

## Financial Performance Analysis in Maritime Transportation Through Sector Balance Sheets of the Central Bank of the Republic of Turkey

### T.C. Merkez Bankası Sektör Bilançoları Üzerinden Deniz Yolu Yük Taşımacılığının Finansal Performans Analizi

Türk Denizcilik ve Deniz Bilimleri Dergisi

Cilt: 6 Sayı: 2 (2020) 191-206

Özlem DOĞAN<sup>1,\*</sup> 

<sup>1</sup>İskenderun Teknik Üniversitesi, Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü

#### ABSTRACT

Maritime transport; It is the most preferred type of transportation because it is cheap, it offers the opportunity to transport large quantities of cargo at once and is safe, and especially freight transportation is carried out in this way in our country and in the world. Maritime transport is highly affected by global economic fluctuations and these effects can be traced through financial ratios. Financial ratio analyzes are important for both business owners and individuals and organizations outside of the business in terms of being the financial performance indicators of the relevant sector. The aim of this study is to determine the financial performance of maritime transport companies between 2014 and 2016 by the ratio analysis method. In this context, the financial ratios shared under

the heading - H-502 Sea and Coastal Waters Freight Transportation, which are among the Central Bank of the Republic of Turkey Sector Statistics, were determined and the financial performance of the sector was interpreted based on these ratios. The study is limited to the financial indicators of maritime freight transport between 2014-2016 as it is current data. As a result of the study, it has been determined that the liquidity and leverage ratios of the sector are within the generally accepted limits, and the turnover ratios follow a stable course. The sector's emphasis on the use of foreign resources has also increased the interest payment burden and this situation negatively affected the profit margin of the enterprises.

**Keywords:** Maritime Transport, Ratio Analysis, Financial Analysis.

#### Article Info

Received: 11 August 2020

Revised: 12 September 2020

Accepted: 14 September 2020

\* (corresponding author)

E-mail: ozlem.dogan@iste.edu.tr

## ÖZET

Deniz yolu taşımacılığı; ucuz olması, büyük miktarlardaki yükleri tek seferde taşıma imkânı sunması ve güvenli olması nedenleriyle en çok tercih edilen taşıma türü olup ülkemizde ve dünyada özellikle yük taşımacılığı bu yolla yapılmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı küresel ekonomik dalgalanmalardan oldukça etkilenmekte olup bu etkiler finansal oranlar üzerinden izlenebilmektedir. Finansal oran analizleri, ilgili sektörün finansal performans göstergeleri olmaları açısından hem işletme sahiplerine hem de işletme dışındaki kişi ve kuruluşlar için önem arz etmektedir. Bu çalışmanın amacı, 2014-2016 yılları arasında deniz yolu yük taşımacılığı yapan işletmelerin finansal performanslarını oran analizi yöntemiyle ortaya koymaktır. Bu kapsamda, TCMB sektör istatistikleri arasında yer alan, “H – 502 Deniz ve Kıyı Sularında Yük Taşımacılığı başlığında paylaşılan finansal oranlar tespit edilmiş ve bu oranlar üzerinden sektörün finansal performansı yorumlanmıştır. Çalışma güncel veri olması dolayısıyla deniz yolu yük taşımacılığının 2014-2016 yılları arası finansal göstergeleri ile sınırlandırılmıştır. Çalışma sonucunda sektörün likidite ve kaldıraç oranlarının genel kabul görmüş sınırlar içerisinde olduğu, devir hızı oranlarının ise durağan bir seyir izlediği tespit edilmiştir. Sektörün yabancı kaynak kullanımına ağırlık vermesi faiz ödeme yüklerini de artırmış ve bu durum işletmelerin kar marjını olumsuz etkilemiştir.

**Anahtar sözcükler:** Deniz Yolu Taşımacılığı, Oran Analizi, Finansal Analiz

## 1. GİRİŞ

Ulaşım ve iletişim teknolojilerinin gelişmesi ile küreselleşme sonucu ülke sınırlarının ortadan kalkması, ürünlerin üretildiği yer ile tüketileceği yer arasında hızlı bir şekilde hareket edebilme kabiliyeti kazandırmıştır. Ülkelerin ürettikleri ürünlerin özellikle dış piyasada büyük miktarlarda ve güvenli bir şekilde taşınması ihtiyacı taşımacılık sektörünün gelişmesini sağlamıştır. Ayrıca sadece ülkelerin ihtiyacı olan ürünlerin sağlanmasının yanı sıra yük taşıma hizmetinin geliştirilmesine yönelik getirilen çözümler ile taşımacılık bir sektör haline gelmiş ve ülke ekonomilerinden önemli bir pay almaya devam etmektedir. Dünya ticaretinde taşımacılık faaliyetleri demir yolları, kara yolları, hava yolları, boru hattı taşımacılığı ve deniz yolları başta olmak üzere tüm bu taşımacılık türlerinin bir araya getirildiği kombine

taşımacılık sistemleri de kullanılmaktadır. Taşımacılık türleri arasında en ucuz maliyetle yüksek miktarlardaki taşımacılık faaliyeti şüphesiz ki deniz yolu ile yapılmaktadır.

Son yüzyılda yaşanan siyasi ve teknolojik gelişmeler dünyada denizcilik sektörünü de yakından etkilemiş ve önemini artırmıştır. Teknolojik gelişmelere bağlı olarak, denizcilik sektörünün en önemli unsuru olan gemilerin daha büyük kapasiteli ve süratli olarak üretilmeye başlanması sektörün hızlı gelişmesine önemli katkılar sağlamıştır. Ülkelerin denizyolu taşımacılığını tercih etmelerinin en önemli nedenler şöyle sıralanabilir (Elbirlik, 2008:13):

- Ucuz, güvenilir ve büyük miktarlarda yük taşınmasına elverişli bir taşıma yöntemi olması dolayısıyla kıtalararası taşımacılığa elverişli ve tercih edilen bir yöntemdir.

- Taşıma sırasında, kat edilen mesafeye göre kullanılan enerji miktarının düşük olması sebebiyle maliyeti diğer taşımacılık yöntemlerine göre daha düşüktür.
- Ekonomik olması dünya ticaretinde önemli bir avantaj sağlamaktadır.

Deniz yolu taşımacılığında, kuru yük, sıvı yük ve farklı özellikteki ürünlerin kolay ve güvenilir bir şekilde taşınmasını sağlayan konteynır gibi farklı büyüklükte ve özellikte yükler kıtalararası taşınmaktadır. Genel olarak yükler, dökme yükler, genel yükler, özel yükler ve ticari olmayan yükler olarak sınıflandırılabilir. Genel yükler, konteynır ve araçların taşındığı ro-ro taşımacılığı ile yapılmaktadır. Dökme yükler; tankerlerle taşınan petrol ve kimyevi maddeler ile kereste, maden cevheri, kömür, demir, çelik, çimento gibi kuru dökme yüklerden oluşmaktadır. Soğutmalı gemilerle taşınan meyve, sebze, et, balık, çiçek, bunun yanında canlı hayvan, sıvılaştırılmış petrol gazı ve doğal gaz tankerleri gibi yükler özel yük gemileri ile taşınmaktadır. Ayrıca

deniz yolu taşımacılığında yük dışında yolcu taşımacılığı yapan kruvaziyer gemileri de faaliyet göstermektedir. Deniz yolu taşımacılığının bu avantajlarının yanı sıra en önemli dezavantajı, işletmelerin esas ticari faaliyet gelirini oluşturan navlun bedellerinin dünya gemi işletmeciliği piyasasının iniş çıkışlarından kolayca etkilenmesi ve işletmelerin bu bedellerin üzerinde bir fiyat belirlemesi durumunda bir süre sonra iş kaybı tehlikesi ile karşı karşıya kalmalarıdır. Dolayısıyla, işletmelerin taşımacılık maliyetlerinin seviyesi artsa dahi, dünya piyasalarındaki her türlü siyasi, sosyal ve ekonomik olaylardan etkilenen navlun bedelleri artmadığı takdirde işletmeler zararla karşı karşıya kalmaktadır. (Çakı, 2012:46). İşletmelerin istenilen karlılıklara ulaşmaları için navlun bedellerini diledikleri gibi arttıramamaları sebebiyle maliyet tasarrufu sağlayıcı önlemler almaları gerekmektedir. Dünya deniz yolu taşımacılığında yük tipine göre taşımacılığın yıllar itibariyle değişimi Tablo 1’de yer almaktadır.

