

Denizyolu Yük Taşımacılığı Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmaların Finansal Yapı Analizi

Adem DURSUN (*)

Sercan EROL (**)

Öz: Son yıllarda yaşanan ekonomik krizler, kısa sürede Dünyada etkisini göstermiş, küresel çapta mali ve reel sektör krizine dönüşmüştür. Yaşanan krizler, birçok sektörde olduğu gibi, Dünya ticaretinin % 90'ından fazlasının gerçekleştiği deniz yolu yük taşımacılığını da etkilemiştir. Dolayısıyla, navlun gelirleri düşen şirketler giderlerini karşılayamaz hale gelmişlerdir.

Bu çalışma, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası sisteminde kayıtlı “H - 502 Deniz ve Kıyı Sularında Yük Taşımacılığı” alt sektöründe faaliyet gösteren firmalara ait mali tablolar, oran analizi yöntemi ile incelenerek, sektörün finansal yapısının ortaya konulabilmesi amacıyla ele alınmıştır. Çalışmanın sonucunda yaşanan krizlerin etkisi ile ilgili sektörde aktif kârlılığının % 1 seviyelerine kadar düştüğü, buna karşılık toplam net satışlar içerisinde üretim maliyetlerinin % 85 seviyelerine kadar yükseldiği tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Taşımacılık Türleri, Denizyolu Taşımacılığı, Oran Analizi,

Financial Structure Analysis of the Companies in the Business of the Maritime Transportation Sector

Abstract: Economic crisis has affected the World and it has been turned into a financial and reel sector crisis recently. The ongoing crisis, naturally, has an influence on the maritime transportation sector in which more than %90 of the World trading occurs. Therefore, the companies that have lost their freight rates could not be able to meet their costs.

In this study, the database called “H-502 Sea and Coastal Waters Freight Transportation” which is registered under the T.C. Central Bank is considered with the ratio analysis method to reveal the financial situation of the sector. As a result of the study, it is seen that the return of the assets has fallen to %1; on the other hand product cost of the net sales had risen to %85.

Keywords: Transportation types, maritime transport, ratio analysis.

*) Doç. Dr., Atatürk Üniversitesi İİBF, İşletme Bölümü Muhasebe ve Finansman Anabilim Dalı
(e-posta: ademdursun@atauni.edu.tr)

***) Okutman, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi
(e-posta: sercerol@ktu.edu.tr)

Giriş

İnsan veya eşyanın, ihtiyaçları gidermek amacıyla, zaman ve mekan faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesine imkan sağlayan taşımacılık, tarih öncesi çağlardan beri yapılmaktadır. Günümüzde birçok türü bulunan taşımacılık işlemlerinin en düşük maliyetli ve güvenli olanı su yolu taşımacılığıdır. Suyolu taşımacılığı; denizde, gölde ve nehirde yüzen gemilerle yapılan taşımayı içerir. Bu taşıma türünü kapsayan sektör, deniz ve kıyı sularında (denizyolu) yük taşımacılığı sektörü olarak adlandırılmaktadır.

Denizyolu yük taşımacılığı sektöründe, Dünya deniz ticaret filosu 1.45 milyar dwt'e¹, ticaret hacmi 8.8 milyar ton'a ulaşmıştır. Dünya deniz ticaretinden ise yılda yaklaşık 400 milyar \$ gelir elde edildiği tahmin edilmektedir.

Son yıllarda Amerika Birleşik Devletleri (ABD) kaynaklı mali krizler, kısa sürede tüm Dünya'ya yayılarak, küresel çapta bir mali ve reel sektör krizine dönüşmüştür. Yaşanan krizler, başta AB ülkeleri olmak üzere ülke ekonomilerinde daralmaya neden olmuştur. Günümüzde hali hazırda etkileri devam eden bu krizler, Dünya ticaretinin % 90'ından fazlasının gerçekleştiği su yolu taşımacılığını da doğrudan etkilemektedir.

Yaşanan krizlerin etkisinin azaltılabilmesinde profesyonel gemi yönetiminin en önemli sorunlarından biri artan girdi maliyetleridir. Dolayısıyla sürdürülebilirlik açısından özellikle kriz dönemlerinde maliyet odaklı bir yönetim anlayışı benimsenmeli ve varlıkların finansmanında uygun finansal araçlar tercih edilmelidir. Bunun sağlanabilmesi için de, öncelikle denizyolu yük taşımacılığı sektörünün mevcut finansal ve mali durumunun tespit edilmesi gerekmektedir.

Bu çalışmada, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (T.C. MB) sisteminde kayıtlı "H - 502 Deniz ve Kıyı Sularında Yük Taşımacılığı" alt sektörüne ait mali tablolar oran analizi yöntemi ile incelenerek sektörün finansal yapısı tespit edilmeye çalışılmıştır.

I. Literatür

Denizyolu yük taşımacılığı ile ilgili geniş bir literatür olmasına rağmen, Türk denizyolu yük taşımacılığı sektörünün finansal yapısına ilişkin yapılan çalışmalar oldukça sınırlıdır. Ancak bu konuda sınırlı olsa da bazı araştırmacılar ve lisansüstü öğrencileri tarafından çeşitli çalışmalar yapılmıştır.

Kalkavan (1998), "Türk Gemi İnşa Sanayinde Finansal Sorunlar" adlı çalışmalarında Türk denizcilik sektörünün finansal yapısıyla ilgili tespitlerde bulunmuştur. Kalkavan, söz konusu tespitlerini; kaynak eksikliği, teminat sorunu, teşvik yetersizliği, işçilik maliyetlerinde yükselme, alt yapı yatırımlarının azlığı, denizciliğe ilişkin ihtisaslaşmış özel Türk bankalarının olmaması, finansman maliyetlerinin yüksekliği, tersanelerin sermaye yapılarının yetersizliği olarak belirtmiştir.

Erdoğan (1999: 191) "Denizcilikte Finansman ve Hisse Senedi Fiyatlandırma Modeli: Türkiye Örneği" adlı çalışmalarında Türk denizcilik sektörünün başlıca finansal so-

1) **Dwt (detveyt)**; Bir geminin yolcu, yakıt, gemi malzemeleri ve su dahil taşıyabileceği en fazla ağırlığı ifade etmektedir.

rununun sermaye yetersizliği olduğunu vurgulamıştır. Bu kapsamda, sektör firmalarının öncelikle uzun vadeli borçlanma imkanlarının kolaylaştırılması ve özendirilmesi, yüksek getirili tahvil benzeri finansal enstrüman kullanımının teşvik edilmesi, denizcilik şirketlerinin anonim şirket olarak örgütlenmesi ve sonrasında sermayelerinin bir kısmını halka arz ile sermaye yetersizliği sorununun aşılabileceği önerisini sunmuştur.

