirler üstünde veya çevresinde gerçekleştirmiş olduğu faaliyetlerin bütünüdür. Dünya yüzeyinin büyük kısmının suyla kaplı olması, insanoğluna denizcilik faaliyetinde bulunma olanağı sağlamıştır.

İnsanoğlunun yaşam alanları suların birbirinden ayırdığı kara parçaları üzerinde yer almaktadır. İnsanoğlunun yaşam alanları kara parçalarının üzerinde yer alsa da, yaşamını sürdürebilmesi için fizyolojik olarak suya ihtiyaç duymaktadır. Doğanın dengesi açısından da suyun varlığı önemlidir. İnsanoğlu, suya olan fizyolojik ihtiyacın yanında denizcilik faaliyetlerine de ihtiyaç duymaya başlamıştır.

Kara parçalarının sularla birbirinden ayrılması, insanoğlunun ulaşım olanağını kısıtlamaktadır. Suların kara parçaları arasındaki ulaşımı engellemesi deniz ulaşımının doğmasına neden olmuştur. Deniz ulaşımı ile birlikte insanoğlunun kara parçaları arasındaki ulaşım engeli ortadan kalkmıştır. Deniz ulaşımının ile gelişmesi ile birlikte insanoğlu Dünya yüzeyinde yer alan tüm kara parçalarına ulaşma ve üzerinde yaşama olanağına kavuşmuştur.

İnsanoğlu yaşamak için besin kaynaklarına ihtiyaç duymaktadır. Kara parçaları gibi Dünya yüzeyinin büyük kısmını kaplayan sularda besin kaynaklarına ev sahipliği yapmaktadır. Su insanoğlunun fizyolojik ihtiyacını karşılaması ile birlikte, içerdiği besin kaynakları ile de insanoğlunun besin ihtiyacını da karşılamaktadır.

İnsanoğlu birçok noktada denizcilik faaliyetlerine ihtiyaç duymaktadır. İhtiyaçlar nedeniyle denizcilik faaliyetleri de gelişmektedir. Denizcilik faaliyetlerinin gelişimi insanoğlunun gelişimine paralel olarak gerçekleşmektedir. Dünya nüfusunda yaşanan hızlı artış, büyük sorunlara yol açmaktadır. Ortaya çıkan sorunların çözümünde denizcilik faaliyetlerinden de yararlanılmaktadır.

Gelişmiş ülkelerin birçoğunun ekonomik ve siyasi gücünün altında yatan ana nedenlerden bir tanesi, denizcilik alanında göstermiş oldukları başarılarla yatmaktadır. Dünya denizlerinde söz sahibi olabilen ülkeler, sahipliklerinin getirdiği gücü siyasi ve ekonomik alana da yayarak geliştirmişlerdir.

Ülkemiz tarihin belli dönemlerinde, Dünya denizlerinde söz sahibi olmuştur. Osmanlı İmparatorluğunun gerilemesinin nedenlerinden bir tanesi; denizcilik alanında rakipleri tarafından geride bırakılması ve son yıllarına kadar denizcilik alanından yeterince istifade edememesidir. Cumhuriyetin kuruluşu ile birlikte denizcilik alanında ilerlemeler (Kabotaj Kanu-

nu vb.) sağlanmış olmakla birlikte, ülke ve toplum olarak denizciliğe gereken önemin verilmemesi nedeniyle, gelişmiş ülkelerle rekabet edilememektedir.

Ülkemiz açısından denizcilik faaliyetlerinin önemi yadsınamayacak boyutta bulunmaktadır. Yerli sanayi ürünlerinin dış pazarlara ulaştırılması, ihtiyaç duyulan ürünler ile hammaddelere erişimin sağlanması, yarattığı istihdam ve ekonomiye olan katkısı nedeniyle denizcilik ülkemiz açısından stratejik öneme sahip bulunmaktadır. Sektörün yeterli finansman kaynaklarına ulaşamaması durumunda faaliyetlerini sürdürebilme olanağı azalmaktadır.

Ticari faaliyetlerin büyük kısmının gerçekleştirilmesi, finansman sağlama olanağına bağlı bulunmaktadır. Faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için gereken yatırımların belli maliyeti bulunmaktadır. Gereksinimlerin elde edilememesi, sürdürülen faaliyetlerin ortadan kalkmasına neden olmaktadır.

Çalışmanın ilk bölümünde; denizcilik faaliyetlerinin ne olduğu, faaliyetler sonucu sunulan hizmetler, faaliyetlerin özellikleri ile önemleri anlatılacak ve Dünya deniz ticaretine ilişkin bilgi verilecektir.

İkinci bölümde, gemi yatırımının içerdiği riskler ile finansman sağlama yöntemlerinden bahsedilecek ve sektörün yararlandığı finansman kaynakları tanıtılacaktır.

Üçüncü bölümde, finansal kiralama yöntemi açıklanacak, yöntemin ne olduğu, özellikleri, türleri, avantaj ile dezavantajlarından bahsedilecek ve gemi finansmanının finansal kiralama yöntemi ile sağlanması durumundaki süreçten bahsedilecektir.

Dördüncü bölümde, örnek bir geminin finansmanının öz kaynak ile banka kredisi ve finansal kiralama yöntemleriyle sağlanması durumlarına yönelik net bugünkü değer yöntemiyle hesaplama yapılacaktır. İki yöntemin karşılaştırılmasına yönelik hesaplama sonuçları incelenecek ve iki yöntemin kullanıcıya olan olumlu ve olumsuz katkılarından bahsedilecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZCİLİK VE DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.1 Denizcilik Faaliyetleri

Denizcilik sektörünün faaliyet konularını okyanus, deniz, göl ve nehirlerin üstünde veya çevresinde gerçekleştirilen aktiviteler oluşturmaktadır. Gemi inşa eden hem tersane, hem de deniz tabanından petrol çıkartan işletme sektör içerisinde yer almaktadır.

Sektörün büyüklüğü, teknolojik gelişmeler ve insanoğlunun artan ihtiyaçları nedeniyle artmaktadır. Sektör faaliyetleri sonucunda elde edilen gelir ve yaratılan istihdam miktarı, ülkelerin ekonomik büyümelerini desteklemektedir. Denizcilik faaliyetleri birçok ülke açısından vazgeçilmez konumda bulunmaktadır.

1.1.1 Deniz ve İç Su Yolları Taşımacılığı

Tarih öncesi çağlardan beri yolcu ve yük nakliyesinde deniz ve iç su yolları taşımacılığından yararlanılmaktadır. Deniz ve iç su yolları taşımacılığının ana amacı; yük veya yolcunun güvenli ve ekonomik olarak ulusal veya uluslararası rotalarda yürürlükte olan yasalar çerçevesinde talebe uygun olarak nakliyesinin gerçekleştirilmesidir (Felicia, 2012: 359).

Deniz ve iç su yolları taşımacılığının gerçekleştirilmesi için üç temel elemana gereksinim duyulmaktadır. İhtiyaç duyulan elemanlar; nakliyeye konu olacak yük veya yolcu, yükleme ve boşaltma işlemlerinin gerçekleştirileceği liman tesisi ve yük veya yolcunun deniz ve iç sular üzerinde nakliyesinde kullanılacak olan gemilerdir (Felicia, 2012: 359). Talepte yaşanan artış, deniz ve iç su yolları taşımacılık kapasitesinin de büyümesini sağlamaktadır.

Deniz ve iç sular taşımacılığının gerçekleştirilmesi için gereken ilk temel eleman, nakliyeye konu olacak yolcu veya yükür. Yolcu veya yükün istenilen yere nakliye ihtiyacının doğması, ihtiyaç sahibinin değerlendirme sürecine girmesine yol açmaktadır. Değerlendirme sürecinde ücret, güvenlik, ulaşım hızı gibi kıstaslar göz önüne alınmaktadır. Kıstasların önceliği, talep sahibine bağlı bulunmaktadır. Süreç sonunda, ihtiyaç sahibi tarafından ulaşım alternatifleri arasından en uygun olanı tercih edilmektedir.

İhtiyaç sahibi tarafından deniz ve iç su yolları taşımacılığının tercih edilmesi durumunda, yükleme ve boşaltma işleminin gerçekleştirileceği liman tesislerin varlığına gereksinim duyulmaktadır. Liman tesisleri yükleme ve boşaltma olanağı sağlayan kara ve deniz alanına sahip olması yanında, irtibat, sığınma, seyir yardımı, ikmal, güvenlik, depolama, dağıtım, ulusal denetimler, insan kaynakları, sosyal-kültürel etkinlikler ve çevre koruma işlevlerine de sahip olan tesislerdir (Akdaş, 2012: 3-4). Yükleme boşaltma işlemleri yanında, liman tesisle-

rinin bu hizmetleri sunması da beklenmektedir. Liman tesislerinin hizmet kalitesi, deniz ve iç su yolları taşımacılığının tercih edilmesinde önemli rol oynamaktadır.

Deniz ve iç su yolları taşımacılığının gerçekleştirilebilmesi için gerekli olan diğer gereksinim, nakliyyeyi gerçekleştirecek olan gemilerdir. Gemiler, talebin karşılamasına yönelik olarak servise alınmaktadır. Talepte yaşanan değişimler ve teknolojik gelişmeler, gemilerle ilgili değişimleri de beraberinde getirmektedir. Gemilerde yaşanan büyük değişimler; geleneksel ana üretim malzemesi olan ahşabın çelik ile yer değiştirmesi, yelkenli gemilerden buharlı ve sonraki süreçte motorlu gemilere geçilmesi, talebi karşılamaya yönelik yeni gemi cinslerinin ortaya çıkarılması ve gemi büyüklük, hız ile güvenliğinde yaşanan artışlardır (Dokkum, 2003: 46).

Gemiler, taşıdıkları yüklerin özelliklerine, kullanım amaçlarına ve büyüklüklerine göre sınıflara ayrılmaktadır. Gemilerin sınıflandırılmasındaki temel amaçlardan biri; gemilere uygulanması gereken kuralların belirlenmesini kolaylaştırmaktır. Taşımacılıkta öncelikli hedef; yük veya yolcunun güvenli şekilde nakliyesinin gerçekleştirilmesidir. Can, mal ve çevre emniyeti yürürlükte olan kurallar ve uygulamaları ile sağlanmaktadır.

Gemilerin sınıflandırılmasında hedeflenen başka amaçlar da bulunmaktadır. Amaçlar içerisinde, liman tesislerinin kapasitelerine ve özelliklerine uygun olan gemilere hizmet vermesine yönelik altyapılarını oluşturmasını sağlamak da yer almaktadır. Liman tesislerinin altyapı yatırımları hizmet verilecek gemilere göre planlanmaktadır.

Ürünlerin pazarlara ve ham maddelerin ihtiyaç duyulan yerlere nakliyesinin sağlanması gerekmektedir. Nakliyenin maliyeti ürün fiyatlandırması içinde yer almaktadır. Deniz ve iç su yolları taşımacılığının avantajı, nakliye bedelinin yükün miktarı ve özelliğine göre değişmekle birlikte diğer ulaşım alternatiflerine göre ucuz olmasıdır. Avantajlarına rağmen, coğrafi sınırlamalar, taşıma hızının yavaş ve hava şartlarından etkilenme oranının yüksek olması gibi dezavantajlara sahip bulunmaktadır.

Avrupa Komisyonu tarafından bir ton yükün bir kilometre mesafedeki nakliyesinde yapım, operasyon ve çevre maliyeti taşıma alternatifleri için hesaplanmıştır. Nakliyenin kara yolu ile yapılması durumunda maliyet 0,035 Euro, tren yolu ile yapılması durumunda maliyet 0.015 Euro, iç su yolları ile yapılması durumunda 0.010 Euro ve deniz yolu ile yapılması durumunda ise 0.009 Euro olarak hesaplanmıştır (Brittany Ferries, 2015). Yapılan çalışmayla, deniz ve iç su yolları taşımacılığının maliyet olarak avantajlı olduğu ortaya konmuştur. Maliyet avantajından coğrafi olarak deniz ve iç su yolları taşımacılığına uygun olan ülkeler yararlanabilmektedir.

Deniz ve iç su yolları taşımacılığında maliyeti etkileyen gider kalemleri bulunmaktadır. Gider kalemleri içerisinde yakıt, personel, kumanya, tüketilebilir malzemeler, bakım-tutum gibi giderler yer almaktadır. Nakliye bedeli, giderler ile hedeflenen kar neticesinde belirlenmektedir. Maliyet avantajının diğer ulaşım alternatifleri karşısında devam etmesi için, giderleri azaltabilecek yatırımlara ihtiyaç duyulmaktadır.

Deniz ve iç su yolları ile yapılan taşımacılık, hizmetin sürekliliği ve düzenliliği açısından liner ve tramp taşımacılık olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Düzenli ve sürekli seferler ile yapılan liner taşımacılık olup, talep sonucunda gerçekleştirilerek düzenli ve sürekli olmayan tramp taşımacılıktır. Liner taşımacılıkta düzenli ve sürekli hizmet sunulması nedeniyle tramp taşımacılığa göre avantajlı olmasını sağlamaktadır.

Deniz ve iç su yolları taşımacılığı, taşınan yükün cinsine göre kuru yük, sıvı yük ve yolcu ve araç taşımacılığı olmak üzere üç sınıf altında toplanabilir.

1.1.1.1 Kuru Yük Taşımacılığı

Kuru yük taşımacılığında kereste, hurda, çimento, hayvan yemi, demir cevheri, kömür, tahıl, fosfat, orman ürünleri, paketlenmiş yükler gibi katı halde bulunanların nakliyesi gerçekleştirilmektedir.

Taşınan yüklerin, çevre kirliliği yaratma riskinin az ve sınırlı olmasından dolayı yürürlükte olan kuralların maliyeti sıvı yük taşıyan gemilere göre daha düşüktür. Maliyetin düşük olması, kuru yük taşımacılığı açısından avantaj yaratmaktadır.

Kuru yük taşımacılığına ilişkin navlunu (taşıma bedelini) veren Baltık Kuru Yük Endeksi, merkezi Londra'da bulunan Baltık Borsası olarak isimlendirilen kuruluş tarafından yayınlanmaktadır (Ceylan, 2015). Baltık Kuru Yük Endeksinden yararlanılarak yatırım planlamaları yapılmaktadır. Yeni gemi siparişlerini ve özelliklerini etkilemesi nedeniyle, endeks gemi inşa sanayisi açısından da önemlidir.

Baltık Kuru Yük Endeksi verileri gemi sınıflarına göre verilmektedir. Endeks verilerinde gemilerin sınıflandırılması taşıma kapasitesine göre yapılmaktadır. Baltık Kuru Yük Endeksi'nde dökme yük gemiler;

Capesize: Yük taşıma kapasitesi 100.000 dwt'ten (detveyt ton) fazla,

Panamax: Yük taşıma kapasiteleri 60.000-100.000 dwt arasında,

HandyMax/ Supramax: Yük taşıma kapasiteleri 40.000-60.000 dwt arasında,

Handy: Alt taşıma kapasitesi değişkenlik göstermekle birlikte yük taşıma kapasitesi 40.000 dwt altı olmak üzere dört sınıf altında toplanmıştır (Yazıcı, 2015).

Kuru yük taşımacılığı, dökme yük ve genel kargo taşımacılığı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Dökme yük taşımacılığında ticaret hacmi büyüklüğü açısından önde gelen beş yük bulunmaktadır. Yüklere sanayide yoğun ihtiyaç duyulmaktadır.

Önde gelen beş yükün özelliklerinden dökme yük deniz ticareti etkilenmektedir. Tahıl ve kömür haricindeki yüklerin taşımacılığı yıl bazına yayılmış ve tahıl dışındaki yüklerin stok miktarlarının taşımacılık üzerindeki etkisi sınırlı olup, tahıl taşımacılığı ağırlıklı olarak hasattan sonra yapılmakta ve üretici ile tüketicilerin stok miktarlarının tahıl taşımacılığının üzerinde büyük etkisi bulunmaktadır (Jie, 2001: 6). Geriye kalan dökme yüklerin ticaret hacminin az olması, dökme yük deniz ticaretine olan etkisini kısıtlamaktadır.

Deniz yolu yük taşımacılığının başlangıcını genel kargo taşımacılığı oluşturmaktadır. Genel kargo taşımacılığında dökme yük kategorisine girmeyen yüklerin taşımacılığı yapılmaktadır. Dökme yük taşımacılığında kullanılan gemilere göre küçük boyutlarda olan genel kargo gemileri, draft (su çekimi), rıhtım boyu gibi liman sınırlamalarından daha az etkilenmektedir. Etkilenme oranlarının az olması, genel kargo gemileri açısından avantaj yaratmaktadır.

Genel kargo gemilerine her türlü yükün yüklenmesi ile gerçekleştirilen taşımacılık, zaman kaybı, yük güvenliği başta olmak üzere çeşitli dezavantajlara sahip bulunmaktaydı. Zaman kaybının azaltılması, taşınan yüklerin güvenliğinin artırılması ile kombine taşımacılık sisteminin geliştirilmesini sağlayan konteyner taşımacılığı, 1950'li yılların sonunda ortaya çıkarılmıştır.

Konteyner taşımacılığının gelişmesiyle birlikte, konteyner ölçülerinde standartlaşmaya gidilmiştir. Standartlaşmanın gelmesi, yükleme boşaltma ekipmanlarının da standartlara uygun hale getirilmesini sağlamıştır. Getirilen standartlar sayesinde yükleme boşaltma işlemlerinin hızı artmış ve işlem sürelerini güvenilir olarak hesaplayabilme imkanı ortaya çıkmıştır.

Konteynerlere gelen standartlaşmanın diğer etkisi; liman tesislerine olan bağımlılığın azalmasıdır. Yükleme boşaltma ekipmanlarının standartlara uygun hale getirilmesi, limanlarda insan emeğine duyulan ihtiyacın azaltarak istihdam edilen işçi sayısında düşüş yaşanmasına neden olmuştur.

Konteyner taşımacılığının yaygınlaşmasıyla beraber, limanlarda yükleme ve boşaltma işlemlerinden dolayı kaybedilen süre azalmış, kara ve demir yolu taşımacılığı ile entegrasyon sağlanmış, can, mal ve çevre güvenliği artırılmış ve taşıma maliyetlerinde önemli miktarda azalma sağlanmıştır.

1.1.1.2 Sıvı Yük Taşımacılığı

Tanklarda taşınması gerçekleştirilerek yükleme ve boşaltım işleminin pompalar yardımıyla yapıldığı yük taşımacılığına sıvı yük taşımacılığı denmektedir. Nakliyesi gerçekleştirilen önemli yükler; ham petrol, petrol ürünleri, sıvılaştırılmış gazlar, kimyasal ürünler ve bitkisel yağlardır (Lyridis ve Zacharioudakis, 2012: 205).

Taşıması gerçekleştirilen yüklerin çevresel kirlilik yaratma riskinin yüksek olması, alınan güvenlik önlemlerinin ve yürürlükte olan kuralların yaptırımlarının artmasına yol açmaktadır. Oluşan maliyet artışından navlun etkilenmektedir. Yatırım ve taşıma maliyetleri kuru yük gemilerine göre yüksek olmaktadır.

Sıvı yük taşımacılığında kullanılan gemiler dört kısma ayrılmaktadır.

Ham Petrol Tankerleri: Ham petrol ve dizel gibi işlenmemiş ürünler taşıyan gemilerdir.

Ürün Tankerleri: İşlenmiş petrol ürünleri olan jet yakıtı gibi ürünleri taşıyan gemilerdir.

Ham Petrol ve Ürün Tankerleri: Ayrı bir tanker sınıfı olmayıp, büyüklük, kargo tank kaplaması, kargo bölüm sayısı ve kargo pompalama sistemlerine bağlı olarak tanımlanabilirler.

Kimyasal Tankerler: Kimyasal, bitkisel yağlar, petrokimya ve özel ürünler taşıyan tankerlerdir. IMO 3 sınıfına giren kimyasal tankerler işlenmiş petrol ürünleri de taşıyabilmeleri nedeniyle ürün tankerleri kapsamına da girmektedirler (Pribor, 2015: 2).

Ham petrol tankerlerinin taşıma kapasitesi yüksek olup, OECD ülkelerinden sanayileşmiş ülkelere giden rotalar üzerinde hizmet vermektedirler. Taşıdığı yükü teslim eden ham petrol tankerleri, yükleme amacıyla kalkış limanlarına yük taşımadan gitmektedirler.

Ürün tankerleri, rafinerilerde işlenmiş olan petrol ürünlerinin nakliyesinde kullanılmaktadır. Ürün tankerlerinin avantajı, varış limanından da yük alarak kalkış limanına ya da başka bir limana yük taşıma olanağının bulunmasıdır.

Kimyasal tankerler çeşitli kimyasal ürünleri, sahip oldukları birbirinden ayrı tanklarda aynı anda taşıma olanağına sahiptirler. Çeşitli kimyasal ürünlerin tek seferde taşınması ticaret hacmini olumlu etkilemektedir.

Ham petrol ve ürünlerinin fiyatlarının Dünya ekonomisi açısından önemli olması, maliyet içerisinde yer alan navlunun önemini arttırmaktadır. Taşımacılığı etkileyen faktörler ekonomiyi doğrudan etkilemektedir. Talep, arz, navlun bedeli, maliyet ve uluslararası kurallar taşımacılığı etkileyen önemli faktörlerdir. (Lee, 2004: 8).

Navlun talep ve arz dengesine bağlı olarak değişmektedir. Navlunun yükselmesi, sektörün büyümesine yol açarak yeni inşa gemilerin ve gemi hurda fiyatlarının artmasına yol

açmaktadır. Navlun bedelinde yaşanan düşmenin etkisi; yeni inşa gemilerin azalması ve mevcut filo içerisindeki gemilerin hurdaya çıkarılma sürecinin hızlanarak gemi hurda fiyatlarının azalmasıdır.

Yeni inşa gemilerin servise alınması ile talep artışı karşılanmaktadır. Teknolojik gelişmenin sunmuş olduğu fırsatlardan yararlanmak isteyen veya yaşanan kazalar sonucunda yürürlüğe giren kurallara uygun filo oluşturulması da yeni inşa gemilerle sağlanmaktadır. Gemi inşa faaliyetlerinde talep arz dengesine uygun hareket edilmesi navlun açısından önemlidir.

Ham petrol ve ürünlerine olan ihtiyacın artması, taşımacılığın hacminin büyümesini sağlamaktadır. Deniz yolu sıvı yük taşımacılığı diğer ulaşım alternatifleri ile birlikte boru hattı taşımacılığıyla da rekabet etmektedir. Boru hattı taşımacılığı, deniz ve iç su yolları sıvı yük taşımacılığının kapasitesi üzerinde baskı yaratmaktadır.

1.1.1.3 Yolcu ve Araç Taşımacılığı

Deniz yolu ve iç su yolları ile yolcu taşımacılığı, hava yolu ile yolcu taşımacılığının bulunmadığı dönemde okyanusların geçilmesinde ve adalara ulaşımında rakipsiz konumda bulunmaktaydı. Kara yollarının gelişmediği, kara ulaşım araçlarının hızının yavaş olduğu bu dönemlerde, karalara paralel ulaşımlarda bile hızlı ve güvenli bir ulaşım olanağı sunmaktaydı. Dikey taşımacılık hatlarında, deniz ve iç su yolları ile yolcu ve araç taşımacılığının avantajları devam etmektedir.

Geçtiğimiz yüzyılda, deniz ve iç su yolları ile yolcu taşımacılığı avantajlarının çoğunu kaybetmiştir. Bunun en önemli nedeni, hava yolu ile yolcu taşımacılığının başlamasıdır. Uzun mesafelerde hızlı, ekonomik ve güvenli bir ulaşım olanağı sunan hava yolu taşımacılığı ile rekabet etme olanağı kalmamıştır. Kara yollarının gelişmesi, tüneller ve köprüler ile yolların kısaltılması, kara ulaşım araçlarının hızının artması ve kara yollarının güvenliğinin artması ile birlikte karalara paralel gerçekleştirilen taşımacılıktaki avantajlar da ortadan kalkmıştır. Bu dönemde gemilerin hızında da artış yaşanmakla beraber, yaşanan artış kara ulaşım araçlarına göre daha azdır.

Dikey taşımacılık hatları olan körfezlerin, iç denizlerin, göllerin dikey olarak geçilmesinde kara ulaşım araçlarının kullandıkları rotaya göre kısa mesafe kat edilmesinden dolayı deniz ve iç su yolları ile yolcu ve araç taşımacılığının avantajları devam etmektedir. Hava ulaşımının bulunmadığı adalara ulaşım noktasında tek ulaşım alternatifidir.

RO-RO (tekerlikli araçları taşıyan) gemileri deniz ve kara ulaşımının birlikte kullanıldığı kombine bir taşımacılık olanağı sağlamaktadır. RO-RO gemileri ile yapılan taşımacılıkta,

yükleme boşaltma ekipmanlarına ihtiyaç duyulmamaktadır. RO-RO taşımacılığı, kara vasıtaları ile ulaşım yollarının yıpranma payını azaltması, bazı rotalarda zaman ve maliyet tasarrufu sağlaması ve trafik problemini azaltması gibi avantajlara sahiptir (Milli Eğitim Bakanlığı, 2015: 16).

Dikey taşımacılık yapılan hatlarda deniz ve iç su yolları ile yapılan taşımacılığın hacmini azaltan önemli faktör; kara ulaşımına olanak sağlayan köprü yapımlarıdır. Köprü yapılması neticesinde, deniz ve iç su yolları taşımacılığının payı azaltmakta ve bazı hatlarda yok olmaktadır.

Amerika Birleşik Devletleri'nde dikey hatlarda aynı sayıda aracın köprü yapılarak sağlanan kara ulaşımı ile deniz ve iç su yolları taşımacılığında taşınması durumunda kullanılan yakıt miktarının karşılaştırılmasına yönelik bir araştırma yapılmıştır. Araştırmada sadece kullanılan yakıt miktarı göz önüne alınmıştır. Araştırma sonucunda; köprü ile ulaşımında yakıt verimliliği yüksek bulunmasına rağmen, bazı hatlarda uygun gemilerin kullanılması ve sefer sayısının azaltılarak kapasite doluluk oranının artırılması durumunda yakıt verimliliği eşitlenmektedir (Cottrell, 2011:250).

Dikey hatlarda gemi işletmeciliği faaliyetinde bulunan işletmelerin planlamalarında dikkatli olması gerekmektedir. İşletmeler, sefer planlamalarında ve hattın özelliklerine en uygun olan gemilerin seçiminde başarı sağlamaları durumunda köprü ile ulaşım sağlanması faaliyetine karşı avantaj sağlayabilmektedir. Kamuoyunda çevreye olan duyarlılığın artması, deniz ve iç su yolları taşımacılığı açısından avantaj yaratmaktadır.

Gemi yakıt tüketimi, taşımacılık maliyet kalemleri içerisinde önemli orana sahiptir. Yakıt tüketimini geminin formu, hızı, hava durumu, dalga gibi etkileyen faktörler bulunmaktadır. İşletmelerin yakıt maliyetini minimumda tutabilmesi noktasında; yakıt tüketimini etkileyen faktörlerin göz önünde bulundurmaları gerekmektedir.

Almanya'da faaliyette bulunan feribot işletmecisi Weserfahre ile gemi hareket sistemleri firması Voith Schneider tarafından gemilerin anlık yakıt tüketiminin belirlenmesine yönelik olarak makine dairesi ile köprü üstüne yakıt akış hız ölçme cihazları yerleştirilerek elde edilen yakıt tüketim değerleri ve seferlerin gerçekleştirildiği bölgenin rüzgar ile nehir akıntı verilerinin kullanıldığı bir simülasyon merkezi hazırlanmıştır. Gemi kaptanları simülasyon merkezinde eğitime alınmış ve aylık yakıt tüketiminde önceki yılın aynı dönemine göre beş bin litre yakıt tasarrufu sağlanılmıştır (Innovative Transport Solutions For Fjords, Estuaries and Rivers, 2015). Teknoloji ve insan odaklı yatırımlar sayesinde işletmeler yakıt maliyetini azaltabilmektedir.

Deniz ve iç su yolları ile yolcu ve araç taşımacılığı, diğer ulaşım alternatifleriyle rekabet noktasında insan, çevre ve teknoloji odaklı yatırımlara ihtiyaç duymaktadır. Çevre duyarlılığının ön plana çıktığı günümüz Dünyasında, maliyetlerin azaltılması, ulaşım hızının artırılması ve çevreye verilen zararın minimumda tutulmasına yönelik yatırımlara ihtiyaç duyulmaktadır. İhtiyaç duyulan yatırımların gerçekleştirilmesinde finansman kaynaklarının önemi artmaktadır.

1.1.2 Liman İşletmeciliği

Kara parçalarının okyanus, deniz ve göllerle buluştuğu kıyı şeritleri, gemilerin yanaşmasına olanak verecek coğrafi özelliklere sahip bulunmamaktadır. Dalga akıntılarının doğal veya yapay dalgakıranlar yardımıyla engellenmesi neticesinde elde edilen güvenli alanda inşa edilen iskele ve rıhtımlara, gemilerin yükleme boşaltma işlemi için yanaşmasına olanak sağlayan ve ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik faaliyette bulunan tesislere liman tesisi denmektedir (Dişkaya, 2015: 18).

Limn tesislerinin birincil görevi, yükleme boşaltma işleminin güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamaktır. Geminin geri kalan ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik hizmetler de liman tesislerinin diğer faaliyet konularını oluşturmaktadır.

Limn tesis işletmeciliğinde başarı sağlanabilmesinin ilk koşulu, limn tesisinin kurulacağı alanın seçiminde yatmaktadır. Tesisin kurulacağı alanın seçiminde çeşitli faktörler dikkate alınmaktadır. Faktörler içerisinde önemli olan, hinterlandın tesise olan ihtiyacıdır. Tesisin kurulacağı alanın doğal özellikleri, kurulum maliyeti ve tesisin diğer ulaşım alternatifleriyle entegrasyonu gibi faktörler de alanın seçiminde rol oynar.

Limn tesisi yatırımının planlama sürecinde rıhtım boyları, limn derinliği, kara ulaşım yollarına entegrasyon, limn kara sahası düzenlemesi ve yükleme boşaltma ekipmanlarının seçimi gibi limn tesis özelliklerinin hinterlandın ihtiyacını karşılaması gerekmektedir. Limn tesisi hinterlandın ihtiyacını karşılayamazsa ya da hinterlandın tesise ihtiyacı yoksa, limn tesisi atıl duruma düşecek ve beklenen gelir elde edilemeyecektir.

Ülkelerin birçoğunda tekelleşme ihtimalini ortadan kaldırmak için limn tesislerinin alt ve üst yapılarının inşası, bakım tutumu ve işletilmesi kamu sermayesiyle gerçekleştirilmektedir (Trujillo ve Nombella, 1999: 7). Yatırımların kamu sermayesiyle gerçekleştirilmesinin diğer nedeni; özel sektörün limn tesisi yatırımlarının finansmanını karşılayabilecek kaynaklara sahip olmamasından kaynaklanmaktadır.

Kamu limn tesis işletmeleri kamu yatırımlarının azaltılmasına yönelik özelleştirilmektedir. Yeni limn tesislerinin kurulmasında kamu kaynakları yerine özel sektör kaynakla-

rının kullanılması hedeflenmektedir. Yapılan uzun vadeli imtiyaz anlaşmalarıyla, özel sektör liman tesis yatırımlarında teşvik edilmektedir. Liman tesislerinin işletme hakları uzun bir dönem kapsamak üzere özel sektöre bırakılmaktadır. Kamu kaynakları uygun koşullarla özel sektörün kullanımına da sunulmaktadır.

Denizcilik alanında yaşanan gelişmeler ve değişen taleplerden liman tesisleri de etkilenmektedir. Yeni gemi cinslerine hizmet sağlanması, gemi ana boyutlarında yaşanan artışın karşılanmasına yönelik limanlarda modernizasyona ihtiyaç duyulması, yükleme boşaltma işlemlerinin hızlandırılması ve liman tesisleriyle entegre kara ve demir ulaşım ağının geliştirilmesine yönelik olarak yatırımlara gereksinim duyulmaktadır.

Limn tesis yatırımları uzun vadede değerlendirilmeli ve gereken noktalarda kamu kaynaklarıyla desteklenmelidir. Yatırımlarının gerçekleştirilememesi, yerli sanayi ürünlerinin ihracat olanağının ve ham maddeye ulaşımın kısıtlanmasına yol açmaktadır. Sanayi tesislerinin, ihracatın ve hammaddeye ulaşımın kısıtlandığı ortamda faaliyetlerini sürdürebilme olanağı azalmaktadır. Liman tesisleri olmadan, deniz ve iç su yolları taşımacılığının sağladığı maliyet avantajından yararlanabilme imkanı bulunmamaktadır.

1.1.3 Gemi İnşa Sanayi

Gemi inşa sanayisinin faaliyet konularını gemi ve su araçlarının inşa, tadilat, bakım onarım ve donatım işlemleri oluşturmaktadır. İstihdam yaratması ve ihracata olan katkısı yanında deniz ticaret filosunun ihtiyaç duyduğu hizmeti de sunmaktadır. Gemi inşasında kullanılan teçhizat ve malzemelerin üretimini gerçekleştiren yan sanayinin faaliyetlerini de desteklemektedir.

Gemi inşa sanayinin montaj ağırlıklı bir sektör olması nedeniyle iş gücüne yoğun ihtiyaç duyulmaktadır. İşçilik ücretlerinin düşük olduğu ülkeler yatırım açısından avantajlı konumda bulunmaktadır. Ekonomik açıdan geri kalmış bölgelerin kalkındırılmasında rol oynayabilecek sektörlerin içerisinde yer almaktadır.

Gemi inşa sanayisinin ana omurgasını tersaneler oluşturmaktadır. Tersanelerde montaj işlemi gerçekleştirilen malzeme ve teçhizatların temini yan sanayiden karşılanmaktadır. Montaj işlemi gerçekleştirilen yan sanayi ürünlerine harcanan rakam, gemi maliyetinin %60'ndan fazla kısmını oluşturmaktadır (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2011: 5).

Gemi inşasında yerli sanayi katkı oranının düşük seviyede kalması, ihracattan elde edilen gelirin ithalatta kullanılmasına yol açmaktadır. Bu durum, gemi ihracatının cari açığın azaltılmasındaki katkısını kısıtlamaktadır. Yatırım faaliyetlerinde yan sanayi üretimine de destek verilmelidir.

Gemilerin ekonomik ömürlerini tamamlamaları, hurdaya çıkarılmalarına neden olmaktadır. Gemilerin hurdaya çıkarılması gemi söküm sanayisini yaratmıştır. Gemi sökümde, montaj işleminin yerini demontaj işlemi almıştır. Ekonomik değere sahip malzeme ve teçhizatlar ekonomiye kazandırılmaktadır.

Gemi söküm sanayisinde, sökümü gerçekleştirilen gemileri meydana getiren malzeme ve teçhizatın %94'e yakın bir oranda geri dönüşümü mümkün olmaktadır (Ünsan vd., 2007: 69). Gerekli önlemler alınarak gerçekleştirilen gemi söküm faaliyetleriyle, geri dönüşüm oranının yüksekliği sayesinde ekonomik katma değer yaratmaktadır

Dünya genelinde yaşanan rekabet neticesinde, ülkeler kendi özgün koşullarına uygun strateji geliştirmektedir. Geliştirilen stratejilerde işçilik ücreti, teknolojik olanaklar, coğrafi konum gibi faktörler göz önüne alınmaktadır. Gemi inşa sanayinde gerçekleştirilen yatırım faaliyetlerinde, yatırımdan beklenen gelirin elde edilebilmesi için rekabet avantajına sahip olunabilecek alanın seçilmesi gerekmektedir.

1.1.4 Su Ürünleri

Dünya üzerinde yer alan sular, su ürünleri olarak isimlendirilen besin kaynaklarına ev sahipliği yapmaktadır. Su ürünleri avlanarak veya yetiştirilerek insanoğlunun beslenme ihtiyacı karşılanmaktadır. Dünya coğrafyasının büyük kısmının suyla kaplı olması, su ürünlerinin önemini ortaya koymaktadır.

Hızlı nüfus artışı, kuraklık, tarım alanları üzerindeki yapılaşma ve sanayi baskısı gibi etkenler, tarımsal ve hayvansal üretimin zorlaşarak ulaşılabilirliğinin kısıtlanmasına yol açmaktadır. Nüfus artış hızı besin kaynaklarına olan ihtiyacı arttırmaktadır. Su ürünlerine olan talepte artış hızından etkilenmektedir.

Su ürünleri üzerinde çevre kirliliği, aşırı ve kontrolsüz avlanma başta olmak üzere baskılar bulunmaktadır. Sanayi üretiminin çevre üzerinde yarattığı tahribattan su ürünleri de etkilenmektedir. Talebi karşılamaya yönelik gerçekleştirilen aşırı ve kontrolsüz avlanma, doğal su ürünleri kaynaklarını yok etmektedir.

Su ürünleri sektörü ülke ekonomilerine katkıda bulunmaktadır. Sektör istihdam yaratması, benzer besin kaynağının bulunmaması ve ihracat olanağı sunması gibi avantajlar barındırmaktadır (Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı, 2012: 4). Yaratılan ekonomik hacmin sürdürülebilirliği kaynakların korunmasına bağlı bulunmaktadır

Su ürünleri sektörü, avcılık ve yetiştiricilik olarak iki kısma ayrılmaktadır. Deniz ve iç sularda doğal olarak bulunan su ürünlerinin avlanmasına su ürünleri avcılığı denmektedir. Su

ürünleri avcılığı faaliyeti sonucu avlanan doğal su ürün kaynakları tüketicinin kullanımına sunulmaktadır.

Su ürünleri avcılığı sektörünün temelini doğal su ürün kaynakları oluşturmaktadır. Kaynakların korunması ve sektörün sürdürülebilirliğinin sağlanabilmesi için politikalar geliştirilmektedir. Avlanma kotaları, filoların küçültülmesi ile modernizasyonunun sağlanması, ürün boylarına standart getirilmesi ve çevreci diğer politikaların ilk etapta getireceği maliyetlerin karşılanması gerekmektedir. Maliyetlerin karşılanamaması da yaratılan ekonomik hacmin yok olmasına neden olabilmektedir.

Avrupa Birliği sektörün modernizasyonu, kaynakların sürdürülebilirliğinin sağlanması, yatırım desteği ve çevreye verilen zararın azaltılmasına yönelik gerçekleştirdiği politikaların finansmanının sağlanabilmesine yönelik Avrupa Denizcilik ve Balıkçılık Fonundan teşvik sağlamaktadır (Şahin, 2011: 9). Oluşturulan fon ile politikaların yürütülebilmesine yönelik finansman sağlanmaktadır

Sektörün diğer faaliyet alanı su ürünleri yetiştiriciliğidir. Doğal kaynaklar üzerindeki baskı yetiştiricilikle hafifletilmektedir. Doğal kaynakların sürdürülebilirliği noktasında su ürünleri yetiştiriciliğine ihtiyaç duyulmaktadır.