**Tablo 1.** Yük Tipine Göre Dünya Deniz Yolu Taşımacılığının Yıllara Göre Dağılımı (URL-1, 2015)

Deniz Yolu Taşımacılığı (Milyon Ton)	2014	2015	2016	2014/2015	2015/2016
Demir Cevheri	1337	1353	1353	%1.2	%0
Kömür	1213	1155	1164	%-4.8	%0.8
Tahıl	432	438	455	%1.4	%4
Dökme Yük	1713	1736	1763	%1.3	%1.6
Ham Petrol	1796	1867	1924	%4	%3.1
Petrol Ürünleri	996	1056	1100	%6.3	%3.9
Gaz	320	327	339	%2.2	%3.6
Kimyasal	265	273	284	%3	%4
Konteynır	1639	1691	1766	%3.1	%4.5
Diğer Kuru	825	847	871	%2.7	%2.8
Toplam	10536	10745	11019	%2	%2.5

Yıllar itibariyle yük tipleri incelendiğinde en fazla gelişimin konteynır taşımacılığında olduğu görülmektedir. Konteynır taşımacılığı ile birçok farklı özelliğe sahip olan yüklerin güvenilir ve diğer taşımacılık tiplerine nazaran daha

kolay taşınabilmektedir. Konteynır taşımacılığını birçok sektörün hammaddesi olma özelliği taşıyan kimyasal ürünler ve petrol ürünleri izlemektedir. En düşük gelişim trendi ise kömür taşımacılığında yaşanmıştır. Burada kömür cevherinin bir

enerji kaynağı olarak çevreye verdiği zarar sebebiyle daha az tercih edilir hale gelmesinin de bir etkisi olduğu yorumunu yapmak mümkündür. Deniz yolu taşımacılığının en maliyetli unsuru olan gemiler, sahiplerine de dünya ticaretinde

önemli bir pay ve prestij kazandırmaktadır. Dünya deniz yolu taşımacılığında kullanılan gemi tiplerine göre yıllar itibariyle en hızlı gelişim konteynır taşımacılığında yaşanmıştır.

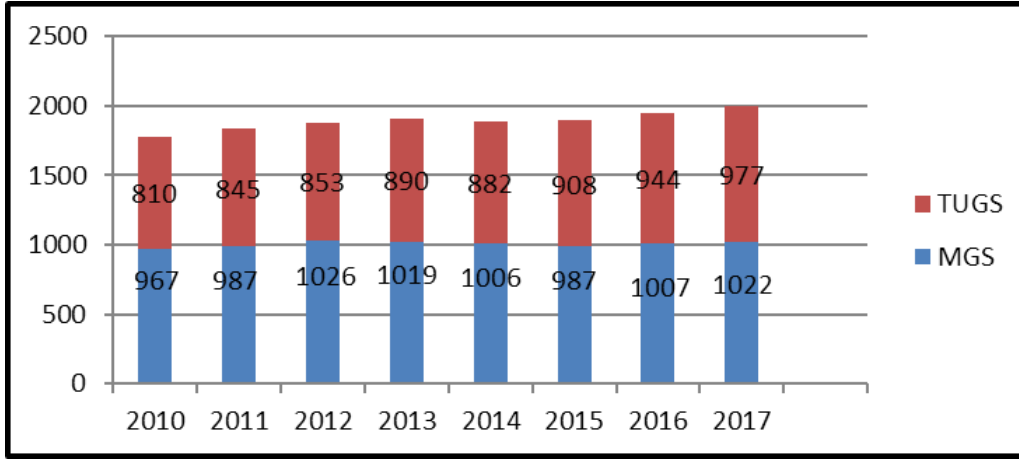
**Tablo 2.** Dünya Deniz Ticaret Filosunun Ülkelere Göre Sahiplik Durumu (URL-2, 2016)

Sıra	Ülke	Gemi Sayısı			DWT		
		Milli Bayrak	Yabancı Bayrak	Toplam	Milli Bayrak	Yabancı Bayrak	Toplam
1	Yunanistan	728	3.408	4.136	64.704.141	228.383.091	293.087.231
2	Japonya	835	3.134	3.969	28.774.119	200.206.090	228.980.209
3	Çin	3.045	1.915	4.960	74.106.227	84.778.140	158.884.367
4	Almanya	240	3.121	3.361	11.315.790	107.865.615	119.181.405
5	Singapur	1.499	1.054	2.553	61.763.603	33.548.770	95.312.373
6	Hong Kong	854	594	1.448	67.522.162	19.853.100	87.375.262
7	Güney Kore	795	839	1.634	62.726.629	62.726.629	78.834.194
8	ABD	782	1.213	1.995	8.155.717	52.123.421	60.279.138
9	İngiltere	332	997	1.329	5.247.009	46.194.091	51.441.100
10	Bermuda	14	404	418	503.077	47.950.084	48.453.161
11	Norveç	858	996	1.854	17.576.954	30.610.893	48.187.847
12	Tayvan, Çin	122	776	898	5.094.232	41.047.112	46.141.345
13	Almanya	398	562	960	16.079.319	22.235.206	38.314.525
14	Monaco		320	320		29.892.471	29.892.471
15	Türkiye	562	978	1.540	8.311.987	19.639.445	27.951.433

Deniz yolu taşımacılığında ülkelerin sahip olduğu gemi sayıları incelendiğinde, sektörün en önemli oyuncusunun Çin olduğu göze çarpmakta olup, Çin'i Yunanistan ve Japonya izlemektedir. Türkiye 2016 yılı istatistiklerinde 15. sırada yer alarak her geçen yıl payını artırma yönünde uygulamalar yapmaktadır.