Erdoğan ve Madak (2004: 219) “Gemi Sanayi Şirketleri İçin Finansal Risk Yönetimi” adlı çalışmalarında sektörün fon kaynakları ağırlıklı olarak oto finansman ve kısa vadeli borçlanmaya yönelik olduğu dolayısıyla, etkin bir finansman modelinin oluşmadığını ifade etmişlerdir. Parite risklerine karşı swap, forward, futures ve opsiyon işlemlerinin kullanılması gerekliliğini ortaya koymuştur.

Öztürk (2006: 145) “Banka ve Sendikasyon Kredilerinin Denizcilik Sektörünün Finansmanında Önemi ve Bankaların Bu Alandaki Yaklaşımları” adlı çalışmalarında Türk denizcilik sektörüne finansman sağlayacak, uzun vadeli kredi verebilecek, bu kredileri gemi inşaatına yöneltebilecek ve dolayısıyla yeni gemi yapılmasını destekleyerek, filomuzun geliştirilmesine katkıda bulunabilecek bir bankaya sektörde büyük ihtiyaç duyulduğunu ve sektörün fon ihtiyacının sendikasyon kredileri ile karşılanabileceğini söylemiştir.

Devlet Planlama Teşkilatı (2007: 38) “9. Kalkınma Planı Denizyolu Ulaşım Özel İhtisas Komisyonu Raporu’nda” donatanlar, fon sağlayanlardan genelde daha uzun vadede düşük ve sabit faizli kredi talep etmelerine rağmen, birkaç Türk Bankası tarafından verilen kredilerin hem süreleri kısa, hem de miktarları az olduğundan büyük yatırımlar için ihtiyaç duyulan fonların yetersiz kaldığı vurgulanmıştır.

Erdoğan ve Şengöz (2008: 8) “Gemi Yatırım Analizlerinde Portföy Belirleme: “Time Charter” Piyasaları Üzerine Bir Uygulama” adlı çalışmalarında farklı gemi taşımacılığı alanlarına aynı anda yatırım yapmak ve bir portföy mantığı ile hareket etmek suretiyle yatırımlardan beklenen faydanın artabileceği sonucuna varmışlardır.

Köseoğlu (2010: 2) “Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı Sektöründe Risklerin Analizi ve Gemi Yatırım Kararlarını Etkileyen Faktörlerin Araştırılması” adlı çalışmalarında deniz yolu yük taşımacılığı sektörünün; navlun, gemi fiyatı, yakıt fiyatı, döviz kuru ve faiz oranı riskleri gibi piyasa riskleriyle sürekli karşı karşıya kaldığını, bundan ötürü anılan sektörün riskli bir sektör olduğunu belirtmiştir.

Yukarıda özet bilgileri yer alan çalışmalarda, denizcilik sektörünün yoğun piyasa risklerine maruz kalmasına karşın fon ihtiyaçlarını karşılamada finansal araçlardan yeterince yararlanmadığını, varlıkların ticari kredilerle finanse edildiği ve sektöre fon sağlayacak ihtisaslaşmış bir Türk bankasının bulunmadığı vurgulanmıştır.

II. Yöntem ve Veri Seti

Çalışmanın yöntemi, finansal tablolar analizinde kullanılan ve mali analiz tekniklerinden biri olan oran analizi tekniğidir. Oran analizi, firmanın finansal durumunu değer-

lendirmek için yatırımcılar, yöneticiler, paydaşlar ve kredi kuruluşlarınca kullanılan bir yöntemdir (Tevfik, 2005: 49). Hesaplanan bu oranların amacı, finansal tablolardaki kalemler arasında tanımlanan ilişkileri yine finansal tablolarda yer alan sayılar aracılığı ile hesaplamak ve sonuçları yorumlamaktır (Gökçe, 2003: 254).

Oran analizinde elde edilen sonuçların sağlıklı bir şekilde değerlendirilebilmesi için aşağıdaki ölçülerden yararlanılması gerekmektedir. Buna göre hesaplanan finansal oranlar;

- İşletmenin geçmiş faaliyet dönemindeki oranları ile karşılaştırılmalıdır.
- İşletmeyle aynı sektörde bulunan diğer işletmelerin oranları ya da sektör ortalamaları ile karşılaştırılmalıdır.
- Deneyimler sonucu bulunmuş oranlarla karşılaştırılmalıdır (Akgüç, 1998: 21-22, Gökçe, 2003: 254).

Çalışmada kullanılan veriler bilgi edinme yasası kapsamında T.C. MB'den elde edilmiştir. Elde edilen veriler; sektör kimliği, bilanço, gelir tablosu, yapısal analiz ve fon akım tablolarıdır.

III. Taşımacılık Kavramı ve Türleri

Türk Dil Kurumu (TDK) taşımacılık kavramını; “*insan, eşya vb.nin çeşitli araçlarla bir yerden başka bir yere nakliye etme işi*” olarak ifade etmektedir. Bunun yanında Barda (1964: 5) taşıma kavramını, “*insan veya eşyanın, ihtiyaçları gidermek amacıyla zaman ve mekan faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesine imkan sağlayan bir hizmet türü*” şeklinde tanımlamıştır. Diğer bir tanımda ise Yüksel (1987) taşıma kavramını, “*insan ve insana yararlı bir şeyin bulunduğu yerden kullanılacağı yere özelliğinin bozulmadan miktarının azaltılmadan götürülmesi işlemi*” olarak ifade etmiştir.

Taşımacılık işlemi tarih öncesi çağlardan beri yapılmaktadır (Baki, 2004: 7). Nitekim Lavkan (1984) taşımacılığın “*insanların ırmak üzerinden geçmesiyle başladığını*” söylemektedir. Buharın makine ile birleşmesiyle birlikte taşımacılığın deniz, kara ve demir yolundaki yoğunluğu artmış, günümüzde ise 5 farklı türe ayrılmıştır. Bunlar karayolu, demiryolu, su yolu, havayolu ve boru hattı taşımacılık türleridir. Söz konusu bu taşımacılık türleri aşağıda kısaca açıklanmıştır.

Karayolu: Esnek bir yapıya sahip olan karayolu taşımacılığı, kapıdan kapıya taşımacılık yapılabilen tek taşımacılık sistemidir. Farklı ürün çeşitleri için kullanılabilen bu sistemde maliyetler yüksektir. Ayrıca, ağırlık ve boyut sınırlamaları olup hava şartlarından ve trafikten etkilenmektedir.

Demiryolu: Yükte ağır, pahada hafif ürünler için uygun bir taşımacılık sistemidir. Ancak yatırım ve bakım maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle genellikle devlet tarafından işletilmektedir.