Su ürünlerinin yetiştiriciliğinin yıldan yıla artmasına neden olan faktörler bulunmaktadır. Talepte yaşanan artış, doğal kaynakların yetersiz kalması, ürün fiyatlarında yaşanan artış gibi etkenler yetiştiricilik hacminin büyümesine yol açmaktadır.

Su ürünleri yetiştiriciliğinde yemlerin neden olduğu tahribat, kullanılan kimyasal ürünler, ölü balık artıkları gibi etkenler çevre kirliliğine neden olmaktadır (Koca vd., 2011: 108-110). Su ürünleri yetiştiriciliğinin de sürdürülebilir olmasının sağlanması noktasında çevreye verilen zararın minimum seviyede tutulması gerekmektedir. İhtiyaç duyulan yatırımlar için alternatif finansman kaynaklarının devreye alınması sektörün geleceği açısından önemlidir.

1.1.5 Deniz Turizmi

Deniz turizmi gemi veya su araçları ile denizde gerçekleştirilen turizm amaçlı denizcilik aktiviteleridir. Kruvaziyer turizm, marina işletmeciliği, yat işletmeciliği, mavi tur işletmeciliği, yat yapım ve çekek hizmetleri, su sporları ve dalış turizmi, mürettebatsız tekne işletmeciliği ve günlük gezi tekneçiliği deniz turizm sektörü içerisinde yer almaktadır (Nalbantoğlu, 2015: 12). Deniz turizmi, denizcilik faaliyeti olması yanında turizmin alt kolu olarak değerlendirilmekte ve turizm faaliyetleri içerisinde de yer almaktadır.

Yatçılık deniz üzerinde yat olarak adlandırılan gemilerle gerçekleştirilen gezi, eğlence ve dinlenme amaçlı bir faaliyet olup, Karayip Adaları ve Akdeniz Bölgelerinde gelişmeye

devam etmektedir (Eriş, 2007: 39). Gelirin ve refah seviyesinin artması, yatçılığa olan talebi arttırmaktadır.

Karayipler Bölgesinde deniz turizm faaliyetlerinde yaşanan hızlı artışın iki temel nedeni; kolay ulaşım olanağı ve hava yolu ile ulaşımın ucuzluğudur (Cameron ve Gatewood, 2008: 56). Deniz turizm faaliyetlerinin gerçekleştirildiği bölgelere hızlı ve ucuz ulaşım imkanı sağlayacak yatırımlara ihtiyaç duyulmaktadır.

Günden güne gelişim gösteren deniz turizm faaliyetleri, yeni bir tesisin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Marina olarak isimlendirilen tesislerin ana faaliyet konusunu, yatçılığın ihtiyaç duyduğu bağlama, çekek, malzeme ve ekipman temini başta olmak üzere verilen hizmetler oluşturmaktadır.

Yatçılığın gelişmesi ve büyümesi, marina sayılarının ve kapasitelerinin artmasına neden olmaktadır. Akdeniz çanağında yer alan ülkeler, deniz turizm pastasından aldıkları payı arttırabilmek amacıyla marina yatırımlarını arttırmaktadır.

Yatçılık faaliyetinden gelir seviyesi yüksek olanlar faydalanabilmektedir. Marinalardan beklenen hizmet kalitesi ve çeşitliliği, marinalardan hizmet alan grubun ortalama harcama miktarının yüksek olması ve yatçılık faaliyetinin ihtiyaçlarının fazla olmasından dolayı yüksektir.

Deniz turizm faaliyetlerinde yaşanan en önemli gelişmelerden biri; kruvaziyer turizm faaliyetlerinin başlamasıdır. Hava yolu ile ulaşım olanağının bulunmadığı dönemlerde ulaşım amaçlı kullanılan ve rakibi bulunmayan yolcu gemileri, hava yolu ulaşım alternatifinin ortaya çıkması ile birlikte atıl duruma düşmüşlerdir. Yolcu gemilerinin ulaşım yerine gezi ve dinlenme amaçlı kullanılmaya başlanması ile birlikte kruvaziyer turizm ortaya çıkmıştır.

Kruvaziyer turizmin ülke ekonomilerine gemi ve yolcu harcamalarından kaynaklanan katkıları bulunmaktadır. Kruvaziyer gemilere ve yolculara verilen hizmetler karşılığında elde edilen gelirler ile yolcuların harcamaları ülke ekonomilerine katkı sağlamaktadır.

Ülkeler, kruvaziyer turizm pastasından pay almak amacıyla yatırım faaliyetlerinde bulunmaktadır. Liman tesislerinin modernizasyonu, hinterland içerisinde yer alan ören yerlerine hızlı ulaşım olanağının sağlanması, yolcunun harcama yapabileceği tesislerin kurulması ve altyapının iyileştirilmesi için yatırımlara ihtiyaç duyulmaktadır.

Aktivite için ihtiyaç duyulan deniz araçları ve ekipmanların üretimi sektör açısından önemlidir. Üretilmeyenlerin ithal edilmesi cari açığı arttırmaktadır. İthalatın azaltılmasına yönelik olarak yerli sanayi üretimine ağırlık verilmelidir. Yaratılan istihdam, cari açığın azaltılması ve maliyetlerde yaşanacak iyileşme, sektörün ve ülke ekonomisinin kalkınmasına katkıda bulunacaktır.

Deniz turizm faaliyetlerinin çevre üzerinde yarattığı tahribat minimum düzeyde tutulmalıdır. Çevre kirliliğinin yüksek olduğu bölgelerde, deniz turizm faaliyetlerinin sürdürülebilme olanağı bulunmamaktadır. Oluşan çevre kirliliği, sektörün yarattığı ekonomik hacmi olumsuz etkilemektedir.

1.1.6 Doğal Kaynaklar

Karasal alanlarda var olan ve ekonomik değere sahip bulunan kaynakların büyük kısmı deniz alanlarında da mevcut bulunmaktadır. Deniz tabanlarında yer alan kaynaklar su üstüne çıkarılmaktadır. Çıkarılan petrol, doğal gaz, kum, platin gibi doğal kaynaklardan gelir elde edilmektedir.

Deniz yataklarında bulunan değerli kaynaklar, ülkeler arasında problemler yaşanmasına sebep olmaktadır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde yer alan Münhasır Ekonomik Bölge kavramı ile kıyıdan itibaren en fazla 200 mil sınırlamasıyla sağlanan alanlarda doğal kaynaklarla ilgili önemli haklar kıyı devletine bırakılmış ve geri kalan konularda tüm devletlere serbestçe kullanım hakkı tanınmıştır (Ece, 2013: 10).

Ekonomik değeri yüksek olan rezervler ülkelere fırsatlar sunmaktadır. Hazar Denizi, zengin petrol ve doğal gaz rezervlerine sahip bulunmaktadır. Sovyet Bloğundan bağımsızlığını kazanan Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan Devletleri, Hazar Denizinde yer alan petrol ve doğalgaz rezervlerinden elde edilecek kaynak ile ekonomilerinde gerekli olan reformları gerçekleştirmeyi ve yaşanması muhtemel ekonomik sorunların çözümünü planlamışlardır (Aras ve Süleymanov, 2012: 225).

Deniz tabanlarında yer alan petrol ve doğal gaz rezervleri çıkarılmaktadır. Çıkarılanların nakliye işlemleri boru hatları veya deniz ve iç su yolları taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Doğal gazın sıvılaştırılmasının mümkün olması, taşınma işlemini kolaylaştırmaktadır. Platform inşaları ve boru hattı yapımlarının maliyetinin yüksek olması, finansman kaynaklarına olan ihtiyacın artmasına neden olmaktadır.

Deniz tabanında kum, çakıl gibi ekonomik değeri bulunan doğal kaynaklar yer almaktadır. Çıkarılan kaynaklar inşaat endüstrisi başta olmak üzere birçok sektörde yoğun olarak kullanılmaktadır. Endüstrilerin kaynaklara ihtiyaç duyması, doğal kaynakların ekonomik değerini arttırmaktadır.

Kum, çakıl gibi malzemelerin çıkarılmasında çevre üzerinde yaratılan tahribat dikkate alınmak zorundadır. Deniz tabanında araştırmalar yapılmalı ve az etki yaratacak bölgelerin tespit edilmesi gerekmektedir. Ürünler piyasaya sunulmadan önce işlemlerden geçirilmeli, kullanım alanları belirlenmeli ve standartlaşma yaratılmalıdır.

1.2 Dünya Deniz Ticareti

Yarattığı katma değer ve istihdamın yanında, uluslararası ticaretin sürdürülebilirliği noktasında deniz ticaretine ihtiyaç duyulmaktadır. Sanayileşme ile birlikte üretimin artması, ticarete yaşanan serbestleşme ve satın alma gücünde yaşanan artışla birlikte tüketim malzemelerine olan talep artmaktadır. Ucuz nakliye olanağı sağlayan ve teknolojinin sunduğu olanaklardan yararlanarak gelişen deniz ulaşımı sayesinde, uluslararası ticaret hacmi de büyümektedir.

1.2.1 Dünya Deniz Ticaret Hacmi

Dünya deniz ticareti hacmi yıldan yıla büyüme göstermektedir. Dünya'da yaşanan finansal ve siyasi krizlerden etkilense dahi, büyüme eğilimi devam etmektedir. Maliyet olarak birçok yük türüne ucuz nakliye olanağı sunması nedeniyle diğer ulaşım alternatifleriyle rekabette avantajlı konumda bulunmaktadır. Deniz yolu taşımacılığının önemli dezavantajlarından olan ulaşım hızının yavaşlığı, bazı rotalarda deniz ticaret hacminin küçülmesine neden olmaktadır.

Ülkeler deniz ticaretinde yer almak istemektedir. Dünya deniz ticaretinde yer alamayan ülkelerin ticaret hacmi ve ekonomik büyümeleri olumsuz etkilenmektedir. Çoğu ülkenin gelişmesinin altında yatan temel etken, sahip oldukları limanlar ve filoları ile deniz ticaretinde yer almalarıdır.

Tablo 1.1 Yıllara Göre Uluslararası Deniz Ticareti (milyon ton yükleme)

	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Konteyner	102	152	234	371	598	969	1076	1193	1249	1127	1275	1421	1480	1578
Diğer Kuru Yükler	1123	819	1031	1125	1928	2009	2112	2141	2173	2004	2027	2084	2184	2300
Beş Ana Yük	608	900	988	1105	1295	1709	1814	1953	2065	2085	2335	2486	2665	2786
Petrol ve Gaz	1871	1459	1755	2050	2163	2422	2698	2747	2742	2642	2772	2794	2836	2904

Kaynak: United Nations Conference On Trade and Development, Review of Maritime Transport 2013: 7.

Not: 2006-2013 arası döneme ait kuru yük tipine göre dağılım Clarkson Research Services' Shipping Review and Outlook'un çeşitli sayılarından sağlanmıştır. 2013 yılı verileri de Clarkson Research Services tarafından sağlanan tahmini verilere dayanmaktadır.

Dünya ekonomisinde yaşanan finansal krizler, satın alma gücünün negatif olarak etkilenmesine yol açmaktadır. Satın alma gücünde yaşanan düşüş domino etkisi yaratarak, eko-

nominin tüm bileşenlerini olumsuz yönde etkilemektedir. Deniz taşımacılığına olan talep de düşüşten etkilenmektedir.

Finansal krizler ekonominin tüm bileşenlerini etkilemesi yanında, değişimlere de neden olmaktadır. Finansal krizler ekonomilerin aksayan noktalarının tespit edilmesi ve sorunlara kalıcı çözümler üretilmesi noktasında fırsatlar da sunmaktadır. Dünya da yaşanan en son ekonomik kriz, 2007 yılında Amerika Birleşik Devletlerinde başlayarak türev ürünler aracılığıyla Dünya genelinde finansal sektörü baskı altına almış ve ülke ekonomilerinin etkilenmesine yol açmıştır (Göçer, 2012: 18).

Yaşanan küresel ekonomik kriz deniz ticaret hacmini de etkilemiştir. Tablo 1.1'de yer alan verilere göre, 2005 yılından 2009 yılına kadar deniz ticaret hacminde gerçekleşen büyümenin yerini, 2009 yılında deniz ticaret hacminde küresel ekonomik krizden kaynaklanan daralma almıştır. Sonraki yıllarda küresel ekonomik krizin etkisinin azalmasına bağlı olarak deniz ticaret hacminde büyüme yaşanmıştır.

2008-2009 döneminde sadece beş ana yükün deniz ticaret hacminde daralma yaşanmamıştır. Kriz döneminde dahi beş ana yükün deniz ticaret hacminde daralma yaşanmayarak büyümenin devam etmesi, yüke olan talebin gücünü göstermektedir. Talebin güçlü olması navlunu da olumlu etkilemekte ve ticaret hacminin büyümesini desteklemektedir.

Ekonominin tüm bileşenleri ticaret hacminde yaşanan değişikliklerden etkilenmektedir. Yatırım kararlarında doğru tercihlerin yapılması için ticarete yaşanabilecek değişimlerin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Filonun rekabet gücü ve ticaret hacminin arttırılması noktasında yatırımlara ihtiyaç duyulmaktadır. Alternatif finansman kaynaklarının sektörün kullanımına sunulması, yatırımların önünü açacak bir gelişmedir.

1.2.2 Dünya Deniz Ticaret Gemi Sınıfları

Deniz ticaret hacminde yaşanan pozitif büyüme neticesinde daha yüksek taşıma kapasitesine ihtiyaç duyulmaktadır. Taşıma kapasitesinin arttırılması ve verimliliğin yükseltilmesine yönelik olarak filoya yeni inşa gemiler katılmakta ve mevcut gemilerin modernizasyonu gerçekleştirilmektedir. Karın arttırılmasına yönelik olarak gerçekleştirilen yatırımlarla ülkeler deniz ticaretinde yaşanan rekabette avantaj sağlamaya çalışmaktadır.

Dünya deniz ticaretinde yer alan gemiler, taşıdıkları yüklere ve büyüklüklerine göre sınıflandırılmaktadır. İlerleyen dönemlerde deniz ticaret dinamiklerinde yaşanabilecek değişimler neticesinde yeni gemi cinslerinin de ortaya çıkma ihtimali bulunmaktadır.

Tablo 1.2 Gemi Cinslerine Göre Dünya Filosu, 2012-2013
(Yıl başlangıç değerleri, bin dwt; yüzde payları italik yazıyla)

Temel cinsler	2012	2013	Yüzde değişimi 2013/2012
Petrol Tankerleri	469.516	490 743	4.5%
	<i>30.6%</i>	<i>30.1%</i>	<i>-0.4%</i>
Dökme Yük Gemileri	623.006	684.673	9.9%
	<i>40.5%</i>	<i>42.0%</i>	<i>1.5%</i>
Genel Kargo Gemileri	80.825	80.345	-0.6%
	<i>5.3%</i>	<i>4.9%</i>	<i>-0.3%</i>
Konteyner Gemileri	196.853	206.577	4.9%
	<i>12.8%</i>	<i>12.7%</i>	<i>-0.1%</i>
Diğer Tipler	166.667	166.445	-0.1%
	<i>10.8%</i>	<i>10.2%</i>	<i>-0.6%</i>
Gaz Taşıyıcılar	44.060	44.436	0.6%
	<i>2.9%</i>	<i>2.7%</i>	<i>-0.1%</i>
Kimyasal Tankerler	23.238	23.293	0.2%
	<i>1.5%</i>	<i>1.4%</i>	<i>-0.1%</i>
Offshore	70.767	69.991	-1.1%
	<i>4.6%</i>	<i>4.3%</i>	<i>-0.3%</i>
Feribot ve yolcu gemileri	5.466	5.504	0.7%
	<i>0.4%</i>	<i>0.3%</i>	<i>0.0%</i>
Diğer/n.a	23.137	23.312	0.8%
	<i>1.5%</i>	<i>1.4%</i>	<i>-0.1%</i>
Dünya Toplamı	1.536.868	1.628.783	6.0%
	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>0.0%</i>

Kaynak: United Nations Conference On Trade and Development, Review of Maritime Transport 2013: 37.

Not: Tablo verileri Clarkson Research Services tarafından sağlanmıştır. Verilerde 100 groston ve üzerinde ticari gemiler yer almaktadır.

Tablo 1.2'de yer alan verilere göre 2012-2013 döneminde offshore, diğer tipler ve genel kargo sınıfları hariç olmak üzere, dünya deniz ticaret filosu içerisinde yer alan gemi sınıflarının taşıma kapasitelerinde büyüme yaşanmıştır. Bu dönemde Dünya deniz ticaret filosunun taşıma kapasitesinde de büyüme yaşanmıştır.

Gemi sınıflarının taşıma kapasitelerinde yaşanan değişimin nedenlerinin incelenmesi gerekmektedir. Büyümenin ilk nedeni yüke olan taleptir. Taşıma kapasitesi arttırılarak talep karşılanmaktadır. Taşıma kapasitesinde yaşanan büyümenin taleple doğru orantılı gerçekleşmesi navlun açısından önemlidir. Navlun talep ve taşıma kapasitesine bağlı olarak değişmektedir. Talep arz dengesi navlunun seviyesini belirlemektedir.

Gemi yatırım ve hurdaya ayırma kararları gemi sınıflarının taşıma kapasitelerini etkilemektedir. Navlunun seviyesine bağlı olarak gerçekleştirilen yatırımlar ve hurdaya ayırmalar taşıma kapasitesini belirlemektedir. Navlunun kara olanak sağlayacak seviyelerde tutulması hedeflenmektedir.

Gemi işletmecilerinin geliri navlun ve taşıma kapasitesine bağlı bulunmaktadır. Navlunun yükselmesi, elde edilen gelirin de yükselmesine neden olmaktadır. Taşıma kapasitesi de sefer gelirini belirlemektedir. Gemi işletmecileri, giderleri karşılayacak ve kara olanak sağlayacak navlun ve taşıma kapasitesine ihtiyaç duymaktadır.

Gemi sınıflarının taşıma kapasiteleri gemi inşa ve söküm sanayisi açısından da önemlidir. Deniz ticaret filosunun ihtiyaçları gemi inşa sanayisi tarafından karşılanmaktadır. Deniz ticaret hacminde yaşanan büyümenin etkisiyle tersanelerde yeni gemiler inşa edilmektedir. Deniz ticaretinde yaşanan daralma da hurdaya ayırma kararlarına yön vererek gemi söküm sanayisinin kapasitesini oluşturmaktadır.

1.2.3 Konteyner Dünya Deniz Ticareti

Genel kargo taşımacılığında yaşanan zaman kaybını azaltan ve yükün emniyetini arttıran konteyner taşımacılığı, liner taşımacılık sistemi ile belli rotalar üzerinde gerçekleştirilen düzenli seferler ile ürünlerin nakliyesini hızlı, güvenli ve ucuz maliyetle sağlamaktadır. Konteyner limanlarının hinterland ile ulaşım altyapısının iyileştirilmesi, konteyner deniz ticaretinin büyüme kapasitesini desteklemektedir.

Nakliye maliyetleri, sanayi üretim kapasitesini ve Dünya ticaret hacmini etkilemektedir. Konteyner taşımacılığının diğer ulaşım alternatifleriyle entegre olması, nakliye maliyetini azaltmaktadır. Konteyner taşımacılığı, deniz ticaret hacminde yaşanan büyümeyi desteklemektedir.

Coğrafi sınırlamalar deniz taşımacılığı kapasitesi üzerinde negatif etki yaratmaktadır. İstenilen her lokasyona hizmet verilememesi, diğer ulaşım alternatifleriyle entegrasyonu zorunlu kılmaktadır. Kara ve hava yolu taşımacılığının pahalı olması, tren yolu ile entegrasyonu ön plana çıkarmaktadır. İki ulaşım alternatifinin birbirini destekleyeceği yatırımlara hız veril-

mesi, ülkelerin ekonomik büyümeleri açısından önemlidir. Yatırımlar sayesinde deniz taşımacılığının kapasitesini kısıtlayan coğrafi sınırlamaların etkisi ortadan kaldırılabilmektedir.

Tablo 1.3 En İyi Ticaret Rotaları (TEU Yükleme) 2013

Rota	Batı	Doğu	Kuzey	Güney	Toplam
Asya-Kuzey Amerika	7.739.0	15.386.0			23.125.0
Asya-Kuzey Avrupa	9.187.0	4.519.00			13.706.0
Asya-Akdeniz	4.678.0	2.061.00			6.739.00
Asya-Orta Doğu	3.700.0	1.314.00			5.014.00
Kuzey Avrupa-Kuzey Amerika	2.636.0	2.074.00			4.710.00
Avustralya-Uzak Doğu*			1.072.0	1.851.2	2.293.27
Asya-Güney Amerika Doğu Sahili			621.00	1.510.0	2.131.00
Kuzey Avrupa/Akdeniz-Güney Amerika Doğu			795.00	885.00	1.680.00
Kuzey Amerika-Güney Amerika Doğu Sahili			656.00	650.00	1.306.00

Kaynak: World Shipping Council, Trade Routes, <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/trade-routes>, 9 Nisan 2015.

Not: *: 2012 verisi

Tablo 1.3’de yer alan verilere göre 2013 yılı konteyner taşımacılığında ilk dört sırayı alan hatların bir ucunda Asya Kıtasında bulunan limanlar yer almaktadır. 1970’li yıllarda Japonya’nın itici gücü ile hareketlenen konteyner piyasası, 2000 yılından sonra Asya’da yer alan Çin’in yıllık konteyner ticaret hacminde ortalama %30 artış gerçekleşmesi nedeniyle günümüzde Çin en büyük konteyner pazarı konumundadır (Det Norske Veritas, 2012: 10). Çin ekonomisinde yaşanan büyüme konteyner deniz ticaret hacmini olumlu yönde etkilemektedir. Çin ekonomisinde yaşanabilecek daralmanın konteyner deniz ticaret hacmine etkisi olacağı kaçınılmaz gözükmektedir.

Güney Amerika Doğu Sahillerinde yer alan limanlar, konteyner ticaret hacminin büyümeye devam etmesi için büyük öneme sahip bulunmaktadır. Hinterlandın taleplerinin karşılanması ve Dünya pazarına sunulacak ürünlerin yükleme işlemleri bu limanlarda gerçekleştirilmektedir. Hinterlandın ihtiyaç ve talepleri konteyner pazarının özelliklerini etkilemektedir. Güney Amerika’da soğutmalı konteynerlere olan talep güçlü bir şekilde artarak bu konteynerleri taşıyan gemi kapasitelerinde yükselişe neden olmaktadır (OECD/ITF, 2015: 9).

Konteyner ticaret hacminin sağlıklı büyüme gerçekleştirmesinde karşılıklı talep dengesinin birbirine yakın seyretmesi gerekmektedir. Gemi taşıma kapasitelerinin kullanım oranı

talep dengesinden etkilenmektedir. Kullanım oranının yüksek seviyelerde bulunması, taşımacılığın maliyetini azaltmaktadır.

1.2.4 Kuru Dökme Yük Dünya Deniz Ticareti

Dünya deniz ticaretinde kuru dökme yük taşımacılığı önemli hacme sahip bulunmaktadır. Kuru dökme yük taşımacılığı ile sanayinin ihtiyaç duyduğu hammaddeye erişim olanağı sunulmaktadır. Kuru dökme yük taşımacılığı pazarında, önemli rotaların çoğunda coğrafi sınırlamalar ve maliyet olarak kara ve hava taşımacılığının deniz taşımacılığı ile rekabet etme olanağı bulunmamaktadır. Kuru dökme yük deniz ticaretine konu olan çeşitli yükler bulunmaktadır. Yüklerin içerisinde sanayinin üretim için ihtiyaç duyduğu yüklerin önemli ağırlığı bulunmaktadır.

Demir çelik endüstrisinin, demir cevheri tüketimi üzerinde büyük etkisi bulunmaktadır. Demir cevheri maden sahalarının bulunduğu bölgelerden, yüksek çelik üretim kapasitesine sahip bölgelere deniz yoluyla taşımacılık gerçekleştirilmektedir. Demir çelik sektörünün üretimine olan ihtiyacın artması, deniz ticaretine olan talebin artışında önemli rol oynamaktadır.

Tablo 1.4 Demir Cevheri 2012 (milyon ton)

	Fe İçeriği(1)	Üretim	- İhracat	+ İthalat	Net Tüketim
Avusturya	(32)	2.2	0.0	6.1	6.1
Belçika-Lüksemburg		-	0.0	6.3	6.3
Çek Cumhuriyeti		-	0.0	5.9	5.9
Fransa		-	0.1	13.6	13.5
Almanya		0.4	0.0	40.7	41.1
İtalya		-	0.0	13.4	13.4
Hollanda		-	20.9	28.3	7.3
Polonya		-	0.0	6.6	6.6
Romanya		-	0.1	2.0	2.0
Slovakya		-	0.1	5.4	5.3
İspanya		-	0.0	4.5	4.5
İsveç	(63)	26.5	22.9	0.0	3.7
Birleşik Krallık		-	0.1	10.1	10.0
Diğer Avrupa Birliği		-	0.1	4.9	4.8

Avrupa Birliği (27)		29.1	44.3	147.8	132.6
Bosna-Hersek		2.1	0.7	0.0	1.4
Norveç		3.7	3.7	0.1	0.1
Türkiye		5.0	0.3	7.8	12.5
Diğer Avrupa		-	0.0	0.3	0.2
Avrupa		39.9	49.0	156.0	146.9
CIS	(60)	200.9	73.3	3.2	130.7
Kanada	(63)	39.4	34.5	6.5	11.4
Meksika	(65)	15.3	4.4	1.4	12.3
Birleşik Devletler	(60)	53.2	11.2	5.1	47.2
NAFTA		107.9	50.1	13.0	70.8
Brezilya	(66)	367.0	326.5	0.0	40.5
Şile	(61)	12.1	11.7	0.0	0.4
Peru	(60)	10.3	9.1	0.0	1.2
Venezüella	(64)	16.0	7.0	0.0	9.0
Diğer Amerika		0.2	1.8	10.1	8.4
Merkez ve Güney Amerika		405.6	356.1	10.1	59.6
Liberya		3.0	2.0	-	1.0
Moritanya	(65)	12.3	12.3	-	0.0
Güney Afrika	(65)	56.8	54.0	0.6	3.4
Diğer Afrika		4.9	5.7	5.1	4.4
Afrika		77.0	73.9	5.7	8.7
Orta Doğu		37.5	23.4	25.3	39.5
Çin(2)		280.8	0.0	745.4	1,026.2
Hindistan	(61)	140.0	28.4	2.8	114.4
Japonya	(57)	-	0.0	131.1	131.1
Güney Kore		0.5	0.2	64.8	65.1
Diğer Asya		33.1	35.4	43.8	41.5
Asya		454.4	64.1	988.0	1,378.3
Avustralya	(65)	525.0	524.1	4.0	4.9
Yeni Zelanda ve Diğer Okyanusya		2.4	1.7	0.0	0.7

Dünya		1,850.6	1,215.6	1,205.2	1,840.1
--------------	--	---------	---------	---------	---------

Kaynak: World Steel Association, World Steel In Figures 2014, <http://www.worldsteel.org/dms/internetDocumentList/bookshop/World-Steel-in-Figures-2014/document/World%20Steel%20in%20Figures%202014%20Final.pdf>, 2 Nisan 2015: 20.

Not: (1) Yurt içi üretim: toplam ağırlık içindeki Fe yüzdesi.

(2) Fe içeriği Dünya ortalaması ile yaklaşık olarak aynı.

Tablo 1.4’de yer alan verilere göre 2012 yılında Dünya genelinde demir cevheri üretimi 1,850.6 milyon tona ulaşmış olup, net tüketim miktarı 1,840.1 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Demir cevheri üretiminde kapasite olarak önde gelen bölgeler; Avustralya, Asya, Merkez ve Güney Amerika, Çin ve Brezilya’dır.

Demir cevheri tüketimi, ekonomik büyümenin bir göstergesidir. Çin ekonomisi yıldan yıla büyüme göstermekte olup, demir cevherine duyduğu ihtiyaç ekonomik büyümenin etkisiyle artmaktadır. Çin ve Asya ülkelerinin üretimlerinin tüketimlerini karşılayamaması nedeniyle demir cevheri ithal etmektedir. İthal edilen demir cevherinin nakliyesi deniz taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir.

Günümüzde kömür çeşitli amaçlarla kullanılmaktadır. Isınma, demir çelik sanayi ve elektrik üretimi kullanım alanları içerisinde yer almaktadır. Kömürün kalitesinin tüketim alanları üzerinde etkisi bulunmaktadır.

2014 yılında gerçekleşen kömür ticareti 1.383 milyon ton rakamına ulaşmasına rağmen, kömür tüketiminin sadece %25’lik kısmını meydana getirmektedir (World Coal Association, 2016). Ülkelerin kömür taleplerinde yaşanabilecek değişimlerin, deniz ticaret hacmini etkileme potansiyeli bulunmaktadır. Kömürün küçük kısmının ticarete konu olması, taşımacılığın kapasitesini olumsuz etkilemektedir.

Tahıl ya da diğer adıyla hububat, buğday, pirinç, arpa, mısır gibi tarımsal ürünleri ifade etmektedir. Önemli bir besin kaynağı olan tahıl, Dünya nüfusunun besin ihtiyacının karşılanmasında büyük öneme sahiptir. Aşırı nüfus artışı, kuraklık ve tarım alanları üzerindeki insan kaynaklı baskı neticesinde ülkelerin birçoğunda yetersiz beslenme tehlikesi yaşanmaktadır. Beslenme ihtiyacının karşılanması noktasında, tahıl taşımacılığına ihtiyaç duyulmaktadır.

Ülkelerin tahıl üretim miktarlarının tüketimi karşılayamaması, üretim miktarları yüksek olan ülkelere tahıl ithal etmelerine neden olmaktadır. Kuru ve dayanıklı halde bulunan tahıl ürünlerinin ithalatında deniz taşımacılığından yararlanılmaktadır. Nüfus artışı ve ekonomik büyüme tahıla olan talebi arttırmakta ve yaşanan artış ticaret hacmine yansımaktadır. Ku-

raklık gibi doğal afetlerin üretim üzerinde etkili olması, deniz ticaret hacminin de etkilenmesine yol açmaktadır.

1.2.5 Sıvı Yük Dünya Deniz Ticareti

Sıvı yük ürünlerine olan talep, sanayi üretimi ve refah düzeyinde yaşanan artışa paralel olarak yükselmektedir. Sıvı yük deniz ticaretinde önde gelen yükler; petrol ve petrol ürünleridir. Yüklere olan talep sıvı yük deniz ticaret hacminin önemli bir kısmını meydana getirmektedir.

Petrol ve ürünlerinin tüketiminin artması, ürünlerin nakliyesine olan ihtiyacı da yükseltmektedir. Petrol ihtiyacı, bu rezerve sahip bulunan az sayıdaki ülke tarafından karşılanmaktadır. Petrol fiyatlarında yaşanan dalgalanmaların ekonomilere büyük etkisinin bulunması nedeniyle, ham petrol fiyatı ekonomik silah olarak kullanılmaktadır.

Petrol rezervine sahip bulunan ülkelerden Suudi Arabistan, Kuveyt, Irak, İran ve Venezuella tarafından 1960 yılında kurulan Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC), daha sonra 9 ülkenin katılımıyla üye ülkelerin petrol konusunda ortak politika oluşturmasını hedefleyen bir kuruluştur (OPEC, 2015). OPEC'in başka bir rakibi olmaması nedeniyle kartel bir kuruluştur. OPEC'in kartel bir kuruluş olması nedeniyle, petrolün fiyatlandırması üzerinde etkisi bulunmaktadır. Üye ülkelerin siyasi ve ekonomik nedenlerden dolayı ortak hareket edememesi, OPEC'in güçlü bir kartel olmasını engellemekte ve petrolün fiyatlandırmasına olan etkisini kısıtlamaktadır.

Deniz ve iç su yolları taşımacılığıyla, OPEC üyesi ülkelerden talep sahibi ülkelere ham petrol ve petrol ürünleri taşınmaktadır. Deniz ticaretinde boğazlar ve kanalların yoğun olarak kullanılması, güzergahları petrol ve petrol ürünlerinin taşımacılığı açısından stratejik kılmaktadır. Taşımacılıkta kullanılan boğaz ve kanalların alternatifinin olmaması ya da alternatif rotanın taşıma maliyeti üzerine ağır yük getirmesi, güzergahların deniz yolu ile petrol ve ürünlerinin taşımacılığı açısından vazgeçilmez konumda bulunmasına neden olmaktadır.

Tablo 1.5 2009-2013 Döneminde Ham Petrol ve Petrol Ürünlerinin Önemli Geçiş Noktalarındaki Taşınma Hacimleri

Konum	2009	2010	2011	2012	2013
Hürmüz Boğazı	15.7	15.9	17.0	16.9	17.0
Malakka Boğazı	13.5	14.5	14.6	15.1	15.2
Süveyş Kanalı ve SUMED Boru Hattı	3.0	3.1	3.8	4.5	4.6
Bab el-Mandab	2.9	2.7	3.4	3.7	3.8

Danimarka Boğazı	3.0	3.2	3.3	3.1	3.3
Türk Boğazları	2.8	2.8	3.0	2.9	2.9
Panama Kanalı	0.8	0.7	0.8	0.8	0.8
Dünya Petrol Deniz Taşımacılığı	53.9	55.5	55.6	56.7	56.5
Toplam Dünya Petrol İkmali	84.9	87.5	87.8	89.7	90.1

Kaynak: U.S. Energy Information Administration, World Oil Transit Chokepoints, http://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf, 23 Mart 2015: 2.

Not: Tüm veriler günlük milyon varil taşımayı belirtmekte olup, Panama Kanalı için verilenler mali yıl içerisinde taşınan yükü vermektedir. Veriler EIA dönüşüm katsayıları kullanılarak Lloyd's List Intelligence, Panama Canal Authority, Eastern Bloc Research, Suez Canal Authority ve UNCTAD kuruluşlarından sağlanmıştır.

Tablo 1.5’de yer alan verilere göre 2009-2013 döneminde günlük toplam Dünya petrol taşımacılığı 84.9 milyondan 90.1 milyona ulaşmıştır. Bu dönemde %6 civarında taşımacılık hacminde büyüme yaşanmıştır. Deniz yolu ile ham petrol ve petrol ürünleri deniz ticaret hacminde %5 civarında büyüme yaşanarak diğer ulaşım alternatiflerinde yaşanan büyümenin gerisinde kalmıştır. İlerleyen dönemlerde eğilimin devam etmesi durumunda, deniz ticaret hacminin diğer ulaşım alternatiflerinin taşıma hacmi toplamından geride kalma ihtimali bulunmaktadır.

LPG ve LNG’nin sıvılaştırılarak nakliyesi sağlanmaktadır. LPG ve LNG’nin sıvılaştırılmasıyla nakliye kolaylaşmaktadır. Nakliyenin kolaylaşması taşıma maliyetinin azalmasını sağlamaktadır. Çeşitli alanlarda kullanılan LPG ve LNG, sıvı yük deniz ticaret hacmini doğrudan etkilemektedir. Teknolojinin gelişmesi ile birlikte kullanım alanlarının ve tüketim ihtiyacının artması, yüklerin nakliyesine olan talepteki artışı da beraberinde getirecektir.

Kimyasal ürünler, su, bitkisel yağlar gibi yüklerin nakliyesi de sıvı yük deniz ticaret hacmi içerisinde yer almaktadır. Sıvı yük deniz ticaret hacmi koşulların etkisiyle büyümeye devam etmektedir. Ekonomiyi doğrudan etkilemesi, sanayi üretiminde ihtiyaç duyulması, taşıdığı yüklerin ekonomik silah olarak kullanılması ve ucuz taşıma olanağı sunması, sıvı yük deniz ticaretinin önemini ortaya koymaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİ YATIRIMLARI ve FİNANSMAN KAYNAKLARI

2.1 Gemi Yatırımları

Gemi yatırım kararını etkileyen çeşitli faktörler bulunmaktadır. Yatırım sahibinin beklentileri, finansal raporlar, yeni kuralların yürürlüğe girmesi, rekabet avantajı elde etme isteği vb. yatırımların gerçekleştirilmesini etkilemektedir. Yatırımların sahip oldukları riskin kesin ve net olarak hesaplanabilme imkanı bulunmamaktadır.

Yatırımcıların ana gayesi; yatırımın riskini minimumda tutarak maksimum karın elde edilmesidir. Yatırım fırsatları değerlendirilirken riskler de göz önüne alınmaktadır. Kararı etkileyen önemli faktörlerden biri de; yatırımın sahip olduğu risklerdir. Riske yol açan nedenler tespit edilerek azaltılmaya çalışılmaktadır. Risk ne kadar azaltılmaya çalışırsa çalışılsın, sıfır riske sahip olan yatırım söz konusu değildir.

Gemi yatırımlarında risk yönetimi gemi yatırımcıları açısından önemlidir. Yoğun rekabet ve piyasayı etkileyen faktör sayısının fazla olması, gemi yatırımlarında risk yönetiminin önemini arttırmaktadır. Karın üstlenilen riskle orantılı olması, yatırımcıları daha fazla risk almaya teşvik etmektedir. Risk yönetimi bu noktada devreye girerek fizibil olmayan bir yatırımın doğmasına engel olmaktadır.

Gemi yatırımlarında yatırımcının ana gayesi kullanım hakkı ile birlikte sahipliğinden kaynaklı gelirin de elde edilmesidir. Gemi fiyatlarında yaşanan değişimler gelir imkanı yaratmaktadır. Değişimler riske de neden olmaktadır. Gemi yatırım kararında kullanım hakkından kaynaklı gelirin yanında sahipliğinden kaynaklı gelire de odaklanılmaktadır.

Gemi yatırımlarında riske neden olan faktörler içerisinde finansman da yer almaktadır. Gemi yatırım olanağı finansmanın varlığına bağlı bulunmaktadır. Yatırıma yönlendirilen finansmanın varlığı dahi yatırımcı açısından risk yaratmaktadır.

Gemi yatırımlarının finansmanının elde edilmesinde kullanılan yöntemler mevcuttur. Dış veya iç kaynaklardan sağlanan finansman gemi yatırımlarına yönlendirilmektedir. Yatırıma yönlendirilen finansmanın karşılığını gemiden elde edilebilecek gelir oluşturmaktadır. Oluşan riskin içerisinde yöntem tercihi de bulunmaktadır.

Finansman sağlama yöntemleri birtakım ortak özelliklere sahip olmakla birlikte, birbirlerinden ayrılmasına yol açan özellikleri de bulunmaktadır. Yöntemlerin tercih edilmesinde rol oynayan farklılık yaratan özellikleridir. Yöntemlerin avantaj ve dezavantajlarının bir kısmını da oluşturan da bu özelliklerdir.

Finansman sağlayan kuruluşlar da kaynaklarını koruyarak yüksek kar elde etmeyi hedeflemektedir. Yatırımların riski kaynakların mevcudiyetini tehdit etmektedir. Yöntemlerin çeşitlenmesinin altında yatan nedenlerden biri de; kaynakların korunmasının hedeflenmesidir. Finansman sağlayanlar da kar elde edebilmek amacıyla risk üstlenmek zorundadır. Kaynaklardan gelir elde edilememesi de faaliyetlerin sürdürülebilmesine tehdit oluşturmaktadır.