## 2. TÜRKİYE'DE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞININ GENEL DURUMU

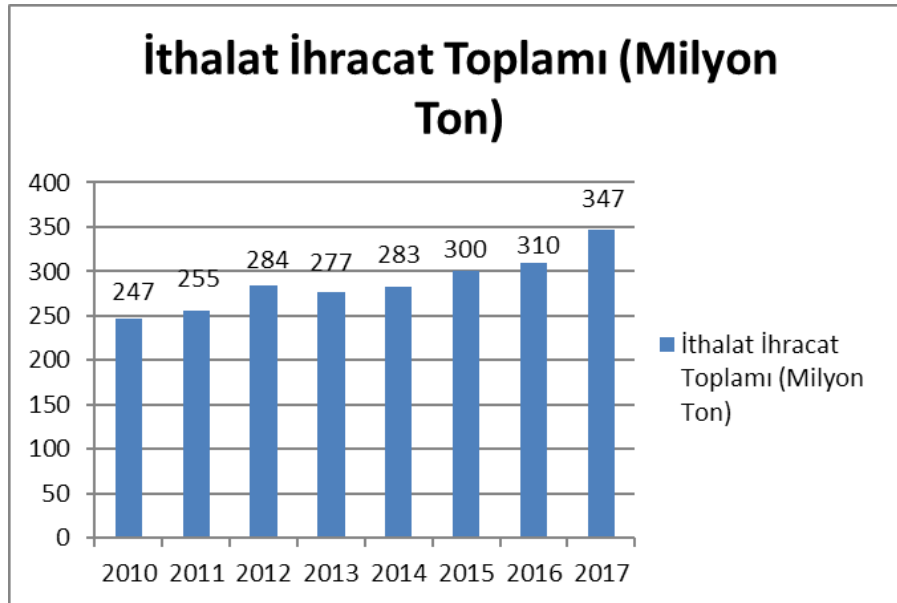
Türkiye üç tarafı denizlerle çevirili bir ülke olarak deniz yolu taşımacılığında önemli bir yere sahiptir. Bununla birlikte deniz yolu taşımacılık faaliyeti, kullanılan araçların yüksek maliyetli olması sebebiyle büyük yatırımlar gerektirmektedir. Yıllar itibariyle Türk bayraklı gemi sayısında artış yaşanmıştır. Bu artışla ilgili olarak durum Şekil 1'de yer almaktadır.



Şekil 1. Türk Bayraklı Filo Adet Gelişimi (150 Gt Ve Üzeri) (Adet), (URL-3, 2018)

Milli Gemi Sicili'nde (MGS) kayıtlı gemilerin sayısı Türk Gemi Sicili'ne (TUGS) kayıtlı gemi sayısından daha fazladır. Türk bayraklı gemi filosunun toplam bazda 2010 yılından 2017 yılına kadar yüzde 12,5'lik bir büyüme kaydettiği görülmüştür. Milli Gemi Sicili'ne kayıtlı gemi filosu ise 2010-2017 yılları arasında yaklaşık yüzde 6, Türk Gemi Sicili'ne kayıtlı gemi sayısında ise yaklaşık yüzde 22'lik bir büyüme olduğu görülmektedir. Ülkemiz sahip olduğu coğrafik şartlar sebebiyle denizcilik alanında kendini

güçlendirecek oldukça önemli fırsatlara sahiptir. Kıtalar arası taşımacılıkta önemli geçiş yolları üzerinde bulunması da lojistik bir güce sahip olmanın önünü açmaktadır. Ülkemizde deniz yolu ile kıtalar arası yük taşımacılığının yanı sıra ülke suları içerisinde düzenli hatlarla yolcu, yük ve araç taşımacılığı da yapılmaktadır. Ülkemizin sahip olduğu Türk bayraklı gemilerin ithalat ve ihracat kayıtlı yük taşımacılığında taşınan yük miktarlarına göre yıllık gelişimi Şekil 2'de yer almaktadır.



Şekil 2. Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları (Milyon Ton) (URL-3, 2018)

Ülkemizin deniz yolu yük taşımacılığındaki gelişimi izlendiğinde yıllar itibariyle sürekli bir artış trendinin olduğu görülmektedir.

### **3. LİTERATÜR TARAMASI**

İşletmelerin finansal performansını ortaya koyabilmek amacıyla yapılan oran analizlerine yönelik yapılmış çalışmalara literatürde oldukça sık rastlanmaktadır. Ancak bu çalışmaların en önemli özelliği, işletmelerin son durumunu görebilmek için finansal performans analizlerinin güncel tutulması gerekliliğidir. Her yıl yaşanan politik, siyasi, ekonomik olaylar her sektörü farklı etkilemekte dolayısıyla işletmelerin finansal durumu bu gelişmelere paralel olarak farklı tepkiler vermektedir.

Acar'ın (2003) çalışmasında, tarımsal işletmelerin finansal performans analizi için gerekli bilgiyi sağlayacak oranlar tespit edilmiştir. Çalışmada referans değerler ve kârlılık, likidite, borç ödeme gücü ve verimliliğin tespiti için, anahtar göstergeler olarak finansal oranlar kullanılarak örnek bir işletme üzerinde uygulamalar yapılmıştır.

Lin vd. (2010) çalışmalarında rasyo analizlerinin işletmelerin finansal durumlarını ortaya koyabilmeleri ve benzer işletmelerle kıyaslayabilmeleri açısından önemli olduğunu tespit etmiştir. Çalışmada, bir işletmenin finansal tablolarını rakipleriyle ve sektör ortalamalarıyla karşılaştırmak için, veri zarflama analizi ve faaliyet tabanlı maliyetleme yöntemlerinin güçlü yönleri kullanılarak birbirine entegre edildiği bir sistem oluşturulmaya çalışılmıştır. Kıyaslama yatırımcıların ve alacaklıların bir firmanın sektördeki göreceli konumunu daha iyi anlamalarına ve yatırım / borç verme kararlarını daha bilinçli bir şekilde yapmalarına yardımcı olacaktır.

Hoffman ve Lampe (2012), yaptıkları çalışmada lojistik hizmeti verenleri finansal rasyoları kullanarak karşılaştırmışlardır. Araştırmada dünyanın farklı yerlerinden

150 işletmenin finansal bilgileri analiz edilmiş likidite varlık yapılarının farklılığı ortaya koyulmuştur. Ayrıca kârlılığı artırmak için yüksek net kar marjı oranına ve varlık devir hızına odaklanmak gerektiği tespit edilmiştir.

Dursun ve Erol (2012) çalışmasında, deniz yolu yük taşımacılığı sektörünün finansal performansının tespitine yönelik 2008-2010 yılları TCMB sektör bilanço istatistikleri kullanılarak finansal analiz ve yorumlar yapılmıştır. Çalışmada sektörde aktif kârlılığının %1 seviyelerinde olduğu buna karşılık toplam net satışlar içerisinde üretim maliyetlerinin % 85 seviyelerine kadar yükseldiği tespit edilmiştir.

Karadeniz (2016) hastane alt sektöründe TCMB bilanço istatistiklerinden faydalanarak işletmelerin finansal performanslarını analiz etmiştir. Hastane sektörünün 2011-2013 yılları arasındaki TCMB bilanço istatistiklerinin kullanılarak yorumlandığı çalışmada, finansal performansın tespiti için likidite, finansal yapı, varlık kullanım ve kârlılık oranları yorumlanmış ve işletmelerin değerlerini maksimize etmeye yönelik öneriler getirilmiştir. Karadeniz vd. (2016)

çalışmalarında turizm alt sektörlerinin finansal performansı, gri ilişkisel analiz tekniği kullanılarak analiz edilmiş ve yorumlanmıştır. Çalışmada turizm sektörü, bu sektör altında yer alan 6 alt sektörle temsil edilmiş ve analiz için TCMB'nin 2012-2014 yılları arasında yayınlanan sektör bilanço istatistikleri kullanılmıştır.

Başdeğirmen ve Tunca (2017) çalışmalarında lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmeler için gri ilişkisel analiz tekniği kullanarak finansal performans analizi yapmıştır. Çalışmada Capital 500 listesinde açıklanan lojistik sektörü işletmeleri ele alınmıştır. Çalışmada gri ilişkisel analiz sonucu sektörün finansal performansını etkileyen en önemli kriterin aktifler ve öz sermaye olduğu ortaya çıkmıştır.

Deran ve Erduru (2018) tarafından kara yolu ve deniz yolu yük taşımacılığı sektörlerinin finansal performanslarını

analiz etmeye yönelik yapılan çalışmada, 2013-2015 yıllarına yönelik yayınlanan TCMB sektör bilanço istatistikleri kullanılmıştır. Çalışma sonucunda ilgili yıllarda deniz yolu yük taşımacılığı sektörünün likidite ve finansal yapısının, karayolu yük taşımacılığı sektörüne göre daha güçlü olduğu ancak kârlılık ve varlıklarını etkin kullanabilme açısından daha zayıf olduğu tespit edilmiştir.