Suyolu: Denizde, gölde ve nehirde yüzen gemilerle yapılan taşımayı içerir. Bu taşımacılık türü *ıçsuyolu* taşımacılığı ve *denizyolu* taşımacılığı olmak üzere iki kısma ayrıl-

maktadır. Uzak mesafelere yapılan uluslararası taşımalar, denizyolu taşımacılık türünde gerçekleştirilmektedir. Büyük miktarlarda taşınan yükler ve ton başı fiyatı ucuz malzemeler için uygun bir taşıma türüdür. Taşıma türleri arasında en düşük maliyetli ve güvenli olanıdır. Ancak hızı düşük, yatırım maliyeti ve yatırımın geri ödeme süresi uzundur.

Havayolu: Sabit iki nokta arasındaki taşımayı sağlar. Yüksek değerli, zaman hassasiyetli, küçük miktarlı taşımalar için en uygun ve hızlı olan taşıma türüdür. 500 km.'den daha uzun mesafeler için ekonomiktir. Birim taşıma, yatırım ve işletme maliyetleri oldukça yüksektir.

Boru hattı: Doğal gaz, ham petrol, petrol ürünleri, su ve kimyasallar gibi sıvı ve gaz taşımacılığında kullanılan bir taşımacılık sistemidir. Boru hattı taşımacılığı tüm taşımacılık sistemleri içerisinde en yüksek sabit maliyetli ancak en düşük değişken maliyete sahip taşıma seçeneğidir (Baki, 2004: 45-54; Kayserilioğlu, 2004: 2-3; Kara vd., 2009: 73).

Yukarıda yapılan açıklamalar ışığında Tablo 1'de taşıma türlerinin birbirlerine kıyasla üstün ve zayıf yönleri özetlenmiştir.

Tablo 1. Taşıma Türlerinin Üstünlükleri ve Zayıf Yönleri

Taşıma Türü	Maliyet	Ulaştırma Hızı	Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli Malları Kullanma Becerisi	Tarifeli Yüklemlerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanmasının Güvenliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Kaynak: Çancı ve Erdal, 2003

Yukarıda ifade edilen taşıma türlerinin seçiminde; yükün özellikleri, zaman, emniyet, taşıma olanakları ve maliyet faktörü dikkate alınmaktadır. Malın üretildiği yerden nihai tüketim noktasına ulaştırılmasında dikkate alınan bu faktörlerin etkisiyle taşıma türlerinden biri ya da birkaçı kullanılarak taşıma işlemi gerçekleştirilmektedir.

Yükün, birden fazla taşıma türü kullanılarak taşınmasına entegre (multimodal) taşımacılık denilmektedir. Diğer bir ifadeyle entegre taşımacılık, farklı taşıma üniteleri veya aracıyla, birden fazla taşıma türü kullanılarak yapılan taşımacılıktır. (Alkan ve Erdal, 2004: 270).

IV. Denizyolu Yük Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, denizde yüzen gemi ve diğer araçlarla yüklerin ya da insanların zaman ve mekan faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesine imkan sağlayan taşı-

macılık türüdür. Bu tanımdan da anlaşıldığı üzere, denizyolu taşımacılığında faaliyetler, insan ve yük nakli olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Bu çalışmada, deniz ve kıyı sularında yük taşımacılığı alt sektörü ele alındığı için, bundan sonraki **taşımacılık** tabiri ile deniz yolunda yapılan yük taşımacılığı ifade edilmektedir.

Denizyolu yük taşımacılığı, özellikle sanayi hammaddesini oluşturan çok büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir yerden diğer bir yere taşınması imkânını sağlaması, güvenilir olması, sınır aşımı olmaması, mal zayıfatının minimum düzeyde olması, diğer kayıpların hemen hemen hiç olmaması, hava yoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3.5 kat daha ucuz olmasından dolayı Dünyada en çok tercih edilen taşıma şeklidir (DDK, 2008: 8). Günümüzde Dünya deniz ticaret filosu 1,45 milyar dwt'e, ticaret hacmi 8,8 milyar ton'a ulaşmış olup, Dünya deniz ticaretinden de yılda yaklaşık 400 milyar \$ gelir elde edildiği tahmin edilmektedir (ISL, 2012: 7).

Denizyolu yük taşımacılığında hız, zaman ve giderler gibi faktörler dikkate alınarak, her yük türü için özel bir gemi inşa edilmekte ya da gemiye taşıyacağı yüke uygun özellikler kazandırılmaktadır. Yük ve gemi türlerine göre denizyolu taşımacılığı gruplandırıldığında, her yüke ya da gemiye göre bir taşımacılık şekli ortaya çıkmaktadır (Özdemir, 2009: 10). Bu durumda taşımacılık, yük ve gemi türlerine göre; tanker taşımacılığı, Ro-Ro taşımacılığı, konteyner taşımacılığı, kombine taşımacılık ve dökme yük taşımacılığı şeklinde de sınıflandırılmaktadır. Tablo 2'de Dünya ticaret filosunun gemi cinsi bakımından kıtalara göre dağılımı görülmektedir.

Tablo 2. Dünya Ticaret Filosunun Gemi Cinslerine Göre Kıtalar Bazında Dağılımı

Kıtalar (Kayıtlı Bayrak)	1000 dwt ve üzeri gemiler									
	(1) (2)	Adet 1000 dwt	(%) Adet dwt	Tanker	Dökme Yük	Kontey- ner	Genel Kargo	Konvan- siyonel	Ro-Ro	Yolcu
Avrupa	(1)	9865	25,2	2792	1564	1099	3451	2688	287	959
	(2)	329574	22,7	143472	105832	51434	25820	17444	2899	3016
Kuzey Amerika	(1)	407	1	78	23	86	78	35	15	142
	(2)	10119	0,7	4320	877	3682	1021	347	177	220
Latin ve Güney Amerika	(1)	10628	27,2	2208	3126	1265	3704	2687	182	325
	(2)	431104	29,7	127416	218945	48133	35136	23951	1117	1474
Asya ve Okyanusya	(1)	14479	37	4308	3532	1506	4494	3682	239	639
	(2)	491826	33,8	190229	218820	49221	32296	26110	1325	1261
Afrika	(1)	3745	9,6	1150	780	994	769	544	42	52
	(2)	191219	13,2	79231	60853	44364	6679	4851	197	92
Toplam	(1)	39124	100	10536	9025	4950	12496	9636	765	2117
	(2)	1453842	100	544668	605327	196834	100952	72703	5715	6063
(%) Adet		100		26,9	23,1	12,7	31,9	24,6	2	5,4
(%) dwt		100		37,5	41,6	13,5	6,9	5,0	0,4	0,4

Kaynak: ISL, 2012: 22

Tablo 2’de görüldüğü üzere Asya ve Okyanusya ülkeleri, Dünya ticaret filosunun dwt bazında % 33.8’ine sahip iken, Kuzey Amerika ülkelerinin payı % 0.7’dir. Filoda en fazla bulunan gemi türü 12496 adet ile genel kargo gemisidir. Ancak kapasite (dwt) bakımından değerlendirildiğinde, en fazla kapasiteye sahip gemi türü, 605327 dwt ile dökme yük gemisidir.