Gemi yatırımları özellikleri itibariyle yüksek risk içermekte ve gerçekleştirilmesi için yüksek finansmana ihtiyaç duyulmaktadır. Gemiden kaynaklı gelir imkanı, yatırımcılar tarafından riskin üstlenilmesine ve yatırımlara yüksek finansman yönlendirilmesine neden olmaktadır. Finansman sağlayan kuruluşlar da yüksek gelir imkanı nedeniyle kaynaklarını gemi yatırımcılarına tahsis etmektedir.

2.1.1 Gemi Yatırımının Riskleri

Gemi yatırımında risklere neden olan birçok kaynak bulunmaktadır. Riskin yok edilememesinin altında yatan temel nedenlerden biri de; riskin kaynaklarıdır. Gemi yatırımlarının gerçekleştirilmesi için gerekenler de riske neden olmaktadır.

Gemi yatırımları için temel elemanların varlığına ihtiyaç duyulmaktadır. Gereken temel elemanlar; yatırımcılar, gemiler, finansman ve deniz ticaretine veya faaliyetlerine olan taleptir. Temel elemanların yanında şartlara bağlı olarak ihtiyaç duyulan başka elemanlar da bulunmaktadır. Temel elemanlar olmadan gemi yatırımlarının gerçekleştirilebilme olanağı bulunmamaktadır.

Yatırımların gerçekleştirilmesi için ihtiyaç duyulan elemanların neden olduğu birtakım riskler bulunmaktadır. Temel elemanlar olmadan yatırımların gerçekleştirilememesinden dolayı risksiz gemi yatırımı bulunmamaktadır. Yatırımcılar riskleri değerlendirerek gemi yatırımlarını gerçekleştirmektedir.

Gemi yatırımlarında risklerin tümünü hesaplayabilme olanağı bulunmamaktadır. Fizibilite raporlarının hazırlanması, olası durumlara ait finansal tabloların oluşturulması, geçmiş verilerden yararlanma vb. faaliyetlerinin ana amacı risklerin tespit edilmesidir. Tespit edilebilen riskler ışığında gemi yatırımları değerlendirilebilmektedir.

Riskler yatırımdan beklenen gelirin elde edilmesini zorlaştıran faktörlerdir. Yatırımın gerçekleştirilme nedeninin tehlike altına girmesi nedeniyle risklerin yatırım sürecinde iyi değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle, riskin kaynaklarının değerlendirilmesi ön plana çıkmaktadır.

Gemi yatırım riskleri kaynaklarına bağlı olarak üç grup altında incelenebilir. Bu gruplar; gemi yatırımında kullanılan finansmandan, deniz ticaretinden ve yatırımcıdan kaynaklanan risklerdir (Schinas ve Kewitsch, 2015: 42-54).

2.1.1.1 Gemi Yatırımında Kullanılan Finansmandan Kaynaklanan Riskler

Gemi yatırımına finansman sağlanması nedeniyle oluşan riskler bulunmaktadır. Yatırımın finansmanı iç veya dış kaynaklardan sağlanmaktadır. Kullanılan kaynağın yatırımcıya belli maliyeti bulunmaktadır. Maliyeti belirleyen çeşitli faktörler bulunmaktadır.

Finansmanın maliyeti piyasalarda yaşanan değişimlerden etkilenmektedir. Maliyet artışı kar olanağını azaltmaktadır. Olanağın azalması neticesinde yatırımın karlı olmaktan çıkma ihtimali bulunmaktadır. Karlı olmayan yatırımda kullanılan kaynak, yatırımcının faaliyetleri açısından tehlike oluşturmaktadır.

Yatırımcının maliyete katlanmasının altında yatan temel neden; gemiden elde edilebilecek gelirdir. Gelirin azalmasına yol açan faktörler, kullanılan finansmanın karşılığının yok olmasına neden olmaktadır. Karşılığı bulunmayan yatırımda kullanılan finansman azalmakta, ilerleyen süreçte katlanılan zarar nedeniyle yok olmaktadır.

Yatırımın finansman tercihine bağlı olarak ortaya çıkan riskler; borçlanma riski, finansal risk, faiz oranı, navlun ve gemi değeri olmak üzere beş grup altında incelenebilir.

2.1.1.1.1 Borçlanma Riski

Günümüz koşullarında gemi yatırımlarının sadece öz sermayeden finanse edilebilmesi çoğu yatırımcı açısından mümkün değildir. Yatırımcı yeterli öz sermayeye sahip olsa bile, vergi uygulamaları, öz sermayeyi koruma isteği vb. nedenlerle borçlanma yoluyla finansman sağlamak istemektedir. Avantajlarına rağmen yatırım finansmanının borçlanma yoluyla sağlanmasından kaynaklanan riskler bulunmaktadır.

Borçlanma yoluyla elde edilen kaynaklar, geminin satın alınma ve işletilme süreçlerinde kullanılmaktadır. Finansman sağlayan kuruluşlar tarafından belirlenen maliyet ve kullanım koşulları altında erişilebilen borç fonları, yatırımcıyı belli yükümlülükler altına sokmaktadır. Yatırımcının yükümlülüklerini yerine getirmesi gerekmektedir.

Yatırımcıların mali yapısı değerlendirilirken göz önüne alınan faktörlerden biri de; borç/öz sermaye oranıdır. Borç kısmında yaşanan artıştan; mali yapı olumsuz etkilenmektedir. Yatırımcı, borç artışından oluşan riski üstlenerek yatırıma finansman sağlamaktadır. Borç/öz sermaye oranının yüksek seviyelere ulaşması, ilerleyen süreçte elde edilebilecek dış kaynaklı finansmanının maliyetinin de yükselmesine yol açmaktadır. Oluşabilecek maliyet artışı da yatırımcı tarafından karşılanmaktadır.

Yatırımdan kaynaklanan borçlanma riski, yatırımcının karar verme sürecinde rol oynamaktadır. Yatırımcı, elde edilebilecek gelir ile borçlanma miktarını karşılaştırarak yatırım ilgili karar almaktadır. Yatırım ne kadar karlı olursa olsun, borçlanma ile finansman elde edilmesi yatırımcı açısından risk yaratmaktadır.

2.1.1.1.2 Finansal Risk

Finansal riskler finansal piyasalarda yaşanan değişimlerden kaynaklanmaktadır. Finansal piyasalarda yaşanan değişimler yatırımcılar açısından riskler ve fırsatlar barındırmaktadır. Oluşan risklerin içerisinde yatırımcının faaliyetlerini sürdürmesini imkansız hale getirecek olanlar da yer almaktadır.

Günümüz piyasalarında rezerv para birimi olarak yoğunlukla Amerikan doları kullanılmaktadır. Amerikan doları ile diğer para birimlerinin değerleri arasında yaşanan değişimler finansal piyasalarda risk yaratmaktadır (Schinas ve Kewitsch, 2015: 44). Değişimlerden Dünya ticaret hacmi de etkilenmektedir.

Deniz ticaret hacminin büyüklüğünü belirleyen Dünya ticaret hacmidir. Ticaret hacminde yaşanan düşüşten deniz ticaret hacmi de etkilenmektedir. Deniz ticaretine olan talepte yaşanan azalma gemi yatırımları üzerinde etkili olmaktadır. Gemi yatırımlarının gerçekleştirilmesi talebe bağlı bulunmaktadır.

Gemi yatırımlarının geleceği deniz ticaret hacminde yaşanan değişimlere bağlı bulunmaktadır. Arz edilen gemilere yeterli talep olmaması, yatırımlardan beklenen gelirin elde edilebilme ihtimalinin kısıtlanmasına yol açmaktadır. Gelir imkanı kısıtlı yatırım yatırımcı açısından, yatırımda kullanılan finansman nedeniyle riske neden olmaktadır.

2.1.1.1.3 Faiz Oranı

Dış kaynaklardan elde edilen finansman, belirlenen faiz miktarı ile birlikte geri ödenmektedir. Ödenen faiz miktarı, elde edilen kaynağın miktarı, vade ve faiz oranına bağlı olarak değişmektedir. Faiz oranları sabit ya da değişken tutulabilmektedir. Faiz oranının değişken tutulması risk yaratan faktörler içerisinde yer almaktadır. Değişken faiz oranına kıyasla daha düşük olmakla birlikte sabit faiz oranı da risk yaratmaktadır.

Finansmanın maliyeti içerisinde yer alan faiz miktarı, yatırımdan elde edilen gelir ile karşılanmaktadır. Faiz oranının sabit tutulması, maliyet içerisinde yer alan faiz miktarını da sabitlemektedir. Yatırım başlangıcında ödenecek faiz miktarı kesin olarak bilinmektedir. İlerleyen dönemde faiz oranlarında yaşanacak düşüşten yararlanılamaması, yatırımcı açısından oluşan riskin nedenidir.

Değişken faiz oranıyla kullanılan finansman nedeniyle oluşan risk daha büyüktür. Faiz oranlarında yaşanacak artışla orantılı olarak ödenecek faiz miktarı ile birlikte kullanılan finansmanın maliyeti de yükselmektedir. Yatırımın değerlendirilme sürecinde faiz oranının kesin olarak bilinmemesi nedeniyle yatırımın maliyeti kesin olarak hesaplanamamaktadır. Faiz oranı nedeniyle finansmanın maliyetinde yaşanabilecek değişim riskini yatırımcı üstlenmektedir.

2.1.1.1.4 Navlun

Gemilerin gelirini yükün taşınması karşılığında alınan navlun oluşturmaktadır. Navlunda yaşanan değişimden gelir etkilenmekte ve giderleri karşılayamayacak seviyelere inmesi durumunda gemiler servisten çekilmektedir. Gemiden elde edilebilecek gelir navlunla orantılı olarak değişiklik göstermektedir.

Navlun nedeniyle gemiler servisten çekilse dahi, yatırımcının katlanması gereken sabit giderler bulunmaktadır. Gemi yatırımının finansmanı hangi kaynaktan karşılanırsa karşılanırsın, yatırımcıya finansmanın maliyeti bulunmaktadır. Servisten çekme kararı gelir imkanının ortadan kalkmasına ve sabit giderler nedeniyle gemi yatırımından zarar edilmesine yol açmaktadır. Oluşan zarar, yatırımcı tarafından öz sermayeden ya da borçlanma yoluyla dış kaynaklardan karşılanmaktadır.

Gemi yatırımlarından zarar edilmesi neticesinde yatırımcının mali yapısı bozulmakta ve öz sermayesi erimektedir. İlerleyen süreçte öz sermayesi yok olan yatırımcının faaliyetlerini sürdürebilme imkanı bulunmamaktadır. Beklenen gelirin elde edilememesi veya oluşan zarar nedeniyle gemiler elden çıkarılmaktadır.

Navlun, talep arz dengesi başta olmak üzere birçok parametreye bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Yatırıma yönlendirilen finansmanın kaderi navluna bağlı bulunmaktadır. Navlunda yaşanan değişimler yatırımcı açısından risk yaratmaktadır. Yatırımcılar gemi yatırımlarını finanse etmeleri nedeniyle navlun riskini üstlenmek zorundadır.

2.1.1.1.5 Gemi Değeri

Gemilerin sahipliği ve kullanım hakkı; yatırımda kullanılan finansmanın karşılığında elde edilen faydaların fonksiyonudur. Gemi değeri, yatırımın maliyetini belirleyen önemli bir kalemdir. Kullanılan finansman karşılığında verilen teminatların içerisinde geminin değeri de yer almaktadır. Gemilerin değeri birçok parametreye bağlı olarak değişiklik göstermektedir.

Gemi değerlerinde yaşanan değişimin nedenlerden biri de; navlundaki değişimdir. Gemiden elde edilebilecek gelir; navlun ile taşınan yük miktarının çarpımından oluşmaktadır.

Gemilerin kiralama bedelleri de gelire endekslidir. Deniz ticaret dinamiklerinden de gemi değeri etkilenmektedir.

Yatırım fiyatlandırmasında kullanılan kıstaslardan biri de; varlığın getirisidir. Gemilerin fiyatlandırmasında diğer tüm yatırımlarda olduğu gibi gelir kıstasının kullanılması nedeniyle fiyatlarda değişim yaşanmaktadır. Yaşanan değişim gemi yatırımcı açısından risk ve fırsat yaratmaktadır.

Gemi yatırımlarından kullanım hakkının getirisi ile birlikte sahiplikten kaynaklı getiriye de odaklanılmaktadır. Gemi fiyatlarının düşük seviyelerde bulunduğu dönemler yatırımcılar açısından fırsat yaratmaktadır. Düşük fiyattan alınan gemilerin, fiyatların yüksek seviyelere ulaştığı dönemlerde satılması yatırımcıya ekstra gelir imkanı sunmaktadır.

Gemi fiyatlarında yaşanan değişimler yatırımcıya fırsat sunması yanında büyük riskler de barındırmaktadır. Yatırımda kullanılan finansmanın ilk karşılığını geminin değeri oluşturmaktadır. Elde edilme sonrasında gemi değerinde yaşanan düşüş, kullanılan finansmanın karşılığının yok olmasına neden olmaktadır. Fiyatta yaşanan düşüşü karşılayabilecek tek kalem kullanımdan kaynaklı gelirdir.

Gemi değerinin kullanımdan kaynaklı gelire endekli olması, gemi değerinde yaşanan düşüşün bu gelirden karşılanmasını zorlaştırmaktadır. Yatırımcı açısından gemi yatırım kararının zamanlaması önemlidir. Zamanlamada hata yapan yatırımcının gemi yatırımında başarılı olma ihtimali bulunmamaktadır. Yatırım kararı sürecinde gemi değerinde yaşanabilecek değişim riskinin iyi değerlendirilmesi gerekmektedir.

2.1.1.2 Deniz Ticaretinden Kaynaklanan Riskler

Dünya ticaretinde yaşanan değişimlerden deniz ticareti de etkilenmektedir. Deniz ticareti Dünya ticaretine bağımlı durumda olsa da, birtakım farklı özelliklere sahiptir. Farklılıkların çoğunun nedeni deniz taşımacılığının özelliklerinden kaynaklanmaktadır.

Alternatifinin bulunmaması, maliyet vb. nedenlerden dolayı yoğun olarak kullanılan herhangi bir kanalın kapatılmasının deniz ile Dünya ticaretine olan etkileri aynı seviyede değildir. Kanalın kapatılması sonucunda bölgedeki deniz ticaret hacminin sıfır seviyesine inme ihtimali bulunurken, Dünya ticareti bileşenleri ekstra maliyete katlanarak farklı taşıma alternatiflerine yönelebilmektedir. Dünya ticareti de bu durumdan etkilenir fakat deniz ticaretiyle karşılaştırıldığında etki daha zayıftır.

Deniz ticaretinin özelliklerinden kaynaklanan çeşitli riskler bulunmaktadır. Yatırımcılar gemi yatırımlarında diğer yatırımlarda olmayan riskleri de üstlenmektedir. Deniz ticaretin-

den kaynaklanan farklı risklerin varlığı, yeni yatırımcıların sektöre girme kararlarında etkili olmaktadır. Bu riskler finansman sağlayan kuruluşların kararlarında da etkili olmaktadır.

2.1.1.2.1 Savaş veya Silahlı Çatışmalar

Özellikle gemi trafiğinin yoğun olduğu geçiş rotalarına yakın bölgelerde gerçekleşen savaş ve silahlı çatışmalar, deniz ticaret hacmini olumsuz etkilemektedir. Savaş veya silahlı çatışma durumlarının ilk etkisi, geminin güvenliği ile ilgili yarattığı risktir. Yatırımcıların çoğunluğu geminin güvenliğini riske atmayarak, etkilenen bölgelerdeki faaliyetlerini askıya almaktadır.

Yatırımcı açısından öncelik yatırımın korunmasıdır. Gemiler çeşitli tehlikelere karşı sigortalansa dahi, sigorta kuruluşları savaş veya silahlı çatışmaların olduğu bölgeleri teminat kapsamının dışına çıkarmaktadır. Kararın altında yatan temel etken, geminin güvenliği ile ilgili riskin üstlenilemeyecek seviyelere ulaşmasıdır.

Savaşın veya silahlı çatışmanın gerçekleştiği bölgelerde faaliyette bulunmak, yatırımcının tercihine kalmaktadır. Geminin kaybına kadar varan tüm riskleri üstlenmeyi göze alan yatırımcılar faaliyetlerine devam etmektedir. Yatırımcı faaliyetine devam etme kararı verse dahi, gelir imkanı savaş veya silahlı çatışmadan kaynaklanan talep daralmasından etkilenecektir.

Yatırımcı açısından risk yaratan diğer bir faktör de; geminin taşıdığı bayraktır. Geminin savaşan taraflardan birinin bayrağını taşıması durumunda karşı tarafın saldırısına uğrama veya el konulma ihtimali bulunmaktadır. Bayrak çekme kararlarında bu durumlar dikkate alınmaktadır.

2.1.1.2.2 Kanal ve Boğazların Kapatılması

Deniz ticaretinde boğazlar ve kanallar yoğun olarak kullanılmaktadır. Boğazlar ve kanalların çoğunluğunun alternatifi bulunmamaktadır. Alternatif geçiş imkanı sağlayan rotaların bulunması durumunda da taşıma maliyeti artmaktadır.

Ulaşım alternatifleri arasında yaşanan rekabette taşıma maliyeti önemli rol oynamaktadır. Taşıma maliyetinde avantaj sunulmaması durumundan talep etkilenmektedir. Talepte yaşanan düşüş taşıma hacmi üzerinde etkili olmaktadır. Bu nedenle deniz taşımacılığında yoğun olarak kullanılan boğazlar ve kanalların deniz ticaret hacmi açısından önemi büyüktür.

Savaşlar, siyasi karmaşalar, ambargo vb. nedenlerle ülkeler boğazlar ve kanalları gemi geçişlerine kapatabilmektedir. Geçiş imkanı siyasi otoritelerin verecekleri karara bağlı bulunmaktadır. Geçiş imkanı yanında geçiş ücretleri de siyasi otoriteler tarafından belirlenmektedir. Geçişlerin kapatılabilme ihtimali gemi yatırımcıları açısından riske neden olmaktadır.

2.1.1.2.3 Hava Şartları

Deniz taşımacılığının dezavantajlarından biri de; hava şartlarından yüksek oranda etkilenmesidir. Taşıma süreleri bir noktada hava şartlarına bağlı bulunmaktadır. Limanlara giriş çıkış, bekleme ve bazı yüklerin yükleme boşaltma işlemlerinin süresini uzatan olumsuz hava şartları risk yaratmaktadır. Süre uzamasının getirdiği maliyet artışı bulunmaktadır.

Olumsuz hava şartları gemi ile taşınan yolcu ve yükün güvenliği ilgili de risk yaratmaktadır. Yatırımcı kar elde etmenin yanında yatırımı korumayı da hedeflemektedir. Olumsuz hava şartları yatırımcı açısından sürekli bir risk kaynağıdır.

2.1.1.2.4 Havuzlama

Gemiler belli dönemlerde yürürlükte olan kurallar nedeniyle tersanelerde bakım amacıyla havuzlanmaktadır. Havuzlamada geçirilen süre geminin kondisyon durumuna bağlı bulunmaktadır. Havuzlamanın maliyeti yatırımcı tarafından karşılanmaktadır.

Gemilerden, havuzlama sürecinde gelir elde edilememektedir. Havuzlamanın maliyeti ile birlikte, yatırımcı havuzlama sürecinde gemi yatırımından zarar etmektedir. Gemiyle ilgili beklenmeyen durumların ortaya çıkması neticesinde sürecin uzaması, katlanılan zararın artmasına yol açmaktadır.

Gemi yatırımcısı, havuzlama sürecinde beklenmeyen durumlar ortaya çıkmazsa katlanılacak maliyeti hesaplayabilme imkanı bulunmaktadır. Geminin durumuna bağlı olarak yaşanan beklenmeyen durumların ortaya çıkmasından kaynaklanan ekstra maliyetin ve gelir kaybının hesaplanamaması, yatırımcı açısından risk yaratmaktadır.

2.1.1.2.5 Filonun Kapasitesi

Dünya deniz ticaret filonunun büyüklüğü hurdaya ayırma ve yeni inşa kararlarına bağlı olarak değişmektedir. Gemiler arz kısmında yer almakta olup, servise alınan gemilerle deniz ticaretine olan talep karşılanmaktadır. Talep tek bir merkezden gelmediği gibi, arz kısmı da tek bir merkezden yönetilmemektedir.

Yatırımcılar gemi yatırım kararlarında ortak hareket etmemektedir. Genel eğilimin dışında hareket eden yatırımcılar da bulunmaktadır. Yatırımcıların kararlarına bağlı olarak gemiler inşa edilmekte ve hurdaya çıkarılmaktadır. Bu nedenle, geleceğe dönük olarak filonun büyüklüğünün tahmin edilebilme ihtimali kısıtlıdır.

Gemilerin geliri talep arz dengesine bağlı olarak değişmektedir. Arzda yaşanan düşüş veya artıştan gelir olanağı etkilenmektedir. Gemi arzının önemi bu noktada ortaya çıkmaktadır. Arzın talebe göre yüksek seviyelere ulaşması, gemi yatırımlarındaki riskin artmasına yol açmaktadır.

2.1.1.2.6 Sigorta Kapsamı Dışındaki Olaylar

Gemiler faaliyetlerini sigortaların koruması altında gerçekleştirmektedir. Kazalar neticesinde tarafların yaşayabileceği kayıplar, teminat kapsamına bağlı olarak sigorta tarafından karşılanmaktadır. Sigortaların varlığı yatırımcıya bazı noktalarda garanti sağlasa da, tüm riskler teminat kapsamında bulunmamaktadır.

Yaşanan kazaların teminat kapsamında bulunmaması durumunda; oluşan kayıp yatırımcı tarafından karşılanmaktadır. Gemilerin uğradığı limanlarda otoriteler tarafından uygulanabilecek cezai yaptırımlar da yatırımcı açısından ekstra maliyet yaratmaktadır. Özellikle çevre kirliliği yaratma riski yüksek olan ürünleri taşıyan gemilerin yatırımcıları açısından risk daha büyüktür.

Çevre kirliliğine neden olabilecek kazalar ve olayların tamamı sigorta teminatı kapsamında bulunmamaktadır. Çevre kirliliği sonucunda karşılaşılan maliyet yüksek boyutlara ulaşabilmektedir. Yatırımcı açısından, geminin çevre kirliliğine neden olması büyük risk yaratmaktadır. Oluşan kayıplar sigorta tarafından karşılanırsa dahi, ilerleyen dönemlerde ödenecek olan sigorta primlerinde artış yaşanmaktadır.

2.1.1.2.7 Kural Değişiklikleri

Taşımacılıkta ana gaye talep sahibinin ihtiyacının karşılanmasıdır. İhtiyaç karşılanırken can, mal ve çevre emniyetinin de sağlanması gereklidir. Yürürlükte olan kuralların ve uygulamaların nedeni emniyetin sağlanmasıdır.

Alınan önlemler günden güne artmakta ve gelişmektedir. Yaşanan kazalar neticesinde yeni kurallar devreye alınmaktadır. Yaşanan kazaların önemli bir sonucu; yürürlükte olan kuralların ve uygulamaların yetersizliğini göstermesidir. Talep sahibi de gemi yatırımcısı da emniyete önem vermektedir. Kazaların sonucunda ortaya çıkan yüksek maliyet, iki tarafı da kurallara uyma konusunda teşvik etmektedir.

Yeni kuralların devreye alınması ve kurallarda yaşanan değişimlerin getirdiği gemi ile ilgili maliyet yatırımcı tarafından karşılanmaktadır. Kazaların ön görülememesi gibi devreye alınacak yeni kurallar ile değişikliklerin tahmini güçtür. Ortaya çıkabilecek ekstra maliyetin de yatırım sürecinde hesaplanabilme ihtimali bulunmamaktadır. Emniyeti arttırsa da yaşanabilecek maliyet artışının tahmin edilememesi ve hesaplanamaması yatırımcı açısından risk yaratmaktadır. Diğer önemli bir risk de; eldeki geminin yeni kurala veya değişikliğe uyum sağlamama ihtimalinin bulunmasıdır.

2.1.1.2.8 Faaliyet ile İlgili Sınırlandırmalar

Ülkeler kendi karasularında uygulanacak kuralları belirleme yetkisine sahiptirler. Teknik yeterlilikler başta olmak üzere limanların kullanım şartlarına ülke otoriteleri tarafından karar verilmektedir. Emniyetin ve çevre duyarlılığının ön plana çıktığı gelişmiş ülkeler de sınırlandırmalar ve istenen gereklilikler daha yüksek boyutlara ulaşmaktadır.

Ülkeler tarafından getirilen sınırlandırmalardan gemi yatırımcıları etkilenmektedir. Eski teknolojiyle inşa edilen gemilerin sahip oldukları risk yüksektir. Bu nedenle, eski gemilerle gelişmiş ülkelerin limanlarına taşımacılık faaliyetinde bulunabilmek çoğu durumda mümkün değildir.

Eski gemilerin gelişmiş ülke limanlarına çalışmamasının altında yatan etkenlerden biri de; liman devleti tarafından yapılan kontrollerdir. Ülkeler limanlarına gelen gemileri, kontrol yetkisine sahip bulunmaktadır. Uluslararası kurullarla belirlenen yetki çerçevesinde gemiler uğradıkları limanlarda belli aralıklarla denetime tabi tutulmaktadır. Geminin tutulması da dahil olmak üzere liman devleti tarafından yaptırımlar uygulanabilmektedir. Denetim riskini üstlenmek istemeyen yatırımcıların da bu nedenle faaliyet alanları kısıtlanmaktadır. Faaliyet alanı kısıtlanan yatırımcının gelir imkanı da kısıtlanmaktadır.

2.1.1.2.9 Ambargo ve Grevler

Ülkeler arasında yaşanan anlaşmazlıklarda taraflar birbiriyle olan ticari ilişkilerini askıya alabilmektedir. Siyasi ve ekonomik nedenlerle ülkeler ambargolara maruz kalabilmektedir. Ambargoya maruz kalan ülkenin ticaret hacmi bu durumdan etkilenmektedir.

Ticaret hacminde yaşanan düşüşten deniz ticaret hacmi de etkilenmektedir. Ambargo nedeniyle deniz taşımacılığına duyulan ihtiyaç da azalmaktadır. Uygulanan ambargolar gemi yatırımcılarının iş potansiyelini düşürmektedir.

Deniz ticaret hacmini etkileyen diğer bir risk faktörü de grevlerdir. İş yavaşlatmadan bırakmaya kadar varan grevlerin tüm ticari faaliyetlere olumsuz etkisi bulunmaktadır. Grevler nedeniyle liman işlemlerinin yavaşlatılması ve durdurulması neticesinde, gemilerin yükleme boşaltma işlemlerinin süresi uzamaktadır.

Gemilerin geliri taşıdıkları yüklerle orantılıdır. Grevler nedeniyle limanda bekleme sürelerinin uzamasının getirdiği ekstra maliyet bulunmaktadır. Oluşan maliyet yapılan sözleşmeye bağlı olarak talep sahibi veya gemi yatırımcısı tarafından karşılanmaktadır. Ekstra maliyet hangi taraf tarafından karşılanırsa karşılanırsın, deniz ticaret hacmi bu durumdan olumsuz etkilenmektedir.

2.1.1.3 Yatırımcıdan Kaynaklanan Riskler

Gemi yatırımlarında riske neden faktörlerin belli kısmı da yatırımcıdan kaynaklanmaktadır. Yatırımcı ile gemi yatırımı ayrı olarak düşünülemez. Yatırımcılar risklerini azaltmak için yatırımlarını tek alandan ziyade, birden fazla alana yönlendirmek istemektedir. Alan sayısının artırılmasının nedenlerinden biri de; yatırımcının fırsatları değerlendirme ve riski azaltma isteğinden kaynaklanmaktadır.

Küreselleşen Dünya da tek bir alanda yatırım yapılarak büyüme, istenilen kara olanak vermemektedir. Uluslararası şirketlerin yeni pazarlara ulaşma isteği ile hareket etmesi önüne yeni yatırım fırsatları sunmaktadır. Deniz taşımacılığının diğer sektörlerle iç içe olan yapısı da yatırım fırsatlarını arttırmaktadır.

Gemi yatırımının kaderi birçok noktada yatırımcıya bağlı bulunmaktadır. Yatırım ile ilgili kararlar yatırımcı tarafından verilmektedir. Yatırımcının diğer alanlardaki faaliyetlerinden gemi yatırımları da etkilenebilmektedir. Yatırımcının kendi iç dinamiklerinden kaynaklanan çeşitli faktörleri gemi yatırımlarından ayrı tutabilme ihtimali bulunmamaktadır.

2.1.1.3.1 Yönetim

Yatırıma finansman sağlanması ile yönetim hakkı da yatırımcıya geçmektedir. Yatırımların değerinin artması ile orantılı olarak yönetimi de güçleşmektedir. Varlıktan elde edilebilecek gelir üzerinde yönetimin büyük önemi bulunmaktadır.

Günümüz işletmelerinde yönetim mekanizmalarında profesyonelleşmeye önem verilmektedir. Profesyonelleşme yatırımın yönetimini kolaylaştırmaktadır. Tüm kararların tek kişi tarafından alınması, hareket alanını kısıtladığı gibi gelir imkanlarının da azalmasına yol açmaktadır.

Varlıkla ilgili riskler de yatırımcı tarafından yönetilmektedir. Oluşan risklerin değerlendirilmesi ve öngörülmesi, yatırımcının yönetimine bağlı bulunmaktadır. Riskin azaltılabilmesine yönelik alınabilecek önlemler için kararlara ihtiyaç duyulmaktadır. Kararlar da yatırımcı tarafından alınmaktadır.

Varlığın yönetiminden kaynaklanan riskler bulunmaktadır. Verilen kararlar neticesinde yatırımın karlı olmaktan çıkma riski dahi bulunmaktadır. Yönetiminde hata yapılan yatırımın, beklenen getiriye sunma ihtimali bulunmamaktadır.

2.1.1.3.2 Yatırımcının Diğer Faaliyetleri

Yatırımcıların çoğunluğu yatırımlarını birden fazla alanda gerçekleştirmektedir. Aynı yatırımcı tarafından farklı alanlarda gerçekleştirilen yatırımlar birbirinden bağımsız olarak

düşünülemez. Tüm yatırımların finansmanı ve giderleri yatırımcı tarafından karşılanmaktadır. Gelirler de yatırımcıda toplanmaktadır.

Diğer alanlarda gerçekleştirilen yatırımların gelir ve giderlerinden gemi yatırımları da etkilenmektedir. Özellikler diğer yatırımlardan zarara uğranılması halinde, gemiden elde edilen gelir zararın finanse edilmesinde kullanılabilir. Geminin gelirinin başka alanlara kaydırılması neticesinde, gemiyle ilgili giderler ertelenerek nakit yaratılmaya çalışılmaktadır. Gemilerin ikinci el değerinde ve çalışma şartlarında ertelemeler etkili olmaktadır.

Yatırımlardan kaynaklanan finansal sıkıntı, geminin bakımının düzenli yapılmamasına, ucuz gemi adamı çalıştırılmasına, gemide malzeme sıkıntısı yaşanmasına ve emniyetin azalmasına yol açmaktadır. Gemi yatırımları açısından farklı alanlarda gerçekleştirilen yatırımlar risk yaratmaktadır.

2.1.1.3.3 Tazminat

Yatırımcılar tazminatla karşılaşma riski altında faaliyetlerini yürütmektedir. Yatırımcılar gerçekleştirdikleri yatırımlarla hem ekonomik hacim hem de istihdam yaratmaktadır. Gemi yatırımcılarının istihdam ettikleri personel; yönetim işlerinde çalışanlar ve gemi adamları olarak iki kısma ayrılmaktadır. Faaliyet yürütülen ülke mevzuatlarına bağlı olarak çalışanların tazminat hakları bulunmaktadır.

Yatırımların sahip olduğu risklerden biri de; istihdam edilen personelden kaynaklanmaktadır. İstihdam edilen personelin kaza sonucu ölümü veya yaralanması durumunda, işveren yüksek tazminatlarla karşı karşıya kalabilmektedir. Yaşanan iş kaybı yanında ödenen tazminat nedeniyle yatırımın maliyeti yükselmektedir.

Gemiler yüksek tehlikeye sahip olan çalışma alanlarıdır. İş kazası yaşanması ihtimali yüksektir. Yüksek tehlike gemi adamları açısından riske neden olmaktadır. Gemi yatırımcılarının, gerçekleşen iş kazaları nedeniyle tazminat ödeme veya yüksek sigorta primleriyle karşılaşma ihtimali yüksektir. Gemi yatırımcıları açısından riske neden olan diğer faktör; üçüncü şahıslara verilen zararlardır. Her ne kadar sigortaların kapsamı ve teminatları yüksek olsa da; teminat kapsamı dışında kalan durumların yaşanma ihtimali yüksektir.

2.1.1.3.4 Finansal Hedging Riski

Hedging işlemleri işletmelere riski azaltma fırsatı sunmaktadır. Hedging işlemleriyle riskin azaltılmasının işletmeye getirdiği ek maliyet bulunmaktadır. Hedging işlemiyle, kur, faiz oranı, petrol fiyatı gibi değerlerde yaşanabilecek değişimlerden kaynaklanan risklere karşı belli maliyete katlanılarak koruma sağlanmaktadır.

İleri dönemlere yönelik doğru öngörülerin yapılmaması durumunda, hedging işlemleri işletmeler açısından kayba neden olabilmektedir. Hedging işlemleri her ne kadar riski azaltsa da, işletme açısından kayıp yaratma riskine sahip bulunmaktadır.

2.1.1.3.5 Kurlarda Yaşanan Dalgalanma

Kur riski, yatırımcılar açısından her zaman riske neden olmaktadır. Yatırımların geleceği birçok noktada kurlarda yaşanan değişime bağlı bulunmaktadır. Gider ve gelirler kurlardaki değişimlerden direk olarak etkilenmektedir. Kur, yatırımın kar veya zararını azaltabilmekte ve arttırabilmektedir.

Kurlarda yaşanan değişimler riskin yanında fırsatlar da sunmaktadır. Fırsatların değerlendirilmesi yatırımcıya bağlı bulunmaktadır. Değerlendirilen fırsatlar yatırımın karını arttırmaktadır. Değişimlerin sahip olduğu risklerin sonucunda yatırımdan zarar da edilebilmektedir. Kurlarda yaşanan dalgalanma yatırımın geleceğini yüksek oranda etkileme potansiyeline sahip bulunmaktadır.

2.1.2 Gemi Finansmanında Kullanılan Yöntemler

Gemi yatırımlarına finansman sağlanırken yatırımcıların önünde seçenekler bulunmaktadır. Maliyet, ulaşılabilirlik, vergisel uygulamalar vb. göz önüne alınarak yöntemler değerlendirilmektedir. Değerlendirme sonucunda tercih edilecek yöntem karar verilmektedir.

Gemi finansman modelleri vergi uygulamalarından bağımsız olarak düşünülemez. Finansman modelini başarıya ulaştıracak faktörlerin içerisinde vergi uygulamaları da yer almaktadır. Finansman modelleri ile vergi uygulamalarının yasal altyapıları eş zamanlı ve koordinasyon sağlanarak oluşturulmalıdır.

Kamu gelirleri açısından vergilerin önemi yadsınamaz. Kamu harcamalarının finanse edilmesinde kullanılan kaynakların içerisinde vergi gelirlerinin önemli ağırlığı bulunmaktadır. Kullanılan finansmanın maliyeti içerisinde vergiler de yer almaktadır. Vergi oranları belirlenirken, yatırımcıların ihtiyaçları göz önüne alınmak zorundadır.

Gemi yatırımları sonucunda ekonomik hacim yaratılmaktadır. Gemi işletilmesinden ve ihracından ülke ekonomilerine nakit akışı sağlanmaktadır. Yatırımcıların ihtiyacının karşılanamaması, yatırımları engelleyerek oluşturulabilecek ekonomik hacmi kısıtlamaktadır.

Yüksek gelir hedeflenerek oluşturulan vergi uygulamalarının uzun dönemde gelirlerde azalmaya yol açması kaçınılmazdır. Büyümeyi yavaşlatan vergi politikaları sonucunda, ekonomik hacim istenilen seviyelere gelemmez. Ekonomik hacmin istenilen seviyelere getirilememesi, vergi alınabilecek ekonomik hacmi kısıtlamaktadır. Vergi oranları ne kadar yüksek tutulursa tutulsun, alınabilecek vergi oluşan ekonomik hacimle orantılıdır.

Gemi yatırımları sonucunda yaratılacak ekonomik hacim, yatırımcılara sağlanacak finansmana bağlı bulunmaktadır. Gemi yatırımlarının finansmanında kullanılan yöntemler öz sermaye ve borçlanma olmak üzere ikiye ayrılmakta olup, finansman elde edilmesinde iki yöntem birlikte de kullanılabilir (Li, 2004: 9).

Öz sermaye ile borçlanma arasındaki temel fark, sağlanan finansmanın iç ve dış kaynaklardan elde edilmesinden kaynaklanmaktadır. Öz sermayenin tercih edilmesi durumunda, iç kaynaklar kullanılmaktadır. Borçlanmada, dış kaynaklardan yararlanılmaktadır.

2.1.2.1 Borçlanma

Gemiler, maliyet nedeniyle yüksek finansmana ihtiyaç duyulan yatırımlardır. Yatırımcıların çoğunluğu büyük yatırım faaliyetlerinde öz sermaye yetersizliğiyle karşı karşıya bulunmaktadır. Gemi yatırımlarında finansman sağlama sıkıntısı artmaktadır.

Öz sermayenin yetersiz kaldığı durumlarda yatırımcılar dış kaynak kullanımına yönelmektedir. Dış kaynak kullanımı sadece öz sermaye yetersizliği durumunda değil, vergi uygulamaları, öz sermayenin elde tutulma isteği vb. nedenlerle tercih edilmektedir.

Dış kaynakların elde edilmesi borçlanma yoluyla gerçekleştirilmektedir. Borçlanma yolunun seçilmesi, yükümlülükleri de beraberinde getirmektedir. Dış kaynak kullanımı belli şartlar altında gerçekleştirilmektedir. Kullanılan dış kaynak, belirlenen vade dönemlerinde geri ödenmek üzere ödünç alınan varlıklardır. Borçlanma yoluyla finansman elde edilmesinde kullanılan yöntemler bulunmaktadır.

2.1.2.1.1 Krediler

Borçlanmada ilk akla gelen yöntem kredi kullanımıdır. Kredi kullanımı yatırımlarda yoğunlukla tercih edilmektedir. Bankalar ve finansal kuruluşlar tarafından piyasalardan toplanan varlıklar, belirlenen şartlar altında kullanıma sunulmaktadır. Gemi yatırımlarının finanse edilmesinde de krediler yoğunlukla kullanılmaktadır.

Kredilerin kullanıma sunulmasının altında yatan neden; belli maliyetle elde edilen varlıklardan finansal kuruluşların kar elde etme isteğidir. Yatırımların sunduğu yüksek gelir imkanı, krediyle finansman elde edilmesini sağlamaktadır. Yüksek gelir hem yatırımcıya, hem de kredi kullandıran kuruluşa kar olanağı sunmaktadır.

Krediler sadece yatırımların finansmanında değil, kısa ve uzun dönemli nakit ihtiyaçların karşılanmasında kullanılmaktadır. Nakit ihtiyaçların karşılanması kredilerin yoğun olarak kullanılmasının altında yatan nedenlerden biridir. Nakit akışında yaşanan sıkıntıların çözümünde yoğunlukla kredi kullanımı tercih edilmektedir.

Krediler ihtiyaç duyulan her durumda kullanabilecek varlıklar değildir. Kredi sağlayan kuruluşlar, varlıklarını koruyarak kar elde etmek istemektedir. Fakat risk alınmadan da kar elde edilebilme olanağı bulunmamaktadır. Gemi yatırımları yüksek riske sahip olması yanında, yüksek gelir imkanı sunan yatırımlardır.

Gemi yatırımlarının yüksek gelir imkanı sunması, kuruluşları gemi yatırımlarına kredi sağlamaya teşvik etmektedir. Gemilere kredi sağlanmasını teşvik eden ikinci husus; yüksek finansman kaynağına ihtiyaç duyulmasıdır. Kredi veren kuruluşlar, gemi yatırımlarını bu özellikleri nedeniyle görmezden gelmemektedir.

Krediler, belirlenen faiz oranıyla belirlenen vadelerde geri ödenmesi koşuluyla verilmektedir. Kredi kullanımının başlangıcında geri ödeme planı oluşturulmaktadır. Yatırımcı, sunulan geri ödeme planını kabul etmesi halinde krediyi kullanabilmektedir. Geri ödeme planına yön veren, tarafların beklentileridir. Geri ödeme planı ile birlikte finansal kuruluş tarafından istenen belli şartların da yatırımcı tarafından yerine getirilmesi gerekmektedir.

Kuruluşlar, kredi verme sürecinde hem yatırımcıyı hem de yatırımı değerlendirmektedir. Özellikle gemi yatırımlarının değerlendirilmesinde ikisi de göz önüne alınmaktadır. Yatırımcının kredibilitesi, verilebilecek kredi miktarını belirleyen önemli faktörlerden biridir. Kredi miktarının yükselmesi, riski de arttıran bir durumdur.

Gemi yatırımıyla ilgili sunulan fizibilite raporları da kredi kullanımında önemli rol oynamaktadır. Fizibil olmayan bir yatırıma hiçbir kuruluş kredi vermek istemez. Kullanılan kaynak bir noktada yatırımın kaderine bağlı bulunmaktadır. Kredi kullanılırken yatırımcı tarafından kuruluşa teminatlar sunulmaktadır. İlk sunulacak teminat da; yatırımın kendisidir.

Gemi yatırımlarında kullanılan kredi karşılığında gemiler üzerine ipotek konulması yoğunlukla tercih edilmektedir. Kredinin geri ödenmemesi durumunda, diğer teminatlarla birlikte kullanılan kredi karşılığında nakde çevrilecek olan geminin değeri kredi veren kuruluş açısından önem taşımaktadır.

2.1.2.1.2 Tahvil İhracı

Tahvil ihracı, yatırımcıya borçlanma yoluyla finansman sağlama olanağı sunmaktadır. Tahvil ihracıyla, yatırımcı tahvili satın alana borçlanarak finansman elde etmektedir. Kredi kullanımında olduğu gibi, tahvil ihracı sonunda elde edilen finansmanın yatırımcıya belli maliyeti bulunmaktadır. Yatırımcı, belirlenen vadede ödeme yapma yükümlülüğü altında bulunmaktadır. Tahvil ihracı, birçok yönüyle kredi kullanımına benzemektedir.

Tahvil ihracından elde edilecek finansman kaynağı, belirlenen faiz oranı ile birlikte tahvil yatırımcısına geri dönmektedir. Faiz oranı riske bağlı bulunmakta olup, değişken oran-

larda belirlenebilmektedir. Risk ne kadar artarsa, faiz oranı da o derece de yükselmektedir. Tahvil ihracından istenilen kaynağın yaratılmasında, güvenilirlik ve faiz oranı önemli rol oynamaktadır.

Yeterli talep olması durumunda, istenilen miktarda finansman kaynağı tahvil ihracıyla bulunabilmektedir. Tahvil ihracı hem kamu, hem de özel sektör tarafından yapılabilmektedir. Tahvilin vadesi kesin olup, değiştirilmesi mümkün değildir. Talep miktarında vadenin süresi de önemli rol oynamaktadır.

Gemi yatırımcıları da, tahvil ihracıyla yatırımlarına finansman sağlayabilmektedir. Vadenin ve faiz oranının yatırımcı tarafından belirlenmesi avantaj yaratmaktadır. Teminat istenmemesi de yatırımcı açısından önemlidir. Tahviller sahiplerine de avantaj sunmaktadır. Avantajlardan biri de; tahvillerin vadesinden önce satılabilmesidir.

Tahvil ihracıyla küçük yatırımcılarda istedikleri yatırımlara finansman sağlama olanağına kavuşmaktadır. Tahvil sahibi, satın aldığı tahvil ile belli riskleri üstlenmektedir. Özellikle tahvil ihracında bulunan işletmenin nakit akışında sıkıntı yaşayarak yükümlülüğünü yerine getirememe riski bulunmaktadır.

2.1.2.2 Öz Sermaye

Yatırımcının yatırım finansmanında öncelikli kullanabileceği varlık öz sermayesidir. Öz sermaye yatırımcının iç kaynağı olup, dış kaynaktan farklı olarak kullanımı konusunda yatırımcı tarafından belli şartların kabul edilme zorunluluğu bulunmamaktadır. Öz sermaye kullanımı, yatırımcıyı yükümlülükler altına da sokmamaktadır.

Öz sermaye dış kaynak kullanımında da önemlidir. Borçlanma yoluyla finansman sağlanmasında, kuruluşların değerlendirme sürecinde göz önüne aldığı faktörlerin arasında öz sermaye de yer almaktadır. Yeterli öz sermayeye sahip olmayan yatırımcının faaliyetlerini sürdürebilme ihtimali bulunmamaktadır.

Yatırımların sadece öz sermaye ile gerçekleştirilmesi çoğu durumda mümkün değildir. Bunun yanında, yatırımın tamamen öz sermayeden karşılanması ilerleyen dönemlerde nakit akışında sıkıntı yaşanma riskini arttırmaktadır.

Öz sermaye kullanımı borçlanma ile birlikte de kullanılmaktadır. Finansman sağlayan kuruluşlar tarafından yatırımlarda belli oranda öz sermaye kullanımını şart koşabilmektedir. Yatırımların gerçekleştirilmesi yeterli öz sermaye kaynaklarının varlığına bağlı bulunmaktadır.

Öz sermaye kullanımının yatırımcıya sağladığı belli avantajlar bulunmaktadır. Öz sermaye kullanımı vade sıkıntısının bulunmaması, kredibilitenin kullanılmaması, borçlanma-

ya neden olmaması, faiz ödenmemesi vb. avantajlara sahip bulunmaktadır. Öz sermaye kullanımının diğer avantajı, yatırımcının borçlanmada karşılaşılan komisyon, harç giderleri vb. ekstra maliyetlere katlanmamasıdır.

2.1.2.2.1 Oto Finansman

Yatırımcılar faaliyetlerini sürdürebilmek için öz sermayeye ihtiyaç duymaktadır. Öz sermayenin başlangıcını yatırımcının kendi varlıkları oluşturmaktadır. Öz sermayenin durumu yatırımların getirilerinden etkilenecek şekilde artmakta veya azalmaktadır. Öz sermayenin kaynağını yatırımcı ve faaliyetlerinin getirileri oluşturmaktadır. Oto finansmanda, yatırımın finansmanı yatırımcının kendi kaynaklarından karşılanmaktadır.

Mevcut yatırımlar, yeni yatırımlara getirileriyle finansman sağlamaktadır. Elde edilen kar, yatırımcının öz sermayesinde büyümeye neden olmaktadır. Artan öz sermaye, yeni yatırımlara finansman sağlama olanağı sunmaktadır. Öz sermayede yaşanan değişimler, yatırımcının yatırımlardaki başarısını değerlendirmede kullanılabilir.

Yeni gemi yatırımlarında da elde edilen kar kullanılabilir. Filoda bulunan gemilerden elde edilen kar, filoya yeni gemilerin katılmasında kullanılmaktadır. Gemilerin belli ekonomik ömre sahip olması, ekonomik ömrünü tamamlayan gemilerin filodan çıkartılmasını zorunlu kılmaktadır. Yeni gemilerin finansmanının altında yatan temel kaynak da; mevcut gemilerin kullanım ve sahiplik hakkından elde edilen karıdır.

Sektörde faaliyet gösteren yatırımcıların gemi yatırımlarında öz sermaye kullanması yatırımların karına işaret eden bir göstergedir. Yatırımcının ana hedefi; yatırımlardan kar elde etmektir. Yatırımların karlılığını gösteren de öz sermayedeki harekettir. Faaliyet konusu gemi işletmeciliği olan yatırımcıların, yeni gemi yatırımlarında yüksek oranda öz sermaye kullanabilme olanağı bulunması karlılığı göstermektedir.

2.1.2.2.2 Ortaklık Yoluyla

Yatırımların finansmanı ortaklık yoluyla da sağlanabilmektedir. Ortaklık yoluyla finansman öz sermaye ile sağlanmaktadır. Ortaklık yoluyla finansman sağlanması, yatırımcılara üstlenilen riski azaltma fırsatı da tanımaktadır. Yatırımcılara istenilen oranlarda yatırıma katılma imkanı sunması da ortaklığın avantajlarından biridir. Sermaye artışına gidilerek de ortaklık yoluyla finansman sağlanabilmektedir. Sermaye artışıyla yatırımlara ve ihtiyaçlara yönelik kaynak ortaklık yoluyla yaratılabilmektedir.

Tek bir yatırımcı tarafından yatırıma finansman sağlanması; hem yatırımcının yüksek risk üstlenmesine neden olmakta, hem de kaynaklarının erimesine yol açmaktadır. Bu durum, yatırımcının hareket kabiliyetini de kısıtlamaktadır. Özellikle gemi yatırımları gibi yüksek

finansman kaynağına ihtiyaç duyulan yatırımların finansmanının sağlanmasında, daha çok finansman sağlayıcıya ihtiyaç duyulmaktadır. Ortaklık yoluyla finansman sağlamada, finansman sağlayıcı sayısı arttırılabilmektedir.

Yatırımcılar, yatırımlarını paylara ayırarak özel sektöre ve bireysel yatırımcılara sunabilmektedir. İstenilen oranda yatırıma katılma imkanı sunulması, yatırımlara finansman elde edilmesini kolaylaştırmaktadır. Ortaklık yoluyla finansman sağlanması gemi yatırımlarında kullanılmaktadır.

Almanya 2. Dünya Savaşı'ndan yenilgiyle ayrılmış olup, ekonomisi ve sanayi alt yapısı savaşın sonucunda yok olmuştur. Yaşanan savaşa rağmen günümüzün önde gelen ekonomik güçlerinden birisi olan Almanya, yetmiş yıllık süre zarfında ekonomisinde büyük ilerleme kaydetmiş bir ülkedir.

Almanya Dünya deniz ticaretinde önde gelen ülkeler arasında yer almaktadır. Deniz ticaretinden yüksek oranda pay almasının altında yatan çeşitli nedenler bulunmaktadır. Sanayisinin gelişmiş olması nedeniyle yüksek üretim potansiyeline sahip olması deniz ticaret hacmini desteklemektedir. Bunun yanında, finansal sistemin de güçlü olması da sektörünün avantajları arasında yer almaktadır.

Almanya'da kullanılan finansman sistemleri de gemi yatırımlarını teşvik etmektedir. Özellikle gemi yatırımlarında kullanılan KG sistemi filonun güçlü olmasını sağlamaktadır. Sistemle birlikte kurulan ortaklık yapısıyla Alman yatırımcılar, bireysel özel yatırımcıların birikimlerini gemi yatırımlarının finansmanında kullanma olanağına sahip olmaktadır (Akol, 2008: 15).

Sistemle bireysel özel yatırımcılara gemi yatırımlarında yer alma olanağı sunulmaktadır. Gemi yatırımlarında kullanılacak finansman kaynağı da sistem sayesinde büyümektedir. İhtiyaç duyulan büyük yatırımların finansmanının elde edilmesi kolaylaşmaktadır. Yatırımcılar almak istedikleri risk oranında gemi yatırımlarına katılabilmektedir.

2.2 Finansman Kaynakları

Denizcilik sektörü içerisinde yer alan kişi ve işletmeler çeşitli finansman kaynakları kullanmaktadır. Denizcilik yatırımlarının ilk yatırım maliyetlerinin yüksek olması ve finansman kaynağı sağlayan kuruluşların sektör yatırımlarını riskli bulması, sektörün yatırımda bulunurken finansman kaynaklarına erişimini kısıtlamaktadır. Kamunun büyük ölçekli yatırımlardaki payını azaltma isteğinden sektör olumsuz etkilenmektedir.

2008 ekonomik krizinden etkilenen sektör, rekabet ortamında ayakta kalmaya çalışmaktadır. Tersanelere verilen yeni gemi siparişlerinde yaşanan düşüş, filoda yer alan birçok

geminin ekonomik ömrünü tamamlaması, limanların modernizasyona ihtiyaç duyması, köprü, tünel yatırımlarının deniz yolu yolcu ve araç taşımacılığı üzerindeki negatif etkisi, su ürünleri avcılık filosunun sürdürülebilir avcılık konusunda yaşadığı sıkıntılar, yatırımlardaki bürokrasi süreci, kıyılardaki çarpık yapılaşma ve sektöre yönelik uzun vadeli planlamaların yapılmaması sektörde yaşanan sorunların bir kısmını oluşturmaktadır.

Finansman kaynaklarının seçiminde en önemli kriterler; maliyet ve kullanım koşullarıdır. Maliyet ve kullanım koşulları açısından uygun olan finansman kaynakları sektör bileşenleri tarafından tercih edilmektedir. Kaynak sayısında yaşanacak artışın ve oluşturacağı rekabet ortamının, finansman maliyetine ve kullanım koşullarına olumlu katkısı bulunacaktır.

2.2.1 Öz Sermaye

İşletmelerin ilk kullanabilecekleri finansman kaynağı olan öz sermaye, işletmenin yabancı finansman kaynağı bulmasında rol oynayan kredibilitesini de etkilemektedir. Kredibilitesi düşük olan işletmelerin, kullanacağı yabancı kaynaklı finansmanın maliyeti de yüksek olmaktadır. Düşük maliyetli finansman kaynağı bulunmasında öz sermaye önemli rol oynamaktadır.

İşletmelerin güçlü öz sermaye kaynaklarına sahip olması, dış risklerden etkilenme oranını azaltmaktadır. Güçlü öz sermaye kaynağına sahip olmayan denizcilik işletmelerinin, yabancı finansman kaynakları ile faaliyetlerini devam ettirmeleri mümkün gözükmemektedir. Güçlü öz sermaye kaynağı bulunan işletmeler, uygun maliyet ile yatırım finansmanı sağlamak ve rekabet avantajı elde etmektedir.

Denizcilik yatırımlarının maliyetlerinin yüksek olması ve öz sermaye kaynaklarının yeterli düzeyde bulunmaması nedeniyle, yatırımların büyük kısmı öz sermaye kaynakları ile finanse edilememektedir. Bu nedenle, denizcilik yatırımlarında öz sermaye ile birlikte dış kaynaklı finansman kaynaklarına ihtiyaç duyulmaktadır.

2.2.2 Banka Kredileri

Banka kredisi kullanımı, öz sermaye kullanımından sonra yoğun olarak tercih edilen finansman sağlama yöntemidir. İşletmeler bu olanaktan, kaynağı sağlayan banka tarafından saptanan belli maliyet ve koşullar altında yararlandırılmaktadır.

Belli maliyeti bulunan kredilerin doğru alanların finansmanında kullanılması gerekmektedir. Doğru alanda kullanılmayan kredilerin, geri dönüş olanağı kısıtlanmaktadır. Kredi sağlayan banka açısından, kredinin geri ödenmesi büyük önem arz etmektedir.

Kredilerin geri ödeme süresince yaşanabilecek aksaklıklar, bankanın finansal yapısını tehdit etmektedir. Geri ödememe riskinin artması, bankanın kredi kullanım maliyetini arttırmasına ve kullanım koşullarını ağırlaştırmasına yol açmaktadır.

Denizcilik sektöründe yer alan kişi ve işletmeler kredilere ihtiyaç duymaktadır. İhtiyaç duyulan kredilerin kullanım koşulları değişkenlik göstermektedir. Sektörün kullandığı krediler nakit ve gayri nakit krediler olarak ikiye ayrılmış olup, nakit krediler kaynağına göre banka kaynaklı krediler ve banka dışı kaynaklı krediler olarak sınıflandırılmıştır (Öztürk, 2006: 81). Bu nedenle, banka kredileri banka kaynaklı nakit krediler ve gayri nakit krediler olarak iki kısım altında incelenmiştir.

2.2.2.1 Banka Kaynaklı Nakit Krediler

Bankalar, ulusal ve uluslararası mevzuatlara uygun olarak faaliyet gösteren tüzel kuruluşlar olarak ülkelerin ekonomik faaliyetleri açısından önemli roller üstlenmektedir. Ülkelerin gayri safi milli hasılasını ve istihdamı arttırmaları ile birlikte, sistem içerisinde yer alan fonları yüksek katkı potansiyeline sahip olan ve finansman kaynağına ihtiyaç duyulan ekonomik faaliyetlerin gerçekleştirilmesine yönelik olarak kullanıma sunmaktadır (Arslan ve Yapraklı, 2008: 89).

Nakit krediler, nakit paranın belli süreliğine belirlenen faiz veya komisyon miktarı ile geri ödenmesi karşılığında kullanıcıya kullanılan kredilerdir (Baltacı, 2012: 5). Belli süreliğine verilen anapara, kullanım süresine bağlı olarak değişkenlik gösteren faiz miktarı ile birlikte bankaya geri dönmektedir. Nakit kredi kullanımlarında bankalar tarafından belirlenen oranlarda çeşitli adlar altında komisyon da alınabilmektedir.

Bankalar kullandırdıkları krediler ile belli riskleri üstlenmektedir. Ödünç verilen anaparanın geri dönmemesi, banka kaynaklarının yok olmasına neden olmaktadır. Kaynakların yok olması sonucunda kredi verme olanağı kalmayan bankalar, faaliyetlerini devam ettiremeyecek yatırımları destekleme olanağından mahrum kalmaktadır.

Gemi inşasında kullanılan malzeme ve ekipmanların çoğunluğu tersane dışından temin edilmektedir. Gemi yaşam mahallinde kullanılan dekorasyon malzemesinden makine dairesi ekipmanlarına kadar gemi üzerinde bulunan tüm ürünlerin maliyet üzerinde belli oranda etkileri bulunmaktadır. Tersane veya armatörün ürünleri uygun maliyet ile sağlaması, gemi inşaa maliyetinin de o oranda uygun olmasını sağlamaktadır.

Gemi yatırımlarında kullanılan banka kredileri, gemi inşasının durumuna göre prefinansman ve post finansman kredileri olarak iki kısma ayrılmaktadır. İnşaa süresince kullanılan krediler prefinansman kredileri olup, inşası gerçekleştirilen gemilerin alınmasına yönelik ola-

rak kullandırılan kredilere post finansman kredileri denmektedir. Prefinansman kredilerinin yapısının ülkemiz şartlarına daha uygun olması nedeniyle, kullanılan kredilerin çoğunluğunu prefinansman kredileri oluşturmaktadır (Öztürk, 2009: 35).

Yurtdışı kaynaklardan sağlanan prefinansman kredilerinde, aracılık işlemlerini gerçekleştiren bankaların garanti sağlama zorunluluğu bulunmamaktadır. Gemi işlemlerinde kullanılan prefinansman kredileri, yurt dışından sağlanması nedeniyle yurt içi kredilere göre faiz oranı düşük ve KKDF'den muaf olması nedeniyle kullanıcıya maliyeti daha uygun olmaktadır (Milli Eğitim Bakanlığı, 2015: 11).

2.2.2.2 Banka Kaynaklı Gayri Nakdi Krediler

Ticari işlemlerde taraflar arasındaki ilişkide güven sağlayan en önemli faktör sunulan teminatların varlığıdır. İşletmelerden, yükümlülüklerine karşılık teminat sunmaları beklenmektedir. Yükümlülüklerin yerine getirilememesi durumunda karşı tarafın uğrayabileceği zararlar bu teminatlarla karşılanmaktadır. Bu teminatı sağlayan kredilere banka kaynaklı gayri nakdi krediler denmektedir.

Banka kaynaklı gayri nakdi kredilerde, bankanın gelirini komisyonlar oluşturmaktadır. Bu krediler; teminat mektubu, akreditif, harici garanti ve kabul/aval kredileridir.

2.2.2.2.1 Teminat Mektubu

Ticari ilişkilerde, tarafların karşılıklı olarak yerine getirmesi gereken yükümlülükler bulunmaktadır. Taraflardan birinin yükümlülüklerini yerine getirmemesi, karşı tarafı zarara uğratmaktadır. Taraflar alacak ve haklarını garanti altına almak istemektedir.

Teminat mektupları, bankalar tarafından belli bir komisyon karşılığında düzenlenen ve mektubu kullanan tarafın yükümlülüklerini yerine getirmemesi durumunda mektubu alan tarafın uğrayacağı zararın banka tarafından karşılanacağını garanti altına almaktadır. Teminat mektupları, ticari ilişkilere banka garantisi sağlaması nedeniyle sıklıkla kullanılmaktadır. Bankaların teminat mektubu düzenleme sürecinde, işletmelerin mali yapısı, kredibilitesi başta olmak üzere çeşitli faktörler dikkate alınmaktadır. Teminat mektubu kullanımının işletmelere belli maliyeti bulunmaktadır.

2.2.2.2.2 Akreditif

Akreditif, koşulların yerine getirilmesi durumunda ihracat işlemi yapan tarafın alacağına banka tarafından ödeme garantisi sağlamaktadır (Demir, 2010: 20). İhracat yapan işletmeler açısından akreditifin önemi, işletmenin alacağına garanti sağlamasıdır. İhracatçı, karşı tarafın yükümlülüklerini yerine getirmemesi durumunda alacağını tahsil edebilme olanağına

kavuşmaktadır. Akreditif ihracat işlemlerinde ödemeyle ilgili oluşabilecek tereddütlerin ortadan kalkmasına neden olmaktadır.

İthalatçı açısından da akreditifli ödeme önemlidir. Şartların sağlanması durumunda ödemeyi yapma olanağına kavuşmaktadır. Akreditif, taraflar arasındaki ticari ilişkinin sorunsuz şekilde yürütmesine güvence sağlamaktadır.

2.2.2.2.3 Harici Garanti

Sözleşme şartlarının yerine getirilememesi durumunda, yurt dışındaki tarafa belirlenen rakamın banka tarafından ödemesinin yapılacağını garanti altına alan gayri nakdi kredilere harici garanti denmektedir (Burgan Bank, 2015). İşletmelerin yurt dışı ile gerçekleştirdiği ticari işlemlerde kolaylık sağlamaktadır. Yurt dışında bulunan taraf, sözleşmenin yerine getirilmemesi durumunda uğrayabileceği zararı bankadan tahsil edebilme olanağına kavuşmaktadır.

2.2.2.2.4 Kabul/Aval Kredisi

İşletmelerin nakit akışlarında beklenmeyen problemlerin ortaya çıkma ihtimali bulunmaktadır. Kısa dönemli yaşanabilecek nakit sıkışıklıklarının aşılmasında çeşitli finansman kaynakları kullanılmaktadır.

İthalat işlemlerinin bir kısmında, ithalatçı firmalar nakit akışlarında problem yaşamamak adına satın aldıkları malı iç pazara sunduktan sonra ödeme yapmak istemektedir. Kabul kredisi, ihracat işlemi yapan firma tarafından düzenlenen poliçenin ithalatçı tarafından kabulü ile belirlenen vade bitiminde ödenmesini sağlayan ve isteğe bağlı olarak banka garantisi altına alınabilen kredi olup, hazırlanan poliçelere banka tarafından aval verildikten sonra istenilen bir banka da indirimli olarak ödemenin gerçekleştirilme olanağı bulunmaktadır (VakıfBank, 2015).

Kabul/aval kredilerinin iki taraf açısından da yararları bulunmaktadır. İhracatçı, kabul/aval kredileri sayesinde ihraç ettiği mal karşılığında alacağı ödemeyi banka garantisi altına alabilmektedir. Vade sonu gelmeden, banka tarafından aval verilmesi durumunda vadeyi beklemeden ödemeyi alma olanağına sahip bulunmaktadır. İthalatçı, malı ithal ettikten sonra ödeme yapma olanağına kavuşmaktadır. Malla ilgili yaşanabilecek sıkıntılarda daha esnek hareket edebilmektedir. Bu krediler, sağladığı olanaklarla ticaret hacmini arttırmaktadır.

2.2.3 Dünya Bankası

Dünya Bankası, yoksullukla mücadele, gelişmekte olan ülkelerin ekonomilerinin büyümesini destekleme, yabancı sermayeye garanti sağlayarak gelişmekte olan ülkelerdeki yatırım faaliyetlerini desteklemek üzere kamu ile özel sektöre finansal destek sağlayan ve bu amaçla bünyesinde yer alan Uluslararası Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası, Uluslararası Kalkınma Birliği, Uluslararası Finans Kurumu, Çok Taraflı Yatırımlar Garanti Ajansı ve Uluslararası Yatırım Anlaşmazlıkları Çözüm Merkezi isimli beş organizasyonla faaliyette bulunan bir gruptur (World Bank, 2015).

Gelir dağılımında yaşanan adaletsizlik ve mevcut kaynakların doğru alanlarda verimli kullanılmaması, yoksulluğu destekleyen etkenlerdir. Dünya Bankası, bu sorunların çözümüne yönelik faaliyette bulunmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerin ekonomilerine katkı sağlamayı amaçlaması ve hükümetler tarafından hazırlanan reform programlarını desteklemeye yönelik finansman desteği sağlaması ile sıradan banka olarak nitelendirilemeyecek bir kuruluştur.

Finansman kaynağı sağlayan kuruluşlar, sınırlı kaynaklarını doğru alanlara yönlendirmeyi hedeflemektedir. Sınırlı finansman kaynağının doğru alanlarda kullanılabilmesi amacıyla politikalar geliştirilmektedir. Oluşturulan politikaların ana hedefi, kaynağın korunarak faaliyetlerin sürekliliğini sağlayabilmektir.

Dünya Bankası kaynaklı krediler, sağlık, eğitim, çevre, sanayi gibi birçok alanı desteklemeye yönelik kullanılmaktadır. Aracı kuruluşlar tarafından kullanıma sunulan Dünya Bankası kaynaklı kredilerinin kullanım koşulları değişkenlik göstermektedir. Dünya Bankası kaynaklı kredilerin amaca hizmet etmesinin beklenmesi nedeniyle, kullanım koşulları amaca paralel olarak değişkenlik göstermektedir. Ülkemizde de bu kredilerden yararlanma olanağı bulunmaktadır.

Dünya Bankası kaynaklı krediler, denizcilik sektöründe faaliyette bulunan işletmeler açısından da hayati öneme sahip bulunan finansman kaynağıdır. Piyasa koşullarına göre daha düşük maliyet ve uygun geri ödeme koşullarına sahip bulunan krediler, işletmeleri faaliyetlerinde teşvik etmektedir. İhracatta bulunan firmaların ekonomiye olan katkıları yadsınamayacak düzeyde bulunmaktadır. Sektör içerisinde yer alan ve ihracat potansiyeli daha yüksek olan yat yapımı gibi alanların finansman ihtiyaçlarında, Dünya Bankası kaynaklı kredilerden daha fazla yararlanılması gerekmektedir.

2.2.4 Türk Eximbank Gemi İnşa ve İhracatı Finansman Programı

Türk Eximbank/Türkiye İhracat Kredi Bankası A.Ş. 31 Mart 1987 yılında kurulmuş olup, kuruluşun amacı ihracatın artırılması, çeşitlendirilmesi, ihracat yapılabilecek yeni pazarların kazandırılabilmesine yönelik olarak döviz kazandırıcı faaliyette bulunanların desteklenmesidir (Çolak, 2007: 84). Gelişmekte olan ülkelerin ekonomilerinin yaşadığı sıkıntılardan biri de dış ticaret açığıdır. Dış ticaret açığı toplumun refah seviyesinde düşüş yaşanmasına neden olmaktadır.

Dış ticaret açığı, ithalat ile ihracat miktarı arasındaki farka denmektedir. İhracat miktarının artırılabilmesi durumunda dış ticaret açığı azaltılabilmektedir. Dış ticaret açığı, toplumun ürettiğinden fazla tükettiğini göstermektedir. Ekonomi dış ticaret açığından olumsuz yönde etkilenmektedir.

Ülkelerin yerli sanayi üretim kapasitesinin, iç piyasadan gelen talepten fazla olması durumunda ürünlerin ihraç edilme zorunluluğu doğmaktadır. Ürünlerin ihraç edilmemesi, üretim kapasitesinin azaltılmasını zorunlu kılmaktadır. Üretim kapasitesinde yaşanan azalma, ekonominin küçülmesine neden olmaktadır.

Türk Eximbank'ın kullandığı kaynaklar ağırlıklı olarak Hazine Müsteşarlığı, bankalar ve uluslararası piyasa fonlarından sağlanmakta olup, döviz cinsi kaynaklarsa uluslararası kuruluşlardan alınan sendikasyon kredileri ve sunulan tahvillerden oluşmaktadır (Ürkmez, 2006: 14). Türk Eximbank tarafından sağlanan kaynaklar, bankanın kuruluş amacına uygun olarak kullanıma sunulmaktadır.

Türk Eximbank'ın sunduğu olanaklardan Türkiye denizcilik sektörü de yararlanmaktadır. Gemi inşa sanayisi, iç pazar ile birlikte dış pazara da yönelik olarak faaliyette bulunmaktadır. Dış pazarlara ürün ihracında firmaların rekabet gücü etkili olmaktadır. Türk Eximbank tarafından sunulan finansman kaynakları rekabet gücünü desteklemektedir.

Türk Eximbank tarafından gemi inşa sanayine Gemi İnşa ve İhracatı Finansman Programı kapsamında finansman sağlama olanağı sunulmaktadır. Programın uygulama esasları;

- Program kapsamında sunulan kredi ve teminat mektubu olanağından gemi ihracında bulunacak firmalar yararlanabilmektedir.
- Vergi, resim ve harç muafiyeti bulunmaktadır
- Program kapsamında EURO, Amerikan Doları ve Türk Lirası cinsinden kredi ve teminat mektubu sunulmaktadır.
- Program kapsamında sunulan kredi veya teminat mektubundan yararlanan firma, gemi ihraç işlemini tamamlaması ile kredi/teminat mektubu kapatılabilmektedir.
- Firmalara maksimum yirmi beş milyon dolarlık kredi/teminat mektubu sunulmakta

olup, kullanılacak kredi/teminat mektubunun maksimum değeri gemi kontrat bedelinin %85 ile sınırlandırılmıştır.

- Firmaların öz kaynaklarıyla gemi kontrat bedelinin minimum %15'ini karşılama zorunluluğu bulunmakta olup, gemi inşasında yerli ürün kullanım oranının da %25 olması gerekmektedir.
- Firmaların Türk Eximbank'a kullanmak istedikleri kredi/teminat mektubu tutarının tümünü karşılayacak teminat sunma zorunluluğu bulunmaktadır. Kredi kullanım durumunda sunulabilecek teminatlar; banka teminat mektubu, devlet iç ve dış borçlanma senetleri ve Kredi Garanti Fonu Kefaleti'dir.
- İhracat taahhüdünün yerine getirilememesi durumunda; firmalara yaptırımlar uygulanmaktadır.
- Kredilerin azami vadesi 720 gün olup, faiz oranına Türk Eximbank tarafından karar verilmektedir. Döviz kredilerinde Reuters ekranının dolar için LIBOR ve euro için EURIBOR sayfalarındaki 6 ay vadeli faiz oranlarının ortalaması olarak uygulanmaktadır (Türk Eximbank, 2015).

Program kapsamında gemi inşa ihracı desteklenmektedir. Gemi kontrat bedelinin büyük kısmı program kapsamında sunulan kredi/teminat mektubu ile finanse edilebilmektedir. Belirlenen minimum öz kaynak harcama zorunluluğu, mali durumu yeterli olan işletmelerin programdan yararlanabilmesinin istenmesinden ve bankanın riski azaltma çabasından kaynaklanmaktadır.

Banka tarafından zorunlu tutulan yerli katkı oranı, yan sanayinin gelişimi açısından önemlidir. Montaj ağırlıklı bir sektör olan gemi inşa sanayinde, gemi üretiminde kullanılan malzeme ve teçhizatların yerli üretimle karşılanması gerekmektedir. Yerli üretimle karşılanamayan tüm malzeme ve teçhizatların ithal edilme zorunluluğu bulunmaktadır.

2.2.5 Sübvansiyon / Teşvik

Devlet tarafından, asli görevleri hariç olmak üzere toplum yararına yönelik ürün ve hizmetlere yönelik sağlanan desteklere sübvansiyon denmektedir (Yılmaz, 2004: 20). Sübvansiyon ve teşvikler, yerli sanayi ürünlerinin desteklenmesi ve yeterli gelire sahip olmayan bireylerin ihtiyaç duydukları ürün ve hizmetlere kavuşmasını sağlamaktadır.

Her devlet iç pazarda öncelikle yerli ürünlerin tüketilmesini istemektedir. Telekomünikasyon, ulaşım gibi hizmet kollarında yerli firmaların hakim konumda bulunması istenmektedir. Pazardaki talebin yerli ürün ve hizmetlerle karşılanamaması, büyük sorunlara yol açmaktadır. Yerli sanayinin üretim kapasitesinin azalması, işsizlik, cari açık, yoksullaşma gibi

sorunların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Oluşan sorunların yanında, ithal ürünlerin satın alınmasına yönelik borçlanma miktarı da artmaktadır.

Yerli firmalar, uluslararası firmalarla rekabet etme olanağına çoğu alanda sahip değildir. Teknolojinin getirdiği fırsatlardan sonuna kadar yararlanma olanağına sahip bulunan uluslararası firmalar, yerli firmalara göre düşük maliyetle üretim yapabilmekte ve hizmet sunabilmektedir. Güçlü finansman olanakları uluslararası firmalara düşük maliyetle borçlanma olanağı da getirmektedir. Bu nedenle, pazarda adil rekabet ortamından bahsedilemez.

Rekabette yaşanan bu eşitsizliğin giderilmesi noktasında, maliyet farkının azaltılması ile eşitsizliğin giderilmesi mümkündür. Devletler, yerli üreticinin gerçek maliyetini sübvansiyon veya teşvikler yardımıyla azaltarak iç pazarlarında yerli üreticinin rekabet gücünü arttırarak yaşanan eşitsizliği ortadan kaldırmaktadır (Yüce, 2011: 40).

Uygulanan sübvansiyon ve teşvikler, Devletin gelirlerinin azalmasına ve giderlerinin artmasına neden olmaktadır. Devletlerin yükü üstlenmesinin altında yatan temel neden, sosyal politikalaradır. Halkın yararına olacak uygulamalar, bütçeye yük getirmesine rağmen desteklenmektedir.

Sübvansiyonun mevcudiyetinden söz edilmesi için iki temel unsurun bulunması gerekmekte olup, bu unsurlar; mali katkı ve faydadan yararlanmadır (Sunal, 2012: 14). Sübvansiyondan bahsedilmesi için, mali yardım ve bundan kaynaklanan bir faydanın bulunması gerekmektedir. Mali yardımın getirdiği yükün karşılığı sağlanan faydadır.

Ülkemizde de denizcilik yatırımları da teşvik edilmektedir. Yeni yatırım teşvik sistemiyle minimum 200 milyon Türk Lirası yatırım tutarına sahip olan liman yatırımları büyük ölçekli yatırımlar içerisine alınmış olup, gümrük vergisi, KDV muafiyeti gibi teşvikler ve ek olarak yatırımın 6. bölgede gerçekleştirilmesi durumunda ek teşvikler de sağlanmıştır (KPMG Türkiye, 2015: 8). Verilen teşvikler de bölge sınıflandırılması yapılmasının nedeni, bölgelerin gelişmişlik düzeyleri arasındaki farktan kaynaklanmaktadır. Teşviklerin devlete belli maliyeti bulunmakta olup, amaç teşviklerden beklenen faydanın elde edilmesidir.

2.2.6 Takas

Takas, mal veya hizmeti elde etme olanağı sağlayan ilk finansman sağlama yöntemidir. Kavram olarak geniş bir anlama sahiptir. Takas, karşı tarafa sunulan mal ve hizmetlerin karşılığının mal ve hizmetle alınmasıdır.

Takas yöntemine günümüzde de başvurulmaktadır. Finansman sağlama yöntemleriyle birlikte de kullanılabilir. Elde bulunan mal veya sunulabilen hizmet karşılığında, ihti-

yaç duyulan hizmet veya mal elde edilebilmektedir. Takas, ödeme işlemlerini kolaylaştırmasının yanı sıra, alacaklının alacağına kavuşmasını da sağlamaktadır (Kuru, 2012: 4).

Ülkeler arasında gerçekleşen ticari işlemlerde takas gündeme gelmektedir. Takas, elde bulunan nakit varlıkların kullanılmaması, ticaret hacminde taraflar arasında dengesizlik yaratmaması, talep fazlasının ihtiyaç duyulan ile yer değiştirmesi gibi parametrelerin etkisiyle ülke ekonomilerinin büyümesini teşvik etmektedir.

Denizcilik sektörü açısından da takas yönteminin sağladığı avantajlar bulunmaktadır. Ülkemizin dış ticaret açığının kapatılmasında rol oynayabilecek sektörlerin arasında denizcilik sektörü de yer almaktadır. Bu konuda sektörün önünde fırsatlar da bulunmaktadır. Devletin dış ticaret politikasına bağlı olarak, dışarıdan alınan hizmet ve ürünlerin karşılığında sektörün ürettiği ürün ve hizmetlerin kullanılabilme potansiyeli bulunmaktadır.

Ülkemiz, sahip olduğu petrol ve doğal gaz rezervleri ile tüketimi karşılayamamaktadır. Tüketime karşılanamayan kısmı ithal edilmektedir. Mevcut durum itibariyle dışa bağlı bir konumda bulunmaktayız.

Bu rezervlere sahip olan ve arz fazlası bulunan Rusya ve İran, yakın politikalar izlemeleri nedeniyle takas yöntemini aralarında gerçekleşen ticari işlemlerde kullanmayı planlamaktadır. Rusya, İran'ın sahip olduğu petrolü Asya-Pasifik ülkelerine satması karşılığında, İran'a Hazar Denizi üzerinden buğday, teknoloji ve inşaat malzemeleri ihraç edecektir (Deniz Haber Ajansı, 2015).

Dünya genelinde yaşanan olaylarda aynı cephede bulunan ülkeler, aralarındaki ticaret hacmini arttırmak istemektedir. Bu konuda takas yöntemi sahip olduğu avantajlar itibariyle ittifakı güçlendirmektedir. Rusya ve İran arasında gerçekleşen takas işlemi, ittifaklarını güçlendirmesinin yanında ekonomilerinin gelişimine de katkıda bulunmaktadır.

Ülkemiz, yakın politikalar izlediği ya da aramızda yüksek ticaret hacmi bulunan ülkelerle takas işlemiyle bulunabilme olanağına sahiptir. Denizcilik sektörünün güçlendirilmesi ve rekabet gücünün artırılması durumunda, sektörün ürettiği ürünlerin ve sunduğu hizmetlerin takas işlemine konu olma ihtimali bulunmaktadır.

2.2.7 Avrupa Yatırım Bankası Kaynaklı Krediler

Avrupa Yatırım Bankası, Avrupa Birliği üye ülkeleri tarafından verilen katkılarla kurulmuş ve sahipleri bu ülkeler olan bir kuruluş olup, Avrupa Birliği politikalarına uygun yatırımları destekleme amacıyla faaliyette bulunmaktadır (Avrupa Yatırım Bankası, 2015). Avrupa Yatırım Bankasının hedefi, Avrupa Birliği politikalarına uygun olan yatırımların desteklenmesidir.

Avrupa Birliği, 2. Dünya Savaşı'nda yıkıma uğrayan Avrupa ülkeleri tarafından kurulan ve yeni ülkelerin katılımıyla büyüyen bir topluluktur. Topluluğa üye ülkelerin ekonomik düzeyleri arasında farklar bulunmaktadır. İki üye devlet olan Almanya ve Yunanistan'ın ekonomilerinin karşılaştırılması bile, aradaki farkı ortaya koymaktadır.

Avrupa Birliği oluşumunun temel amacı, 2. Dünya Savaş'ında ekonomileri yıkıma uğrayan ve gücü azalan ülkelerin bir araya gelerek ekonomilerini toparlama isteği ve süper güç haline gelen ABD'ne bağımlı olmama isteğinden kaynaklanmaktadır.

Ülkemizde Avrupa Birliğine üye olmak isteyen ülkeler arasında yer almaktadır. Birliğe üye olabilmek amacıyla politikalar geliştirilmektedir. Avrupa Birliğine üye ülkelerin gelişmişlik düzeyini yakalamak ve aynı yaşam standardına erişebilmek amacıyla ekonomik ve sosyal alanlarda düzenlemeler yapılmaktadır. Yapılan düzenlemelere yönelik yatırımlar gerçekleştirilmektedir.

Avrupa Yatırım Bankası, ekonomisi gelişmemiş bölgelerdeki yatırımlara finansman sağlamakta olup, sağlanan finansman da ulaştırma, çevre, sanayi, hizmet, enerji sektör yatırımlarının ağırlığı daha fazladır (Özdoğan, 2014: 26).

Denizcilik işletmeleri de Avrupa Yatırım Bankası tarafından sunulan finansman olanaklarından yararlanabilmektedir. Avrupa Yatırım Bankası kaynaklı krediler aracı kuruluşlar vasıtasıyla kullanıma sunulmaktadır. Kredi kullanım koşulları değişkenlik göstermektedir.

2.2.8 İslam Kalkınma Bankası

1973 yılının Aralık ayında kurulan İslam Kalkınma Bankasının günümüz itibariyle 56 üyesi bulunmakta olup, bankanın amacı İslam kuralları doğrultusunda üye ülkelerin ve müslüman toplulukların ekonomik ve sosyal gelişimine yönelik finansal destek sağlamaktır (İslam Kalkınma Bankası, 2015). Ülkemiz de İslam Kalkınma Bankasının üyesi olması nedeniyle sunulan finansman olanaklarından yararlanmaktadır.

Suudi Arabistan, Katar, Birleşik Arap Emirlikleri, Kuveyt gibi ülkeler zengin petrol ve doğal gaz rezervlerine sahip bulunmaktadır. Çıkarılan petrol ve doğalgazın ihtiyaç fazlası ihraç edilmektedir. İhracattan elde edilen gelir nedeniyle ülkelerin mali yapısı güçlenmektedir.

Zengin rezervlere sahip olmayan ve ekonomisi kötü durumda bulunan İslam ülkeleri de bulunmaktadır. Yemen, Somali gibi ülkelerin ekonomileri zayıf durumda bulunmaktadır. Ekonomik anlamda geri kalmış müslüman ülkelerin gelişimi, gerçekleştirilecek yatırım faaliyetleriyle mümkündür. İslam Kalkınma Bankası'nın temel amacı, yatırım faaliyetlerinin desteklenmesi ve üye ülkelerin aralarındaki ekonomik işbirliğinin gelişiminin sağlanmasıdır.

İşbirliği kurulması, proje ve yatırımlara finansman sağlanması, mali yardım, özel ve yatırım fonu kurularak sunulması, mevduat işlemleri, dış ticaret ve teknik yardım, eğitim ve araştırma çalışmalarında bulunmak İslami Kalkınma Bankasının faaliyetlerini oluşturmaktadır (Zaim, 2005: 1025-1026). İslam Kalkınma Bankası kuruluş amaçlarına uygun olarak faaliyetlerine devam etmektedir.

İslam Kalkınma Bankası tarafından çeşitli alanlara yönelik sağlanan kredi olanakları bulunmaktadır. İslam Kalkınma Bankası'ndan sağlanan krediler aracı kuruluşlar tarafından ülkemiz işletmelerinin kullanımına sunulmaktadır. Yeni yatırım faaliyetlerinde ve çeşitli alanların desteklenmesinde bu kredilerden yararlanılmaktadır.

İslam Kalkınma Bankası tarafından denizcilik sektörüne yönelik de finansman olanakları sunulmaktadır. Bangladeş, İslami Kalkınma Bankası kredisiyle inşa ettirmeyi planladığı balıkçılık araştırma ve inceleme gemisinin ihalesine, sadece üye ülkelerin işletmelerinin kabul edileceği ihale duyurusunda belirtilmiştir (Deniz Haber Ajansı, 2015). Gemi ihalesinin sadece üye ülkelere açılmasıyla, üye ülkelerin ekonomik ilişkilerinin güçlenmesi amaçlanmaktadır. Bangladeş, inşa ettirmeyi planladığı gemi ile su ürünleri sektörünü destekleme olanağına kavuşmaktadır. Bu olanağı Bangladeş'e sağlayan, İslami Kalkınma Bankası tarafından sunulan finansmandır.

2.2.9 Merkez Bankası Reeskont Kredileri

Merkez Bankalarının para politikalarında kullandığı araçlardan biri olan reeskont kredileri, Merkez Bankasının bankalar tarafından belli oranda iskontoya uğratılan borç senedine aynı işlemin uygulamasıyla sağlanan kredilerdir (Kumcu, 2015). Merkez Bankaları tarafından belli esaslar dahilinde reeskont kredileri sağlanmaktadır.

Merkez Bankası reeskont kredilerinin ihracatçı açısından büyük önemi bulunmaktadır. Piyasa koşullarına göre uygun maliyeti bulunan reeskont kredileri sayesinde işletmelerin borçlanma maliyeti azalmaktadır. Merkez Bankası kullanıma sunduğu reeskont kredileri, bu yönüyle işletmelerin ihracat işlemlerini desteklemektedir. Reeskont kredileri Merkez Bankasının döviz rezervine katkıda bulunmaktadır.

Türk Eximbank ve Merkez Bankası işbirliği ile kullanıma sunulan reeskont kredi programının uygulama esasları;

- Toplam kullanıma sunulan reeskont kredi limiti 15 milyar dolar olarak saptanmıştır.
- İhracatta bulunan firmalar yararlandırılmaktadır. Programdan yararlanacak işletme belli vadede ihracat taahhüdünde bulunmak zorundadır.
- Kredinin maksimum vadesi 240 gündür.

- 120 günü Türk Eximbank kaynaklarından sağlanacak şekilde, 50 milyon ABD dolarına kadar 360 gün vadeli kullanım olanağı sağlanmaktadır.
- 360 gün vadeli kullanım olanağından yararlanmak için alt limitler belirlenmiş olup, alt limit KOBİ'ler için 50.000 ABD doları ve diğer işletmeler için 100.000 ABD dolarıdır.
- Reeskont kredilerinin faiz oranları 120 günlük vade için LIBOR/EURIBOR+%0,50, 240 günlük vade için LIBOR/EURIBOR+%0,75 ve 360 günlük vade için LIBOR/EURIBOR+%1,50 olarak belirlenmiştir (Türk Eximbank, 2015).

Program kapsamında sunulan kredilerle, ülkemiz ihracat hacminin büyütülmesi ve işletmelerin desteklenmesi hedeflenmektedir.

2.2.10 Sendikasyon Kredileri

Kullanım ve yönetim işlemleri, bir veya üzerinde finansman sağlayıcı kuruluş tarafından yapılan dokümantasyon çerçevesinde tek bir muhataba aynı koşullar altında kullanılan krediye sendikasyon kredisi denmektedir (Bulut, 2010: 3). Sendikasyon kredilerinde, sunulan finansman katılımcılar tarafından karşılamak istedikleri paylar oranında üstlenilmektedir. Finansman sağlayıcı kuruluşlar, payları oranında risk üstlenerek riski minimize etme olanağına sahip bulunmaktadır.

Sendikasyon kredilerinin yapısı itibariyle iki taraf açısından belli avantajları bulunmaktadır. Kullanıcı açısından uluslararası piyasalardan finansman sağlama olanağı bulunması, kullanılan kredinin şartlarının esnekliği, az sayıda finansman sağlayıcı ile muhatap olma, koşulların sabitliği, hızlı işlem, kullanıcının daha fazla finansman sağlayıcı ile ticari ilişkiye girmesi, kullanıcının kredibilitesini yükseltmesi gibi avantajlara sahip bulunmakta olup, finansman sağlayıcılar açısından sade ve hızlı işlem olanağı sunması, birebir pazarlamaya ihtiyaç duyulmaması, müşteri potansiyelini arttırması, finansman sağlayıcının piyasadaki konumunu güçlendirmesi, esneklik, riskin paylaşılması nedeniyle sermaye yeterliliğinin korunması, büyük finansman ihtiyaçlarına cevap verebilme olanağı sunması ve ekstra komisyon kazancı gibi avantajlara sahiptir (Çetintaş, 2008: 6-14).

İşletmeler, temasta buldukları veya bulabilecekleri finansman sağlayıcı kuruluşlardan finansman ihtiyaçlarını karşılama olanağına sahip bulunmaktadır. Önceki dönemlerde yapılan işlemler, kullanıcı hakkında finansman sağlayıcıya yol göstermektedir. Finansman sağlayıcı kuruluşların bir kısmının denizcilik sektörüne yabancı olması veya bu alanda faaliyet gösteren işletmelerle işlemlerinin bulunmaması, kuruluşların sektörden uzak durmasına neden olmaktadır. Bu faktörler nedeniyle sektörün finansman sağlama olanağı kısıtlanmaktadır. Sendikasyon kredilerinde, önceki işlemler nedeniyle oluşan referanstan diğer katılımcı

finansman sağlayan kuruluşlar da yararlanabilmektedir. Kullanıcının referansının etkisi bu sayede artmakta olup, kredibilitesi de yükselmektedir.

Sendikasyon kredileri, sektöre yabancı olan ve finansman sağlama noktasında çekince-leri bulunan kuruluşların ikna edilmesinde önemli rol oynamaktadır. Sektörde faaliyet gösteren işletmelerle önceden çalışan kuruluşların önderliğinde, yeni finansman kaynakları sektörün kullanımına sunulabilmektedir. Sektörde tecrübesi bulunan kuruluş da, tecrübesine istinaden ilave komisyon kazancına kavuşmaktadır.

Denizcilik sektörünün gelişimi açısından büyük maliyetli yatırımlara ihtiyaç duyulmaktadır. Yatırım maliyetinin yüksek olması ve kısıtlı finansman olanakları yatırımların gerçekleştirilmesini engellemektedir. Finansman kaynaklarında yaşanacak artış, finansman maliyetini indirerek yatırımların önünü açacak bir gelişmedir.

Sendikasyon kredilerinde, finansman sağlayan birden fazla kuruluşun bulunması kaynakları arttırmaktadır. Kaynakların sayısının artması nedeniyle finansman maliyetinde yaşanacak azalma, sektörün gelişimine katkı sağlamaktadır. Yurt dışı kaynaklarının da kullanılabilme olanağının bulunması, sendikasyon kredilerinin önemini arttırmaktadır.

Sendikasyon kredi işlemleriyle hızlı, sade ve rahat bir şekilde finansman sağlanması nedeniyle yatırımların gerçekleştirilme hızı artmaktadır. Gerçekleştirilme hızının artması yeni yatırım faaliyetlerini desteklemektedir.

2.2.11 Türev Ürünler

Döviz kurları, faiz oranları gibi ekonomik parametrelerde yaşanan beklenmeyen değişimler işletmelerin mali yapısını etkilemektedir. Beklenmeyen değişimler, yatırımların riskini arttırmakta ve beklenen getirinin elde edilebilme olanağını ortadan kaldırmaktadır. İşletmeler de doğal olarak risklerden kendilerini korumak istemektedir.

Değeri ve getirisi başka ürünlere bağlanmış finansal araçlar olan türev ürünlerin getirisi dayandığı ürünle ilgili yaşanan fiyat, faiz oranı gibi değişimlerden kaynaklanmakta olup, ürünlerin kullanımındaki önde gelen amaçlar hedging, spekülatif ve arbitraj getiri elde etmektir (Ceyhan, 2013: 2).

Denizcilik sektöründe faaliyette bulunan işletmeler de, türev ürünlerden faydalanmaktadır. İşletmeler vadeli işlem ve faiz swap türev ürünlerini kullanmaktadır.

2.2.11.1 Vadeli İşlem

Döviz, emtia gibi ürünlerin belirlenen tarihte teslimi kaydıyla işlem gördüğü piyasalara vadeli işlem piyasaları, yapılan bu işlemlere ise vadeli işlem denmektedir (Türkiye İş Ban-

kası, 2015). Vadeli işlem piyasaları, işletmeleri riskten korumakta ya da riski üstlenerek yüksek getiri elde etme olanağı sunmaktadır.

Denizcilik alanında faaliyette bulunan işletmelerin çoğunluğu döviz riski ile karşı karşıya bulunmaktadır. Özellikle gelir ile borçlanma kalemlerinin para birimleri farklıysa, işletme iki para birimi arasında yaşanacak değişim riskini üstlenmektedir. Üstlenilen risk işletmenin faaliyetlerini risk altına sokmaktadır.

Denizcilik işletmeleri döviz riskini üstlenmemek amacıyla vadeli işlemlerden yararlanmaktadır. İç piyasaya çalışan işletmelerin geliri Türk Lirası üzerindedir. Bunun yanında, işletmeler faaliyetlerini sürdürebilmek için ithal ürünlere gereksinim duymaktadır. İthal ürünler yabancı para birimleri üzerinden satın alınmaktadır. Yatırımlarını Türk Lirası üzerinden gerçekleştiren fakat gelirleri yabancı para birimleri üzerinden olan işletmeler de mevcuttur. İşletmeler, döviz riskini vadeli işlemler sayesinde belli miktar maliyete katlanarak üstlenmektedir.

Vadeli işlemler işletmelere oluşan riskin aktarılma olanağını sağlamaktadır. Döviz riskini üstlenmek istemeyen işletmeler, vadeli işlemler sayesinde gelirlerini sabit tutabilme olanağına kavuşmaktadır. İşletmelerin mali yapısı, yaşanabilecek değişimlerden vadeli işlemler sayesinde etkilenmemektedir.

2.2.11.2 Faiz Swap

Ana para ve faiz gibi nakit akışlarının piyasalarda taraflar arasında el değiştirmesine swap işlemi denmekte olup, sabit ya da değişken faizle borçlanan işletme swap işlemi sayesinde sabit faizi değişken faizle ya da değişken faizi sabit faizle değiştirebilme olanağına kavuşmaktadır (Erol, 2013: 94).

Denizcilik sektöründe yer alan işletmelerde swap işleminden yararlanabilmektedir. Kredilerin büyük kısmının değişken faizli libor veya euribor olması nedeniyle, işletmeler belli komisyon karşılığında gerçekleştirdikleri swap işlemiyle değişken faizi belli oranda sabitleyebilme olanağına kavuşmaktadır (Babalı, 2009: 86).

2.2.12 Kredi Garanti Fonu

İşletmelerin finansman kaynaklarına erişiminde sunulan teminatların varlığı önemli rol oynar. Finansman sağlayıcı kuruluşların temel amacı, kar elde etmenin yanında mevcut finansman kaynaklarını korumak ve faaliyetlerini sürdürebilmektir. Bu nedenle, finansman sağlanırken kaynağı korumak amacıyla teminat sunulması istenmektedir. Teminat yetersizliği bulunan işletmelerin finansman sağlayabilme ihtimali azalmaktadır.

Kredi Garanti Fonu, Bakanlar Kurulunun 93/4496 sayılı kararı ile kurularak, teminat yetersizliği yaşayan şletmelere kefil olmak suretiyle finansman kaynaklarına erişim olanağı sunmak amacıyla faaliyette bulunmaktadır (Kredi Garanti Fonu, 2015).

Kredi Garanti Fonu, şletmelerin teminat sıkıntısını ortadan kaldırmaktadır. Finansman sağlayıcıya da kaynaklarını koruma garantisi sağlamaktadır. Fon tarafından sağlanan teminat sayesinde, yeni yatırım faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi sırasında şletmelerin finansman sağlaması kolaylaşmaktadır.

Kredi Garanti Fonu tarafından sağlanan teminatların şletmelere belli maliyeti bulunmaktadır. Kredi Garanti Fonu, şletmelerin kullandıkları kredilere sağladığı teminat karşılığında vade boyunca her yıl peşin olarak belirlenen oranda komisyon almaktadır (Gök, 2012: 116).

Denizcilik şletmeleri açısından navlun fiyatlarında yaşanan değişimlerin yarattığı riskin yanında teminat yetersizliği de yeni yatırım faaliyetlerini olumsuz etkilemektedir. Yeni yatırım faaliyetlerinde bulunmak isteyen şletmeler, teminat sunma noktasında sıkıntı yaşamaktadır. Navlun fiyatlarına bağlı olarak gemi fiyatlarında yaşanan değişimler, finansman sağlayıcı kuruluşların sektöre finansman sağlamasını zorlaştırmaktadır. Bu nedenle, Kredi Garanti Fonundan sağlanan teminatlar yeni yatırım faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi açısından önemlidir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

FİNANSAL KİRALAMA VE KONUSU GEMİ OLAN FİNANSAL KİRALAMA SÜRECİ

3.1 Finansal Kiralama

3.1.1 Finansal Kiralama Nedir?

Finansal kiralama ya da leasing, günümüzün önde gelen finansman sağlama yöntemlerinden biri olup, ekonomilerin gelişimi ve sürdürülebilirliğinin sağlanmasında önemli rol oynamaktadır. Finansal kiralamanın işlem hacmi dünya geneline paralel olarak ülkemizde de büyüme göstermektedir.

Finansal kiralamayı, kiralama işlemlerinden ayırt etmek için kullanılan kriterler değişkenlik göstermektedir. Değişkenliğin nedeni, finansal kiralama işlemlerine ilişkin uygulama kriterlerinin tanımlanmasında ülkelerin farklı faktörleri göz önüne alması, yasal düzenlemelerin ülkeler tarafından hazırlanması nedeniyle farklılık göstermesi ve yöntemin ülkelerin ekonomik yapılarına uygun olarak piyasa bileşenlerinin kullanıma sunulmasının istenmesinden kaynaklanmaktadır.

Kriterlerde olduğu gibi finansal kiralama tanımları arasında farklar bulunmaktadır. Finansal kiralama, finansal kiralamaya konu olan malın mülkiyetinin getirdiği olanakların hepsine sahip olunmadan, belli bir süre boyunca sadece kullanım hakkına sahip olunmasına olanak veren bir finansman yöntemidir (Öztaş, 2010: 3). Bu tanımlama ile finansal kiralamanın en temel özelliği belirtilmiştir. Finansal kiralama yöntemi, kiracıya belli süreliğine kullanım hakkından doğacak faydayı elde etme olanağını sunarken, kiralayan taraf malın mülkiyetinden kaynaklanacak faydadan yararlanma hakkına sahip olmaktadır.

Ülkemizde finansal kiralama yönteminin yasal altyapısının temelini, 12.12.2012 tarih ve 28496 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu oluşturmaktadır. Bu kapsamda ülkemizde gerçekleştirilen kiralama işleminin finansal kiralama olarak değerlendirilebilmesi için;

- Kiralama işleminin finansal kiralama sözleşmesi kapsamında yapılması,
- Kiraya veren tarafın yetkilendirilmiş finansal kiralama kuruluşları, katılım, kalkınma veya yatırım bankalarından biri olma mecburiyeti olmak üzere zorunlu iki kriteri bulunmaktadır (Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu [FKK], 2012: madde 3).

İki zorunlu kriteri sağlayan kiralama işlemlerinin finansal kiralama sayılabilmesi için;

- Finansal kiralamaya konu olan malın sahipliğinin kira sözleşmesinin sonunda kiracıya geçmesi,
- Kiralama sözleşmesinin bitiminde, kiralamaya konu olan malla ilgili kiracıya gerçeğe uygun değere göre düşük bedelle satın alma opsiyonunun tanınması,
- Kiralama sözleşme süresinin, malın ekonomik kullanım süresinin yüzde sekseninden fazla olması,
- Sözleşme boyunca yapılması planlanan kira ödemelerinin, malın gerçeğe uygun değerinin yüzde doksanından fazla olması olmak üzere dört kriterden en az bir tanesine sahip olma zorunluluğu bulunmaktadır (FKK, 2012: madde 3).

Ülkemizde gerçekleştirilen kiralama işlemlerinden yukarıda yer alan şartları sağlayanlar söz konusu kanun kapsamında finansal kiralama işlemi olarak değerlendirilmektedir.

Finansal kiralama işlemlerinin temel amacı, ihtiyaç duyulan finansmanın sağlanarak yatırımların gerçekleştirilmesi olması nedeniyle ülkemizde de finansal kiralama işlemleri desteklenmektedir. Finansal kiralama işleminin gerçekleştirilmesi amacıyla düzenlenen finansal kiralama sözleşmeleri, sözleşmelerde değişiklik yapılması ve teminatına yönelik kullanılan kağıtlardan damga vergisi ve işlemlerden de harç alınmamaktadır (FKK, 2012: madde 37).

Finansal kiralama süreci boyunca, sözleşmelerin bazı maddelerinde tarafların rızasıyla değişiklik yapılmak istenmektedir. Bu muafiyetle, sözleşmeler daha esnek hale getirilerek sözleşme maddelerinde değişiklik yapılması kolaylaştırılmış ve değişikliklerden kaynaklanan maliyet hafifletilmiştir.

Finansal kiralama işlemlerinin vergi yönünden düzenlemesi 213 sayılı Vergi Usul Kanununun mükerrer 290. maddesine göre yapılmaktadır. 319 sayılı Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği ile de mükerrer 290. maddenin uygulama esasları Maliye Bakanlığı tarafından açıklanmıştır.

319 sayılı Vergi Usul Kanunu Genel Tebliğinde, kanunda finansal kiralama işlemlerinin malın sahipliğinden kaynaklanan risk ve faydaların, belirlenen kiralama ücreti karşılığında belli dönem boyunca kiracıya aktarılmasını sağlayan kiralamaları ifade etmekte ve kiralamanın sonunda mülkiyetin kiracıya geçmesi ile ilgili zorunluluk bulunmamaktadır (2003: madde 1). Tebliğde, kiralama işleminin finansal kiralama olarak değerlendirilmesi için finansal kiralama sözleşmesi ve yetkilendirilmiş kiralayan şartı da bulunmamaktadır. 6361 sayılı Kanunda yer alan dört kriterden birini taşıma şartı tebliğde de yer almaktadır.

Tebliğ'de 6361 sayılı Kanundan önce geçerli olan 3226 sayılı Kanuna göre finansal kiralama olan işlemlerin 319 sayılı Vergi Usul Kanun'a göre finansal kiralama kapsamına girmemesi durumunda, vergi yönünden finansal kiralama olarak değerlendirilmeyeceği belirtil-

miş olup, tam tersi durumda ise vergi yönünden finansal kiralama olarak değerlendirileceği bildirilmiştir (2003: madde 1).

Finansal kiralama işlemleri de dahil olmak üzere ülkemizde gerçekleştirilen tüm kiralama işlemlerinin muhasebe kayıtları, Kiralama İşlemlerine İlişkin Türkiye Muhasebe Standardında (TMS 17) belirtilen kurallara göre yapılmaktadır. Bu standardın getirilmesinin amacı, finansal kiralama işleminde yer alan tarafların muhasebe kayıtlarında izlemesi gereken yolun belirlenmesidir (Gönen ve Akça, 2014: 75). Bu standartlaşma sayesinde, finansal kiralama işleminde yer alacak taraflarda oluşabilecek tereddütlerin ortadan kalkması istenmekte, finansal kiralama işlemlerine ait muhasebe işlemleri kolaylaşmakta ve muhasebe uygulamaları açısından yaşanabilecek karmaşa ortadan kalkmaktadır.

TMS 17 ile ülkemizde gerçekleştirilen kiralama işlemleri ikiye ayrılmıştır. TMS 17'de finansal kiralama işlemleri, kiralamaya konu olan malın mülkiyetinden kaynaklanan getirilerin ve riskin kiracıya devredildiği ve kiralamanın sonunda malın mülkiyetinin devredilme zorunluluğunun bulunmadığı kiralama olarak tanımlanmış olup, finansal kiralama işlemleri haricindeki tüm kiralamalar faaliyet kiralaması olarak tanımlanmıştır (TMS 17, 2006: madde 4).

Denizcilik sektöründe yer alan işletmeler, ihtiyaç duydukları varlıkların finansmanının sağlanmasında finansal kiralama yoluna başvurmaktadır. Sektörün ana lokomotifini oluşturan gemilerin bir kısmı da finansal kiralama sayesinde deniz ticaretinde yer almaktadır.

3.1.2 Finansal Kiralama Türleri

Finansal kiralama, ilk ortaya çıkışından itibaren geçen zaman içerisinde gelişerek bugünkü durumuna ulaşmıştır. Gelişim süreci içerisinde, uygulama yöntemleri çeşitlenmiştir. Çeşitliliğin nedeni yöntemin esnek bir yapıya sahip olması, ihtiyaçların ve koşulların değişimine uyum gösterme çabasıdır. Kaynaklanmaktadır.

Finansal kiralama yöntemleri içerisinde, sözleşme süresi bakımından finansal amaçlı ve faaliyet kiralama yöntemleri ile özel finansal kiralama yöntemlerinden sat ve geri finansal kiralama ile kaldıraçlı finansal kiralama ele alınmıştır.

3.1.2.1 Sözleşme Süresi Bakımından

Kiralayan ile kiracı arasında imzalanan ve finansal kiralama işleminin temelini oluşturan sözleşme ile kiralama süresi de belirlenmektedir. Tarafların mutabakatıyla belirlenen süre, kiralamaya konu olan malın kullanım hakkının o süre içerisinde kiracıda kalmasını sağlamaktadır.

Kiralamaya konu olan malların ekonomik kullanım ömürleri değişmektedir. Ekonomik kullanım ömrü finansal kiralama sözleşmesinin süresinin belirlenmesinde etkili bir faktördür. Malın ikinci el değeri de sözleşme süresinin belirlenmesinde rol oynamaktadır.

Finansal kiralama işlemleri sözleşme süresi bakımından finansal amaçlı ve faaliyet kiralama olarak ikiye ayrılmaktadır.

3.1.2.1.1 Finansal Amaçlı Kiralama

Finansal amaçlı kiralama yönteminde, kiralamaya konu olan malın risk ve getirileri ile birlikte ekonomik anlamda sahipliği de kiracıya devredilirken, süreç sonunda kararlaştırılan meblağın ödenmesi şartı ile mülkiyetin kiracıya devredilme opsiyonu bulunmaktadır. Kredi kullanımına benzer şekilde kiralama konusu malın uzun süreli kullanım hakkı da kiracıda bulunmaktadır (CENTRALNA BANKA, 2015). Mülkiyet hakkının elde edilmesinin amaçlanması durumunda, finansal amaçlı kiralama yöntemi tercih edilmektedir.

Finansal amaçlı kiralama yöntemi uzun süreli kiralamaları kapsamakta olup, kiracının süreç sonunda mülkiyet hakkını devralma opsiyonunu kullanması durumunda, kiralayan malın mülkiyetinden kaynaklı tüm getiriye finansal kiralama işleminden elde etmektedir. Kira süresince ödenen kira bedelleri ve kiralama süreci sonunda kararlaştırılan son ödeme, kiracının elde edeceği geliri oluşturmaktadır.

Kiralayan açısından, finansal kiralama türünde malın ekonomik kullanım ömrünün ve ikinci el değerinin bir önemi bulunmamaktadır. Kiracının ödeme yükümlülüklerini yerine getirmesi ve son ödeme ile birlikte malın mülkiyetinin devredilmesi ile süreç sonlanmaktadır. Süreç sonunda, kiracı malın mülkiyetini elde etmekte ve mülkiyetten kaynaklı getiriye de kavuşmaktadır.

Kiracının yeterli finansman kaynaklarına sahip olmadığı ve malın mülkiyeti ile kullanım haklarını da istemesi durumunda finansal amaçlı kiralama yöntemi tercih edilmektedir. Kiralama konusu malın ekonomik ömrü, kiralama konusu malla ilgili yapılması gereken harcamalar ve ikinci el değeri kiracı açısından önemlidir. Yasal sahip olmamasına rağmen, ekonomik açıdan sahiplik kiracıda bulunmaktadır.

Finansal amaçlı kiralama yönteminde kiralayan açısından risk daha azdır. Riskin büyük bölümü kiracıda bulunmaktadır. Finansal amaçlı kiralama yönteminde, kiracı kiralama süreci boyunca bir takım haklardan mahrum kalmaktadır. Sürecin sona ermesi ve mülkiyetin kiracıya geçmesi ile birlikte, bu hakları da kullanma hakkına sahip olmaktadır.

Finansal amaçlı kiralama yöntemi, yeni üretim faaliyetlerini teşvik etmektedir. İşletmeler, ihtiyaç duydukları malın kullanım hakkını kiralama başlangıcı ile elde ederek üretim-

den elde edecekleri gelire kavuşmaktadır. Mali olanakları ile üretim yapma veya kapasite artırma ihtimali bulunmayan işletmeler, finansal amaçlı kiralama yöntemi ile bu olanağa sahip olmaktadır.

Teknolojik değişim hızının yüksek olduğu mallarda, bu yöntem avantajlı değildir. Kiralamanın uzun süreli olması nedeniyle, demode olma ihtimali yüksek malların kiracının elinde kalma ihtimali bulunmaktadır. Kiralayan açısından risk, kiracının satın alma opsiyonunu kullanmaması durumunda demode malın elinde kalmasıdır.

3.1.2.1.2 Faaliyet Kiralama

Faaliyet kiralama ya da operasyonel kiralamada amaç, malın kullanım hakkını elde etmektir. Mülkiyet hakkının elde edilmesi planlanmayan, finansal amaçlı kiralama yöntemine göre kısa süreli kiralamalar faaliyet kiralama yöntemine girmektedir.

Faaliyet kiralamasında kiracı büyük riskler üstlenmeyerek kısa süreli kullanım hakkını elde etmektedir. Proje bazlı çalışan işletmeler açısından kısa süreli kiralamalar uygun olmaktadır. Projenin bitimiyle birlikte kiralama konusu olan mala ihtiyaç duyulmaması, yöntemin bu işletmeler tarafından tercih edilmesine neden olmaktadır.

Kiralama konusu malla ilgili teknolojik değişim hızının yüksek olduğu ürünlerin kiralamasında faaliyet kiralama tercih edilmektedir. Teknolojik değişim hızının yüksek olması, ürünlerin ekonomik kullanım ömrünü kısıtlamaktadır. Kiracı faaliyet kiralama ile bu riski üstlenmemektedir. Risk kiralayan tarafta bulunmaktadır.

Bilgisayar, araba gibi dayanaklı tüketim malları faaliyet kiralaması yöntemiyle kiralanmakta ve kiracıya sözleşmede belirlenen şartlara uygun olarak iptal etme yetkisi tanınmaktadır (İzmirli, 2008: 9). Kiracıya iptal yetkisinin tanınması, kiracı açısından önemli bir kazanım yaratmaktadır. İşletmenin ekonomik koşullarının değişmesi durumunda, kiracı kira bedelini ödeme yükümlülüğünden kurtulabilme olanağına sahip bulunmaktadır.

Kiralama konusu malla ilgili yapılması gereken harcamalar, sözleşmede belirtilen şartlarla iki taraf arasında paylaştırılmakta ya da kiralayan tarafından karşılanmaktadır. Finansal amaçlı kiralama yönteminden farklı olarak, kiracının malla ilgili harcamaların tümünü üstlenmemesi kiracı açısından avantaj yaratmaktadır.

Kiralama konusu malla ilgili beklenmeyen durumların ortaya çıkabilme riskinden kiracı taraf korunmaktadır. Malın üreticisi tarafından tercih edilme potansiyeli yüksek olan finansal kiralama türüdür. Beklenmeyen hasarların ortaya çıkması durumunda, hasar az maliyetle üretici tarafından karşılanabilmektedir.

Faaliyet kiralamalarında, kiracı taraf kullanım hakkından elde edeceği gelire odaklanmakta, yapılan finansal kiralama sözleşmesine bağlı olarak malla ilgili giderleri üstlenmeme opsiyonuna sahip bulunmaktadır. Bu sayede kullanım hakkının geliri, bu tür giderlerden korunmaktadır.

Faaliyet kiralamalarında, malın ekonomik ömrünün ve ikinci el değerinin kiracı açısından bir önemi bulunmamaktadır. Malın ikinci el değerinde yaşanabilecek kayıplar, kiracıyı etkilememektedir. Bu risklerin tümü kiralayan tarafından üstlenilmiştir.

3.1.2.2 Özel Finansal Kiralama Türleri

Finansal kiralamanın çeşitlenmesi ile birlikte, yöntemin bir takım özellikleri değiştirilerek yeni yöntemler kullanıma sunulmuştur. İlerleyen dönemlerde, ekonomik koşulların ve ihtiyaçların değişmesi nedeniyle şu an kullanımda olmayan yeni yöntemlerin de sunulma ihtimali bulunmaktadır.

3.1.2.2.1 Sat ve Geri Finansal Kiralama

İşletmeler, koşulların etkisiyle likidite açısından sıkıntı yaşayabilmektedir. İşletmeye ait varlıkların nakte çevrilmesi kısa sürede mümkün olmamaktadır. Kısa sürede mümkün olması durumunda, varlığın kullanım ve mülkiyet hakkından mahrum kalınmaktadır. Sat ve geri finansal kiralama yönteminde, işletme kullanım ve mülkiyet hakkından vazgeçmek istemediği varlıklarından nakit yaratma olanağına sahip bulunmaktadır.

Sat ve geri finansal kiralamada, işletme sahip olduğu malı kiralayana satmakta ve satış işleminden sonra finansal kiralama ile kiralamaktadır (Lee, 2003: 17). Sat ve geri finansal kiralama yönteminde, iki taraf bulunmaktadır. Taraflar; kiralayan ve kiracıdır.

Likidite sıkıntısına çözüm üreten yöntemde, kiracı kullanım hakkından mahrum kalmadan faaliyetlerine devam etmektedir. Yöntem işletmeye bünyesinde bulunan varlıktan nakit yaratma olanağı sağlaması yanında, malın mülkiyetini kaybetmeme opsiyonunu da sunmaktadır. İşletme, kiralama süresince malın yasal mülkiyet hakkından yararlanmamaktadır. Kiralama süreci sonunda, kiracı mülkiyeti elde etme opsiyonuna sahip bulunmaktadır.

Kiralayan, kiracıda mevcut bulunan malı satın alması nedeniyle üretici veya satıcı ile muhatap olmamaktadır. Yöntemin dezavantajı, likidite sıkıntısına düşen bir işletmeye finansman sağlanmasıdır. Likidite sıkıntısı yaşayan kiracının, kira ödeme yükümlülüğünü yerine getirememesi riski yüksektir. Kiralayanın, değerlendirme sürecinde ve kiralama konusu malın değer tespitinde dikkatli davranması gerekmektedir.

Kiracı taraf, nakit yaratırken finansal kiralamanın avantajlarından da faydalanabilmektedir. Kiracının kredi notunun düşük olduğu durumlarda, sat ve geri finansal kiralama yöntemiyle yüksek maliyetlere katlanmadan finansman elde etme olanağına sahip bulunmaktadır.

3.1.2.2.2 Kaldıraçlı Finansal Kiralama

Kiralama konusu malın maliyetinin yüksek olması, hem kiracı hem de kiralayan açısından sıkıntı yaratmaktadır. Kiracı yüksek maliyeti karşılayacak finansman olanaklarına sahip olan kiralayanı bulmakta zorlanmaktadır. Kiralayanın da sınırlı finansman kaynaklarına sahip olması nedeniyle, yüksek maliyetli yatırımları finanse etme olanağı kısıtlanmaktadır.

Kaldıraçlı finansal kiralama yönteminde, yüksek maliyetli yatırımlarda kiralayan taraf kredi kuruluşlarından finansman sağlayarak kiralama konusu malın finansmanını sağlamakta ve maliyetin tamamını kendi kaynaklarından sağlamadan büyük yatırımları destekleme olanağına kavuşmaktadır (Çondur vd., 2008: 9).

Kaldıraçlı finansal kiralama yönteminde, kiralayan tüm riski üstlenmemektedir. Riski finansman sağladığı kaynaklarla paylaşmaktadır. Kiracı taraf, bu yöntem sayesinde büyük yatırımları finanse edecek kaynakları elde etme olanağına sahip olmaktadır.

3.1.3 Finansal Kiralama Sözleşmesi

Ülkemizde gerçekleşen kiralama işleminin finansal kiralama kapsamında sayılabilmesi için, finansal kiralama sözleşmesine dayanmak zorundadır. Vergi uygulamaları açısından finansal kiralama sözleşmesi zorunluluğu bulunmamakla birlikte, finansal kiralama sözleşmesi finansal kiralama işleminin temelini oluşturmaktadır.

Finansal kiralama sözleşmesi 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanununun 18. Maddesinde:

Finansal kiralama sözleşmesi kiralayanın kiracının talebi ve seçimi üzerine üçüncü bir kişiden veya bizzat kiracıdan satın aldığı veya başka suretle temin ettiği veya daha önce mülkiyetine geçirmiş bulunduğu bir malın zilyetliğini, her türlü faydayı sağlamak üzere kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmasını öngören sözleşmedir (FKK, 2012: madde 18).

Kiralayan açısından finansal kiralama süreci boyunca, malın mülkiyetinden elde edilecek geliri ödenen kira bedeli oluşturmaktadır. Kiralama konusu mal için kiracı tarafından yapılacak kira ödemeleri taraflar arasındaki anlaşma ile belirlenmektedir. Taraflar kira bedellerini sözleşme süresi boyunca sabit bedel ya da değişken bedel olarak da belirleme hakkına sahip olup, kira bedelleri Merkez Bankası tarafından alım satım gören yabancı para birimleri üzerinden de karşılanabilmektedir (Evsen, 2010: 58).

Kiralama bedellerinin sabit veya değişken olarak saptanabilmesi, iki tarafa da ödeme planında esneklik sağlamaktadır. Kiralama konusu maldan elde edilebilecek gelirden kiralama konusu malın özellikleri veya dönemsel etkenler nedeniyle değişkenlik yaşanabilmektedir. Taraflar arasında imzalanan finansal kiralama sözleşmesinde gelirden yaşanabilecek değişkenliğin göz önüne alınarak kira bedellerinin belirlenebilmesi taraflar açısından önemlidir.

Kiralama bedelinin çeşitli para birimleri üzerinden saptanabilmesi, ithal edilen malların finansal kiralamaya konu edinilebilmesini kolaylaştırmaktadır. Kiralayanın malı yabancı para birimi üzerinden satın alması, kira gelirinin de bu para birimi üzerinden belirlenebilmesi, kiralayanın üstlendiği riski azaltmaktadır. Türkiye ekonomisinin kırılğan yapısı nedeniyle devalüasyona gidilmekte ve üretimi yüksek teknoloji gerektiren ürünlerin çoğunluğu ithal edilmektedir. Bu ürünler ülkemiz sanayisinin üretim kapasitesi açısından önemlidir. Kiralayan, belli riskleri üstlenmekle birlikte devalüasyon gibi riskleri üstlenmek istemeyebilir. Bu nedenle, kira ödemelerinin yabancı para birimi üzerinden belirlenmesi, kiralayanı bu riskten kurtarmaktadır.

Finansal kiralama sözleşmelerinin noterlerde düzenlenme şartı 6361 sayılı Kanunla kaldırılmış olup, taraflar arasında yazılı olarak da finansal kiralama sözleşmesi kurulabilmektedir (Çelikboya, 2015). Finansal kiralama sözleşmelerinde noter şartının kaldırılması, bürokrasi sürecini azaltmakta ve taraflar açısından maliyetin düşmesini sağlamaktadır.

Finansal kiralama sözleşmelerinin noterlerde düzenlenmemesi hukuksal açıdan sıkıntılara neden olabilecek bir gelişme olup, yaşanabilecek sıkıntıların ortadan kaldırılması açısından da sözleşmelerin tescili yönünde yeni düzenlemeler yürürlüğe girmiştir. Noter zorunluluğunun ortadan kalkması ile birlikte, finansal kiralama sözleşmeleri Finansal Kiralama Şirketleri Birliği tarafından tutulan sicile tescil edilecek, kendine has sicili bulunan taşınır malların tescili ise bu sicillerde yapılacak olup, gayrimenkuller için yapılan finansal kiralama sözleşmeleri Tapulama Kanunu nedeniyle noterlerde yapılacaktır (İŞ LEASING, 2015).

Kendine has sicili bulunan mallara ait sözleşmelerin Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Birliğine bildirilmesi ve sözleşmelerin Birlik tarafından tutulan sicile zorunlu olarak tescil edilme işlemleri kiralayan tarafın sorumluluğunda bulunmaktadır (Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Birliği, 2015: madde 2). Ülkemizde kiralayan tarafın yetkilendirilmiş kuruluş olma zorunluluğu bulunması nedeniyle, bildirim ve tescil zorunluluklarının kiralayan tarafa verilmesi olumlu bir gelişmedir. Kiracı tarafın bu işlemlerle uğraşmaması, finansal kiralama işlemlerinin kolaylaştırmakta ve şeffaflığı ile güvenilirliğini de arttırmaktadır.

Birlik tarafından tutulan sicilde yapılan işlemler, bilgi almak isteyen herkese açık durumdadır. Birlik tarafından tutulan sicil, noterler tarafından tutulan sicilin yerini almıştır. Yapılan tescil işlemleriyle, kiralayan taraf mülkiyeti kendisine ait olup kiraladığı mal üzerinde üçüncü şahıslar tarafından ileri sürülebilecek aynı hak iktisaplarından korunmaktadır (FKK, 2012: madde 22). Finansal kiralama işlemlerine ait sicilin tek merkezde tutulması ve herkese açık olması davalarda tarafların korunmasını sağlamaya yöneliktir. Bu sayede, finansal kiralama yönteminin güvenilirliği artırılmaya ve oluşabilecek tereddütlerin önüne geçilmeye çalışılmıştır.

3.1.4 Finansal Kiralamanın Tarafları

Finansal kiralama işlemlerinde kiracı, kiralayan ve kiralamaya konu olan malın satıcısı veya üreticisi olmak üzere üç taraf bulunmaktadır.

3.1.4.1 Kiracı

Kiralayan tarafından satın alınan malın kullanım hakkını, finansal kiralama işlemiyle elde eden tarafa kiracı denmektedir. Kiracı taraf, kiralama konusu malı ihtiyaçları doğrultusunda belirleyerek finansal kiralama işlemiyle kullanma hakkını elde etmektedir. İsteğe bağlı olarak, kiralama süreci sonunda kiralama konusu malın mülkiyet hakkını da elde edebilmektedir.

Finansal kiralama sözleşmesiyle, kiracı taraf belli yükümlülükler altına girmektedir. Kiracı, sözleşme sonunda mülkiyeti almasa dahi süreç boyunca ödemeyi taahhüt ettiği kira bedeli kadar borçlanmaktadır. Sözleşme şartlarına bağlı olarak kiralamaya konu olan malın bakım tutum yükümlülükleri, sözleşmeye uygun olarak kullanım sorumluluğu, zorunlu sigorta ödemeleri ve kiracının yükümlülüklerine uymaması sonucunda kiralayanın uğrayacağı zararların ödenmesi de kiracının sorumluluğundadır (Aklease, 2015).

Sigorta zorunluluğuyla kiralayan ve kiracı tarafların uğrayabileceği zararlar güvence altına alınmıştır. Kiralamaya konu olan malla ilgili oluşabilecek zararların sigorta tarafından karşılanmama ihtimali de bulunmaktadır. Garanti koşullarına uygun kullanım ve bakım tutum sorumluluğunun kiracıda bulunması nedeniyle, sigorta tarafından karşılanmayan hasarlar kiracı tarafından karşılanmaktadır. Kiralayanın mülkiyetten kaynaklı gelir olanağı korunmaktadır. Kiracının mali durumu nedeniyle yükümlülüklerini yerine getirememesi durumunda, kiracı tarafından verilen teminatlar devreye girmektedir.

3.1.4.2 Kiralayan

Kiralayan, talep sahibi kiracıya finansal kiralamaya konu olan malın satın alınarak finansal kiralama sözleşmesiyle belirlenen çerçevede kiralayan taraftır (Bengü, 2007: 8). Ülkemizdeki yasal mevzuat uyarınca, kiralayan tarafın üretici veya satıcı olma ihtimali bulunmamakta olup, kiralayan taraf finansman sağlayarak sadece malın mülkiyetinden kaynaklanan geliri elde etme olanağına sahip bulunmaktadır.

Malın mülkiyetine sahip olan kiralayan, kiralama konusu malla ilgili risklere ilişkin teminatlar sigorta şirketleri tarafından sağlanmakta, kapsam dışında kalan hallerde sorumluluk kiracıya ait olmaktadır. Kiralama konusu malla ilgili önemli bir risk, iki tarafın üçüncü şahıslarla gerçekleştirdikleri ticari faaliyetleri nedeniyle oluşabilecek borçlar oluşturmaktadır. Sigorta şirketlerinin teminatları bu riski kapsamamaktadır.

İki tarafında ticari faaliyetleri nedeniyle oluşabilecek borçlar nedeniyle, iflas edebilme veya icra takibine uğrama ihtimalleri bulunmaktadır. Bu durumda, iflas eden ya da icra takibine uğrayan tarafın sözleşmeden kaynaklanan sorumluluklarını yerine getirme ihtimali bulunmamaktadır. Sorumluluklarını yerine getirmeyen taraf nedeniyle diğer tarafın gelir kaybına uğraması, özellikle kiralayan açısından kaçınılmazdır. Gelir kaybının yanından, diğer bir sorun da alacaklı üçüncü şahıslardır.

Tarafların iflası ya da icra takibine uğramaları durumlarıyla ilgili ulusal mevzuatlarda düzenlemeler yapılmıştır. Satıcı veya üreticinin iflası durumunda, kiralamaya konu olan malla ilgili verilen garanti, teknik destek gibi konularda mağduriyet oluşmaktadır. Bu durumdan, malın ikinci el fiyatı etkilenmektedir.

İflas veya icraya uğrama durumları kiralayan ve kiracı açısından önem arz etmektedir. İlk durum, kiralayan tarafın borçları nedeniyle iflasa veya icra takibine uğramasıdır. Yapılan düzenleme ile kiracının kullanım hakkıyla elde edebileceği gelirden mahrum kalmaması amacıyla, kiralamaya konu olan malın haczedilemeyeceği ve sözleşmenin geçerliliğinin devam edeceği belirtilmiştir (FKK, 2012: madde 29). Bu düzenlemeyle kiracı sözleşme şartlarına uygun olarak kiralama konusu malın kullanıma devam etmektedir.

Kiralayan tarafın finansman sağlayıcı olması nedeniyle finansal kiralama süreci boyunca kiracıya göre yükümlükleri azdır. Kiracı, sözleşme yükümlülüklerini yerine getirmeye devam ettikçe sözleşmenin geçerli olması ve malın haczedilmemesi nedeniyle kiracı gelir kaybına uğramamaktadır. Kiracı açısından sıkıntı yaratacak nokta, sözleşmede değişiklik yapılmak istenmesi durumunda iflas masası ile muhatap olma zorunluluğunun bulunmasıdır. Bu tür durumlar finansal kiralama yöntemine olan güvenin azalmasına neden olmaktadır. Finan-

sal kiralama süreci boyunca, her iki tarafta birbirlerinden yükümlülüklerini yerine getirmesini beklemektedir.

Kiracının sözleşme süreci boyunca yükümlülükleri daha fazladır. Finansal kiralama sözleşmesi neticesinde kiracı;

- Kira bedeli ödeme,
- Kiralama konusu malın sözleşmeye uygun kullanımı ve bakım tutumu,
- Kiralama konusu malın hasara uğraması durumunda, hasarın karşılanması,
- Kiralama konusu malla ilgili sigorta ödemeleri,
- Kiralama konusu malın hasarsız şekilde kiralayana verilmesi

yükümlülükleri altına girmektedir (Tunçsiper, 2011: 61-85). İflasa veya icra takibine uğramış bir kiracı doğal olarak bu yükümlülükleri yerine getiremeyecektir. Yükümlülüklerin yerine getirilememesi nedeniyle kiralayan büyük zararlara katlanmak zorunda kalmaktadır.

3.1.4.3 Satıcı veya Üretici

Satıcı veya üretici taraf, kiralamaya konu olan malın satıcısı veya üreticisi olan taraftır. Kiralama konusu malla ilgili garanti ve teknik destek, satıcı veya üretici taraf tarafından sağlanmaktadır. Kiralama konusu malla ilgili garanti süresince oluşabilecek hasarların giderilmesi satıcı veya üretici tarafın sorumluluğundadır. Bu nedenle, finansal kiralama konusu malın satıcı veya üreticisinin seçiminin önemi büyüktür.

Gemi finansal kiralama işlemlerinde, üretici olan tersanelerin sağlayacağı garanti ve teknik destek finansal kiralama sürecinin sağlıklı ilerlemesi için büyük önem arz etmektedir. Gemide yaşanabilecek arızalar nedeniyle servis dışı kalması veya masrafların ortaya çıkması durumunda, kiracı kullanımdan kaynaklı gelirden mahrum kalmakta ve sözleşmeden kaynaklanan sorumluluklarını yerine getirmesi zorlaşmaktadır.

Geminin ikinci el fiyatını ve kullanım ömrünü, tersanedeki üretim ve gemi üzerinde kullanılan ekipmanların kalitesi belirlemektedir. Sözleşme süresi sonunda, mülkiyetin kiracıya geçmemesi durumunda geminin ikinci el fiyatı kiralayan açısından önemlidir. İkinci el fiyatının beklenen düzeyde olmaması, kiralayanın zarara uğramasına neden olabilecek bir gelişmedir. Ülkemiz tersanelerinde gemi üretim kalitelerinin artırılması, kiralayarlarda oluşabilecek tereddütlerin azaltılmasını sağlayacaktır.

3.1.5 Finansal Kiralamanın Avantajları ve Dezavantajları

Finansman sağlama yöntemlerinin avantaj ve dezavantajları, yöntemin tercih edilebilirliğini etkileyen önemli faktörlerdir. Finansman ihtiyacı içerisinde bulunan taraf, kullanılabileceği yöntemleri karşılaştırarak kendine en uygun olanı tercih etmektedir.

Finansal kiralama yönteminin sahip olduğu avantajlar genel hatlarıyla;

- Likidite ve bilançoya olan etkiler,
- Planlama ve maliyete olan etkiler,
- Verimlilik ve inovasyona olan etkiler,
- Diğer olumlu etkiler

olmak üzere dört kategori altında incelenebilir (Vontobel, 2015: 19).

Kiracı, kiralamak istediği malın satın alınma sürecinde finansal kiralama yöntemini kullanması durumunda ödeme yapmamaktadır. Kiralama konusu malın satın alma finansmanı kiralatan tarafından karşılanmaktadır. Kiracı, satın alma sürecinde likit varlıklarını kullanmamaktadır. Kiracı, kısa dönemli ödeme yükümlülüklerini korunan likit varlıklarla gerçekleştirebilme olanağına sahip bulunmaktadır. Finansal kiralama yöntemi, kiracıya likit varlıklarını koruyarak ihtiyaç duyduğu malın kullanım hakkını ve kiralama süreci sonunda satın alma hakkı opsiyonunu tanımaktadır.

Finansal kiralama, kiracıların bilançosuna bazı noktalarda olumlu katkıda bulunmaktadır. Finansal kiralama işlemlerinin bilanço dışında tutulması nedeniyle, aktif ve öz kaynak karlılık oranı artmakta ve öz kaynağın korunması nedeniyle borçlanma oranı azalmaktadır (Kaya, 2011: 288). Bilançonun olumlu etkilenmesi, kullanıcının mali yapısında bozulma ve kredibilitesinde düşüş yaşanmamasını sağlamaktadır. İşletmenin sonraki dönemlerdeki borçlanma maliyetlerinde artışa neden olmamaktadır.

Finansman kaynaklarının tercihinde, kaynağın maliyeti ve yatırım politikalarına uygunluğu önemli rol oynamaktadır. Finansman kaynaklarının kullanıcıya maliyeti değişkenlik göstermektedir. Özellikle ülkelerin ekonomik yapıları ve kullanıcının mali yapısı değişkenliği etkilemektedir.

Finansal kiralama yönteminde kiralama konusu malın maliyetinin sabit olarak tutulabilmesi, maliyetin net olması ve piyasa koşullarından etkilenmemesi finansal kiralamayı tercih edilebilir kılmaktadır. Finansal kiralama sözleşmesi ile uzun dönemli yükümlülük altına giren kiracı, yatırım politikalarını kesin olarak belirlemek zorundadır. Bu da kiracının uzun dönemli planlama yapmasına katkıda bulunmaktadır.

Maliyetin azaltılması ve karlılığın artırılması amacıyla işletmeler yatırım yapmaktadır. Yeni yatırımların bir kısmının nedeni, işletmenin verimliliğinin artırılmasının amaçlan-

masıdır. Maliyetin azaltılarak karlılığın artırılması verimliliğin yükseltilmesi ile mümkün olabilmektedir. İşletmeler verimliliğin artırılması ile ilgili yatırım yapma konusunda isteklidir. İşletme verimliliğinde yeni teknoloji ürünlerinin payı büyüktür. Finansal kiralama yönteminde işletmenin öz kaynağını koruması nedeniyle, yeni yatırımlarla teknolojinin getirdiği fırsatlardan yararlanılabilmek olanağı kısıtlanmamaktadır.

Ülkeler, ekonomilerini geliştirebilmek amacıyla yatırım faaliyetlerini desteklemektedir. Finansal kiralama yöntemi de, yatırım faaliyetlerinde kullanılması nedeniyle ülkeden ülkeye değişmekle beraber vergi avantajları ve teşviklerle desteklenmektedir.

Finansal kiralama kiracı ile kiralayan arasında kurulan stratejik bir ortaklıktır. Yatırımın beklenen getiriye getirmemesi iki tarafında mağduriyetine yol açmaktadır. Yöntemin stratejik bir ortaklık olması, tarafların seçici davranmasına neden olarak verimli yatırımların önünü açmaktadır.

Finansal kiralama yönteminin avantajları yanında dezavantajları da bulunmaktadır. Finansman sağlama yöntemlerinde işletmeler açısından önemli olan nokta, kendi yapılarına en uygun ve az maliyeti olan yöntemi kullanmayı seçmeleridir.

Finansal kiralama yönteminde mülkiyet kiralayan da olduğu için, kiracı kiralama konusu malla ilgili sınırsız serbestiye sahip bulunmamaktadır (Mücahitoğlu, 2015: 51). Bu durum, kiracının faaliyetlerinin bir kısmını engellemektedir. Kiracı açısından dezavantaj olan bu durum, kiralayan açısından bir avantajdır. Bu dezavantaj, karşılıklı mutabakatla çözülebilecek bir problemdir.

Finansal kiralama da mülkiyet hakkının kiralayan da olması, kiracının bazı işlemleri yapmasını engellemektedir. Kiracının, kiralama konusu malı ipotek ettirebilme olanağına sahip olmaması yöntemin diğer bir dezavantajıdır (Akça, 2013: 33). Kiracının, ipotek ettirmeye ihtiyacı olması durumunda kiralama konusu malla ilgili böyle bir olanağı bulunmamaktadır.

Kur riski faktörü, yabancı para birimleri üzerinden yapılan finansman sağlama yöntemlerinde mevcut bulunmaktadır. Uzun dönemli yapılan finansal kiralamalarda, ödemelerin yabancı para birimleri üzerinden yapılmasının kararlaştırılması, kiracı açısından kur riski yaratmaktadır. Kiralayan açısından, yabancı para birimi üzerinden satın alınan varlığı başka bir para birimi üzerinden kiralaması durumunda kur riski bulunmaktadır.

Finansal kiralamanın diğer dezavantajı, finansal kiralama sözleşmesinin süresidir. Sözleşmenin süresinden önce haklı bir gerekçeye dayanmadan feshedilmesi durumunda, fesheden taraf karşı tarafın uğrayacağı zararlardan sorumludur. Bu da, tarafların hareket kabiliyetini kısıtlamaktadır.

3.2 Türkiye’de Denizciliğin Finansmanı ve Finansal Kiralama Süreci

İşletmenin faaliyete geçebilmesi veya bunların sürdürülebilmesi, gerçekleştirilecek yatırımlara bağlıdır. İşletmenin ana gayesi, faaliyetleri sonucunda uygun kara olanak sağlayan gelirin elde edilmesidir. Uygun karın elde edilebilmesinde yatırım maliyeti önemli rol oynamaktadır.

Denizcilik faaliyetleri de tüm ticari faaliyetler gibi yatırımlar sonucunda gerçekleştirilmektedir. Yatırımların finansmanı çeşitli kaynaklardan sağlanmakta ve işletmelere belli maliyeti bulunmaktadır. Yatırım planlamasında, katlanılan maliyet ile elde edilebilecek gelirin karşılaştırılması sonucunda yatırım kararı alınmaktadır.

Dünya denizlerinde faaliyet gösteren gemiler finansal kiralama işlemlerine konu olabilmektedir. Yeni inşa gemilerle desteklenen ve değişen ticaret koşullarına uyum gösterebilen filolar rekabet güçlerini koruyabilmekte veya arttırabilme olanağına kavuşmaktadır. Gemiler başta olmak üzere denizcilik faaliyetlerine yönelik yatırımların gerçekleştirilmesi finansman sağlama olanağına bağlı bulunmaktadır.

Akça (2006: 31) yapmış olduğu çalışmada, denizcilik finansmanında tarihi süreçte yaşanan gelişmeler, gemi sicil ile finansal sistemlerle ilgili bilgi vererek temel denizcilik finansman kaynakları, finansman sağlayan kuruluşlar ile yeni inşa ve 2. el gemilerin finansmanında kullanılan kredileri açıklamış ve gemi finansmanında ağırlığın bankalarda olduğunu belirtmiştir. Sarışen (2006: 15) de yapmış olduğu çalışmada, işletmenin gemi finansmanında kullanabileceği önde gelen kaynağın banka kredileri olduğunu belirtmiştir.

Öztürk (2006: 145) denizcilik finansmanında kullanılan kredileri açıklayarak sendikasyon kredisiyle gemi finansmanının sağlandığı bir uygulama örneği vermiş ve denizcilik sektörünün gelişimi açısından uzun vadeli ve uygun koşullarla finansman sağlayacak bir bankaya gereksinim duyulduğunu söylemiştir. Aymutlu (2007: 56) da denizcilik finansmanında kullanılan kaynaklar hakkında bilgi vererek inşa edilerek servise alınan örnek bir gemiye ait finansman modelleri üzerine çalışma yapmıştır.

Kalkavan (2008: 2) finansal sisteme ilişkin yaşanan gelişmeler ile denizcilik finansman kaynakları hakkında bilgi vererek, önemli bir finansman sağlama seçeneği olan KG sistemini incelemiştir. Aydın (2009: 54) gemi yatırımında kullanılan finansman kaynaklarını açıklayarak yeni inşa edilerek servise alınan örnek bir gemiye ait finansman modelleri üzerine çalışma yapmıştır. Babalı (2009: 66) da denizcilik yatırımlarının finansmanının uzun dönemli kredilerle karşılandığını belirtmiştir.

Akça (2007: 182) yüksek sayıda bankanın gemi finansmanının önemi kavrayarak gelirlerini arttırabilmek amacıyla piyasaya girdiğini ve gemi finansman sağlama yöntemlerinin yenilikçi ve komplike bir hale geldiğini belirtmiştir. Şipal (2014: 208) yapmış olduğu çalışmada, deniz taşımacılığı hakkında bilgi vererek gemi finansmanında kullanılan kaynakları açıklamış ve gemi finansmanı üzerine yaptığı araştırma sonucunda; sektörün faaliyetlerinin yüksek riske sahip olmasının düşünülmesi nedeniyle yeterli finansman kaynağının sektörün kullanımına sunulmadığı tespitinde bulunmuştur.

Gümüş (2011: 283) yapmış olduğu çalışmada, deniz taşımacılığı, gemi işletmeciliğinde elde edilen gelirler ve giderler ile gemi yatırımlarının incelenmesine yönelik simülasyon yöntemi hakkında bilgi vererek gemi yatırımının risk analizi yapılmış olup, analiz sonucunda gemi yatırımının riskinin düşük olmadığını tespit etmiştir.

Denizcilik yatırımlarının riskinin yüksek olması ve yeterli finansman kaynaklarına erişim olanağı bulunmaması, alternatif finansman kaynaklarının önemini arttırmaktadır. Sanayinin ihtiyaç duyduğu hammaddeye ucuz erişim olanağı sunması ve ürünlerin yurtdışı pazarlara sunulabilmesi için deniz taşımacılığına ihtiyaç duyulmaktadır. Deniz taşımacılığı faaliyetinin gerçekleştirilebilmesi gemi arzına bağlı bulunmaktadır. Bu bölümde, denizcilik faaliyetlerinin temel elemanlarından olan yeni inşa veya 2. el gemilerin finansmanının alternatif finansman yöntemleri arasında yer alan finansal amaçlı kiralama türüyle sağlanması kararının verilmesi sonucunda yaşanan süreç ana hatlarıyla anlatılmaktadır.

3.2.1 Gemi Alım Kararı ve Seçim Süreci

Denizcilik alanında faaliyette bulunan işletmeler, koşulların etkisiyle gemi inşasına ya da 2. el gemi satın alınmasına karar vermektedir. Bu koşullara işletme bünyesinde çalışan geminin ekonomik ömrünü tamamlaması, değişen ticaret koşulları, gelişen teknolojinin sunduğu fırsatlardan yararlanma isteği ve yasal zorunluluklar örnek olarak verilebilir.

İşletmeler açısından gemi alım-satım kararının zamanlaması önemlidir. Deniz ticaretinde navlun fiyatlarının değişkenliği nedeniyle doğru zamanda gemi alım kararı verilmesi gerekmektedir. Alım kararı zamanlamasında hata yapan işletmenin yatırımdan beklenen geliri elde etme ihtimali azalmaktadır. Yatırımdan beklenen geliri elde edemeyen işletmelerin faaliyetlerini sürdürebilme olanağı kısıtlanmaktadır.

Gemi alım-satım kararını doğru zamanda veren işletmeler, gemi alım-satımından da gelir elde etme olanağına sahip olmaktadırlar. 52.000 dwt'luk bir geminin 2008 yılı haziran ayında 75 milyon dolar fiyatı bulunurken, aynı geminin 2011 yılının aynı ayında değeri 27,5

milyon dolara gerilemiştir (Kaptan Haber, 2015). Geminin değeri, üç yıllık dönemde yaklaşık olarak yüzde altmış beş oranında azalmıştır.

İşletmelerin, doğru zamanda gemi alım kararı vermesi 3 faktörün birlikte değerlendirilmesine bağlıdır. Bu faktörler;

- Finansmanın maliyeti ve koşulları,
- Gemiden elde edilebilecek gelirin, yatırım maliyetine göre uygun durumda olması,
- Gemi fiyatlarının yüksek seviyede bulunmamasıdır (Aktüel Deniz, 2015).

Değerlendirme sonucunda işletmenin bünyesinde çalıştırmak üzere gemi alım kararı vermesi ile birlikte gemi seçim süreci başlamaktadır. İşletmenin gemi alım kararının altında yatan önemli nedenlerden biri de; işletme bünyesindeki gemilerin değişen koşullara yanıt vermekte zorlanması ya da filo kapasitesinin talep karşısında yetersiz kalmasıdır. Alım kararı verilen geminin servise alınması ile birlikte alım kararı nedenini ortadan kaldırması beklenmektedir. Alım kararı nedeninin servise alınma ile birlikte ortadan kaldırılamaması, gemi seçiminde hata yapıldığını göstermektedir.

Gemi seçim sürecinin başlaması ile birlikte, işletme bünyesine katmak istediği geminin hangi özelliklere sahip olması gerektiğine karar vermektedir. Mali olanaklar, teknik kısıtlamalar ve yasal zorunluluklar nedeniyle istenilen bazı özelliklerden vazgeçilmek zorunda kalınmaktadır. Gemi seçimi, yakıt, sigorta, bakım tutum gibi giderleri doğrudan etkilemesi nedeniyle de işletme açısından önemlidir.

Özelliklerin belirlenmesi ile birlikte işletmenin önünde iki seçenek bulunmaktadır. Bu seçenekler; istenilen özelliklere sahip geminin tersanede inşa edilmesi ya da 2. el olarak satın alınmasıdır. İki seçeneğin de avantajları ve dezavantajları bulunmaktadır.

İşletmenin 2. el gemi alım kararı vermesi durumunda, gemi kısa sürede servise alınabilmektedir. Geminin kısa sürede servise alınması ile birlikte, işletme gemiden gelir elde etme olanağına sahip olmaktadır. 2. el gemilerin değerinin yeni inşa gemilere göre daha düşük olması nedeniyle yatırım maliyeti de düşük olmaktadır. 2. el gemilerin diğer bir avantajı, uluslararası denizcilik konvansiyonlarında yer alan kuralların bir kısmından muaf tutulmasıdır.

Yatırım maliyeti açısından daha düşük olan 2. el gemilerin işletme maliyeti yeni inşa gemilere göre yüksek olmaktadır. 2. el gemilerin en büyük dezavantajı, yeni teknolojik gelişmelerin getirdiği olanakların çoğundan yararlanılabilmek olanağını işletmeye sunamamasıdır.

Yeni inşa gemilerin ekonomik ömrü 2. el gemilere göre daha uzundur. İşletme, 2. el gemiye göre düşük işletme maliyeti ve uzun ekonomik kullanım ömrü bulunan gemiye yeni inşa ile kavuşmaktadır. Deniz ticaretini etkileyen parametrelerin uzun vadede planlamasını doğru yapan işletme, rekabette avantaj sağlayabilmesi yeni inşa gemilerle mümkün olabilir.

mektedir. Yeni inşa gemiler, işletmeye teknolojik gelişmelerin getirdiği olanaklardan yararlanabilme olanağı da sağlamaktadır.

2. el gemilerin servise alınana kadar harcanması gereken maliyetin tespiti işletmeler açısından kolay olup, yeni inşa gemilerde ise süreç uzun ve zordur. 2. el geminin satın alma maliyetinin net olması, geminin satın alınma sürecinde serviste olan bir gemi olması nedeniyle işletmenin gemiyi servise alma maliyetinin düşük olması ve aynı tip gemilerin navlun fiyatlarının bilinmesi nedeniyle, 2. el gemiyle ilgili işletim planlamasının yapılması yeni inşa gemiye göre daha kolaydır.

Yeni inşa gemi kararı veren işletmenin projenin maliyetini etkin bir yöntemle hesaplaması gerekmektedir. Tersane tarafından sunulacak proje teklif fiyatının işletmenin mali olanaklarına uygun olması, fiyatın tüm maliyet kalemlerini içermesi, rekabet ortamında uygun bir kara olanak sağlaması ve hesaplanan maliyetin gerçekleşen maliyetle aralarında inşa sürecinde sapma olmaması, etkili bir maliyet yönteminin kullanılmasına bağlıdır (İrak, 2013: 80).

Hesaplanan maliyet ile gerçekleşen maliyet arasındaki farkın yüksek oranlara ulaşması, işletmenin projeye finansman sağlama olanağını kısıtlayıcı ve beklenen kar oranına ulaşmasını engelleyici bir gelişmedir. Yüksek oranlara ulaşan fark nedeniyle projenin başarısız olma ihtimali artmaktadır. Fizibil olmayan yeni bir yatırım, işletmenin varlığına yönelik bir tehdit oluşturmaktadır.

3.2.2 Gemi ile İlgili Fizibilite Çalışmaları

Finansal kiralama işlemlerine konu olan varlıklarla ilgili yapılan fizibilite çalışması, sürecin sağlıklı yürümesinin teminatlarından biridir. Kiralama konusu malın, mülkiyet ve kullanım hakkının getirileri hazırlanacak fizibilite çalışmasıyla tespit edilmeye çalışılmaktadır. Fizibil olmayan bir varlığa yapılan yatırımın taraflara beklenen faydayı sağlama ihtimali bulunmamaktadır.

Hazırlanacak olan fizibilite raporu, sadece finansman kaynağı sağlayıcılarına sunulacak bir belge olarak düşünülmemelidir. İşletmenin orta ve uzun vadeli planlamalarını, hedeflerini kapsamalı, işletme bünyesinde yer alan birimlerin bu hedeflere ulaşmasını sağlamaya yönelik sürekli yararlanabileceği bir kılavuz olarak düşünülmemelidir (Aylan Nakliyat Reklam Pazarlama Ltd. Şti., 2015). Fizibilite raporu, işletme açısından bir yol haritası olmalıdır.

İşletmelerin, faaliyette buldukları pazarın özelliklerini iyi analiz etmeleri gerekmektedir. Pazarın özellikleri, işletme karlılığını doğrudan etkileyen bir faktördür. Karlılığını devam ettiremeyen işletmenin varlığı ve pazardaki faaliyetleri tehlike altına girmektedir.

Tekelleşmenin olmadığı pazarlar haricinde, pazar oyuncuları arasında rekabet yaşanmaktadır. Oyuncular, yeni yatırım faaliyetleri ve yeniliklerle pazar paylarını koruyabilme veya arttırabilme olanağına kavuşmaktadır.

Deniz ticaretinde yaşanan rekabet iki yönde değerlendirilmelidir. İlk yönü, diğer ulaşım alternatifleri ile yaşanan rekabettir. Bu rekabetin sonucu deniz ticareti pastasının büyüklüğünü doğrudan etkilemektedir. İkinci yön, deniz ticaretinde yer alan oyuncular arasında yaşanan rekabettir. Bu nedenle, geminin işletmecisi yatırım kararlarında iki faktörü de göz önünde bulundurmak zorundadır.

İyi bir fizibilite raporunun doğru verilere dayanması gerekmektedir. Verilerin analizi de fizibilite raporunun kalitesini etkilemektedir. Fizibilite raporunda yatırım kararının nedenlerinin incelendiği, yatırımla ilgili teknik bilgilerin verildiği ve finansal değerlendirilmenin yapıldığı üç bölüm bulunmaktadır (Kaya, 2015).

İlk bölümde, işletmenin yatırım kararı vermesine yol açan etkenler irdelenmektedir. Pazar payını artırma isteği, pazarın özelliklerinin değişmesi, rekabet gücünü artırma isteği gibi nedenler işletmenin yatırım kararı vermesine neden olmaktadır. Pazarın geleceği, sektörün durumu, muhtemel talep miktarı gibi faktörlerin değerlendirilmesi yapılmaktadır.

İkinci bölümde, teknik bilgiler yer almaktadır. Gemi işletmecisi için teknik bilgilerin önemi büyüktür. Gemi teknik bilgileri içerisinde geminin taşıma kapasitesi, servis hızı, yakıt sarfiyatı, groston, ana boyutlar önde gelmektedir. Gemi teknik bilgileri haricinde, taşınması planlanan yükün özellikleri, navlun fiyatları, pazar verileri, liman sınırlamaları gibi deniz ticaretini doğrudan etkileyen faktörler bu bölümde verilmektedir. Deniz ticaretinde yer alan oyuncu açısından, faktörlerin raporda yer alması gerekmektedir.

Üçüncü bölümde, yatırımla ilgili finansal değerlendirme yapılmaktadır. Yatırımdan elde edilebilecek getirinin hesaplandığı bölümdür. Olası gelir ve giderlerin yer aldığı finansal tabloların sonucunda, yatırımın karlılığı ile ilgili nihai değerlendirme bu bölümde yapılmaktadır.

3.2.3 Görüşmeler

Görüşme süreci üç kısımdan oluşmaktadır. İlk görüşmeler kiracı ile üretici veya satıcı arasında gerçekleşmektedir. Görüşmelerde mutabakata varılması ile birlikte, kiralayan ile kiracı arasında görüşme başlamaktadır. Kiralayan ile kiracı görüşmesinden sonra, kiralayan ile satıcı veya üretici arasındaki görüşmeler başlamaktadır. Görüşmelerin sonunda finansal kiralama işlemi gerçekleşmektedir.

3.2.3.1 Kiracı ile Üretici veya Satıcı Arasındaki Görüşmeler

İşletmenin gemi yatırımı kararı alması ve yatırımla ilgili fizibilite çalışmalarının da olumlu sonuçlanması ile birlikte, yatırım konusu geminin alım şartlarıyla ilgili üreticiler veya satıcılar ile görüşmeler başlamaktadır. Yatırım konusu geminin yeni inşa edilmesi planlanıyorsa, tersanelerden fiyat teklifleri alınmaktadır. 2. el gemi tercih edilmesi durumunda gemi alım-satım brokerlığı (komisyon veya ücret karşılığı alım satıma aracılık eden) yapan firmalarla görüşülmektedir.

İşletme açısından 2. el gemiyle ilgili iki faktör ön plana çıkmaktadır. Faktörler geminin fiyatı ve genel kondisyon durumudur. İşletme, kendisine sunulan alternatif gemiler arasından seçim yapmakta olup, iki faktör işletmenin seçiminde doğrudan etkili olmaktadır.

Gemilerin ikinci el fiyatlandırmasında birçok kıstas göz önüne alınmaktadır. Bu kıstaslar arasında; günlük navlun ortalaması, yaşı ile genel kondisyonu, işletim giderleri ve satın almada kullanılacak finansmanın maliyetidir (ARVES, 2015). 2. el gemilerin fiyat değerlendirilmesinde işletmeler dikkatli davranmak zorundadır. Her ne kadar amaçlanan işleterek para kazanmak olsa da, gemi alım satımından elde edilebilecek kara da odaklanılması gerekmektedir.

2. el gemilerin genel kondisyon durumu da karar verme sürecinde etkilidir. Gemi her ne kadar serviste olan bir gemi de olsa, satın alma sürecinde genel sörveye (denetim) tabi tutulmaktadır. Gemi ekipmanlarının durumu, genel kondisyonu, gelecek dönemlerde ortaya çıkabilecek arızaların tespiti ve çalışma durumunu engelleyebilecek faktörlerin varlığı sörveyelerle tespit edilmektedir. Uluslararası sulara çıkan gemiler, uğradıkları limanlarda liman devletleri tarafından kontrole tabi tutulmaktadır. Yapılan kontroller sonucu eksiklik tespit edilmesi durumunda, gemilere seferden alıkonulmak da dahil olmak üzere yaptırımlar uygulanmaktadır. Uygulanan yaptırımlar, gemi işleticisinin zarara uğramasına neden olmaktadır.

İşletmenin yeni inşa gemide karar kılması durumunda, tersanelerle görüşmeler başlamaktadır. Tersanenin üretim kalitesi ve mali yapısı tercih edilmesinde önemlidir. Üretim kalitesi, geminin 2. el fiyatlandırmasını da etkileyen bir faktördür. Üretimi yapılacak olan gemiye verilen garanti de tersane tarafından sağlanmaktadır. Gemi tesliminde gecikme yaşanması, işletme açısından kabul edilemez bir durumdur. Yaşanan gecikme, işletmenin planlarına ağır bir darbe indirmektedir. Bu nedenle, yeni inşa gemilerde tersane seçiminde işletmenin titiz davranması gerekmektedir. Güney Kore ve Japon tersaneleri, zamanında gemi teslimlerini gerçekleştirmeleri, teslimden sonra müşteri istek ve şikayetlerine cevap verebilmeleri ve tersanelerin sahiplik değişimine uğramaması nedeniyle süreklilik sağlamaları ile seçilme noktasında avantaj sağlamışlardır (Türk Loydu Vakfı, 2007: 3.47).

Tersane ile yapılan görüşmelerde, gemi özellikleri, fiyat, ödeme koşulları, teminatlar, teslim süresi, garantiler, istekler ve beklentiler görüşülmektedir. Tüm konularda anlaşmaya varılması ile birlikte, kiracı finansman kaynakları ile bağlantıya geçmektedirler.

3.2.3.2 Kiracı ile Kiralayan Arasındaki Görüşmeler

Kiracının finansal kiralama yöntemini seçmesi ile birlikte, kiralayan taraf olan kuruluşlarla görüşmeler başlamaktadır. Görüşmelere kiracının ve kiralayanın beklentileri yön vermektedir. Kiralayan açısından kiracının mali durumu önemlidir. Mali yapısı güçlü olan kiracı adayı işletmeler, bu olanağa kavuşmada avantaj sahibidir. Finansal kiralama kuruluşu, getiriden önce finansman kaynağını korumayı hedeflemektedir.

Kiralayan açısından yatırımın fizibilitesi kadar sunulacak teminatların varlığı da önemlidir. Her ne kadar kiralama konusu malın mülkiyeti kiralayanda kalsa da, finansal kiralama işlemiyle kiracı yatırım konusu malın bedelinden daha yüksek ödeme yükümlülüğü altına girmektedir. Kiralama konusu malla ilgili giderler, yatırımdan beklenen getirinin elde edilememesi veya zarar edilmesi, kullanım nedeniyle yaşanacak değer kaybı, kiracının iflası gibi faktörlerin ortaya çıkardığı riskin minimize edilmesinde teminatların varlığı önemli rol oynar.

Kiracı, kiralayan tarafa finansal kiralama ile ilgili başvuruda bulunurken belgeler sunmaktadır. Belgeler değerlendirme sürecinde kiralayan tarafından incelenmektedir. Kiralayanın karar verme sürecinde, sunulan belgeler önemli rol oynamaktadır. Bu belgelere; kiracıya ait bilanço, gelir tablosu, mizanlar, işletmeye ait tapu fotokopileri, kiralama konusu mala ait proforma fatura örnek olarak verilebilir (İŞ LEASING, 2015).

Kiralayan kiracının talebine istinaden başvuruyu değerlendirmeye almaktadır. Kiralayan değerlendirme sürecinde göz önüne aldığı çeşitli kıstaslar bulunmaktadır. Finansal kiralama işlemi, kiralayan ile kiracı arasında kurulan stratejik bir ortaklık olması, değerlendirme sürecinin önemini artmasına neden olmaktadır. Kiracı tarafından sunulan belgelerin incelenmesi ve kiracı adayı ve kiralama konusu mal hakkında yapılan araştırmalar neticesinde kiralayan başvuruya ilgili karar vermektedir.

Kiralayan tarafından başvurunun olumlu değerlendirilmesi ile birlikte, finansal kiralama işlemine ilişkin geri ödeme planı hazırlanarak kiracıya sunulur. İki tarafın mutabakatla ile belirlediği geri ödeme planı, kiralama süresine bağlı olarak oluşturulmaktadır. Kiralama süresinin sonunda belirlenen meblağın da ödenmesiyle, kiralama konusu malın mülkiyeti kiracıya geçmektedir.

Geri ödeme planı esnek bir yapıya sahiptir. Kiralama konusu geminin özellikleri, kiracının mali durumu, nakit akışı, kiralayanın beklentileri ve ekonomik koşullar geri ödeme planının yapısını etkileyen faktörlerdir. İki taraf açısından da geri ödeme planı önemlidir. Kiracının geri ödeme planına uygun hareket etmemesi, finansal kiralama işleminin sağlıklı yürütmesini engelleyecek bir gelişmedir. Geri ödeme planı hazırlanırken özellikle kiralayan tarafından kiracıya olabildiğince esneklik sağlanması gerekmektedir.

Geri ödeme planı ile birlikte, kiralama konusu gemiyle ilgili giderler, kullanım şartları, kısıtlamalar, bayrak seçimi ve diğer hususlar da görüşülmektedir. İki tarafta süreçte beklentilerine uygun hareket etmekte ve finansal kiralama işlemine ilişkin şartlar belirlenmektedir.

Gemilerin taşınır mallar olması nedeniyle tescil işleminin yapılacağı ülke önemlidir. Geminin tescil işleminin yapılması ile birlikte, gemi o ülkenin bayrağını çekme hakkını elde etmekte ve ticari faaliyette bulunmaktadır.

Bayrak seçiminin en önemli noktası gemi sahipliği ile ilgilidir. Gemiler deniz ticaretinde yer almaları nedeniyle risk potansiyeli yüksek olan yatırımlardır. Bu nedenle, kiracı ve kiralayanın borçlarından geminin mülkiyet durumu etkilenebilmektedir. Geminin mülkiyetini ilgilendiren durumlarda seçilen bayrak devletinin hukuk kurallarının geçerli olması, bayrak devleti seçiminin önemini arttırmaktadır.

3.2.3.3 Kiralayan ile Üretici veya Satıcı Arasındaki Görüşmeler

Kiralayan ile kiracının finansal kiralama ile ilgili anlaşmaya varması ile birlikte, kiralayan ile üretici veya satıcı arasındaki görüşmeler başlamaktadır. Kiralama konusu gemi her ne kadar kiracı tarafından seçilse de, seçilen gemi kiralayan açısından da önemlidir. Sonuçta kiralayan, seçilen geminin finansmanını sağlamakta ve mülkiyetini üzerine almaktadır.

İkinci el gemilerde, ödeme ve teslim şartları görüşmelerin konusunu oluşturmaktadır. Kiralayan açısından, yeni inşa gemilerle ilgili yapılan görüşmeler tersane tarafından sağlanan garantiler, üretim kalitesi ve teknik destek nedeniyle daha önemlidir.

İnşa aşamasında bulunan gemiler de finansal kiralamaya konu olmaktadır. İnşa aşamasında olan gemiler tersane mülkiyetinde bulunmaktadır. Bu nedenle, tersane alacaklıları tarafından başlatılacak icra işlemlerine, tersaneler ile birlikte inşa aşamasında bulunan gemiler de konu olabilmektedir. Bu durumlarda, inşa aşamasında bulunan gemiler de tersanenin borçlarından dolayı haczedilmektedir.

Gemilerin maliyetinin yüksek olması ve inşa aşamasında tersane borçlarından kaynaklı hak ve iddaalara inşası gerçekleştirilen geminin maruz kalması sorun teşkil etmektedir. Yüksek maliyeti bulunan gemilerin inşasının tersane öz kaynakları ile gerçekleştirilmesi çoğu

durumda mümkün bulunmamaktadır. Bu nedenle, önceden belirlenen inşa aşamalarında gemiyi alacak olan taraf tarafından tersaneye ödemeler yapılmaktadır. Gemiye alacak olan taraf, yaptığı ödemeleri güvence altına almak istemektedir. Gemi inşa aşamasında leasing uygulamasının tersane borçlarından kaynaklanabilecek sıkıntıları bulunmaktadır.

İnşa halinde bulunan gemiler üzerinde kurulabilecek ipoteklerle ilgili düzenlemeler mevcuttur. İnşa halinde bulunan gemi üzerinde ipotek kurulabileceği, fakat bu ipotegin kurulabilmesi geminin inşa halinde gemilere mahsus sicile tescil edilmesi ile mümkün olabilmektedir (Türk Ticaret Kanunu, 2011: madde 986).

İnşa halinde bulunan gemiler üzerinde kurulacak ipotek, gemi malikinin finansman kaynağı bulmasını kolaylaştırmaktadır. Finansman kaynağı bulma sürecinde, gemi maliki inşa halindeki gemiyi teminat olarak gösterebilmektedir. Diğer olumlu tarafı, donatan tarafından tersaneye yapılan ödemelerin güvence altına alınmasıdır.

Ödeme koşulları, teslim şartları, garantiler ve diğer hususlar konusunda anlaşmaya varılması ile birlikte kiralayan ve üretici veya satıcı arasındaki görüşmeler sonlanmaktadır.

3.2.4 Finansal Kiralama Sözleşmesinin İmzalanması

Kiralayan ve kiracı arasında anlaşmanın sağlanması ile birlikte, kiralayan ve kiracı arasında finansal kiralama sözleşmesi imzalanmaktadır. Finansal kiralamaya ilişkin çerçeve imzalanan sözleşme ile taraflar arasında belirlenmektedir. Sözleşmenin imzalanması ile birlikte, kiralayan taraf kiralama konusu geminin üreticisi ile de gemi satın alım sözleşmesi imzalamaktadır.

İmzalanan finansal kiralama sözleşmesi ile taraflar belli yükümlülükler altına girmektedir. Genel olarak gemi sigorta, işletim, idare giderleri, bakım tutum masrafları, korunması, kiralama bedelinin ödenmesi kiracının yükümlülüklerini oluşturmaktayken, geminin satın alınarak kiracının kullanımına sunulması kiralayanın yükümlülüğüdür. Satın alma bedeli ve kira ödemeleri hariç olmak üzere, tarafların anlaşması durumunda yükümlülüklerin üstlenilmesi taraflar arasında yer değiştirebilmektedir.

3.2.5 Gemi Satın Alma Süreci

Finansal kiralama sözleşmesinin imzalanması ile birlikte, gemi satın alma süreci başlamaktadır. Sözleşmede belirtilen süreye göre, kiralayan kuruluşa üretici/satıcı tarafından düzenlenen faturaya istinaden ödeme yapılmaktadır. Ödeme yapılması ile birlikte, gemi kiracıya teslim edilmektedir.

Geminin satın alınması ile birlikte tescil işlemleri başlamaktadır. Tescil işlemleri neticesinde; gemi donatanı kiralayan olurken, gemi işleticisi kiracı olmaktadır. Tescil işleminin

tamamlanması ile birlikte, mülkiyet kiralayan da kalmakta, kullanım hakkı kiracıya devredilmektedir.

Tescil işleminin sona ermesi ile birlikte gemi bayrak çekme hakkına kavuşmaktadır. Uygulamada 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 940. Maddesi kapsamında gemi kiracısı donatan olarak değerlendirilmektedir (FKK, 2012: madde 22) Gemi donatanı olan kiralayan taraf, finansal kiralama sözleşmesinde geminin kullanımı ile ilgili sınırlamalar getirebilmektedir.

Kiracı, geminin işletilme süresi boyunca gemi maliki gibi değerlendirilmesi nedeniyle gemi malikinin tüm sorumluluklarını üstlenmektedir. Gemiyle ilgili gerçekleştirilecek giderlerin ve işletilmesi esnasında üçüncü şahıslar tarafından ileri sürülecek hak ve iddaalarda muhatap gemi kiracısıdır. Sözleşme kapsamında geminin sigorta işlemleri tescil işleminden sonra gerçekleştirilmektedir. Yapılan sigorta sayesinde, kiralama konusu mal güvence altına alınmakta olup, tarafların hakları da korunmaktadır.

3.2.6 Geminin Servise Alınması

Geminin tescil işlemlerinden sonra, geminin servise alınma süreci başlamaktadır. Bayrak ve klas (denetim ve gözetim hizmetleri veren kuruluş) değişimi yapılmayan 2. el gemilerin servise alınma süreci daha kısa sürmektedir. Hali hazırda belgelendirilmiş gemilerde, donatan ve kiracı değişikliğine istinaden gerekli düzeltmelerin gerçekleştirilerek klas ve idare sertifikalarının yayınlanması ve geminin gemi adamları ile donatılması sonucunda gemi servise alınmaktadır.

2. el gemilerde klas değişimi yapılması durumunda süreç uzamaktadır. Klas değişiklik işlemleri kiralayan veya kiracı tarafın istekleri doğrultusunda yapılmaktadır. Mevcut klas kuruluşu ile fiyatlarda anlaşılabilmesi, kuruluşun yetersiz görülmesi, kuruluş tarafından klasın askıya alınması gibi nedenlerden dolayı da klas değiştirme işlemi yapılmaktadır.

Mevcut gemi klasını değiştirmek istemesi durumunda, başvuracağı klas kuruluşu tarafından belirlenen prosedürü izlemesi gerekmektedir. Burada önemli olan nokta, başvurunun yapılacağı klas kuruluşunun Bayrak Devleti tarafından yetkilendirilmiş olmasıdır.

2. el geminin klas değiştirme işlemleri üç aşamadan oluşmaktadır. Bunlar; mevcut durumun tetkik edilmesi ve gerekli görülmesi halinde ön denetim işleminin yapılması, gemi planlarının incelenmesi ve klas değişim sorveyinin yapılmasıdır (ClassNK, 2016: 4). Bu işlemlerin sonuçlanarak gerekli sertifikaların yayınlanması ile birlikte klas değişim işlemi gerçekleşmektedir.

Yeni inşa gemilerde süreç 2. el gemilere nazaran daha uzun sürmektedir. Yeni inşa gemilerde klas işlemleri gemi inşasıyla birlikte başlamaktadır. Yeni inşa gemilerde inşa baş-

langıcından geminin servise alınmasına kadar geçen süreçte klas kuruluşu denetimlerini gerçekleştirmektedir. Denetimler sonucunda geminin uygun bulunması ile birlikte, klas kuruluşu tarafından gerekli sertifikalar yayınlanmaktadır.

İdare ve klas sertifikalarının yayınlanması ve kiracı tarafından geminin donatılması sonucunda gemi servise alınmaktadır. Klas kuruluşu ve idare tarafından belirlenen periyodik denetimler gemi servisteyken de devam etmektedir.

3.2.7 Geri Ödeme Süreci

Geminin servise alınması ile birlikte kiracı geminin kullanım hakkından doğacak gelire kavuşmaktadır. Geminin taşıyacağı yük veya yolcudan elde edeceği gelirin yanında, finansal kiralama süreci sonunda geminin değeri kiracının elde edebileceği gelir kalemlerinden biridir. Navlun fiyatlarının yüksek olduğu dönemlerde gemi fiyatlarının yüksek olması, kiracıya gemiyi satması durumunda ekstra gelir elde etme olanağı sunmaktadır.

Kiracı finansal kiralama süreci boyunca, finansal kiralama ödemeleri, gemi işletiminden ve çalıştırılmasından kaynaklı giderleri karşılamaktadır. Geminin işletim maliyeti kalemleri içerisinde; personel giderleri, tamir/bakım, yedek parça, sigorta, işletim ve amortisman yer almakta olup, yakıt, geçiş, liman, acente, kılavuzluk ücretleri geminin çalıştırma maliyetini oluşturmaktadır (Arslan ve Gürel, 2008: 56-57).

Kiracı finansal kiralama sözleşmesi uyarınca finansal kiralama bedellerini ödeme planı çerçevesinde ödeme yükümlülüğü altında bulunmaktadır. Elde edilen navlun gelirlerinden gemi işletim ve çalıştırma giderlerinin çıkarılmasıyla geminin kullanımdan kaynaklı net geliri ortaya çıkmaktadır. Süreç boyunca elde edilen net gelirin kiralama ödemelerini karşılayacak seviyede bulunması kiracı açısından önemlidir. Kiracı net geliriyle ödemeleri gerçekleştirmesi durumunda başka finansman kaynaklarına ihtiyacı kalmamaktadır.

Geri ödeme sürecinde kiracının, kira bedellerinin ödenmesini aksatmaması gerekmektedir. Ödemenin aksatılmaması kiralayan açısından önemlidir. Kiralayanın nakit akışında kira bedeli ödemelerinin de yer alması nedeniyle, ödemelerin aksatılması durumunda nakit akışında bozulma yaşanmaktadır. Kiralayan açısından nakit akışında bozulma yaşanması mali yapısını olumsuz yönde etkileyen bir gelişmedir.

Ekonomik koşullarda beklenmeyen değişimlerin yaşanması, beklenen gelirin gemiden elde edilememesi ve kiracının mali yapısında çeşitli nedenlerle bozulma yaşanması durumlarında kiracı taraf kiralayandan geri ödeme planında esneklik sağlamasını beklemektedir. Sürecin sağlıklı işlemesi açısından kiralayanın esneklik sağlayabilmesi önemlidir.

Kiralama bedellerinin kiralama süreci boyunca ödeme planına uygun olarak gerçekleştirilmesi ile geri ödeme süreci tamamlanmaktadır.

3.2.8 Finansal Kiralama Süresinin Sona Ermesi

Finansal kiralama sözleşmesinin süresi, ekonomik yarar, işletme süresi, kiralama konusu malın özellikleri gibi kriterler göz önüne alınarak belirlenmekte olup, sürenin sona ermesi ile birlikte finansal kiralama sözleşmesi sonlanmaktadır (Yılmaz, 2010: 39).

Kira bedellerinin ödeme planına uygun olarak ödenmesi ile birlikte sözleşmeye bağlı olarak iki seçenek ortaya çıkmaktadır. Finansal amaçlı kiralama türünde, sözleşme bitiminde kiralama konusu malın mülkiyeti kiracıya devredilmektedir. Sözleşme içeriğine bağlı olarak belirlenen bedelin ödenmesi ile birlikte kiracı mülkiyet hakkına da kavuşmaktadır.

Geminin tescilinin bulunduğu ülkede kiralayan ile kiracı arasında satış işlemi gerçekleştirilmektedir. Satış işlemi ile birlikte geminin sahipliği kiracıya geçmektedir. Satış işleminden kaynaklı sertifikalarda gerekli düzeltmelerin yapılması ile birlikte yeni sertifikalar yayınlanmaktadır.

Geminin işletilmesi açısından gerekli olan sertifikaların yayınlanması ile finansal kiralama işlemi sona ermektedir. Tarafların yükümlülüklerine uymaması durumları hariç olmak üzere, kiralayan gemi mülkiyetinden kaynaklı gelire kavuşurken, kiracı taraf kullanım hakkından ve süreç sonunda elde ettiği mülkiyet hakkından kaynaklı gelire kavuşmaktadır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KARŞILAŞTIRMALI UYGULAMA ÖRNEĞİ

4.1 Karşılaştırmalı Uygulama Örneği

Bu bölümde, denizcilik alanında faaliyette bulunan işletme tarafından alım kararı verilen yolcu gemisinin finansmanının, banka kredisi ile öz kaynak ve finansal kiralamanın kullanılması durumları karşılaştırılmıştır. İki yöntemin avantaj ve dezavantajları verilmiş ve işletmeye olan maliyetleri hesaplanmıştır.

Alım kararı verilen gemi, düzenli hatta yolcu taşımacılığı faaliyetinde çalıştırılmak üzere işletme bünyesine alınacaktır. Geminin satın alma maliyeti 4.000.000 Türk Lirası olup, servise alınma maliyeti 250.000 Türk Lirası olarak alınacaktır. İşletme filosuna katılan gemi ulusal sularda çalışması nedeniyle elde edebileceği gelirin Türk Lirası üzerinden olması neticesinde, iki yöntemde de finansmanın geri ödemesi Türk Lirası üzerinden yapılacaktır. Finansmanın geri ödemesinde, vade süresi 36 ay olarak alınacaktır.

İki yöntemin karşılaştırılmasında, işletmeye ait başlangıç mali verileri aynı alınmıştır. Geminin servise alınması ile birlikte oluşabilecek gider ve gelir de iki yöntem arasında fark bulunmamaktadır. İki finansman yönteminde de, finansman kaynağı için alınan komisyon gideri aynı alınmıştır. Karşılaştırmada önemli olan veriler, yöntemlerin finansman maliyetleri ve işletmenin yapısına olan olumlu ve olumsuz katkılarıdır.

Gemi alımlarında uygulanan KDV oranında denizcilik alanında faaliyette bulunan işletmelere yönelik muafiyet uygulanmaktadır. Gemi alımında faaliyet konusu denizcilik olan işletmeler %0 KDV avantajından yararlanmakta olup, finansal kiralamaya ilişkin düzenlenen kira faturalarında %1 KDV uygulanmaktadır (Vakıf Leasing, 2015). Gemi alımında uygulanan muafiyet nedeniyle, öz kaynak ile banka kredisiyle gemi alınması durumunda KDV ödenmemektedir.

Net bugünkü değer yöntemi yardımıyla yatırım kararları değerlendirilmektedir. Yatırımdan elde edilebilecek gelirin iki yöntemde de eşit olması nedeniyle gemi yatırımının iki yöntemin sonucundaki maliyetlerinin karşılaştırılmasına yönelik net bugünkü değer yöntemi kullanılmıştır. Finansmanının banka kredisi ile finansal kiralama yöntemleriyle elde edilmesi sonucunda yatırım maliyetinin net bugünkü değerinin hesaplamasında aşağıda yer alan formüller kullanılmıştır (Mukherjee'den aktaran Özer vd., 2004).

$$\text{Net Bugünkü Değer}_{\text{Banka Kredisi}} = \sum B_{VÖ} - (N_{VG} * T) * 1 / (1 + i)^n$$

$B_{VÖ}$: Vergiden önceki nakit çıkışı

N_{VG} : Vergiden düşülebilen giderler

T : Vergi oranı

i : İskonto oranı

n : Dönem

$$\text{Net Bugünkü Değer}_{\text{Kiralama}} = \sum K_{VÖ} - (N_{VG} * T) * 1 / (1 + i)^n$$

$K_{VÖ}$: Vergiden önceki nakit çıkışı

N_{VG} : Vergiden düşülebilen giderler

T : Vergi oranı

i : İskonto oranı

n : Dönem

4.1.1 Öz Kaynak ve Banka Kredisi ile Gemi Finansmanının Sağlanması

İşletmenin banka kredisi kullanımını tercih etmesi durumunda, bankalara kredi başvurusunda bulunmaktadır. İşletmenin talebine istinaden her kuruluş değerlendirme sonucunda talep sahibi işletmeye kullanılacak krediye ilişkin teklif sunmaktadır. Bankalar tarafından kredilere ilişkin şartlar, bankanın değerlendirme kriterleri ile işletmenin mali yapısına bağlı olarak değişkenlik göstermektedir. Değişkenliğin kredinin geri ödeme planına ve dolayısıyla maliyetine etkisi bulunmaktadır.

Gemi finansmanının tamamının banka kredisi ile sağlanması mümkün olmamaktadır. Bankalar, kredi kullanan işletmelerin gemi alımında belli oranda öz kaynak kullanmasını zorunlu tutmaktadır. Öz kaynak kullanımının zorunlu tutulmasının birçok nedeni bulunmaktadır. Öz kaynak kullanımı ile bankalar, almış oldukları riskin azalması ve mali açıdan sıkıntılı durumda bulunan işletmelere kredi verilmesinin engellenmesi hedeflenmektedir.

4.000.000 Türk Lirası satın alma maliyeti bulunan geminin finansmanının %100'nün banka kredisi ile karşılanamaması nedeniyle, finansmanın %75'lik kısmı banka kredisiyle karşılanacaktır. Geri kalan 1.000.000 Türk Liralık kısmı işletmenin öz kaynağından sağlanacaktır. Kullanılması planlanan 3.000.000 Türk Liralık banka kredisine ait tablo 4.1'de yer alan geri ödeme planı ülkemizde faaliyette bulunan bir bankadan temin edilmiştir.

Tablo 4.1 Banka Kredisi Geri Ödeme Planı

Taksit No	Tarih	Ana Para	Faiz	BSMV	ToplamÖdeme
1	31.01.2016	66.805,79	36.166,67	1.808,33	104.780,79
2	31.02.2016	67.624,16	34.220,60	1.711,03	103.555,79
3	31.03.2016	68.452,56	33.431,65	1.671,58	103.555,79
4	31.04.2016	69.291,10	32.633,04	1.631,65	103.555,79

5	31.05.2016	70.139,92	31.824,64	1.591,23	103.555,79
6	31.06.2016	70.999,13	31.006,34	1.550,32	103.555,79
7	31.07.2016	71.868,87	30.178,02	1.508,90	103.555,79
8	31.08.2016	72.749,26	29.339,55	1.466,98	103.555,79
9	31.09.2016	73.640,44	28.490,81	1.424,54	103.555,79
10	31.10.2016	74.542,54	27.631,67	1.381,58	103.555,79
11	31.11.2016	75.455,68	26.672,01	1.338,10	103.555,79
12	31.12.2016	76.380,02	25.881,69	1.294,08	103.555,79
13	31.01.2017	77.315,67	24.990,59	1.249,53	103.555,79
14	31.02.2017	78.262,79	24.088,57	1.204,43	103.555,79
15	31.03.2017	79.221,50	23.175,51	1.158,78	103.555,79
16	31.04.2017	80.191,97	22.251,26	1.112,56	103.555,79
17	31.05.2017	81.174,33	21.315,68	1.065,78	103.555,79
18	31.06.2017	82.168,71	20.368,65	1.018,43	103.555,79
19	31.07.2017	83.175,28	19.410,01	970,5	103.555,79
20	31.08.2017	84.194,17	18.439,64	921,98	103.555,79
21	31.09.2017	85.225,55	17.457,37	872,87	103.555,79
22	31.10.2017	86.269,57	16.463,07	823,15	103.555,79
23	31.11.2017	87.326,37	15.456,59	772,83	103.555,79
24	31.12.2017	88.396,11	14.437,79	721,89	103.555,79
25	31.01.2018	89.478,96	13.406,50	670,33	103.555,79
26	31.02.2018	90.575,08	12.362,58	618,13	103.555,79
27	31.03.2018	91.684,63	11.305,87	565,29	103.555,79
28	31.04.2018	92.807,77	10.236,21	511,81	103.555,79
29	31.05.2018	93.944,66	9.153,46	457,67	103.555,79
30	31.06.2018	95.095,48	8.057,44	402,87	103.555,79
31	31.07.2018	96.260,40	6.947,99	347,4	103.555,79
32	31.08.2018	97.439,59	5.824,95	291,25	103.555,79
33	31.09.2018	98.633,22	4.688,16	234,41	103.555,79
34	31.10.2018	99.841,48	3.537,44	176,87	103.555,79
35	31.11.2018	101.064,54	2.372,62	118,63	103.555,79

36	31.12.2018	102.302,70	1.193,53	59,68	103.555,91
----	------------	------------	----------	-------	------------

- Finansman: 3.000.000 TL
- Peşinat: 1.000.000 TL
- Servise Alma Maliyeti: 250.000
- Yıllık Faiz: %14
- Vade: 36 Ay
- Toplam Geri Ödeme Tutarı: 3.729.233,56 TL

İki yöntemin karşılaştırılmasına yönelik olarak net bugünkü değer yöntemi tercih edilmiştir. Amortisman yöntemi olarak da normal amortisman yöntemi tercih edilmiştir.

Öz kaynak ve banka kredisi ile gemi alımında nakit akışı ve net bugünkü değer hesaplanmasında;

- Servise alma maliyeti gider olarak düşülmekte,
- Öz kaynak kullanımı gider olarak düşülememekte,
- Krediyeye ilişkin ödenen taksitlerde sadece faiz olarak ödenen kısım gider olarak düşülmekte,
- Gemi alımında KDV ödemesi yapılmamakta,
- Satın alınan gemiye ilişkin amortisman ayrılmaktadır. Amortisman ayrılması kredi geri ödemesinin tamamlanmasından sonra da devam etmektedir.

Tablo 4.2 Öz Kaynak ve Banka Kredisi ile Gemi Alımında Nakit Akışı ve Net Bugünkü Değerin Hesaplanması

Yıllar	Anapara	Faiz	Servise Alma Maliyeti	Ödenen KDV	Amortisman %5,55	Vergi Sonrası Nakit Çıkışı	Tablo Değeri %1,166	NBD
01.01.2016	-	-	250.000	-	-	200.000	1,000	200.000
31.01.2016	66.805,79	37.975,00	-	-	-	97.185,79	0,988	96.065,03
31.02.2016	67.624,16	35.931,63	-	-	-	96.369,46	0,977	94.159,59
31.03.2016	68.452,56	35.103,23	-	-	-	96.535,14	0,966	93.233,74
31.04.2016	69.291,10	34.264,69	-	-	-	96.702,85	0,955	92.318,67
31.05.2016	70.139,92	33.415,87	-	-	-	96.872,62	0,944	91.414,23
31.06.2016	70.999,13	32.556,66	-	-	-	97.044,46	0,933	90.520,32
31.07.2016	71.868,87	31.686,92	-	-	-	97.218,41	0,922	89.636,81

31.08.2016	72.749,26	30.806,53	-	-	-	97.394,48	0,911	88.763,59
31.09.2016	73.640,44	29.915,35	-	-	-	97.572,72	0,901	87.900,52
31.10.2016	74.542,54	29.013,25	-	-	-	97.753,14	0,890	87.047,50
31.11.2016	75.455,68	28.010,11	-	-	-	97.863,77	0,880	86.141,03
31.12.2016	76.380,02	27.175,77	-	-	222.222,20	53.676,20	0,870	46.701,67
31.01.2017	77.315,67	26.240,12	-	-	-	98.307,77	0,860	84.547,56
31.02.2017	78.262,79	25.293,00	-	-	-	98.497,19	0,850	83.733,58
31.03.2017	79.221,50	24.334,29	-	-	-	98.688,93	0,840	82.929,08
31.04.2017	80.191,97	23.363,82	-	-	-	98.883,03	0,831	82.133,95
31.05.2017	81.174,33	22.381,46	-	-	-	99.079,50	0,821	81.348,08
31.06.2017	82.168,71	21.387,08	-	-	-	99.278,37	0,812	80.571,37
31.07.2017	83.175,28	20.380,51	-	-	-	99.479,69	0,802	79.803,70
31.08.2017	84.194,17	19.361,62	-	-	-	99.683,47	0,793	79.044,98
31.09.2017	85.225,55	18.330,24	-	-	-	99.889,74	0,784	78.295,11
31.10.2017	86.269,57	17.286,22	-	-	-	100.098,55	0,775	77.553,98
31.11.2017	87.326,37	16.229,42	-	-	-	100.309,91	0,766	76.821,48
31.12.2017	88.396,11	15.159,68	-	-	222.222,20	56.079,41	0,757	42.452,66
31.01.2018	89.478,96	14.076,83	-	-	-	100.740,42	0,748	75.382,02
31.02.2018	90.575,08	12.980,71	-	-	-	100.959,65	0,740	74.674,85
31.03.2018	91.684,63	11.871,16	-	-	-	101.181,56	0,731	73.975,94
31.04.2018	92.807,77	10.748,02	-	-	-	101.406,19	0,723	73.285,17
31.05.2018	93.944,66	9.611,13	-	-	-	101.633,56	0,714	72.602,47
31.06.2018	95.095,48	8.460,31	-	-	-	101.863,73	0,706	71.927,73
31.07.2018	96.260,40	7.295,39	-	-	-	102.096,71	0,698	71.260,87
31.08.2018	97.439,59	6.116,20	-	-	-	102.332,55	0,690	70.601,79
31.09.2018	98.633,22	4.922,57	-	-	-	102.571,28	0,682	69.950,40
31.10.2018	99.841,48	3.714,31	-	-	-	102.812,93	0,674	69.306,62
31.11.2018	101.064,54	2.491,25	-	-	-	103.057,54	0,666	68.670,36
31.12.2018	102.302,70	1.253,21	-	-	222.222,20	58.860,83	0,659	38.768,46
31.12.2019	-	-	-	-	222.222,20	44.444,44	0,573	-25.469,49
31.12.2020	-	-	-	-	222.222,20	44.444,44	0,499	-22.160,06

31.12.2021	-	-	-	-	222.222,20	44.444,44	0,434	-19.280,65
31.12.2022	-	-	-	-	222.222,20	44.444,44	0,377	-16.775,38
31.12.2023	-	-	-	-	222.222,20	44.444,44	0,328	-14.595,64
31.12.2024	-	-	-	-	222.222,20	44.444,44	0,286	-12.699,13
31.12.2025	-	-	-	-	222.222,20	44.444,44	0,249	-11.049,04
31.12.2026	-	-	-	-	222.222,20	44.444,44	0,216	-9.613,36
31.12.2027	-	-	-	-	222.222,20	44.444,44	0,188	-8.364,23
31.12.2028	-	-	-	-	222.222,20	44.444,44	0,164	-7.277,41
31.12.2029	-	-	-	-	222.222,20	44.444,44	0,142	-6.331,80
31.12.2030	-	-	-	-	222.222,20	44.444,44	0,124	-5.509,07
31.12.2031	-	-	-	-	222.222,20	44.444,44	0,108	-4.793,24
31.12.2032	-	-	-	-	222.222,20	44.444,44	0,094	-4.170,42
31.12.2033	-	-	-	-	222.222,20	44.444,44	0,082	-3.628,53
Toplam								2.831.827

İşletme gemi alım finansmanında öz kaynak ile banka kredisi kullanımını tercih etmesi durumunda, ödenen 1.000.000 Türk Lirası öz kaynağın eklenmesi ile birlikte yatırımın işletmeye maliyetinin net bugünkü değeri 3.831.827 Türk Lirasıdır.

Banka kredisi kullanımında, ödenen faiz miktarı gider olarak düşülebilmektedir. Ülkemizde kurumlar gelir vergisi oranının %20 olması nedeniyle, ödenen faiz miktarının %20'si oranında işletmeye katkısı bulunmaktadır. Amortismanın da işletmeye katkısı %20 seviyesinde bulunmaktadır.

4.1.2 Finansal Kiralama ile Finansmanın Sağlanması

İşletmenin finansal kiralamaı tercih etmesi durumunda, kiralaayan taraflarla görüşmeleri başlamaktadır. Banka kredisi kullanımında olduğu gibi, finansal kiralama işlemine ait geri ödeme planları da değişkenlik göstermektedir. Mülkiyetin kiralaayan da kalması nedeniyle, değerlendirme sürecinde önemli olan yatırımın fizibilitesidir. Finansal kiralama yönteminin tercih edilmesi durumunda, işletmeler gemi alımında başka bir finansman kaynağına ihtiyaç duymamaktadır.

4.000.000 TL bedeli bulunan geminin satın alınmasının finansal kiralama yöntemiyle yapılması durumunda, sabit ve eşit kira geri ödemeli finansal kiralama işlemine ilişkin geri ödeme planı aşağıda yer almaktadır. 4.000.000 Türk Liralık finansal kiralamaya ait tablo

4.3'te yer alan geri ödeme planı ülkemizde faaliyette bulunan bir finansal kiralama kuruluşundan temin edilmiştir.

Tablo 4.3 Finansal Kiralama Geri Ödeme Planı

Kira No	Ödeme Tarihi	KDV Hariç Ödeme	Ana Para	Faiz	KDV	KDV Dahil Ödeme Tutarı
1	31.01.2016	136.711	90.044,33	46.666,67	1367,11	138.078,11
2	31.02.2016	136.711	91.094,85	45.616,15	1367,11	138.078,11
3	31.03.2016	136.711	92.157,62	44.553,38	1367,11	138.078,11
4	31.04.2016	136.711	93.232,80	43.478,20	1367,11	138.078,11
5	31.05.2016	136.711	94.320,51	42.390,49	1367,11	138.078,11
6	31.06.2016	136.711	95.420,92	41.290,08	1367,11	138.078,11
7	31.07.2016	136.711	96.534,16	40.176,84	1367,11	138.078,11
8	31.08.2016	136.711	97.660,39	39.050,61	1367,11	138.078,11
9	31.09.2016	136.711	98.799,77	37.911,23	1367,11	138.078,11
10	31.10.2016	136.711	99.952,43	36.758,57	1367,11	138.078,11
11	31.11.2016	136.711	101.118,54	35.592,46	1367,11	138.078,11
12	31.12.2016	136.711	102.298,26	34.412,74	1367,11	138.078,11
13	31.01.2017	136.711	103.491,74	33.219,26	1367,11	138.078,11
14	31.02.2017	136.711	104.699,14	32.011,86	1367,11	138.078,11
15	31.03.2017	136.711	105.920,63	30.790,37	1367,11	138.078,11
16	31.04.2017	136.711	107.156,37	29.554,63	1367,11	138.078,11
17	31.05.2017	136.711	108.406,53	28.304,47	1367,11	138.078,11
18	31.06.2017	136.711	109.671,27	27.039,73	1367,11	138.078,11
19	31.07.2017	136.711	110.950,77	25.760,23	1367,11	138.078,11
20	31.08.2017	136.711	112.245,20	24.465,80	1367,11	138.078,11
21	31.09.2017	136.711	113.554,72	23.156,28	1367,11	138.078,11
22	31.10.2017	136.711	114.879,53	21.831,47	1367,11	138.078,11
23	31.11.2017	136.711	116.219,79	20.491,21	1367,11	138.078,11
24	31.12.2017	136.711	117.575,69	19.135,31	1367,11	138.078,11
25	31.01.2018	136.711	118.947,40	17.763,60	1367,11	138.078,11
26	31.02.2018	136.711	120.335,12	16.375,88	1367,11	138.078,11
27	31.03.2018	136.711	121.739,03	14.971,97	1367,11	138.078,11
28	31.04.2018	136.711	123.159,32	13.551,68	1367,11	138.078,11
29	31.05.2018	136.711	124.596,18	12.114,82	1367,11	138.078,11
30	31.06.2018	136.711	126.049,80	10.661,20	1367,11	138.078,11

31	31.07.2018	136.711	127.520,38	9.190,62	1367,11	138.078,11
32	31.08.2018	136.711	129.008,12	7.702,88	1367,11	138.078,11
33	31.09.2018	136.711	130.513,22	6.197,78	1367,11	138.078,11
34	31.10.2018	136.711	132.035,87	4.675,13	1367,11	138.078,11
35	31.11.2018	136.711	133.576,29	3.134,71	1367,11	138.078,11
36	31.12.2018	136.711	135.113,31	1.597,69	1367,11	138.078,11

- Finansman: 4.000.00 TL
- Peşinat: Yok
- Servise Alma Maliyeti: 250.000 TL
- Aylık Kira Ödemesi: 138.078,11 TL
- Satın Alma Opsiyonu Bedeli: Sembolik Bedel
- Toplam Geri Ödeme Tutarı: 4.970.812 TL

Finansal kiralama ile gemi alımında nakit akışı ve net bugünkü değer hesaplanmasında;

- Servise alma maliyeti gider olarak düşülmekte,
- Düzenlenen kira faturalarına ilişkin %1 oranında KDV ödenmekte,
- Finansal kiralamaya ilişkin ödenen kira bedelinin yalnızca faiz kısmı gider olarak düşülmekte (Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği, 2003: madde 2),
- Finansal kiralamaya konu olan gemiye ilişkin amortisman ayrılmaktadır. Amortisman ayrılması kiralama sürecinin bitiminden sonra da devam etmekte,
- Satın alma opsiyonunun sembolik bedel olması nedeniyle hesaplama dahil edilmemiştir.

Tablo 4.4 Finansal Kiralama ile Gemi Alımında Nakit Akışı ve Net Bugünkü Değerin Hesaplanması

Yıllar*	Kiralama Bedeli ve Servise Alma Maliyeti	Öd. KDV (%1)	Vergiden Önce Nakit Çıkışı	Amortisman	Vergi Kazancı (%20)	Vergiden Sonra Nakit Çıkışı	Tablo Değer %1.166	NBD
01.01.16	250.000	-	250.000	-	50.000	200.000	1,000	200.000
31.01.16	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	9.333,33	128.744,78	0,988	127.260,08
31.02.16	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	9.123,23	128.954,88	0,977	125.997,78
31.03.16	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	8.910,68	129.167,43	0,966	124.750,04

31.04.16	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	8.695,64	129.382,47	0,955	123.516,70
31.05.16	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	8.478,10	129.600,01	0,944	122.297,57
31.06.16	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	8.258,02	129.820,09	0,933	121.092,51
31.07.16	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	8.035,37	130.042,74	0,922	119.901,34
31.08.16	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	7.810,12	130.267,99	0,911	118.723,91
31.09.16	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	7.582,25	130.495,86	0,901	117.560,06
31.10.16	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	7.351,71	130.726,40	0,890	116.409,62
31.11.16	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	7.118,49	130.959,62	0,880	115.272,46
31.12.16	136.711,00	1.367,11	138.078,11	222.222,20	6.882,55	86.751,12	0,870	75.478,94
31.01.17	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	6.643,85	131.434,26	0,860	113.037,32
31.02.17	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	6.402,37	131.675,74	0,850	111.939,04
31.03.17	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	6.158,07	131.920,04	0,840	110.853,43
31.04.17	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	5.910,93	132.167,18	0,831	109.780,34
31.05.17	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	5.660,89	132.417,22	0,821	108.719,63
31.06.17	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	5.407,95	132.670,16	0,812	107.671,15
31.07.17	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	5.152,05	132.926,06	0,802	106.634,75
31.08.17	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	4.893,16	133.184,95	0,793	105.610,32
31.09.17	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	4.631,26	133.446,85	0,784	104.597,69
31.10.17	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	4.366,29	133.711,82	0,775	103.596,74
31.11.17	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	4.098,24	133.979,87	0,766	102.607,34
31.12.17	136.711,00	1.367,11	138.078,11	222.222,20	3.827,06	89.806,61	0,757	67.984,47
31.01.18	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	3.552,72	134.525,39	0,748	100.662,62
31.02.18	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	3.275,18	134.802,93	0,740	99.707,05
31.03.18	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	2.994,39	135.083,72	0,731	98.762,51
31.04.18	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	2.710,34	135.367,77	0,723	97.828,85
31.05.18	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	2.422,96	135.655,15	0,714	96.905,96
31.06.18	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	2.132,24	135.945,87	0,706	95.993,71
31.07.18	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	1.838,12	136.239,99	0,698	95.091,99
31.08.18	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	1.540,58	136.537,53	0,690	94.200,66
31.09.18	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	1.239,56	136.838,55	0,682	93.319,61

31.10.18	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	935,03	137.143,08	0,674	92.448,73
31.11.18	136.711,00	1.367,11	138.078,11	-	626,94	137.451,17	0,666	91.587,88
31.12.18	136.711,00	1.367,11	138.078,11	222.222,20	319,54	93.314,13	0,659	61.460,99
31.12.19	-	-	-	222.222,20	-	-44.444,44	0,573	-25.469,49
31.12.20	-	-	-	222.222,20	-	-44.444,44	0,499	-22.160,06
31.12.21	-	-	-	222.222,20	-	-44.444,44	0,434	-19.280,65
31.12.22	-	-	-	222.222,20	-	-44.444,44	0,377	-16.775,38
31.12.23	-	-	-	222.222,20	-	-44.444,44	0,328	-14.595,64
31.12.24	-	-	-	222.222,20	-	-44.444,44	0,286	-12.699,13
31.12.25	-	-	-	222.222,20	-	-44.444,44	0,249	-11.049,04
31.12.26	-	-	-	222.222,20	-	-44.444,44	0,216	-9.613,36
31.12.27	-	-	-	222.222,20	-	-44.444,44	0,188	-8.364,23
31.12.28	-	-	-	222.222,20	-	-44.444,44	0,164	-7.277,41
31.12.29	-	-	-	222.222,20	-	-44.444,44	0,142	-6.331,80
31.12.30	-	-	-	222.222,20	-	-44.444,44	0,124	-5.509,07
31.12.31	-	-	-	222.222,20	-	-44.444,44	0,108	-4.793,24
31.12.32	-	-	-	222.222,20	-	-44.444,44	0,094	-4.170,42
31.12.33	-	-	-	222.222,20	-	-44.444,44	0,082	-3.628,53
TOPLAM								3.807.546

* Yıllar hanesinde tarih yazımında yıla ait son iki rakam verilerek kısaltma yapılmıştır.

İşletmenin gemi finansmanında finansal kiralama tercih etmesi durumunda, yatırım maliyetinin net bugünkü değeri 3.807.546 Türk Lirası olarak hesaplanmıştır. 31.12.2018 tarihinde geminin mülkiyeti kiralayan kuruluştan kiracıya geçmektedir.

Finansal kiralama yönteminde, banka kredisinde olduğu gibi sadece faiz olarak ödenen kısım gider olarak düşülebilmektedir. Ödenen anaparanın gider olarak düşülebilmesi nedeniyle, vergi avantajından sadece faiz miktarı olarak ödenen kısmından yararlanılabilmektedir. Ayrılan amortisman nedeniyle de %20 oranında vergi avantajı elde edilmektedir.

4.1.3 İki Yöntemin Karşılaştırılması

Net bugünkü değer yöntemiyle öz kaynak ile banka kredisi kullanımı ve finansal kiralamanın net bugünkü değeri hesaplanmıştır. Öz kaynak ve banka kredisi kullanımının net bugünkü değeri 3.831.827 Türk Lirasıyken, finansal kiralama yönteminde net bugünkü değer 3.807.546 Türk Lirası olarak hesaplanmıştır.

İki yöntemin net bugünkü değerleri arasında önemli bir fark bulunmamaktadır. Finansal kiralama, öz kaynak ve banka kredisi kullanımına göre 24.281 Türk Lirası net bugünkü değer avantajına sahip bulunmaktadır. İki yöntemin net bugünkü değerleri arasında önemli bir fark bulunmamasının nedeni, amortismanına tabi tutulmaları, gider olarak sadece ödenen faizin düşülebilmesi ve gemi alımında KDV muafiyeti bulunmasıdır.

Net bugünkü değer hesaplanmasında iskonto oranı olarak yıllık %14 değeri alınmıştır. İskonto oranının artmasıyla finansal kiralama yönteminin net bugünkü değeri banka kredisine nazaran daha fazla düşüş göstermektedir. Banka kredisi ile satın alma aşamasında öz kaynak kullanılması nedeniyle, kullanılan öz kaynağın net bugünkü değeri sabit kalmaktadır.

Banka kredisi kullanımında öz kaynak kullanım oranının artırılması durumunda, yöntemin net bugünkü değeri artış göstermektedir. Gemi alımında kullanılan banka kredisi miktarı ile servise alma maliyeti toplamı 3.250.000 TL'dir. Yöntemin toplam net bugünkü değeri 3.831.827 TL olarak hesaplanmıştır. Bu rakamın içinde öz kaynak kullanımının net bugünkü değeri 1.000.000 TL'dir. Kullanılan banka kredisi ile servise alma maliyetinin net bugünkü değeri 2.831.827 TL'dir.

Öz kaynak kullanım oranının artması ile birlikte, öz kaynağın net bugünkü değeri sabit olarak kalacak ve banka kredisi kullanımından elde edilen vergi avantajının azalması ile birlikte net bugünkü değerinde artış yaşanacaktır. Öz kaynak kullanım oranının artması ile birlikte net bugünkü değer açısından finansal kiralamanın avantajı artmaktadır.

Öz kaynak ile banka kredisi kullanımında gemiyi satın alma ve servise alma süreçlerinde, 1.250.000 TL nakit çıkışı yaşanmaktadır. Finansal kiralama işleminde, işletmenin nakit çıkışı 250.000 TL'dir. Finansal kiralama yönteminde, başlangıç aşamasında yaşanan nakit çıkışı öz kaynak ile banka kredisi kullanımına göre azdır.

Finansal kiralama yönteminin en büyük avantajlarından birini KDV avantajı oluşturmaktadır. Finansal kiralamanın yeni yatırım faaliyetlerinde kullanılması nedeniyle teşvik edilmektedir. KDV avantajı sayesinde yeni yatırım faaliyetinde bulunan işletmenin maliyeti azalmaktadır. KDV avantajı işletmenin nakit akışına da olumlu katkı sağlamaktadır. İlerleyen dönemlerde gemi alımına yönelik KDV muafiyetinin kalkması durumunda, finansal kiralama yönteminin maliyet açısından avantajı artacaktır.

Gemi alımında ana faaliyet konusu denizcilik olan işletmelere KDV muafiyeti tanınması nedeniyle, gemi alımında finansal kiralama yönteminin KDV avantajından yararlanılmamaktadır. Ana faaliyet konusu denizcilik olmayan işletmeler açısından, finansal kiralamanın KDV avantajı bulunmaktadır. Bu yönüyle, ana faaliyet konusu denizcilik olmayan işletmeler finansal kiralama yöntemini kullanmaları durumunda bu avantajdan yararlanabilmektedir.

Finansal kiralama yöntemiyle elde edilen finansmanın net bugünkü değerinin hesaplanmasında, düzenlenen kira faturalarına istinaden %1 oranında KDV ödenmiştir. Ödenen KDV miktarının net bugünkü değeri 40.000 Türk Lirasıdır. KDV tahakkukunda ödenen KDV miktarından yararlanılabilmektedir. İki yöntemin karşılaştırılmasına yönelik yapılan hesaplamada, öz kaynak ile banka kredisi kullanımında KDV ödenmemiştir. Finansal kiralama yönteminde KDV ödenmesi nedeniyle, ödenen KDV miktarı finansal kiralama yönteminin tercih edilmesi durumunda işletme açısından maliyet avantajı sağlayacaktır.

İki yöntemin arasında farklar bulunmaktadır. Farkların içerisinde en önemli olanı, finansal kiralama yönteminde gemi finansmanının tümü elde edilebilirken, banka kredisinde belli oranlarda gemi finansmanı sağlanabilmektedir. Finansal kiralama yöntemiyle, %100 oranında finansman sağlanabilmektedir. Finansal kiralama, yeni yatırım faaliyetlerini banka kredisine nazaran destekleyici bir finansman sağlama yöntemidir.

Banka kredisıyla belli oranda gemi finansmanı sağlanması nedeniyle, işletmeler öz kaynak kullanmak zorunda kalmaktadır. Öz kaynak kullanımı neticesinde, kısa süreli ödemelerde işletmelerin likidite açısından sıkıntı yaşayabilme ihtimali bulunmaktadır. Ekonomide yaşanabilecek ani değişimlerden öz kaynak ile banka kredisi kullanan işletmelerin etkilenme oranı daha yüksek olmaktadır.

İşletmenin öz kaynak ile banka kredisi kullanması ile birlikte öz kaynak/borç oranı yükselmektedir. Öz kaynak/borç oranının yükselmesi, işletmenin ileri dönemde kullanabileceği finansman kaynaklarının maliyetinin yükselmesine neden olmaktadır. Yaşanabilecek maliyet artışı işletmelerin mali yapısına bağlı olarak değişkenlik göstermektedir. Yaşanabilecek maliyet artışının bir kısmının gemi alımında kullanılan banka kredisi maliyetinin üzerine eklenmesi gerekmektedir.

İki yöntemde de işletme teminat sunmak zorundadır. Sunulan teminatların işletmeye maliyeti bulunmaktadır. Finansal kiralamada ana teminat kiralama konusu maldır. Kiracı, beklenmeyen durumlara ve yükümlülüklerine yönelik de ek teminatlar sunmaktadır.

Geminin işletmenin filosuna katılması ile birlikte, planlamaya uygun olarak servise alınmaktadır. Yolcu taşımacılığı faaliyetinde bulunan işletmelerin gemi işletimi, yönetim,

reklam, iskeleler başta olmak üzere çeşitli giderleri bulunmaktadır. Bu giderlerin karşılanmasına yönelik olarak likiditeye ihtiyaç duyulmaktadır. Banka kredisi kullanımında öz kaynak kullanılması, işletmenin bu tür giderleri karşılamasını zorlaştırmaktadır.

Talepte yaşanabilecek azalmalarda, işletme tarafından kullanılan finansman kaynağının geri ödemelerinde gecikme yaşanabilme ihtimali bulunmaktadır. Finansal kiralama yönteminin esnek bir yapıya sahip olması, geri ödeme planında işletmenin ihtiyaçlarına uygun olarak değişiklik yapılabilmesini kolaylaştırmaktadır. Finansal kiralama yöntemi, esnek yapıyla işletmenin ihtiyaçlarına uygun olarak finansman sağlmasına yardımcı olmaktadır.

Finansal kiralama yönteminde, kiralama konusu olan geminin mülkiyeti kiralayan tarafta kalmaktadır. Kiralama sürecinin sonunda mülkiyet kiracıya devredilmektedir. Mülkiyet hakkının kiralayan tarafta olması nedeniyle, kiracının kiralama konusu olan gemi üzerindeki tasarruf hakkı sınırsız değildir. Kiracı kiralama konusu geminin kullanımı ile ilgili bazı konularda kiralayan taraftan izin almak zorundadır. Kiralayan taraf, kiralama konusu geminin kullanımına yönelik kısıtlamalar da getirebilmektedir.

Finansal kiralama işleminden kaynaklanan ekstra maliyet, kiralama süreci sonunda yaşanmaktadır. Mülkiyetin kiracıya geçmesi nedeniyle, satış işlemi ve gemi belgelerinden gerekli olanların yeniden düzenlenmesinin belli maliyeti bulunmaktadır. Oluşan maliyet kiracı tarafından karşılanmaktadır.

SONUÇ

Denizcilik sektörü stratejik öneme sahip bulunmaktadır. Ülkemiz coğrafyasının denizcilik faaliyetlerine olanak sağlaması ekonominin gelişimi açısından fırsatlar sunmaktadır. Diğer ulaşım alternatiflerine göre ucuz nakliyeye olanak sağlayan deniz ve iç su yolu taşımacılığının maksimum oranda kullanılmasının sağlayacağı faydalar bulunmaktadır.

Denizcilik faaliyetlerinden yaratılan ekonomik katma değer artırılması, ihtiyaç duyulan yatırımların gerçekleştirilmesine bağlı bulunmaktadır. Alternatif finansman kaynaklarının, gerçekleştirilecek yatırımların finansmanının sağlanmasına yönelik olarak sektörün kullanımına sunulması gerekmektedir. Kaynakların ve yöntemlerin ihtiyaçlara uygun olarak artırılması, sektöre olumlu katkıda bulunacaktır.

Finansal kiralama yöntemi, yeni yatırımların desteklenmesinde kullanılacak finansman sağlama yöntemleri arasında yer almaktadır. Sat ve geri kirala yöntemi, kısa dönemli likidite problemlerinin aşılmasında işletmelere önemli fırsatlar sunmaktadır. Gemi fiyatlarının navluna bağlı olarak değişkenliği fazla olmaktadır. Bu nedenle, ödeme sıkıntısı yaşayan işletmeler yüksek oranda zarara katlanarak elde bulunan gemileri satmak zorunda kalmaktadır. Sat ve geri kirala yönteminde, işletmeler mülkiyet ve kullanım hakkını kaybetmeden elde bulunan gemilerden ve diğer varlıklarından likidite sağlama olanağına sahip olmaktadır.

Finansal kiralama yöntemi birçok avantaja sahip bulunmaktadır. %100 finansman sağlanması, likit varlıkların korunmasına olanak vermesi, birçok üründe KDV avantajına sahip olması başta olmak üzere işletmelere fırsatlar sunmaktadır. Yöntemin esnek yapısı, değişen ihtiyaçlara cevap vermesine olanak tanımaktadır.

Finansal kiralama yönteminin tercih edilebilirliğinin artırılması ve gemi finansmanında kullanımının yaygınlaştırılması, ülkemizin katlandığı nakliye maliyetinin azaltılmasına katkıda bulunacaktır. Nakliye maliyetlerinde yaşanacak azalma, toplumsal refahın yükselmesini ve sanayi üretiminin arttırılmasını sağlayacak bir gelişmedir. Alternatif finansman sağlama yöntemlerinin desteklenmesi ve çeşitlendirilmesi, finansman maliyetlerinde düşüşe neden olacaktır.

Gemi alımında işletmelere sağlanan KDV muafiyetinin kaldırılması durumunda, finansal kiralamanın sunduğu KDV avantajı devreye girecektir. Gemi alımında KDV muafiyetinin kaldırılması, finansal kiralama yönteminin maliyet olarak avantajını arttıracak bir gelişmedir. Finansal kiralamanın KDV avantajı sağladığı ürünlerin finansmanında kullanılması maliyet avantajı sağlamaktadır.

Finansal kiralama yönteminin işletmelere olan maliyetinin azaltılması ve ulusal filonun desteklenmesi noktasında düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktadır. Finansal kiralama yönteminin tercih edilebilirliğinin artırılması noktasında yapılacak düzenlemelerin içerisinde önemli olanı, ödenen kira faturalarından gider olarak düşülecek kısımlarla ilgilidir. Finansal kiralama yönteminde, ödenen kira faturalarının sadece faiz kısmı gider olarak düşülmektedir. Eski uygulamada ödenen kira faturalarının tamamı gider olarak düşülmekteydi. Bu nedenle, eski uygulamaya dönülerek kira faturalarının tümünün gider olarak düşülmesi sayesinde finansal kiralamanın maliyeti azaltılabilecektir.

Ulusal filonun desteklenmesi noktasında kamu desteğine ihtiyaç duyulmaktadır. Gemi fiyatlarının değişkenliği nedeniyle finansman sağlayıcı kuruluşlar yüksek oranda teminat istemekte ve gemi alımlarına finansman sağlama noktasında çekinceleri bulunmaktadır. Özellikle navlun fiyatlarının düşük olduğu dönemlerde gemilerin elden çıkarılması durumunda, işletmeler yüksek oranda zarara katlanmaktadır. Gemi alımlarında finansman sağlayıcı kuruluşlara, kamu tarafından sağlanan finansman oranında güvence verilmesi ve finansal kiralama konusu geminin mülkiyetinin kiralama süreci sonuna kadar sağlanan teminata karşılık kamuda kalması, sektörün gelişimine katkı sağlayarak ülkemizin katlandığı nakliye maliyetinin azaltılmasını ve ulusal filonun Türk Bayrağında kalmasını destekleyecektir.

KAYNAKÇA

- Akça, E. C. (2006). *Temel Denizcilik Finansmanı*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Akça, E. C. (2007). “Latest major developments in shipping finance”. *Journal of Black Sea/Mediterranean Environment*, 13(2): 181-189.
- Akça, N. (2013). *Finansal Kiralama İşlemlerinin Vergi Usul Kanunu ve Türkiye Muhasebe Standardı 17 Açısından Muhasebeleştirilmesine Yönelik Bir Uygulama*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Okan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Akdaş, O. (2012). *Finansal Değerleme Tekniklerinin Denizcilik Yatırım Projelerine Uygulanması: Liman İşletmesi Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Aklease, “Sözleşme Öncesi Bilgilendirme Formu”. http://www.aklease.com/doc/Sozlesme_Oncesi_Bilgilendirme_Formu_Ornegi.pdf. (erişim tarihi: 15.12.2015).
- Akol, S. (2008). *KG Financing Methodology In Maritime Industry: Germany Evidence*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Aktüel Deniz, “Gemi almanın tam zamanı”. http://www.aktuedeniz.com/roportaj/gemi_almanin_tam_zamani. (erişim tarihi: 24.10.2015).
- Aras, O. N. ve Süleymanov, C. E. (2012). “Azerbaycan'ın Enerji Kaynakları Gelirlerinin İhraç Hacmindeki Yeri ve Ülke Ekonomisine Etkisi”. *International Conference On Eurasian Economies 2012*. 11-13 Ekim 2012, Almatı, s: 225-232.
- Arslan, İ. Ve Yapraklı, S. (2008). “Banka Kredileri ve Enflasyon Arasındaki İlişki: Türkiye Üzerine Ekonometrik Bir Analiz (1983-2007)”. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Ekonometri ve İstatistik Dergisi*, (7): 88-103.
- Arslan, Ö. ve Gürel, O. (2008). “Farklı Tip ve Boyutta Gemilerin Seçiminin Bulanık Mantık Yöntemiyle İncelenmesi”. *Havacılık ve Uzay Teknolojileri Dergisi*, 3(4): 55-60.
- ARVES, “Gemi Değerleme”. <http://www.arvesgd.com.tr/gemi-degerleme.html>. (erişim tarihi: 31.10.2015).
- Avrupa Yatırım Bankası, “EIB at a glance”. <http://www.eib.org/about/index.htm>. (erişim tarihi: 08.11.2015).

- Aydın, Z. (2009). *Yeni Gemi Finansman Analizi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aylan Nakliyat Reklam Pazarlama Ltd. Şti., “Gemi Alım Satım Öncesi Fizibilite Raporunun Hazırlanması”. http://www.aylan.com.tr/bilgi_detay.php?id=419. (erişim tarihi: 26.10.2015).
- Aymutlu, E. (2007). *Dünyada ve Türkiye’de Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Babalı, T. (2009). *Dünya’da ve Türkiye’de Denizcilik Finansmanı ve Global Krizin Etkileri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Baltacı, İ. (2012). *Banka Kredilerinin Ekonomik Etkileri Türkiye Üzerine Bir Uygulama*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bilecik.
- Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı. (2012). *Su Ürünleri Sektör Raporu*. Isparta: Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı.
- Bengü, G. Z. (2007). *Uluslararası Muhasebe Standartları ve Türk Mevzuatı’nda Finansal Kiralama İşlemleri ve Muhasebeleştirilmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Brittany Ferries, “Marco Polo – Taking freight traffic off the roads”. <http://www.brittany-ferries.co.uk/information/environment>. (erişim tarihi: 12.01.2015).
- OECD/ITF (2015), *Port Investment and Container Shipping Markets*, ITF Round Tables, No. 157, OECD Publishing, Paris.
- Bulut, S. (2010). *Sendikasyon Kredilerinin Türk Bankacılığında Yeri ve Önemi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul.
- Burgan Bank, “Harici Garanti”. <http://www.burgan.com.tr/ticari-bankacilik/krediler/gayri-nakdi-krediler/harici-garanti>. (erişim tarihi: 03.01.2015).
- Cameron, C. M. ve Gatewood, J. B. (2008). “Beyond Sun, Sand and Sea: The Emergent Tourism Programme in the Turksand Caicos Islands”. *Journal of Heritage Tourism*, 3(1): 55-73.
- CENTRALNA BANKA, “Leasing: Operating and Finance Leases”. <http://cbbh.ba/index.php?id=685&lang=en>. (erişim tarihi: 18.10.2015).

- Ceyhan, C. (2013). *Türev Ürünler ve Riskten Korunma*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Okan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Ceylan, O., “Baltık Kuru Yük Endeksi ve Önemi”.
<http://piyasarehberi.org/piyasa/113-bdi-baltik-kuru-yuk-endeksi-ve-onemi>. (erişim tarihi: 05.01.2015).
- ClassNK, “Klas Girişi Mevcut Gemiler İçin”.
https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/publications/Publications_image/class_entry_turkish.pdf. (erişim tarihi: 02.01.2016).
- Cottrell, W. D. (2011). “Comparison of Ferry Boat and Highway Bridge Energy Use”. *Energies*, (4): 239-253.
- Cudahy, B. J. (2006). “The Containership Revolution: Malcom Mclean's 1956 Innovation Goes Global”. *TR NEWS*, (246): 5-9.
- Çelikboya, L. O., “Finansal Kiralama Sözleşmesi”. <http://www.erdem-erdem.com/articles/finansal-kiralama-sozlesmesi/>. (erişim tarihi: 24.09.2015).
- Çetintaş, U. (2008). *Alternatif Fonlama Kaynağı Olarak Sendikasyon Kredileri ve Türk Bankacılık Sistemine Yönelik Bir Uygulama*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul.
- Çolak, G. (2007). *İhracatın Teşviki ve Türk Eximbank*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Çondur, F., Evlimoğlu, U. ve Bozdağlıoğlu, E. Y. (2008). “Finansal Yenilikler Kapsamında Leasingin KOBİ’lerde Kullanımına İlişkin Bir Araştırma”. *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 4(2): 1-26.
- Demir, B. (2010). *Uluslar Arası Bankacılıkta Ödeme Yöntemlerinden Akreditif ve Akreditifte Karşılaşılan Sorunlar ile Çözüm Önerileri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Deniz Haber Ajansı, “Bangladeş, gemi inşası için teklif istedi”.
<http://www.denizhaber.com.tr/banglades-gemi-insasi-icin-teklif-istedi-haber-36546.htm>. (erişim tarihi: 13.11.2015).
- Deniz Haber Ajansı, “Rusya ve İran "ürün karşılığı petrol" işlemine başladı”.
<http://www.denizhaber.com.tr/rusya-ve-iran-urun-karsiligi-petrol-islemine-basladi-haber-61408.htm>. (erişim tarihi: 08.11.2015).
- Det Norske Veritas. (2012). *Shipping 2020*. Oslo: Det Norske Veritas.
- Dişkaya, F., “Konteyner Sistemleri ve Deniz Liman İşletmeciliği”.

<http://kampus.beykent.edu.tr/Paylasim/Dosyalar/KONTEYNER%20S%C4%B0STEMLER%20VE%20DEN%20Z%20L%20MAN%20%C4%B0%20C5%20ELETMEC%20L%20C4%9E%20129797344797108750.pdf>.

(erişim tarihi: 12.01.2015).

- Doğu Marmara Kalkınma Ajansı. (2011). *Gemi Yan Sanayinde Standardizasyon Raporu*. Koçaeli: Doğu Marmara Kalkınma Ajansı.
- Dokkum, K.V. (2003). *Ship Knowledge A Modern Enyclopedia*. Dokmar Maritime Publishers, Vlissingen.
- Ece, J. N. (2013). *Kabotaj, Münhasır Ekonomik Bölge, Petrol ve Doğal Gaz Haklarımız* (Rapor No: 33). Ankara: Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi.
- Eriş, E. D. (2007). “Uluslararası Pazarlarda Türk Marinalarının Çekiciliği ve Pazarlama Stratejileri”. *Ege Akademik Bakış*, 7(1): 37-55.
- Erol, S. (2013). *Denizyolu Taşıma Maliyetlerinin Finansmanında Türev Ürünlerin Kullanımına Yönelik Bir Uygulama*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Evsen, E. (2010). *Küçük ve Orta Ölçekli Otel İşletmelerinin Finansman Sorunlarının Çözümünde Finansal Kiralama Alternatifinin Değerlendirilmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Felicia S. (2012). “Goods, Ships and Ports – Intergrated Conceptual Approach For The International Maritime Transport”. *Constanta Maritime University’s Annals*, 18(2): 359-362.
- Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Birliği, “Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Özel Sicile Tesciline İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Genelge”. http://www.fkb.org.tr/Sites/1/upload/files/Finansal_Kiralama_Sozlesme_Ozel_Sicil-354.pdf. (erişim tarihi: 12.11.2015).
- Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu. (2012). *T. C. Resmi Gazete*, 28496, 21 Kasım 2012.
- Göçer, İ. (2012). “2008 Küresel Ekonomik Krizin Nedenleri ve Seçilmiş Ülke Ekonomilerine Etkileri: Ekonometrik Bir Analiz”. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 10(17): 18-37.
- Gök, R. (2012). *Küçük ve Orta Ölçekli İşletmelerin (KOBİ’lerin) Finansman Sorunlarının Çözümünde Kredi Garanti Fonu Uygulaması: Diyarbakır İli Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Diyarbakır.

- Gönen, S. ve Akça, N. (2014). “Finansal Kiralama İşlemlerinin TMS-17 Kiralama İşlemleri Standardı ve Vergi Usul Kanunu Açısından Muhasebeleştirilmesi”. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (69): 71-94.
- Gümüş, U. T. (2011). *Riskli Bir Yatırım Projesi Olarak Gemi Yatırımlarının Finansal Değerlemesi: Simülasyon Yaklaşımı*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.
- Innovative Transport Solutions For Fjords, Estuaries and Rivers, “Reducing ferry fuel consumption”. <http://www.itransferproject.eu/news/reducing-ferry-fuel-consumption/>. (erişim tarihi: 12.01.2015).
- İrak, G. (2013). *Proje Maliyet Yönetimi: Gemi İnşa Projelerinde Bir Uygulama*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Bülent Ecevit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Zonguldak.
- İslam Kalkınma Bankası, “About IDB”. <http://www.isdb.org/irj/portal/anonymous?NavigationTarget=navurl://24de0d5f10da906da85e96ac356b7af0>. (erişim tarihi: 10.11.2015).
- İŞ LEASING, “Finansal Kiralama Kanununun Getirdikleri”. <http://www.isleasing.com.tr/leasing-hakkinda/finansal-kiralama-kanununun-getirdikleri/>. (erişim tarihi: 24.09.2015).
- İŞ LEASING, “Gerekli Belgeler”. <http://www.isleasing.com.tr/leasing-hakkinda/gerekli-belgeler/>. (erişim tarihi: 23.11.2015).
- İzmirli, F. (2008). *Finansal Kiralama Uygulamalarının Şirketlerin Mali Yapılarına Olan Etkisinin Değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa.
- Jie, L. (2001). *Chartering Policies In The Dry Bulk Market*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. World Maritime University Denizcilik İşleri Enstitüsü, Malmö.
- Kalkavan, M. A. T. (2008). *Gemi Finansman Modeli Olarak Almanya'daki Denizcilik Yatırım Ortaklığı (KG) Sisteminin İncelenmesi Ve Türkiye'deki Uygulamaları*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Kaptan Haber, “İkinci el gemi piyasasında sert düşüş”. <http://www.kaptanhaber.com/HABER/29749/24/ikinci-el-gemi-piyasasinda-sert-dusus.html>. (erişim tarihi: 24.12.2015).
- Kaya, F. (2011). *Uluslararası Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi*. ISMMMO Yayınları, İstanbul.

- Kaya, S., “Yatırımlar’da Fizibilite Raporlarının Önemi”.
<http://www.newyorkakademi.com/news/2015/10/yatirimlar---da-fizibilite-raporlarinin-onemi1>. (erişim tarihi: 31.10.2015).
- Kiralama İşlemlerine İlişkin Türkiye Muhasebe Standardı. (2006). *T. C. Resmi Gazete*, 26090, 24 Şubat 2006.
- Koca, S. B., Terzioğlu S., Didinen B. I. ve Yiğit N. Ö. (2011). “Sürdürülebilir Su Ürünleri Yetiştiriciliğinde Çevre Dostu Üretim”. *Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi*, 3(1): 107-113.
- KPMG Türkiye, “Soru ve Cevaplarla Yeni Yatırım Teşvik Sistemi”.
<http://www.kpmgvergi.com/PDF/Yayinlar/Guncel-Yayinlar/Soru-ve-Cevaplarla-Yeni-Yatirim-Tesvik-Sistemi.pdf>. (erişim tarihi: 17.11.2015).
- Kredi Garanti Fonu, “Kuruluş Amacı ve Tarihçe”. <http://www.kgf.com.tr/amac/>. (erişim tarihi: 10.11.2015).
- Kumcu, E. “Reeskont kredisi nedir? Ne işe yarar?”. <http://www.bloomberght.com/ht-yazarlar/ercan-kumcu/1544786-reeskont-kredisi-nedir-ne-ise-yarar>. (erişim tarihi: 16.11.2015).
- Kuru, F. (2012). *Takas İşlemi, Takasın Davaya ve İflasa Etkisi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Lee, S. S. K. (2003). *Capital and Operating Leases A Research Report*. Washington: Federal Accounting Standards Advisory Board.
- Lee, T. (2004). *The Dynamics of the Oil Tanker Industry*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Massachusetts Teknoloji Enstitüsü, Boston.
- Li, Y. (2004). *The Lease As A Financing Vehicle In Ship Acquisition: Legal Implications And Empirical Evaluation Of Theory And Practice*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Dünya Denizcilik Üniversitesi Denizcilik İşleri Programı, Malmö.
- Lyridis, D. V. ve Zacharioudakis, P. (2012). “Liquid Bulk Shipping”. W, K. Talley (Ed.) *The Blackwell Companion to Maritime Economics*. Blackwell, Oxford, 205-229.
- Mücahitoglu, N. (2015). *Türkiye’de Katılım Bankalarının Finansal Kiralamadaki Yeri, Diğer Finansal Kiralama Şirketleriyle Karşılaştırılması ve Sektörde SUKUK Uygulaması Beklentileri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Nalbantoğlu, G. (Nisan 2015). “Bodrum: Mavi Yolculuğun Doğduğu Turizm Cenneti”. *İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti Dergisi Deniz Turizmi Eki*, 31(4): 12-15.
- Organization of Petroleum Exporting Countries, “Brief History”.

- http://www.opec.org/opec_web/en/about_us/24.htm. (erişim tarihi: 22.03.2015).
- Özer, G., Çetin, A. T. Ve Özcan, M. (2004). “Satılma ve Finansal Kiralama Kararlarının Analizi: Bir Vaka Çalışması”. *Mevzuat Dergisi*, 7(77).
- Özdoğan, S. (2014). *AB Mali Yardımları ve Eşleştirme: Türkiye ve Diğer Aday Ülkelerin Tecrübelerinin Karşılaştırılması (Denizcilik Uzmanlık Tezi)*. Ankara: Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.
- Öztaş, S. (2010). *Finansal Kiralama İşlemleri ve Muhasebeleştirilmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- Öztürk, H. (2009). “Krizi Yönetebilecek Miyiz?”. *MARINE&COMMERCE*, 5(49): 34-40.
- Öztürk, Ö. (2006). *Banka ve Sendikasyon Kredilerinin Denizcilik Sektörünün Finansmanında Önemi ve Bankaların Bu Alandaki Yaklaşımları*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Pribor, J., “Crude, Product and Specialty Tankers”. https://www.marinemoney.com/sites/all/themes/marinemoney/forums/MMWeek13/presentations/Wednesday/2_30%20PM%20Jeff%20Pribor%20-%20Crude,%20Product%20&%20Speciality%20Tankers.pdf. (erişim tarihi: 11.01.2015).
- Sarışen, Ş. (2006). *Türkiye Denizcilik Sektöründe Finansman*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Schinas, O. ve Kewitsch, S. (2015). “Loans and Risk Management Considerations”. O., Schinas, C., Grau ve M., Johns (Ed.). *HSBA Handbook on Ship Finance*. Springer, Berlin, 33-54.
- Sunal, G. E. (2012). *Türkiye’de İşgücü Maliyetlerine Yönelik Sübvansiyonlar*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Çanakkale.
- Şahin, Y. (2011). *AB ve İş Dünyası: Balıkçılık Sektörü*. İstanbul: İktisadi Kalkınma Vakfı.
- Şipal, Y. Z. (2014). *Türkiye’de Deniz Ulaşım Sektöründeki Firmaların Gemi Yatırım Stratejileri Ve Finansmanı; Bir Uygulama*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.
- Trujillo, L. ve Nombella, G. (1999). *Privatization and Regulation of the Seaport Industry*. World Bank Yayınları, New York.
- Tunçşiper, Y. (2011). *Finansal Kiralama Sözleşmesinde Tarafların Borçları*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

- Türk Eximbank. “Reeskont Kredisi (RK)”. <https://www.eximbank.gov.tr/TR,1173/reeskont-kredisi.html>. (erişim tarihi: 17.11.2015).
- Türk Eximbank, “Türkiye İhracat Kredi Bankası A.Ş. Türk Eximbank Gemi İnşa ve İhracatı Finansman Programı Uygulama Esasları (04/12/2012 Revizyonu)”. <http://www.eximbank.gov.tr/dosyalar/krediler/25-gemi/gemiue00-ue.pdf>. (erişim tarihi: 17.01.2015).
- Türkiye Cumhuriyeti Milli Eğitim Bakanlığı, “Kara Yolu Taşımacılığı”. http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Kara%20Yolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf. (erişim tarihi: 11.01.2015).
- Türkiye Cumhuriyeti Milli Eğitim Bakanlığı, “Muhasebe Finansman Banka ve Kambiyo İşlemleri”. http://megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Banka%20Ve%20Kambiyo%20%C4%B0%C5%9Flemleri.pdf. (erişim tarihi: 01.11.2015).
- Türkiye İş Bankası, “Risk Yönetimi – Türev ve Yapılandırılmış Ürünler ”. <http://www.isbank.com.tr/TR/ticari/risk-yonetimi/Sayfalar/risk-yonetimi-turev-ve-yapilandirilmis-urunler.aspx>. (erişim tarihi: 22.11.2015).
- Türk Loydu Vakfı. (2007). *Türkiye Tersaneleri Master Planı*. İstanbul: Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı.
- Türk Ticaret Kanunu. (2011). *T. C. Resmi Gazete*, 27846, 14 Şubat 2011.
- Ünsan, Y., İnel, M. ve Helvacıoğlu, İ.H. (2007). “Tersane ve Gemi Söküm Yerlerinin Seçiminde Türkiye’ye Özgün Saptamalar”. 6. *Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*. 25-28 Ekim 2007, İzmir, s. 65-72.
- Ürkmez, M. (2006). *İhracatın Geliştirilmesinde Türk Eximbank'ın Rolü ve Avrupa Birliği Katılım Sürecinde Türk Eximbank'ın Yeniden Yapılandırılması ile Banka Personelinin Eğitimi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- VakıfBank, “Kabul/Aval Kredileri”. <http://www.vakifbank.com.tr/kabulaval-kredileri.aspx?pageID=723>. (erişim tarihi: 03.01.2015).
- Vakıf Leasing, “Leasing’e Konu Mallar”. <http://www.vakifleasing.com.tr/pages.asp?id=24&own=2>. (erişim tarihi: 07.12.2015).
- Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği. (2003). *Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazete*, 25155, 1 Temmuz 2003.

- Vontobel, N., “Swiss Leasing Market Facts and Trends”. https://www.credit-suisse.com/media/production/pb/docs/unternehmen/kmugrossunternehmen/swiss_issuess_leasing_en.pdf. (erişim tarihi: 24.12.2015).
- World Bank, “About the World Bank”. <http://www.worldbank.org/en/about>. (erişim tarihi: 13.01.2015).
- World Coal Association, “Coal Market&Pricing”. <http://www.worldcoal.org/coal/coal-market-pricing>. (erişim tarihi: 02.01.2016).
- Yazıcı, H. Ş., “Dry Bulk Index Yükseliyor”. <http://www.kaptanhaber.com/kose-yazisi/100622/dry-bulk-index-yukseliyor.html>. (erişim tarihi: 20.12.2015).
- Yılmaz, E. (2010). *Finansal Kiralama Sözleşmesinin Sona Erme Sebepleri ve Sona Ermenin Sonuçları*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Yılmaz, M. (2004). *Dünya Ticaret Örgütü Kuralları Açısından Sübvansiyonlar ve Telif Edici Tedbir Soruşturması*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Yüce, U. Y. (2011). *Uluslar Arası Ticarete Sübvansiyon ve Karşı Önlemler*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Zaim, S. (2005). “İslam Kalkınma Bankası'nın Dünü, Bugünü ve Geleceği”. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, (49): 1025-1026.

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve SOYADI : Burak YAZGAN

Doğum Tarihi ve Yeri : 14.04.1986 - Yalova

Eğitim Durumu

Mezun Olduğu Lise : Yalova Ş.O.A. Anadolu Lisesi, 2004

Lisans Diploması : İstanbul Teknik Üniversitesi, Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri
Fakültesi, Gemi İnşaatı ve Gemi Makinaları Mühendisliği
Bölümü, 2010

Yabancı Dil : İngilizce

İş Denevimi

Stajlar

:

: 08.08.2005 – 08.09.2005 Haliç Tersanesi

: 10.08.2006 – 10.09.2006 Torgem Tersanesi

: 11.08.2007 – 11.09.2007 Altıntaş Tersanesi

Çalıştığı Kurumlar :

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 04.01.2011 -
Devam ediyor

E-Posta : burak.yazgan86@gmail.com