#### 4. ÇALIŞMANIN AMACI VE ÖNEMİ

Deniz yolu taşımacılığının uluslararası bir faaliyet olması dolayısıyla bu sektörde faaliyet gösteren işletmelerin karlılıkları, hem ulusal hem de küresel çapta ortaya çıkabilecek finansal krizlerin de etkisi altındadır. İşletmelerin, olası bu finansal krizler karşısında hızla önlem alabilmelerinin yolu öncelikli olarak kendi finansal durumlarını iyi okuyabilmelerinden geçmektedir. İşletmelerin gerek ortakları, gerek yatırımcıları gerekse işletmeye kredi verenler açısından işletmenin finansal durumunu ifade etmede çok kullanılan göstergelerden biri de finansal oran analizlerinden elde edilen sonuçlardır. Finansal oran analizleri işletmelerin varlık ve kaynaklarının etkin kullanımından, borç ödeyebilme yeteneğine, kar yaratabilme kabiliyetine kadar birçok farklı alanda işletmeyle ilgili taraflara bilgi sağlayabilmektedir. İşletmelerin finansal performanslarının tespiti işletme yöneticilerinin finansal planlama ve karar almalarında destek olacak önemli bilgiler taşımaktadır. Bununla birlikte işletmeye kredi verenler açısından verilen kredilerin geri ödenebilme durumunun tespiti işletmenin risklilik düzeyi gibi konularda önemli göstergelerdir. Ayrıca potansiyel yatırımcılar için de işletmelerin finansal performansı yatırımcıların sahip oldukları fonları en iyi nasıl değerlendirebileceklerine yönelik ipucu sağlar (Karadeniz, 2016:1130). Uluslararası risklere oldukça açık olan deniz yolu taşımacılığı işletmelerinde,

yöneticilerin finansal kararlarında destek sağlayacak olan oran analizleri, hem işletmeler hem de işletme dışındaki kuruluşlar için önem taşımaktadır.

Oran analizleri, hem işletme içerisinde (yönetici ve ortaklara) hem de işletme dışında yer alan paydaşlar (potansiyel yatırımcı, bankalar vb.) için, işletmenin finansal durumunu tespit etmek amacıyla kullanılan bir teknik olup işletmelerle ilgili birçok finansal kararın alınmasında destek sağlayacak önemli göstergelerdir. Oran analizi, hesap veya hesap grupları arasında matematiksel bir ilişki kurularak işletmenin ekonomik ve mali yapısı, karlılık ve çalışma performansı ile ilgili bir yargıya varılmasını sağlamaktadır. Oran analizlerinden sağlıklı bir sonuç elde edebilmek için, işletmenin geçmiş dönem oranları, genel kabul görmüş ölçüler ya da işletmenin faaliyette bulunduğu sektör standartları gibi kıstasların göz önüne alınması önemlidir (Akdoğan ve Tenker, 2007:640)

İşletmelerin faaliyet sonuçlarını anlama ve değerlendirme açısından oran analizleri oldukça faydalı bir yöntem olup işletmenin gelecekteki olası finansal ihtiyaçlarının belirlenmesi ve planlanmasında büyük katkı sağlamaktadır (Kıran, 2013:45). Bu çalışmanın amacı, deniz yolu yük taşımacılığı alt sektörünün 2014-2016 yılları arasındaki finansal performansını, TCMB tarafından açıklanan sektör bilanço istatistiklerinde yer alan oran analizleri üzerinden yorumlayarak ortaya koymaktır. Ayrıca çalışma deniz yolu yük taşımacılığında faaliyet gösteren işletmelerin finansal durumlarının ortaya konması ve ilerleyen dönemlerde alınabilecek finansal kararlar için veri oluşturması açısından önem taşımakla birlikte son güncel verilerin kullanılmış olması bakımından da önem arz etmektedir. Bu sebeple sonraki çalışmalar için de güncel kaynak olma özelliği taşımaktadır.

## 5. ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ VE SINIRLILIKLARI

Bu çalışmada, TCMB tarafından açıklanan 2014-2016 yılları sektör bilanço istatistikleri kapsamında yer alan finansal oran analizleri kullanılarak deniz yolu yük taşımacılığı alt sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin finansal performansı yorumlanmıştır.

TCMB, çeşitli sektörlerde faaliyet gösteren işletmelerle ilgili finansal gelişmelerin takibi ve ilgililere kapsamlı ve düzenli bilgi sağlanması amacıyla finansal oran analizleri yayınlamaktadır. Yapılan analizlerde, Avrupa Birliğinde ekonomik faaliyetlerin istatistiksel olarak sınıflandırılmasında kullanılan Pan-Avrupa sınıflandırma sistemi kullanılmakta olup, bu sektörlerde faaliyet gösteren işletmelerin gönüllülük esasına göre göndermiş oldukları yıllık finansal tablo verilerinden yararlanılarak “Sektör Bilançoları” olarak yayınlanmaktadır. Söz konusu raporda çeşitli sektörlerden çok sayıda işletmeye ait veriler yer almakta ve türlü kriterlere göre araştırmacıların kullanımına sunulmaktadır (Karadeniz *vd.*, 2016:106).

Çalışma kapsamında, TCMB bilanço istatistiklerinde yer alan H-502 Deniz ve Kıyı Sularında Yük Taşımacılığı alt sektörünün 2014-2016 yıllarındaki finansal performansını ortaya koymak amacıyla; işletmelerin likidite performanslarını değerlendirmek üzere 5, finansal yapıları için 16, devir hızlarını değerlendirmek için 5 ve karlılık oranları için 6 olmak üzere toplam 32 finansal oran kullanılmıştır. TCMB sektör bilanço istatistikleri olarak yayınlanan raporda, Deniz ve Kıyı Suları Yük taşımacılığı alt sektörü finansal istatistiklerinin elde edildiği işletmeler,

NACE sınıflandırılmasında “ deniz veya kıyı sularında işletilmek için tasarlanan gemilerle yapılan yük taşımacılığı ve benzer gemilerin kullanılması halinde büyük göller vb. yerlerdeki yük taşımacılığı yapan işletmeler” olarak tanımlanmıştır. Bu işletmeler, tarifeli olsun ya da olmasın deniz ve kıyı sularında yük taşımacılığı, mavnalar, petrol kuleleri vb.nin çekme ve itme yöntemi ile taşınması ile deniz ve kıyı sularında yük taşımacılığı amacıyla teknelerin mürettebatıyla beraber kiralanması faaliyetleri yürütmektedir.

Çalışmanın kısıtları, kullanılan finansal oranların 2014-2016 yılları arasını kapsamaması ve finansal performansa ait oranların 50 işletmeden elde edilmiş olmasıdır. Ancak TCMB tarafından yayınlanan istatistikler 3 yıllık zaman dilimlerinde açıklanmaktadır ve 2018 yılının yer aldığı son 3 yıl henüz açıklanmamıştır. Ayrıca TCMB tarafından hazırlanan bu raporlar işletmelerin gönüllü olarak paylaştıkları bilgiler doğrultusunda hazırlanmaktadır. Dolayısıyla her 3 yıllık periyotta bilgilerini paylaşan işletme sayıları değişmektedir. Bu durum sınırlı sayıda işletmeden alınan bilgilerle çalışmalar yapılmasına sebep olmaktadır.