Tablo 3’te Dünya ticaret filosunun bayrak devletlerine dağılımı görülmektedir.

Tablo 3. Dünya Ticaret Filosunun Bayrak Devletlerine Dağılımı

Bayrak Devleti	Milyon dwt					Gemi adedi	Ortalama Yıllık Büyüme (%)
	2008	2009	2010	2011	2012	2012	
Panama	250,3	270,9	286,8	303,8	319,7	6741	6,3
Liberya	115	122,7	141,3	162,7	182,9	2865	12,3
Marshall Adaları	58,4	67,6	76	95,8	115,9	1677	18,7
Malta	43,5	50,8	55,9	60,6	69,8	1693	12,6
Bahama	56,5	57,9	59,4	61,8	62,8	1182	2,7
Güney Kıbrıs	29,8	31,4	31,5	32,2	32,8	842	2,4
Antigua & Barbuda	11,3	12,6	13	13,9	14,3	1270	6,2
Saint Vincent	7,9	7,5	6,9	6,3	5,6	439	-8,3
Cayman Adaları	4,3	4,2	3,8	3,5	3,6	122	-4,5
Vanuatu	1,9	2	2	2,2	2,2	79	3,4
Toplam	578,9	627,6	676,6	742,8	809,6	16831	8,7

Kaynak: ISL, 2012: 7

Tablo 3’te belli başlı ülkelerin 2008-2012 yılları arasında kayıtlı ticaret filoları² görülmektedir. Tablo 3 incelendiğinde Panama, Liberya ve Marshall Adaları’nın gerek gemi adedi gerekse kapasite (dwt) bazında Dünya ticaret filosu içerisinde ilk 3 sırada yer aldığı görülmektedir. Bununla birlikte ortalama yıllık büyümenin en fazla olduğu bayrak devleti % 18.7 ile Marshall Adaları’dır.

Dünya ticaret filosu içerisinde 1 Ocak 2012 verilerine göre 928 adet (8.646.000 dwt) Türk Bayraklı gemi bulunmaktadır. Filo büyüme oranı ise 2011 yılının aynı dönemine göre % 7.5 olarak gerçekleşmiştir. Türk Bayraklı gemilerin Dünya ticaret filosu içerisindeki payı ise % 0.6 olup, aynı dönemde filo sıralamasında 23. sırada yer almaktadır (ISL, 2012: 17).

ABD’de 2007 ve 2008 yıllarında sırasıyla patlak veren mortgage krizi ve Lehman Brothers’ın iflas etmesi vakası, kısa sürede tüm dünyada etkisini göstererek, küresel çap-

2) Tabloda verilen sıralama, Dünya sıralamasındaki ilk 10 ülkeyi ifade etmemektedir.

ta bir mali ve reel sektör krizine dönüşmüştür. Krizin olumsuz etkileri Dünya piyasalarında ciddi boyutlarda hissedilmiş, özellikle Avrupa Birliği (AB) ekonomilerinde daralma yaşanmasına neden olmuştur. Yaşanan daralma sonucunda şirketler filolarını küçültme yoluna gitmişlerdir. Bu küçültmenin etkisi olarak; 2009 yılında 33 milyon dwt, 2010 yılında 29 milyon dwt ve 2011 yılında ise 41 milyon dwt kapasitedeki gemi, söküme gönderilmiştir (ISL, 2012: 7).

Küresel ekonomik krizle mücadelede, profesyonel gemi yönetiminin en önemli sorunlarından biri artan girdi maliyetleridir. Dolayısıyla sürdürülebilirlik açısından özellikle kriz dönemlerinde maliyet odaklı bir yönetim anlayışı benimsenmeli ve varlıkların finansmanında uygun finansal araçlar tercih edilmelidir. Bunun yapılabilmesi için öncelikle denizyolu yük taşımacılığı sektörünün mevcut finansal ve mali durumunun tespit edilmesi gerekmektedir.

V. Bulgular ve Değerlendirme

Bu çalışmada, denizyolu yük taşımacılığı sektörü ile ilgili T.C. MB tarafından hazırlanan 2010-4 dönemi mali tablo ve oranları kullanılmıştır. Bu dönemde 68 firma incelemeye alınmıştır. Firmaların 39 tanesi anonim, 28 tanesi limited ve 1 tanesi de kolektif şirkettir. Tablo 4'te sektör firmalarının, istihdam ve net satışlara göre ölçek dağılımı görülmektedir.

Tablo 4. Denizyolu Yük Taşımacılığı Firmaları Ölçek Dağılımı

Ölçek Dağılımı: İstihdama Göre	Firma Sayısı	Çalışan sayısı	%	Net Satışlar		Aktif Toplamı		Öz Kaynaklar	
				Bin TL	%	Bin TL	%	Bin TL	%
KÜÇÜK (Çalışan Sayısı <50)	46	1106	19.3	400,962.2	21.3	1,334,037.0	19.0	580,153.0	18.0
ORTA (50<Çalışan Sayısı <500)	20	2820	49.2	1,283,908.1	68.3	4,975,692.4	70.9	2,412,497.2	75.0
BÜYÜK (Çalışan Sayısı >500)	2	1802	31.5	195,745.9	10.4	706,967.9	10.1	224,331.8	7.0
Net Satışlara Göre									
KÜÇÜK (NS<19.893,5)	49	2646	46.2	308,936.0	16.4	1,259,273.0	17.9	534,951.2	16.6
ORTA (19.893,5<NS<99.467,7)	15	1711	29.9	634,292.8	33.7	2,526,619.3	36.0	1,348,091.3	41.9
BÜYÜK (NS>=99.467,7)	4	1371	23.9	937,387.5	49.8	3,230,805.0	46.0	1,333,939.4	41.5
TOPLAM	68	5728	100	1,880,610.2	100	7,016,697.3	100	3,216,981.9	100

Kaynak: T.C. Merkez Bankası 2010-4 Dönemi

Tablo 4'te görüldüğü üzere sektörde ölçek dağılımı, istihdam ve net satışlara göre yapılmaktadır. İstihdam açısından 2820 çalışanla en fazla işçi orta ölçekli firmalarda görülmektedir. Net satışlara göre ise 2646 çalışanla en fazla işçi küçük ölçekli firmalarda istihdam edilmektedir. Bunun yanında istihdam açısından net satışlarda % 68.3, aktif toplamında % 70.9 ve öz kaynaklarda % 75 ile en büyük pay orta ölçekli firmaların elinde bulunmaktadır. Net satışlara göre ölçek dağılımında ise, net satışlarda % 49.8, aktif toplamında % 46 ile en büyük pay büyük ölçekli firmaların elinde iken öz kaynaklarda % 41.9 ile en büyük pay orta ölçekli firmaların elinde bulunmaktadır.

Denizyolu yük taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren Türk firmaları da yaşanan krizlerden olumsuz yönde etkilenmiştir. Tablo 5'de deniz ve kıyı sularında yük taşımacılığı sektörüne ait konsolide bilanço görülmektedir.

Tablo 5. Deniz ve Kıyı Sularında Yük Taşımacılığı Sektörüne Ait Konsolide Bilanço

	2008		2009		2010	
	BİN TL	(%)	BİN TL	(%)	BİN TL	(%)
AKTİF YAPISI	6,556,777.3	100.0	6,571,159.0	100.0	7,016,697.3	100.0
Dönen Varlıklar	1,386,148.1	21.1	951,668.1	14.5	1,064,318.2	15.2
Duran Varlıklar	5,170,629.3	78.9	5,619,490.9	85.5	5,952,379.1	84.8
PASİF YAPISI	6,556,777.3		6,571,159.0	100.0	7,016,697.3	100.0
Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar	819,204.2		671,344.8	10.2	796,410.1	11.4
Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar	2,643,000.5		2,772,051.1	42.2	3,003,305.3	42.8
Öz Kaynaklar	3,094,572.7	47.2	3,127,763.0	47.6	3,216,981.9	45.8
ÖZ KAYNAK YAPISI	3,094,572.7	100.0	100.0	100.0	3,216,981.9	100.0
Ödenmiş Sermaye	1,730,016.8	12.5	1,889,608.2	60.4	2,023,835.1	62.9
Sermaye Yedekleri	13,321.0	0.4	40.3	1.2	7,277.1	0.2
Kar Yedekleri	851,631.7	27.5	965,656.8	30.9	1,027,021.0	31.9
Geçmiş Yıllar Karları	337,935.4	10.9	555,827.6	17.8	512,729.1	15.9
Geçmiş Yıllar Zararları (-)	(68,454.4)	(2.2)	(312,091.9)	(10.0)	(431,139.5)	(13.4)
Dönem Net Karı (Zararı)	230,122.1	7.4	(8,477.1)	(0.3)	77,259.1	2.4
Dönem Karı	452,118.3		123,994.2		189,218.4	
Dönem Zararı	(221,996.3)		(132,471.3)		(111,959.3)	
Dönem Net Karı (Zararı)	230,122.1		(8,477.1)		77,259.1	
Firma Sayısı	68		68		68	

Kaynak: T.C. Merkez Bankası 2010-4 Dönemi

Tablo 5 incelendiğinde sektörün aktif ve pasif yapısının giderek arttığı görülmektedir. Bu durum, sektörün büyüme eğiliminde olduğunu göstermektedir. 2010 yılında aktif yapısı içerisinde duran varlıkların oranı % 84.8, dönen varlıkların oranı ise % 15.2'dir. Pasif

yapısı içerisinde 2010 yılında kısa vadeli yabancı kaynakların oranı % 11.4, uzun vadeli yabancı kaynakların oranı % 42.8 ve öz kaynakların oranı da % 45.8'dir. Dolayısıyla, sektörün fon ihtiyacı ağırlıklı yabancı kaynaklarla karşılanmaktadır. Yine Tablo 5'de sektörde yaşanan büyümeye rağmen, kârlılığın düştüğü ve 2009 bilanço döneminde zarar edildiği görülmektedir. Aynı şekilde, T.C. MB verilerine göre 2010-4 bilanço döneminde kâr eden firma sayısı 41 ve zarar eden firma sayısı ise 27'dir.

Türkiye'de deniz ve kıyı sularında yük taşımacılığı alt sektörüne ait finansal tablo analizi yapılmamıştır. Bu çalışma kapsamında, T.C. MB tarafından sektöre ait hesaplanan oranlar değerlendirilerek sektörün finansal yapısı ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda Tablo 6'da oran analizi sonuçları yer almaktadır.

Tablo 6. Deniz ve Kıyı Sularında Yük Taşımacılığı Sektörü Oran Analizi

A	LİKİDİTE ORANLARI	2008	2009	2010
	1-Cari Oran (%)	169,2067	141,7555	133,6395
	2-Likidite (Asit Test) Oranı (%)	148,3213	125,2984	117,097
	3-Nakit Oranı (%)	78,52657	57,43143	38,0795
	4-Stoklar / Dönen Varlıklar Oranı (%)	7,909025	6,872737	7,632607
	5-Stoklar / Aktif Toplamı Oranı (%)	1,672022	0,995344	1,157742
	7-Kısa Vadeli Alacaklar / Dönen Varlıklar Oranı (%)	40,09056	45,79728	56,57611
	8-Kısa Vadeli Alacaklar / Aktif Toplamı Oranı (%)	8,475421	6,632591	8,581671
B	FİNANSAL YAPI ORANLARI			
	1-Yabancı Kaynaklar Toplamı / Aktif Topl. Oranı (%)	52,80345	52,40165	54,15248
	2-Öz Kaynaklar / Aktif Toplamı Oranı (%)	47,19655	47,59835	45,84752
	3-Öz Kaynaklar / Yabancı Kaynaklar Top. Oranı (%)	89,38156	90,83367	84,66376
	4-Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar / Pasif Top. Oranı (%)	12,49401	10,21654	11,35021
	5-Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar / Pasif Top. Oranı (%)	40,30944	42,18512	42,80226
	6-Uzun Vadeli Yab.Kaynaklar / Devamlı Sermaye Oranı (%)	46,06478	46,9854	48,28242
	7-Maddi Duran Varlıklar (Net) / Öz Kaynaklar Oranı (%)	91,34797	99,14307	99,91282
	8-Maddi Duran Varlıkl.(Net) / Uzun Vad. Yab. Kaynaklar Or. (%)	106,9553	111,8652	107,0213
	9-Duran Varlıklar / Yabancı Kaynaklar Toplamı Oranı (%)	149,345	163,1962	156,6533
	10-Duran Varlıklar / Öz Kaynaklar Oranı (%)	167,087	179,6649	185,0299
	11-Duran varlıklar / Devamlı Sermaye Oranı (%)	90,11875	95,24861	95,693
	12-Kısa Vad. Yabancı Kaynakl./ Yabancı Kaynakl. Top. Oranı (%)	23,66135	19,49659	20,95973
	13-Banka Kredileri / Aktif Toplamı Oranı (%)	42,38514	44,1453	44,24193
	14-Kısa Vad. Banka Kredileri /Kısa Vad. Yabancı Kaynakl.Oranı (%)	35,6653	42,36812	28,98012
	15-Banka Kredileri / Yabancı Kaynaklar Toplamı Oranı (%)	80,26964	84,24409	81,69881
	16-Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı (%)	21,14069	14,4825	15,16836
	17-Maddi Duran Varlıklar (Net) / Aktif Toplamı Oranı (%)	43,11309	47,19046	45,80755