## 6. BULGULAR

Çalışmanın bu bölümünde TCMB bilanço istatistiklerinden alınan Deniz Yolu Yük Taşımacılığı alt sektörünün 2014-2016 yılları arasındaki finansal oranları incelenmiştir. Likidite oranları, genel itibariyle işletmelerin kısa dönemli borç ödeme kabiliyetlerini, çalışma sermayelerinin yeterliliğini ölçmeye yarayan oranlardır.



**Tablo 3.** Deniz Yolu Yük Taşımacılığı Likidite Oranları (URL-4, 2019)

Likidite Oranları	Hesaplama	2014	2015	2016
Cari Oran	Dönen Varlıklar/KVYK	1,32	1,13	1,01
Asit Test Oran	Dönen Varlıklar- Stoklar /KVYK	1,23	0,99	0,91
Nakit Oran	Hazır Değerler+ Menkul Kıymetler/KVYK	0,17	0,20	0,19
Diğer Likidite Oranları	Kısa Vadeli Alacaklar/Dönen Varlık Oranı	75,7	65,3	65,8
	Kısa Vadeli Alacaklar/Aktif Top.	23,6	17	20,4

Likidite bir varlığın paraya çevrilme maliyeti ve hızının bir göstergesidir. Bir varlığın düşük maliyetle ve kısa vadede nakde dönüşme derecesi o varlığın likiditesini yükseltmekte olup bir işletmenin en likit varlığı paradır. Likidite oranları, özellikle işletmeye borç veren ya da verecek olan finans kuruluşlar açısından, işletmenin kısa dönemli borçlarını ödeyebilme yeteneğini göstermesi sebebiyle önemli oranlardır. Likidite oranları, likidite derecesine göre cari oran, asit test oran ve nakit oran olarak 3 oranla incelenmektedir.

Cari oran, işletmelerin kısa vadeli borçlarını sahip olduğu dönen varlıkları ile karşılama derecesini gösterir. Bu oranın düşük çıkması işletmenin borç ödeme güçlüğüne düşebileceğinin; yüksek çıkması ise elindeki likit varlıkları iyi yönetemediği ve atıl fon kaynağı olduğunun bir göstergesidir. Cari oranın genellikle 2 olması istenen durumdur. Ancak gelişmekte olan ülkelerde bu oranın altına bir miktar inilmesi normal karşılanmaktadır (Çabuk ve Lazol, 2013: 203). Tablo 3 yıllar itibariyle incelendiğinde, işletmeler istenilen oranı yakalayamamış ve giderek azalan bir trend ortaya çıkmıştır.

Asit test oran, işletmelerin dönen varlıkları içerisinde nakde dönüşme hızı nispeten daha düşük olan stoklar kaleminin çıkarılmasıyla elde edilir. Bu oran, işletmelerin stokları olmadan kısa dönemli borç ödeme kabiliyetini göstermektedir ve 1 olması istenen durumdur. Deniz yolu yük taşımacılığı alt sektöründe, yıllar itibariyle

asit test oran giderek azalış göstermiş ve 2015 ve 2016 yıllarında istenilen 1 oranı sağlanamamıştır.

Nakit oran, işletmelerin sahip oldukları nakit varlıklarla kısa dönemli borçlarını ödeyebilme kabiliyetinin bir göstergesidir. İşletmenin stoklarını nakde dönüştüremediği durumlarda kısa vadeli borçlarını ödeyebilme durumunu ölçmede önemli bir orandır. Oranın düşük çıkması işletmenin kısa dönemde nakit sıkışıklığı yaşayabileceğine bir işaret olması sebebiyle işletmeye borç verecekler daha yüksek bir borçlanma maliyeti ortaya çıkarabilirler. Genel kabul görmüş oran 0,2 seviyeleridir. Yıllar itibariyle incelendiğinde sektör sadece 2015 yılında istenilen durumu yakalamış 2014 ve 2016 yılları arasında bu oranın altında seyretmiştir.

Deniz yolu yük taşımacılığı sektörüyle ilgili diğer oranlar; kısa vadeli alacakların dönen varlıklara ve aktif toplamına oranıdır. Kısa vadeli alacakların dönen varlıklara oranı işletmenin dönen varlık yapısı içerisinde kısa vadeli alacakların payını göstermektedir. Yapılan incelemede 2014 yılında 0,75; 2015 yılında 0,65 ve 2016 yılında ise 0,66 olarak gerçekleşmiştir. İşletmelerin dönen varlıkları içerisinde kısa vadeli alacaklarının payı oldukça büyüktür. Bu durum işletmelerin kısa vadede sürekli fon bulabilmeleri açısından olumlu bir durumdur ancak alacaklarını tahsilatta sıkıntı yaşaması halinde işletmelerin kısa dönemde finansal zorluklar yaşamalarına

sebepler olabilecektir. Sektörde kısa vadeli alacakların işletmelerin aktif toplamında 2014 yılında %23,6, 2015 yılında %17, 2016 yılında ise %20,4'lük bir paya sahip olduğu tespit edilmiştir.

Deniz yolu yük taşımacılığı sektörüne ilişkin açıklanan finansal yapı oranları, yabancı kaynaklar ile öz kaynak arasındaki

ilişkiyi göstermekte olup işletmelerin nasıl finanse edildiğini, kredi verenlerin emniyet paylarının yeterliliğini göstermektedir (Ercan ve Ban, 2005:43). Deniz yolu yük taşımacılığı sektörünün 2014-2016 yılları arasındaki durumu Tablo 4'de verilmiştir.

**Tablo 4.** Deniz Yolu Yük Taşımacılığı Sektörü Finansal Yapı Oranları (URL-4, 2019)

Finansal Yapı Oranları	Hesaplama	2014	2015	2016
Yabancı Kaynak Oranı	Yabancı Kaynak/Aktif Top	0,54	0,58	0,64
Öz Kaynak Oranı	Öz Kaynak/Aktif Top.	0,45	0,42	0,37
Kısa Vadeli Yabancı Kaynak Oranı	Kısa Vd.li Yabancı Kaynak/Pasif Top.	0,24	0,23	0,31
Uzun Vadeli Yabancı Kaynak Oranı	Uzun Vd.li Yabancı Kaynak/ Pasif Top.	0,31	0,35	0,33
Maddi Duran Varlıklar Oranı	Maddi Duran Varlıklar/Uzun Vd.li Yab. Kaynaklar	1,17	0,97	0,92
Maddi Duran Varlıklar Oranı	Maddi Duran Varlıklar/ Öz Kaynaklar	0,80	0,82	0,83
Banka Kredileri Oranı	Banka Kredileri/Aktif Top.	0,37	0,41	0,42
Banka Kredileri Oranı	Banka Kredileri/ Yabancı Kaynaklar Top.	0,67	0,71	0,66
Faiz Karşılama Oranı	FAVÖK/ Faiz Giderleri	2,1	0,89	0,88
Diğer Finansal Yapı Oranları	Öz Kaynak/Yabancı Kaynaklar top.	0,83	0,72	0,58
	Kısa Vadeli Yabancı Kaynak/Pasif Top.	0,24	0,23	0,31
	Dönen Varlıklar/Aktif Toplamı	0,31	0,26	0,31
	Uzun Vadeli Yab. Kaynaklar / Devamlı Sermaye Oranı	0,41	0,46	0,47
	Duran Varlıklar / Yabancı Kaynaklar Toplamı Oranı	1,26	1,26	1,09
	Duran Varlıklar / Öz Kaynaklar Oranı	1,52	1,77	1,89
	Duran varlıklar / Devamlı Sermaye Oranı	0,89	0,96	0,99

Sektörün finansal kaldıraç oranı ile temsil edilen, işletme varlıklarının yabancı kaynaklarla finanse edilme oranı, yıllar itibariyle artış göstermiştir. Genel kabul gören oranın %50 olduğu göz önüne alındığında işletme varlıklarının yabancı kaynaklarla finanse edilme oranları artmıştır. İşletme varlıklarının ne kadarının öz kaynaklarla finanse edildiğini gösteren öz kaynak oranı incelendiğinde, yıllar itibariyle bir düşüş söz konusudur. İşletmeler için olumlu kabul edilen durum

işletme varlıklarının yarısının borçlarla kalan yarısının ise öz kaynaklarla finanse edilmesidir. Sektörün öz kaynak-yabancı kaynak dengesi açısından durumu borçlar tarafında artış, öz kaynakların payında ise azalış yolunda ilerlemektedir. İşletmelerin borç yapısı içerisinde kısa ve uzun vadeli borçlarının durumu incelendiğinde ise kısa vadeli borçlanmalarda bir artış, uzun vadeli borçlanmalarda ise durağan bir seyir söz konusu olmuştur. Maddi duran varlıkların ne kadarının yabancı kaynaklarla ne

kadarının öz kaynaklarla karşılandığını görmek için, maddi duran varlıkların yabancı kaynaklara ve öz kaynaklara oranı dikkate alınmıştır. Yıllar itibariyle maddi duran varlıkların finansmanında yabancı kaynakların oranı artarken öz kaynakların oranı azalmaktadır. İşletmelerin banka kredileriyle varlıklarının ve borçlarının ne kadarını karşıladığı incelendiğinde işletmelerin, aktiflerinin banka kredileriyle karşılanma oranı yıllar itibariyle artış göstermiştir. Banka kredilerinin işletmelerin borçlanmaları içerisindeki payına bakıldığında ise 2014'ten 2015'e geçildiğinde bir artış yaşanmış ancak 2016 yılında tekrar düşüş göstermiştir. Ancak genel anlamda işletmelerin borçlanma yapılarının ağırlıklı olarak banka kredilerinden oluştuğunu söylemek mümkündür. Faiz karşılama oranı işletmelerin faiz ve vergi öncesi karları ile faiz giderlerini kaç kez karşılayabildiklerini göstermektedir (Ercan ve Ban, 2005:44). Sektör işletmelerinin durumu incelendiğinde yıllar itibariyle faiz karşılama oranı giderek düşüş göstermiştir. 2014 yılı için işletmeler faiz ödemelerini FAVÖK ile 2 kez çevirebilirken 2015 ve 2016 yılı için oran 1'in altına inmiştir. Sektörün finansal performansına ilişkin diğer finansal yapı oranları içerisinde öz kaynak-yabancı kaynak dengesinin yabancı kaynaklar yönünde artış gösterdiği görülmektedir. Sektörde öz kaynakların yabancı kaynaklara oranı 2014 yılında %83 iken 2016 yılında %58'ler seviyesine düşmüştür. Bu durum sektörde öz kaynak finansmanından dış kaynak finansmanına doğru bir yönelim olduğunu

desteklemektedir. Bunun göstergelerinden biri, kısa vadeli yabancı kaynakların pasif toplamı içerisindeki payında meydana gelen artıştır. 2014 yılı itibariyle sektördeki kısa vadeli borçların pasif toplamındaki payı %23 iken 2016 yılında %30 seviyesine yükselmiştir. Ayrıca sektörün uzun vadeli yabancı kaynakların devamlı sermayeye oranı 2014-2016 yılları arasında %40'tan %47 seviyelerine doğru bir yükseliş göstermiştir. Buna karşılık işletmeye likidite sağlayan dönen varlıkların aktif toplam içerisindeki payı 2015 yılında bir düşüş göstermiş 2016 yılında 2014 seviyesi olan %31'e geri sağlanmıştır. Devamlı sermaye işletmelerin uzun vadeli yabancı kaynakları ile öz kaynaklarının toplamından oluşmaktadır. Sektör işletmelerinde bu toplam içerisindeki uzun vadeli yabancı kaynakların oranı giderek artmıştır.

Sektördeki duran varlık yapısı incelendiğinde, duran varlıkların yabancı kaynaklara oranı giderek azalmış ancak öz kaynaklara oranı ise artış göstermiştir. Bunun sebebi sektörde yabancı kaynak kullanımının artarak öz kaynağın pasifler içerisindeki payının azalması gösterilebilir. Duran varlıkların devamlı sermayeye oranı ise 2014-2016 yılları arasında %10'luk bir artış göstermiştir.

Deniz yolu yük taşımacılığı sektörünün devir hızı oranları işletmelerin faaliyetlerinde sahip olduğu varlıkları ne derece etkin kullandığının bir göstergesidir. Sektör devir hızlarının 2014-2016 yılları arasındaki durumu Tablo 5'te yer almaktadır:

**Tablo 5.** Deniz Yolu Yük Taşımacılığı Sektörü Devir Hızı Oranları (URL-4, 2019)

Devir Hızı Oranları	Hesaplanma	2014	2015	2016
Alacak Devir Hızı	Satışlar/Alacaklar	4,8	4,3	4,7
Maddi Duran Varlık Devir Hızı	Net Satışlar / Maddi Duran Varlıklar (Net)	1,3	1,5	1,7
Öz Kaynaklar Devir Hızı	Net Satışlar / Öz Kaynaklar	1	1,2	1,4
Aktif Devir Hızı	Net Satışlar / Aktif Toplamı	0,5	0,5	0,5
Çalışma Sermayesi Devir Hızı	Çalışma Sermayesi Devir Hızı	1,5	1,9	1,7

Sektörün alacaklarını yılda kaç kez tahsil edebildiğini gösteren alacak devir hızı yıllar itibariyle büyük değişiklikler göstermemiştir. Ortalama tahsilat süresi 76-84 gün arasında gerçekleşmektedir. Maddi duran varlık devir hızı işletmenin satışları ile duran varlıklarını kaç kez geri kazanabildiğini göstermektedir. Yıllar itibariyle sektörün maddi duran varlık devir hızı artış göstermiştir. Buradan hareketle, işletmelerin duran varlıklarını daha etkin kullanma eğiliminde olduklarını söylemek mümkündür. Öz kaynak devir hızı işletmelerin öz kaynaklarını ne derece etkin kullandığını göstermekte olup sektör oranları artış eğilimindedir. Ancak finansal yapı oranları içerisinde yer alan öz

kaynakların yabancı kaynak toplamına oranının giderek azaldığı dikkate alındığında orandaki artışın öz kaynakların azalmasıyla da sağlanabileceği ihtimalini ortaya çıkarmaktadır. İşletmelerin aktiflerinin ne derece verimli kullandığını aktif devir hızı oranına bakarak yorumlamak mümkündür. Yıllar itibariyle sektör aktif devir hızını aynı oranda tutmuştur. Buradan sektörün aktiflerinin yarısı kadar bir satış yapabildiği yorumu yapılabilir. Oran yükseldikçe, işletmelerin yatırımlarının verimlilik derecesi artacaktır. Deniz yolu yük taşımacılığı sektörünün finansal performansını ortaya koyan bir diğer gösterge karlılık oranlarıdır. Sektörün karlılık oranları Tablo 6’da gösterilmiştir

**Tablo 6.** Deniz Yolu Yük Taşımacılığı Sektörü Karlılık Oranları (URL-4, 2019)

Karlılık Oranları	Hesaplanma Şekli	2014	2015	2016
Öz Sermayenin Kazanma Gücü (ROE)	Net Kar/ Öz Kaynaklar	9,7	(1,9)	(1,7)
Ekonomik Rantabilite	FAVÖK/ Pasif Top.	8,7	5	3,5
Aktif Karlılık Oranı	Net Kar / Aktif Top.	4,4	(0,8)	(0,8)
Brüt Satış Kar Marjı	Brüt Satış Karı/ Net Satışlar	10,6	13,4	11,4
Faaliyet Kar Marjı	Faaliyet Karı/ Net Satışlar	2,9	5,3	3,2
Net Kar Marjı	Net Kar / Net Satışlar	9,4	(1,5)	(1,2)

Sektörün öz kaynaklarının karlılıktaki payını gösteren ROE incelendiğinde yıllar itibariyle bir azalış söz konusudur. 2015 ve 2016 yıllarında öz kaynakların kar getirme oranı negatife dönüşmüştür. Hissedarlar açısından işletmeye yatırdıkları 1 TL'lik sermayenin ne kadarlık getiri sağladığını göstermesi açısından bu oran önemlidir.

Sektöre 2015 yılı itibariyle öz kaynaklardan kar elde edilememiş ve 2016 yılında da durum devam etmiştir. Sektörün ekonomik karlılığı incelendiğinde yıllar itibariyle pozitif değerler almasına rağmen ciddi bir düşüş yaşanmıştır. Sektörün aktif karlılığı işletmelerin aktiflerinin ne derece karlı kullanıldığını göstermektedir. Bu oran sektör işletmeleri için yıllar itibariyle düşüş göstermiş 2015 ve 2016 yılı için zararlıdır. Deniz yolu yük taşımacılığının satışlarının brüt kar, faaliyet karı ve net kara dönüşümünü incelendiğinde genel anlamda bir düşüşten söz etmek mümkündür. Sektörün brüt kar marjı incelendiğinde 2015 yılında bir yükselme 2016 yılında ise bir düşüş gözlenmiştir. Faaliyet kar marjı incelendiğinde ise sektörde 2014 yılında yüksek faaliyet giderleri (Ar-Ge Giderleri, Pazarlama Satış ve Dağıtım Giderleri, Genel Yönetim Giderleri) yapılmış dolayısıyla faaliyet kar marjı ile brüt kar marjı arasında ciddi bir fark oluşmuştur. 2015 yılı itibariyle faaliyet giderleri daha az gerçekleşmiş ve faaliyet karı yükselmiştir. 2016 yılında yine faaliyet giderleri yüksek olması dolayısıyla 2015 yılına göre daha düşük bir faaliyet kar marjı ortaya çıkmıştır. Sektörün net kar marjı incelendiğinde 2014 yılı karlı geçmiş olmasına rağmen 2015 ve 2016 yılı zararlı kapatılmıştır. Faaliyet kar marjı pozitif olmasına rağmen net kar marjının düşük olması ve hatta zarara dönüşmesi olağan ya da olağan dışı gider ve zararlar ile faiz giderlerinin yüksek olması olasılıklarını ortaya çıkarmaktadır.

## 7. SONUÇ VE ÖNERİLER

Deniz yolu yük taşımacılığı dünya ticaretinde önemli bir yere sahip olmanın

yanı sıra küresel çapta meydana gelen her türlü finansal krizden hızlı etkilenmektedir. Bu olumsuzluklardan ancak finansal yapısı güçlü, olası krizleri öngörebilen, zamanında ve doğru kararlar alabilen işletmeler çıkabileceklerdir. Dolayısıyla işletmelerin finansal yapılarını iyi değerlendirebilmeleri hem işletme için hem de işletme dışındaki ilgili taraflar için önem kazanmaktadır. İşletmelerin finansal performanslarının değerlendirilmesinde kullanılan ölçütlerden biri de oran analizleridir.

Bu çalışmada deniz yolu yük taşımacılığı sektörünün 2014-2016 yılları arasındaki finansal performansı analiz edilmiş ve yorumlanmıştır. Çalışma sonucunda işletmelerin likidite, finansal yapı, devir hızları ve karlılık oranları ışığında finansal performansları değerlendirilmiştir.

Likidite açısından değerlendirildiğinde, sektörün genel kabul görmüş likidite oranlarını sağlayamadığı tespit edilmiştir. Sektör işletmelerinin 2015 ve 2016 yıllarında genel itibari ile tüm likidite oranlarında bir düşüş gözlenmiştir. Bu durum işletmelerin ilerleyen dönemlerde kısa vadeli borçlarını ödeme konusunda sıkıntı yaşamasına sebep olabileceği yönünde bir işaret vermektedir. Sektörde alacakların, dönen varlıklar içerisindeki payı yüksektir ve devir hızları incelendiğinde kısa vadeli alacaklar ortalama 78 günde tahsil edilmektedir. İşletmenin tahsilatta yaşayabileceği olumsuzluklar kısa dönemde nakit sıkışıklığına sebep olabilecektir.

Sektör kaldıraç oranları açısından değerlendirildiğinde, 2014-2016 yılları arasında genel olarak işletmelerin, varlıklar finansmanında öz kaynak-yabancı kaynak dengesinden yabancı kaynaklara doğru bir kayma söz konusudur. Kaldıraç oranının gelişmiş ülkelerde %50, gelişmekte olan ülkelerde %70'lere kadar çıktığı; öz kaynak oranının ise gelişmiş ülkelerde %50, gelişmekte olan ülkelerde ise %30'lara kadar düşmesi kabul edilebilmektedir (Çabuk ve Lazol, 2010: 212). Dolayısıyla sektörün kaldıraç oranlarının istenilen oranları sağlayabildiği görülmektedir.

İşletmelerin pasifleri içerisindeki uzun vadeli borçlarının payının kısa vadeli borçlardan yüksek olmasından hareketle, sektörün borçlanma stratejisinin daha çok uzun vadeli den yana olduğunu söylemek mümkündür. Sektörde banka kredileri finansman aracı olarak daha çok tercih edilmekte olup toplam kaynaklar içerisindeki payı 2015 yılında artış göstermiş, 2016 yılında 2014 seviyelerine düşmüştür: Sektörün finansal kaldıraç oranının kredi bulmada yeterli seviyelerde olması işletmelerin kolayca kredi elde edebilmesini sağlamaktadır. Bu durumda, finansman kaynağı olarak banka kredilerini kullanmayı tercih eden sektörün, farklı finansal enstrümanlardan yararlanma konusunda yetersiz kaldığını söylemek mümkündür.

Sektörün varlıklarını etkin kullanabilme derecesini gösteren devir hızları 2014-2016 yılları arasında durağan bir seyir izlemiştir. Alacak devir hızı yıllar itibariyle önemli bir değişim göstermemiş, maddi duran varlıkların devir hızında ise artış gözlenmiştir. Sektörün satışları maddi duran varlıklarının 1.5 katı seviyelerindedir. Sektörün satışları ile öz kaynakları karşılayabilme oranı da yıllar itibariyle artış göstermiştir. Buradaki artışta işletmelerin öz kaynakların yabancı kaynaklara oranla azalmasının da etkisi mevcuttur. Sektör, aktif devir hızı açısından değerlendirildiğinde ise yıllar itibariyle bir değişim söz konusu olmamıştır. İşletmenin satışları aktiflerinin yarısını karşılamaktadır.

Sektör karlılık oranları açısından değerlendirildiğinde özellikle 2015 ve 2016 yıllarında genel olarak olumsuz bir tablo çizildiğini söylemek mümkündür. İşletmelerin, öz kaynaklarını etkin kullanmada yetersiz kaldığı 2015 ve 2016 yıllarında ortaya çıkan negatif sonuçlarla ortaya çıkmıştır. Ekonomik rantabilite yıllar itibariyle düşüş seyrindedir. Sektörün aktif karlılığı 2015 ve 2016 yılları arasında negatif değer almıştır. Brüt kar marjı, faaliyet kar marjı ve net kar marjı değerlendirildiğinde genel anlamda düşüş

yaşanmıştır. Brüt kar marjı, yıllar itibariyle düşüş ve yükseliş göstermiş 2016 yılında nispeten 2014'e göre yükseliş kaydedilmiştir. Faaliyet karı, sektörde faaliyet giderlerin artış ve azalışına bağlı olarak değişim göstermiştir. Net kar marjı incelendiğinde sektör 2015-2016 yıllarını zararla sonuçlandırmıştır. Bu durum işletmelerin son yıllarda olağan/olağandışı kar/zarar dengesizliğinden kaynaklanmaktadır. Buna ek olarak son yıllarda sektörün daha fazla yabancı kaynak kullanımına gitmesi işletmelerin faiz ödeme yüklerini de artırmış dolayısıyla işletmelerin karlılıkları üzerinde negatif etki yaratmıştır.

Çalışma sonuçları nispeten Dursun ve Erol (2012)'un çalışma sonuçlarıyla paralellik göstermektedir. Ancak birebir mukayese etmek mümkün olmamaktadır. TCMB bilanço istatistikleri 3 yıllık verilerle gerçekleştirilmekte olup işletmelerin gönüllü olarak verdikleri bilgiler doğrultusunda hazırlanmaktadır. Her istatistik döneminde veri sağlanan işletme sayısı farklılaşmaktadır. Bu nedenle yapılan çalışmalarda kullanılan değerlerin farklı olması farklı analiz ve yorumların yapılmasına neden olmaktadır. Deran ve Erduru'nun (2018) çalışmalarında, deniz yolu yük taşımacılığı sektöründe tahsilat sürelerine dikkat edilmesi, aktif karlılığının artırılması için önlemler alınması gerektiğine değinilmiş olup yapılan çalışmayla yakın sonuçlar elde edilmiştir. Bununla birlikte son yayınlanan finansal oran verileri üzerinden hareket edilmesi sebebiyle diğer çalışmalardan farklılaşmaktadır.

Deniz yolu yük taşımacılığı sektörünün 2014-2016 yılları arasındaki finansal performans verilerine dayanarak aşağıdaki öneriler getirebilir:

- Sektörün likiditesi giderek düşüş göstermiştir. İşletmeler, kısa vadede ödeme gücüne düşmemek için likiditeye önem vermelidir. İşletmelerde alacakların uzun sürelerde tahsil edilmesi söz konusu olduğundan, tahsilat politikalarının

yeniden yapılandırılmaları yerinde olacaktır.

- Sektör yabancı kaynak-öz kaynak dengesini korumaya çalışmakla beraber varlıkların finansmanında yabancı kaynakların etkisi giderek artmaktadır. Sektörün banka kredisi yoluyla borçlanmayı tercih etmesi sebebiyle ödeme politikalarına dikkat edilmesi gerekmektedir. Nitekim son iki yılın zararlı kapatılması işletmeleri finansal açıdan zor durumda kalabileceğinin bir göstergesidir.
- İşletmeler fon bulmada ağırlıklı olarak banka kredisi tercih etmektedir. Borçlanma maliyetleri de dikkate alınarak işletmelerin riskleri minimize edebilmesi için farklı finansal enstrümanların da kullanılabilirliği araştırılmalıdır.
- Sektörün aktif karlılığı oldukça düşük seviyelerdedir. İşletmeler, varlıklarını kar yaratmada etkin olarak kullanabilecekleri stratejiler geliştirmeye çalışmalıdır.
- İşletmelerin karlılıklarını artırabilmeleri açısından satış maliyetleri ve dönem giderlerinin önemi büyüktür. Bunun en önemli sebebi deniz yolu yük taşımacılığında navlun bedellerinin belirlenmesinde işletmelerin piyasa fiyatlarına bağlı olmalarıdır. Dolayısıyla sektör işletmelerinin istedikleri karlılık seviyelerine ulaşmaları için öncelikli olarak hizmet maliyetlerini ve akabinde dönem giderlerini etkileyen maliyet unsurlarını iyi analiz etmeleri ve bu unsurlarla ilgili olarak tasarruf sağlayıcı tedbirler almaları gerekmektedir.

## AÇIKLAMA BİLDİRİMİ

Yazar bu makalede çıkar çatışması olmadığını beyan eder.

## ORCID Numarası

Özlem DOĞAN:

 <https://orcid.org/0000-0002-5752-9031>

## 8. KAYNAKLAR

Elbirlik, G. (2008). Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Çakı, S., (2012). Deniz Ulaştırma İşletmelerinde Maliyet Türlerinin Tespit Edilmesi Üzerine Bir Çalışma. *Dayanışma Dergisi* 43.

URL-1, Deniz Sektörü Raporu-2015, (2015). 25.08.2019, <https://www.denizticaretodasi.org>.

URL-2, Unctad, Review Of Maritime Reports, (2016). 25.08.2019, <https://unctad.org/>.

URL-3, Ulaşan ve Erişen Türkiye, Türkiye Alt Yapı ve Ulaştırma Bakanlığı, (2018). 25.08.2019, <https://www.uab.gov.tr>.

Acar, M., (2003). Tarımsal İşletmelerde Finansal Performans Analizi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 20: 21-37.

Lin, W-C., Liu, C.F., Chu, C.W., (2010). Financial Statement Analysis and Activity-Based Costing Analysis for Shipping Industry: A Data Envelopment Analysis Approach. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies* 8: 246-260.

Hoffman, E., Lampe, K., (2012). Financial Statement Analysis Of Logistics Service Providers: Ways Of Enhancing Performance. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management* 43(4): 321-342.

Dursun, A., Erol, S., (2012). Denizyolu Yük Taşımacılığı Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmaların Finansal Yapı Analizi. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 16(3): 367-382.

Karadeniz, E., (2016). Hastane Hizmetleri Alt Sektörünün Finansal Performansının İncelenmesi: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası Sektör Bilançolarında Bir Uygulama. *Hacettepe Sağlık İdaresi Dergisi* 19(2): 101-114.

Başdeğirmen, A., Tunca, M.Z., (2017). Lojistik Sektöründe Faaliyet Gösteren İşletmelerin Finansal Performanslarının Gri İlişkisel Analiz İle Deđerlendirilmesi. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 22(2): 327-340.

Deran, A., Erduru, İ., (2018). Karayolu Ve Denizyolu Yük Taşımacılığı Sektörlerinin Finansal Performans Analizi: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Sektör Bilançoları Üzerine Bir Araştırma. *Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Dergisi* 11(3): 479-503.

Akdoğan, N., Tenker, N. (2007). *Finansal Tablolar ve Mali Analiz Teknikleri*, Ankara, Gazi Kitabevi.

Kıran, S. (2013). Finansal Oran Analizi İle Kredi Risk Yönetimi: Bir Uygulama, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Karadeniz, E., Koşan, L., Günay, F., Dalak, S., (2016). Gri İlişkisel Analiz Yöntemiyle Turizm Alt Sektörlerinin Finansal Performanslarının Ölçülmesi. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 9(44): 1117-1134.

URL-4, T.C. Merkez Bankası Bilanço İstatistikleri, (2019). 25.08.2019, <https://www.tcmb.gov.tr>.

Çabuk, A., Lazol, İ. (2013). *Mali Tablolar Analizi*, Bursa, Ekin Basım Yayın Dağıtım.

Ercan, M.K., Ban, Ü. (2005). *Finansal Yönetim*, Ankara, Gazi Kitabevi.