C DEVİR HIZLARI			
1-Stok Devir Hızı (Kez)	0	15,09806	21,61638
2-Alacak Devir Hızı (Kez)	6,417299	5,551284	3,948677
3-Çalışma Sermayesi Devir Hızı (Kez)	1,513287	1,632857	1,766968
4-Net Çalışma Sermayesi Devir Hızı (Kez)	3,699908	5,54338	7,019633
5-Maddi Duran Varlık Devir Hızı (Kez)	0,742047	0,501115	0,5851
6-Duran Varlık Devir Hızı (Kez)	0,405684	0,276526	0,315944
7-Öz Kaynaklar Devir Hızı (Kez)	0,677845	0,496821	0,58459
8-Aktif Devir Hızı (Kez)	0,319919	0,236479	0,26802
D KARLILIK ORANLARI			
1-Kar ile Sermaye Arasındaki İlişkileri Gösteren Oranlar			
a)Net Kar (Zarar) / Öz Kaynaklar Oranı (%)	7,436312	-0,27103	2,401602
b)Vergi Öncesi Kar (Zarar) / Öz Kaynaklar Oranı (%)	7,916921	-0,14869	2,511409
c) Ekonomik Rantabilite (%)	10,75169	5,7682	5,31728
d)Net Kar (Zarar) / Aktif Toplamı Oranı (%)	3,509683	-0,129	1,101075
2-Kar ile Satışlar Arasındaki İlişkileri Gösteren Oranlar			
a)Faaliyet Karı (Zararı) / Net Satışlar Oranı (%)	18,50432	7,615346	8,971845
b)Brüt Satış Karı (Zararı) / Net Satışlar Oranı (%)	24,27532	14,96729	15,72324
c)Net Kar (Zarar) / Net Satışlar Oranı (%)	10,97052	-0,54552	4,10818
d)Satılan Malın Maliyeti / Net Satışlar Oranı (%)	75,72468	85,03271	84,27676
e)Faaliyet Giderleri / Net Satışlar Oranı (%)	5,771008	7,351945	6,751395

Kaynak: T.C. Merkez Bankası

Tablo 6'da yer alan oranlardan önemli görülenler, aşağıda kısaca değerlendirilmiştir. Sağlıklı bir değerlendirmenin yapılabilmesi için hesaplanan finansal oranlar, sektörün geçmiş faaliyet dönemindeki oranları ve sektörün bulunduğu ana sektör oranları ile karşılaştırılmıştır.

A. Likidite Oranları

Cari oran, işletmenin kısa vadeli borçlarını ödeyebilme gücünü gösterir ve 2 olması istenir. Ancak, ilgili sektörde cari oran 2008-2010 döneminde sürekli azalmış 2010 yılı itibari ile 1.33 olarak gerçekleşmiştir. Bu durum deniz ve kıyı sularında yük taşımacılığı alt sektöründe likiditenin yetersiz olduğu şeklinde yorumlanabilir. Ancak, diğer likidite oranları dikkate alınmadan yapılan bu değerlendirme tek başına yetersiz kalmaktadır. Bu kapsamda diğer bir likidite oranı olan Asit-test ve nakit orana da bakılmalıdır.

Asit-test oran, işletme stoklarının kısa vadede satılamayacağı düşüncesiyle işletmenin borç ödeme gücü hakkında bilgi vermekte olup 1 olması istenir. İlgili sektörde asit-test oran cari oranda olduğu gibi sürekli olarak azalmıştır. Ancak yine de, istenen seviyenin üzerinde kalarak 2010 yılında 1.17 olarak gerçekleşmiştir. Bu durum deniz ve kıyı sula-

rında yük taşımacılığı alt sektöründe likiditenin yeterli olduğunu göstermektedir. Daha sağlıklı sonuç el de edilebilmesi adına nakit orana da bakılmalıdır.

Nakit oran, stokların satılmadığı, alacakların da tahsil edilemediği varsayımı altında işletmenin kısa vadeli borçlarını ödeyebilme kabiliyetini göstermekte ve 0.2 olması istenmektedir. Nakit oran da sektörde sürekli olarak düşmüş, ancak yine istenilen oranın üzerinde kalarak 2010 yılında 0.38 olarak gerçekleşmiştir.

Taşımacılık ve depolama ana sektöründe cari oran 1.39, asit test oran 1.20 ve nakit oran 0.21 olarak gerçekleşmiştir. Deniz ve kıyı sularında yük taşımacılığı alt sektöründe gerçekleşen oranlar, ana sektörle kıyaslandığında nakit oranı dışında ciddi bir farkın olmadığı görülmektedir.

B. Finansal Yapı Oranları

Finansal kaldıraç oranı (Yabancı Kaynaklar Toplamı/Aktif Toplamı), varlıkların yüzde kaçının yabancı kaynaklarla finanse edildiğini göstermekte olup, genelde 0.50 olması istenir. Ancak 0.60'ı geçmesi durumunda artan riskle beraber işletmenin borç baskısı altına girmeye başladığı şeklinde yorumlanabilmektedir. İlgili sektörde finansal kaldıraç oranında incelenen dönemde yukarı yönlü bir hareket olmakla beraber 2010 yılında 0.54 olarak gerçekleşmiştir.

Finansman oranı, işletme varlıklarının finansmanında öz kaynak-yabancı kaynak arasında dengeli bir dağılım olup olmadığını ifade etmekte olup, en az 1 olması istenir. İlgili sektörde finansman oranı 2010 yılında 0.84 olarak gerçekleşmiştir. Bu durum, deniz ve kıyı sularında yük taşımacılığı alt sektörüne üçüncü kişilerin işletme sahip ve ortaklarına kıyasla daha fazla yatırım yaptığını göstermektedir.

Öz sermaye oranı (Öz Kaynaklar/Aktif Toplamı), varlıkların yüzde kaçının işletme sahip ve ortakları tarafından finanse edildiğini göstermekte olup, 0.50'nin altına düşmesi istenmemektedir. Ancak 2010 yılında öz sermaye oranının 0.45 olması finansman oranında yapılan yorumu destekler niteliktedir.

Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar/Pasif Toplamı oranı, işletme varlıklarının yüzde kaçının kısa vadeli yabancı kaynaklarla finanse edildiğini göstermekte olup, fazla büyük olması istenmemektedir. İlgili dönemde ciddi bir değişiklik olmamakla beraber 2010 yılında 0.11 olarak gerçekleşmiştir.

Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar/Pasif Toplamı Oranı, işletme varlıklarının yüzde kaçının uzun vadeli yabancı kaynaklarla finanse edildiğini göstermektedir. Sektörde uzun vadeli yabancı kaynaklar/pasif toplamı oranı 0.42 olarak gerçekleşmiştir. Bu durum, duran varlıkların kısa vadeli yabancı kaynaklarla finanse edilmediği şeklinde yorumlanabilmektedir.

Banka Kredileri/Aktif Toplamı Oranı, işletme varlıklarının yüzde kaçının banka kredileri ile finanse edildiğini göstermektedir. İlgili sektörde, anılan dönemde banka kredilerinin aktif toplamı içerisindeki payı artış eğimli olup, 2010 yılında 0.44 olarak gerçekleşmiştir.

Banka Kredileri/Yabancı Kaynaklar Toplamı Oranının 2010 yılında 0.81 olarak gerçekleşmesi sektörde kullanılan finansal araçların sınırlı olduğunu etkin bir finansman modelinin oluşmadığı sonucunu destekler niteliktedir.

Taşımacılık ve depolama ana sektöründe Banka Kredileri/Aktif Toplamı Oranı ile Banka Kredileri/Yabancı Kaynaklar Toplamı Oranı sırasıyla 0.16 ve 0.30 olarak gerçekleşmiştir.

C. Devir Hızları

Stok devir hızı, işletme stoklarının yılda kaç kez paraya dönüştüğünü gösterir. İlgili sektörde 2010 yılında stoklar 21 kez paraya dönüşmüştür.

Alacak devir hızı, alacakların yılda kaç kez nakde dönüştüğünü ölçmektedir. Sektörde 2010 yılında alacaklar yaklaşık olarak 3 kez nakde dönüşmüştür.

Aktif Devir Hızı, işletmenin varlıklarının kaç katı satış yaptığını gösterir. Aktif devir hızının yüksek olması olumludur. İlgili sektörde aktif devir hızının 2010 yılında 0.26 kez gibi çok küçük oranda gerçekleşmesi, yüksek yatırımlara karşılık satış hacminin işletme varlıklarına kıyasla çok yetersiz olduğu şeklinde yorumlanabilmektedir.

Taşımacılık ve depolama sektöründe stok devir hızı, alacak devir hızı ve aktif devir hızı sırasıyla 19.3 ve 0.7 olarak gerçekleşmiştir.

D. Kârlılık Oranları

Mali rantabilite (Net Kâr (Zarar)/Öz Kaynaklar Oranı), işletmelerin öz kaynaklarının getirisini ölçmektedir. Sektörde faaliyet gösteren işletmeler 2009 yılında sert bir düşüş yaşayıp dönemi zararlı kapatmışlardır. Sektör 2010 yılında nispeten toparlansa da ancak % 2.4 seviyelerine çıkabilmiştir.

Ekonomik Rantabilite, işletmelerde yatırılan kaynakların getirisini ölçmektedir. İlgili sektörde belirtilen dönemde bu oran düşüş eğiliminde olup, 2010 yılında % 5.31 olarak gerçekleşmiştir.

Satılan Malın Maliyeti/Net Satışlar Oranı sektörde 0.84 olarak gerçekleşmiştir. Bu durum deniz ve kıyı sularında yük taşımacılığı alt sektöründe yer alan firma varlıklarının çok düşük bir kârlılığa sahip olduğunu, buna karşılık üretim maliyetlerinin çok yüksek olduğunu göstermektedir. Bu oran, taşımacılık ve depolama ana sektöründe 0.90 olarak gerçekleşmiştir.

Sektörde Aktif kârlılığı ise % 1.1 olarak gerçekleşmiştir.

Taşımacılık ve depolama ana sektöründe mali rantabilite % 2.2, ekonomik rantabilite % 3, aktif kârlılığı % 90.1, Satılan Malın Maliyeti/Net Satışlar Oranı ise % 1.6 olarak gerçekleşmiştir. Bu da ele alınan sektör ile ana sektör arasında kârlılık oranları açısından önemli bir farklılığın olmadığını göstermektedir.

Sonuç ve Öneriler

1980 sonrası süreçte yaşanan küreselleşme olgusu, ekonomik ve teknolojik gelişmelerle birlikte birçok alanda olduğu gibi dünya ticaretini etkilemiştir. Artan dünya ticare-

tine paralel olarak da taşımacılık artmıştır. Bu durum uluslararası ticarete önemli unsurlardan biri olan, yükün satıcıdan son alıcıya ulaştırılması işlemlerinden nakliye sorununu ortaya çıkarmıştır. Şöyle ki; yükün nakliyesi esnasında katlanılan masrafların, bazen yükün değerinin üzerine çıkması, işletme maliyetlerini arttırdığı için yük, ilgilileri açısından önemli bir sorun haline gelmiştir. Bu nedenle, taşıma maliyetlerini düşürmek isteyen yük ilgilileri diğer taşımacılık türleri olan kara, hava ve demiryolu taşımacılığına kıyasla daha ucuz olduğu bilinen denizyolu taşımacılığına yönelmişlerdir. Dolayısıyla denizyolu taşımacılığı, dış ticaretteki rekabet gücü açısından stratejik bir öneme sahip olmuştur.

Yukarıda ifade edilen stratejik öneme rağmen Türk Bayraklı gemiler Dünya ticaret filosu içerisinde % 0.6'lık küçük bir paya sahiptir. Filo sıralamasında ise Türkiye 23. sırada yer almaktadır. Bu da üç tarafı denizlerle çevrili, Karadeniz ülkelerini Akdeniz'e bağlayan ve uluslararası ulaşım, iletişim ve ticaret açısından stratejik öneme sahip boğazları ile deniz taşımacılığında kilit bir konumda yer alan Türkiye'nin Dünya deniz taşımacılığında yeteri kadar pay sahibi olmadığını göstermektedir.

Deniz ve kıyı sularında yük taşımacılığı alt sektörü küresel mali krizlerden doğrudan etkilenmektedir. Nitekim kriz etkisiyle navlun gelirleri azalmıştır. Bu durum, kârlılığın düşmesine ve hatta sektör firmalarının maliyetlerini karşılayamamasına neden olmuştur. Sonuç olarak, 2009 bilanço dönemi zararlı kapatılmıştır. Bununla beraber T.C. MB verilerine göre 2010-4 bilanço döneminde kâr eden firma sayısı 41 ve zarar eden firma sayısı 27'dir.

Yukarıda belirtilen finansal ve mali olumsuzlukların giderilmesi için öncelikle sektörün finansal yapısının tespit edilmesi gerekmektedir. Bu çalışma kapsamında ifade edilen tespitler bir finansal analiz tekniği olan oran analizi yöntemi ile yapılmış ve sonuçlar aşağıda özetlenmiştir.

- Deniz ve kıyı sularında yük taşımacılığı alt sektörünün, genel olarak likidite sorunu olmadığı, kısa vadeli borçlarını ödeyebilme kabiliyetine sahip olduğu söylenebilir. Fakat likidite oranlarının hızlı bir şekilde düşüyor olması gelecek dönemler açısından gerekli tedbirlerin alınması gerekliliğini ortaya koymaktadır.
- Finansal kaldıraç oranı artış eğiliminde olup, tehlikeli seviyeye doğru yaklaşmaktadır.
- Varlıkların finansmanında borç sermayenin oranı, öz sermayenin üzerine çıkmıştır. Dolayısıyla, sektörün borç verenlerin baskısı altında olduğu söylenebilir.
- Sektörün finansal yapı oranları taşımacılık ana sektörünün finansal yapı oranları ile karşılaştırıldığında, banka kredileri/aktif toplamı oranı ile banka kredileri/yabancı kaynaklar toplamı oranı dışındaki diğer finansal yapı oranları arasında ciddi bir farkın olmadığı görülmektedir.
- Banka kredilerinin yabancı kaynaklar içerisindeki payının % 81 düzeyinde olması, varlıkların finansmanında finansal araçlardan yeterince yararlanılmadığı sonucunu ortaya çıkarmaktadır.

- Finansal kaldıraç oranının istenilen sınırın altında olması, sektör firmalarının kredibilitelerinin yüksek olduğunu göstermektedir.
- Aktif devir hızının 2010 yılında 0.26 olarak gerçekleşmesi sektörün aktif yapısındaki artışa rağmen satışların paralel bir artış göstermediği, hatta düştüğü söylenebilir.
- Sektörde aktif kârlılığın % 1 seviyelerine kadar düştüğü, buna karşılık toplam net satışlar içerisinde üretim maliyetlerinin % 85 seviyelerine kadar yükseldiği tespit edilmiştir.

Yukarıda elde edilen tespitler ışığında aşağıda yer alan hususlar öneri olarak sunulabilir.

- Dünya ticaret filosu içerisinde Türkiye'nin payının artırılabilmesi için tüm paydaşlar üzerine düşeni yerine getirmelidir.
- Varlıkların finansmanında, uygun finansal araçlar tercih edilmeli ve finansal araçlar çeşitlendirilmelidir.
- Varlıkların finansmanında, borç-öz sermaye oranının dengede tutulması ile piyasa risklerinin minimize edilmesi sağlanmalıdır.
- Firmalar navlun fiyatlarına piyasa koşulları gereği müdahale edemedikleri için özellikle kriz dönemlerinde sürdürülebilirlik açısından maliyet odaklı bir yönetim anlayışı benimsenmelidir.

Kaynakça

- Akgüç, Ö. (1998). Finansal Yönetim (Genişletilmiş 7. Baskı). İstanbul: Avcıol Basım.
- Alkan M. ve Erdal M (2004). Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü. İstanbul: UTICAD Yayınları.
- Baki, B. (2004). Lojistik Yöntemi ve Lojistik Sektör Analizi. Trabzon: Lega Kitabevi, Volkan Matbaacılık.
- Barda S. (1964). Münakale Ekonomisi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları.
- Çancı M. ve Erdal M. (2003). Uluslararası Taşımacılık Yönetimi. İstanbul.
- Dağlı, H. (2009). Finansal Yönetim (5. Baskı). Trabzon: Derya Kitabevi.
- DDK (2008). "Tersanecilik Sektörü ile İş Sağlığı ve Güvenliği Açısından Tuzla Tersaneler Bölgesinin İncelenmesi ve Değerlendirilmesi Hakkında". T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu, 2008/1, Ankara.
- DPT (2007). "9. Kalkınma Programı 2007-2013 Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu". T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Yayın No: 2725, Ankara

- Erdoğan O. (1999). “Denizcilikte Finansman ve Hisse Senedi Fiyatlandırma Modeli: Türkiye Örneği”. Gemi İnşaatı Ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99 – Bildiri Kitabı. İstanbul, ss. 172-193.
- Erdoğan O. ve Madak A. (2004). Gemi Sanayi İletmeleri için Finansal Risk Yönetimi. Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu, 24-25 Aralık, İstanbul. ss 213-221.
- Erdoğan O. ve Şengöz M. H. (2008). Gemi Yatırım Analizlerinde Portföy Belirleme: “Time Charter” Piyasaları Üzerine Bir Uygulama, Gemi ve Deniz Teknolojisi. Gemi Mühendisleri Odası, Sayı: 177, Haziran. İstanbul: Esen Ofset,
- Gökçe, A. (2003). “Tek Kitap-Müfettişlik, Uzmanlık, Denetmenlik, Kaymakamlık, Kontrolörlük”. Adli ve İdari Yargı Sınavlarına Hazırlık, Yayın No: 6, Ankara: Gökçe Kitabevi Yayınları.
- ISL (2012). “Shipping Statistick and Market Review”. ISL Institute of Shipping Economics and Logistics, Volume 56 No ½, Bremen.
- Kalkavan, M. (1998). “Türk Gemi İnşa Sanayiinde Finansal Sorunlar”. Exposhopping Uluslararası Denizcilik Konferansı. İstanbul: Deniz Ticaret Odası.
- Kara, M.; Tayfur L.; Basık H. (2009). “Küresel Ticarete Lojistik Ürünlerin Önemi ve Türkiye”. Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 6, Sayı: 11, ss. 69-84.
- Kayserilioğlu E. (2004). Deniz Taşımacılığı Sektör Profili. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Etüd ve Araştırma Şubesi.
- Köseoğlu D. S. (2010). Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı Sektöründe Risklerin Analizi ve Gemi Yatırım Kararlarını Etkileyen Faktörlerin Araştırılması (Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Özdemir, Ö. (2009). Deniz Yolu Yük Taşımacılığında Maliyetler ve Bir Uygulama (Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Öztürk, Ö. (2006). Banka ve Sendikasyon Kredilerinin Denizcilik Sektörünün Finansmanında Önemi ve Bankaların Bu Alandaki Yaklaşımları. (Y. Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- TC Başbakanlık Avrupa Birliği Genel Sekreterliği (2011). Avrupa Birliği’nde Küresel Finansal Krize Karşı Alınan Önlemler ve Birliğin Rekabet Gücünün Arttırılmasına Yönelik Girişimler: “Euro Rekabet Paktı” http://www.abgs.gov.tr/files/EMPB/euro_plus_pact.pdf (Erişim tarihi: 09.07.2012)
- Tevfik, T. A. (2005). Hisse Senedi Değerlemesi. İstanbul: Literatür Yayıncılık.
- Yüksel, A. N. (1987). Turizmde Hava Ulaşımının Önemi. Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı 8. Ulaştırma Şurası.
- Lavkan, A. (1984). Deniz Ulaştırma Ekonomisi. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, T.C. Denizcilik Yüksek Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı.