

TÜRK DENİZ TİCARET POLİTİKASININ EKONOMİK VE MALİ YÖNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

Turhan TÜKENMEZ

I — DENİZ TAŞIMACILIĞI VE TİCARET FİLOLARININ ÖNEMİ

Her ülke için deniz taşımacılığı ve ticaret filoları, iç taşımalarda ürünlerin büyük merkezlere ve tüketim sahalarına nakline imkân vermesi, dış taşımalarda ise yabancı bayraklı gemilerle rekabeti temin ve döviz gelirlerinin çoğalması ve ayrıca fiilen ödenen döviz cinsinden navlun giderleri ile mahrum kalınan döviz cinsinden navlunları azaltması yönünden büyük önemi haiz bulunmaktadır. Ticaret Filoları ayrıca ülkede gemi inşa endüstrisinin geliştirilmesi, istihdam imkânları yaratılması, ekonomik bağımlılığın azaltılması, ihracatın çoğaltılması ve garanti altına alınması, uluslararası navlun konferanslarında daha etkili olunabilmesi, harp zamanlarında millî savunma ihtiyaçlarına yardımcı olabilmesi gibi nedenlerle de ekonomik, askerî ve sosyal alanda büyük bir role sahiptirler.

Gelişen kara ve hava trafiğine rağmen Dünyada halen toplam taşımaların % 80'i deniz yolu ile yapılmakta ve taşınan yük miktarı da yıldan yıla artmaktadır. Zira deniz taşımacılığı öteki taşıma türlerine nazaran ton/mil maliyeti bakımından çok daha ucuzdur. Nitekim bir kargo uçağında 30 cent olan ton mil maliyeti, bir şilepte 1 centten ibarettir. Tankerde ise bu 1/15 cent'e düşmektedir.

"O.E.C.D. Maritime Transport" rakkamlarına göre 1960 yılında 1080 milyon ton olan toplam dünya deniz taşımaları 1970 yılında % 100 oranından daha fazla artışla 2240 milyon tona, ulaş-

mıştır. Buna paralel olarak Dünya deniz ticaret filosu da 100 gros tondan büyük gemiler için 1960 - 1970 devresinde 1298 milyon gros tendan 247.2 milyon gros tona yükselmiş bulunmaktadır*.

II — TÜRKİYE'DE DENİZ TAŞIMACILIĞI VE ÖDENEN NAVLUNLAR

Toplam ticaretinin % 95'inin, özellikle dış taşımalarının % 98 miñ deniz yolu ile yapıldığı ülkemizde 1960 - 1969. devresi içinde gerek kabotaj hattı ve gerekse ihracat ve ithalâtımızla ilgili taşımalarda önemli artış olduğu aşağıdaki tablolarda görülmektedir :

İç taşımalar (Kobotaj hattı)

Yıl	Eşya (ton)	Kereste (m ³)
1960	3.211.292	250.342
1965	5.711.649	407.813
1969	7.982.721	446.866

İthalât - İhracat hacmimiz

Yıllar	İthalât - İhracat Hacmimiz (ton)	Yabancı Bayraklı Gemilerin taşıdıkları yük (ton)	%	Türk Bayraklı Gemilerin taşıdıkları yük (ton)	%
1960	5.556.729	3.502.334	63,0	2.054.395	37
1965	8.661.625	5.642.463	65,1	3.019.162	34,9
1969	10.548.477	7.435.069	70,0	3.113.408	30,0

Not : a) Kereste 1 M³ = 0,650 ton olarak hesaplanmıştır.

Kaynak : Devlet İstatistik Enstitüsü 1961 - 1970 aylık İstatistik Bültenleri.

İkinci tablonun incelenmesinde görüleceği üzere 1960 - 1969 devresi içinde Türk bayraklı gemilerin taşıdıkları yükteki artış tem-

* Lleyd's Registres of Shipping İstatistik Bültenleri.

posu, ithalât ihracat hacmimizdeki artış temposunun altında kalmış, yabancı bayraklı gemilerde ise bunun aksi olmuştur. Yukarıda belirtilen oranlar halen de geçerliliklerini devam ettirmekte, yani Türk bayraklı gemiler dış ticarete konu olan malların % 30 unu, yabancı bayraklı gemiler ise % 70 ini taşımaktadırlar. Yerli ve yabancı bayraklı gemi taşımaları ayırımının bir başka deyimle Türk bayraklı gemilerdeki taşıma yüzdesi düşüklüğünün önemi özellikle navlunlar dolayısıyla döviz gideri önlenmesi, fiilî döviz ödemeleri, döviz gelirleri ve mahrum kalman dövizler konusunda kendini göstermektedir. Bilindiği üzere Cif, Cf ve FOB ithalâta Türk Bayraklı gemi taşımalarında navlun dolayısıyla döviz gideri önlenmesi, yabancı bayraklı gemi taşımalarında fiilî döviz gideri, ihracatta ise Türk bayraklı gemi taşımalarında döviz geliri temin edilmesi, yabancı bayraklı gemi taşımalarında ise döviz geliri mahrumiyeti durumları söz konusu olmaktadır. İthalâtaki Türk bayraklı gemi taşımaları ile döviz gideri önlenmesi ve ihracatta yabancı bayraklı gemi taşımaları nedeniyle döviz gelirinden mahrum kalınması bir bakıma nötr bir durum sayılırlar. Türk bayraklı gemilerin gerek ihracata ve gerekse yabancı limanlar arası taşımalarda elde ettiği mütevazi miktarlardaki dövizleri bir kenara bırakırsak üzerinde asıl önemle durulacak olan konunun yabancı bayraklı gemilerle yapılan ithalât sonucu fiilen ödenen dövizler olduğu görülür.

Maliye Bakanlığı Hazine Genel Müdürlüğünde mevcut kayıtlara göre 1960 - 1969 devresi zarfında ithalât dolayısıyla yabancılara döviz ve TL olarak ödenen navlun miktarı 595 milyon dolar olup bu durumun yıllık ödemeler dengesi üzerinde olumsuz etkisi bulunmaktadır. Mevcut durum aynen devam ettiği ve deniz ticaret filosu ile ilgili büyük çapta ıslah tedbiri alınmadığı takdirde önümüzdeki beş yıl zarfında dış ticaret hacmimizdeki yıllık normal artış trendine göre yabancı bayraklı gemilerin taşıyacakları yükün ve carî rayiçlere göre ödenecek navlun cinsinden döviz tutarlarının aşağıdaki miktarlara ulaşacağı tahmin edilmektedir :

Yıllar	İthalat-İhracat Haemimiz (ton)	Yabancı bayraklı Gemilerle taşınan yük (ton)	İthalât dolayısıyla Yabancılara ödenen Navlunlar (dolar)
1972	13.200.000	8.900.000	95 milyon
1973	14.000.000	9.500.000	105 "
1974	14.850.000	10.100.000	116 "
1975	15.750.000	10.700.000	128 "
1976	16.800.000	11.000.000	140 "

Döviz gider ve gelirleri konusunda şu hususun da bilinmesinde fayda vardır : Bir an için ithalât ve ihracatın tamamının meselâ Türk gemileri ile yapıldığını farzetsek dahi, yine bir miktar döviz gideri söz konusu olacaktır. Gerçekten tamamen Türk gemileri ile yapılan ithalâta navlun dolayısıyla döviz gideri önlenmekte, ihracatta ise döviz geliri elde edilmekte ise de, Türk gemilerinin yurt dışındaki seferleri sırasında akaryakıt, yağ, tamir, liman v.s. masrafları dolayısıyla kaçınılmaz şekilde % 25 - 30 oranında döviz ödeme durumu ile karşılaşılır. Binaenaleyh, döviz hesaplarında bu durum nazara alınması gerekir. Öte yandan deniz ticaret ve nakliye kurallarına ve yük ayarlanması v.s. gibi sorunların bir gereği olarak normal şartlarda hiç bir ülke ithalât ve ihracatının % 100 ünü kendi gemileri ile yapma olanağına sahip bulunmamaktadır.

Türk gemileri ile yapılan ihracat dolayısıyla navlunlardan elde edilen döviz gelirlerinin tutarı yabancı bayraklı gemilerle yapılan ithalâttan dolayı ödenen dövizlere kıyasen % 5 oranını aşmayacak derecede düşüktür. Bunun da sebebi Türk ihracatçıların mallarını genellikle ancak FOB fiyat ile satabilmesi ve FOB ihrac taşımalarda da Türk bayraklı gemilerin hissesinin 1964 - 1969 yılları arasındaki devrede % 20 oranı civarında bulunmasıdır.

III — TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN DURUMU VE GELİŞEMEMESİNİN EKONOMİK VE MALİ NEDENLERİ

Türk bayraklı gemilerin ithalât ve ihracatımızla ilgili taşımalara düşük oranda iştirak etmesi ve bunun bir sonucu olarak aşırı döviz kayıplarının en önemli nedeni kanımızca Türk deniz ticaret filosunun şimdiye kadar gerek tonaj ve gerekse yaş itibarıyla arzu

edilen seviyeye ulaşamamasıdır. Ulaştırma Bakanlığı Marmara Bölge Müdürlüğündeki kayıtlara göre 150 grostondan yukarı yolcu gemileri, şilep ve tankerlerin, 1960, 1965 ve 1969 yılı itibariyle Devlet sektörü ve armatörler arasındaki dağılımı şöyledir :

	1960		1965		1969	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
Resmî sektör	182	337.203	192	353.816	156	341.312
Armatörler	125	331.790	119	318.192	147	250.823
TOPLAM	307	668.993	311	672.007	303	592.135

Yukarıdaki rakamlardan görüldüğü gibi, 1960 - 1969 devresinde Türk deniz ticaret filosu % 9 oranında bir azalışla 669 bin grostondan 592 bin gros tona düşmüş ve bunda başlıca rolü armatörler oynamıştır. Mamafih 1970 yılından itibaren resmî sektör içinde şilep ve tanker işletmeciliğini temsil eden D. B. Deniz Nakliyatı A. Ş. filosu gemilerinde Yugoslav ve Polonya firmalarına sipariş edilen şilepler nedeni ile hem tonaj itibariyle büyüme, hem de yaş itibariyle bir gençleşme göze çarpmaktadır. Gerçekten bu teşekkülün elindeki şilep ve tanker adedi toplamı 1960 yılında 30, 1969 yılında 33 olduğu halde bu yekûn 1971 yılında 42 adede yükselmiş ve 1960 yılında 151.262 gros ton, 1969 yılında 205.383 groston olan toplam tonaj da 1971 yılında 296.669 gros ton'a çıkartılmıştır. Resmî sektördeki bu gelişmenin dahi kifayetsiz olduğu, ülkemizin 1971 yılında Dünya klâsmanında 33 üncü sırayı işgal etmesi ile de açıkça görülmektedir. Lloyd's Register of Shipping 1971 istatistik cetvellerine göre, 1 Temmuz 1971 tarihi itibariyle 100 gros tonun üzerindeki gemilerden meydana gelen Dünya deniz ticaret filosu 247 milyon gros ton olup, Liberya 38,5 milyon gros tonla 1. sırayı, Yunanistan 13 milyon gros tonla 7 inç sırayı, Türkiye 713.676 gros tonla 33 üncü sırayı işgal etmektedir.

Deniz nakliyeciliği sektöründeki gelişemenin ekonomik, malî nedenlerini genel olarak şöyle özetleyebiliriz :

A — Deniz Ticaret Endüstrisinin Kendi Bünyesine Has Menfi Faktörler :

a) *Uzun vadeli ve büyük sermayeli yatırımlar :*

Büyük yatırım gereği deniz işletmeciliğinin en önemli karakteristiği olup, halen dünya piyasalarında orta büyüklükte yeni bir şilep'in maliyeti 80 - 100 milyon lira civarındadır. Eğer bu gemi örneğinin modern "lash" türü bir gemi ise o takdirde fiyat 250 milyon lirayı bulur.

Asgari iki adet gemiye sahip olmak isteyen bir armatörün 150 - 200 milyon lira tutarında bir miktarı kendi öz kaynaklarından bulması imkânsız olduğu gibi, bunu düşük faizli kredi ile de temin etmesi çok zordur. Meselâ, Türkiye'de bir şilebin teknik ömrü 20 yıl, bir tankerinki ise 14 yıl kabul edilmekte, gemiler bu müddetlerin sonunda rekabet imkânını kaybettiklerinden hurda fiyatına satılma durumuna düşmektedirler. % 5 ve % 7 oranında ayrılan amortismanlar toplamı ile 14 - 20 yıl sonra yeniden gemi alınması ise yükselen fiyatlar nedeni ile imkânsız olmakta ve dolayısıyla kârlı yıllarda dahi ihtiyat olarak sabit kıymet yenileme fonları ayırma gereği doğmaktadır. Bu yapılamadığı takdirde yabancı kaynaklara başvurulmakta ve faiz giderleri çığ gibi büyümektedir. Deniz nakliyeciliği dışındaki işletmelerde (bazı ticari firmalarla finansman müesseseleri hariç tutulursa) öz kaynakların ağır bastığı veya hiç olmazsa öz kaynaklarla yabancı kaynaklar arasında bir eşitlik sağlanmasına dikkat edildiği görülür. Halbuki deniz işletmelerinin hemen hemen hepsinde öz kaynakların yabancı kaynaklara oranından doğan borçlanma faktörünün 1 rakkamından çok küçük olduğu görülür.

b) *Kâr düşüklüğü ve risklilik :*

Deniz işletmelerinde kâr marjları yüksek bir seviye göstermediği gibi devamlı ve garantili bir karaktere de sahip değildirelr. En önemli gelir kaynağı olan navlunlarda devamlı dalgalanmalara şahit olunmakta v enavlun konferanslarında büyük firmalar arasında ya kırıcı rekabet cereyan etmekte, ya da büyük firmaların küçük firmaları istismar etmesi söz konusu olmaktadır. Öteyandan deniz işletmelerinde navlun gelirlerinden ibaret yıllık cironun serma-

veye olan oranı diğer endüstri ve ticaret kollarına nazaran daha düşük bir manzara gösterir. Navlun geliri elde etmedeki güçlük ve istikrarsızlığın yanısıra deniz işletmelerinin maruz bulunduğu yıllık masraflar da hem kaçınılmaz mahiyette ve hem de bir yıldan diğerine büyük hacimde artma eğilimindedirler. Personel ücretleri, çeşitli sigorta ve faiz giderleri, tamir ve malzeme giderleri, akaryakıt ve yağ giderleri, amortismanlar bunlardan sadece bir kısmını teşkil etmektedir.

c) *Halkın denizcilik yatırımlara iştirak etmemesi :*

Daha önce izah ettiğimiz faktörlerin bir sonucu olarak diğer dünya ülkelerinin çoğunda ve Türkiye’de halkın direkt olarak, ya da hisse senedi ve tahvil alımı şeklinde denizcilik yatırımlarına iştirak etme arzusu son derece az olmaktadır. İngiltere gibi denizcilikte ileri memleketlerde dahi deniz işletmelerinin hisse senetlerine ilişkin dividantlar % 3’ü geçmezken aynı ülkenin diğer endüstri ve hizmet ünitelerinde % 8-10 oranında bir kârlılık yüzdesi olağan sayılmaktadır. Türkiye’ye gelince, İkinci Dünya Savaşının bitiminden sonra, özellikle ithalâtımızın birden geliştiği 1948-1960 devresindeki müsait navlun imkânları ve himayeler altında her ne kadar bazı armatörlerimiz modern deniz işletmeciliği esaslarına uymadan dahi kâr elde etme imkânlarını bulmuşlarsa da, şartlar değiştiğçe İsviçre gibi denizi olmayan ülkeler bile gemi işletmeye başlayınca deniz işletmeciliği sahasındaki rekabet daha kırıcı olmaya başlamış ve kolay navlun imkânları ve himayeye alışmış bazı büyük armatörlerimiz ortadan silinmişlerdir. Halen ülkemizde bir sanayi ve ticaret firmasının arazi ve tesislerinin değeri 20 yıllık devre sonundan yüksek sayılan bir miktara ulaşmasına ve ayrıca kendisine monopol ve rahat pazar imkânı veren gümrük ve kota himayelerine karşılık bir deniz işletmesinin gemilerinin değeri 20 yıl sonunda hurda fiyatına düşmekte ve bu firma ayrıca modern gemilere sahip yabancı nakliye kumpanyalarının yıkıcı rekabetine maruz bulunmakta, elle tutulur hiç bir himaye tedbirinden faydalanmamaktadır. Bu durum karşısında yurdumuzda halkın doğrudan doğruya veya hisse senedi ve tahvil alımı şeklinde deniz işletmeciliği yatırımlarına rağbet göstermesini beklemek abes olur.

**B — Ekonomik ve Mali Teşvik ve Hima -
ye Tedbirlerindeki Yetersizlik :**

Türkiye'de deniz ticaret filosunun yıllar boyu gelişmemesi konusunda yukarıda sıraladığımız olumsuz faktörler deniz işletmeciliğinin kendi bünye ve karakterinden doğmaktadır. Bunların yanısıra mevzuatımızla ilgili olarak yeterli himaye ve teşvik tedbirlerinin olmamasından doğan faktörlerin de olumsuz etkilerini belirtmek gerekir.

a) Kambiyo mevzuatımızın yarattığı durum :

6 Haziran 1961 tarihli Resmî Gazete'de yayınlanan Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 14 sayılı karara ait 70 sayılı tebliğ ile deniz nakliyeciliğinin libere edilmesi meyanında ithalâtçılarının FOB, CİF veya CF akreditif talebinde bulunmalarının serbest bırakılması, FOB ithalâta ise malların yabancı bayraklı gemilerle nakline, Türk parası ile navlun tahsilâtına veya tahsil edilen navlunun transferabl olmasına imkân sağlanarak Türk gemilerine evvelce sağlanan kısmî himayenin kaldırılmasının da deniz ticaret filomuz üzerinde menfî yönde etkisi olmuştur. Zira bu tebliğin yayınlanmasından önceki devrede ithalâtçılar CİF veya CF esasına göre talepte bulunmakta serbest olmayıp kendilerine Merkez Bankasınca yalnız FOB tahsis verilmekte idi. FOB ithalâta da navlunun Türkiye'de Türk parası ile ödenmesi ve tahsil edilen navlunun transferabl olmaması nedeniyle yabancı bayraklı gemiler bu gibi nakliyata iştirak edemiyordu. Böyle bir durumda bir taraftan Türk deniz ticaret filosu yabancı bayraklı gemilere karşı korunuyor, diğer taraftan da FOB, CİF farkından doğan navlun Türk Armatörlerine Türk parası ile ödenerek döviz tasarrufu sağlanıyordu.

70 sayılı tebliğin aleyhte yarattığı tesirleri kısmen hafifletme bakımından 8 yıl sonra 25/4/1969 ve 5/5/1969 tarihli Resmî Gazete'lerde yayınlanan Türk Parası Kıymetini Koruma hakkındaki 17 sayılı karara ek 6/11513 sayılı ve buna ek 6/11965 sayılı kararlarla "Genel, Katma ve Özel Bütçeli idareler ve bunlara bağlı daire, müessese ve teşekküllerle, kamu iktisadî teşekkülleri ve sermayesinin yarısından fazlası bunlara ait ortaklıklar, taşıma işlerinde bu işlerle iştigal eden Türkiye'de mukim gerçek kişilerle veya Türk Kanunlarına göre kurulmuş, merkezleri Türkiye'de bulunan tüzel ki-

şilerle genel taşıma sözleşmeleri yapmakla mükellef" tutulmuşlardır. Üç yıldanberi yürürlükte olan bu kararname Türk deniz ticaret filosunun kısmen genişlemesinde olumlu etki yapmış, özellikle, D. B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş., filosunu yenileme yoluna girerek dış ülkelerden yapılan ithalâta daha büyük ölçüde rol oynamıştır. Bu kararname ayrıca Japonlarla olan Pendik tersanesi görüşmelerinde Japon firması tarafından istenen gemi siparişleri garantisinin Türk Hükûmeti tarafından verilmesi dahi D. B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. tarafından verilmesi olanağını yaratması suretiyle tersane yatırım projesini daha da olumlu şekle dönüştürmüştür.

b) *Uygulanan diğer himaye ve teşvik tedbirlerinin yetersizliği :*

Gemi inşa ve işletmeciliğinin Devlet ve ekonomiye çeşitli nedenlerle sayısız faydalar sağlaması, fakat buna karşılık büyük kapital isteyen, riskli ve az kârlı bir sektör oluşu nedeniyle Dünyada bir çok ülke konuya gereken önemi vermişler ve çeşitli yollarla bu endüstri ve ulaşım branşını teşvik yoluna gitmişlerdir. Diğer ülkelerde belli başlı şu teşvik ve himaye tedbirlerinin uygulandığı görülmektedir :

aa) *Direkt devlet yardım ve bağışları :*

Bir sübvansiyon karakterinde olan bu yardımlar gemi inşa sanayi ile ticaret filolarının geliştirilmesi ve korunması amacı ile Devletin tersane ve armatörlere yaptığı yardımlar şeklinde tezahür eder. Meselâ A.B.D., İngiltere, Franse ve İtalya'da hem mukavele bedelinin belli bir yüzdesi olarak veya diğer şekillerde tersanelere, hem de yatırım bağışi, hurdaya çıkanlar gemiler için yardım ya da yüksek işletme masrafları için tazminat adı altında armatörlere yardım yapılmaktadır. Keza İsveç, Kanada, İspanya ve Pakistan'da gemi inşaatçılarına, Japonya, Federal Almanya ve Norveç'te gemi sahiplerine çeşitli adlar altında sübvansiyon verilmektedir. Bunun dışında zaman zaman A.B.D. ve İtalya'da uygulanan şekilde gemilerin tersane maliyet fiyatı ile armatöre satış fiyatı arasındaki farkın Devletçe üstlenilmesi şeklinde tecelli eden gemi yardımları, ya da Fransa'da görüldüğü gibi muayyen hizmet şekilleri ve hat seferlerinin taahhüt edilmesi karşılığı Devletçe armatöre garanti edilen sabit kâr marjları şeklinde işletme sübvansiyonları da mevcut

olabilmektedir. A.B.D. ise ayrıca rakip yabancı firmalara nazaran işletme giderleri fazla olan millî firmalara bu farkın bazı şartlarla Devletçe ödenmesi şeklinde özel bir yardım da uygulanmaktadır.

bb) *Kredi kolaylıkları :*

Kredi yardımları uygulamada, gemi inşası ya da ihracı amacı ile armatörlere Devlet veya diğer kalkınma bankaları tarafından temin edilen uzun vadeli ve düşük faizli kredi imkânları ile kredi garantileri şeklinde görülür. Verilen kredilerde bazı ülkeler (Japonya) faiz, vade ve kredi plâfonu konularında yerli armatöre daha fazla avantaj sağlamakta, bazıları ise (Batı Almanya) yerli yabancı armatör tefriki yapmamaktadır. A.B.D. gibi ülkeler ise borcu yalnız dış sefer gemilerine inhisar ettirmektedir. Çeşitli ülkelerdeki uygulamalara göre kredi tavanının gemi bedelinin % 50 - 80'i arasında değiştiği, yıllık faizlerin ortalama % 4,5 - 8 oranları dahilinde bulunduğu, vadenin ise 8 - 20 yıllık olduğu görülmektedir.

Faiz haddlerinin yüksek bulunduğu hallerde bazı ülkelerde Devletin faiz haddinin belli bir kısmını üzerine alması şeklinde dahi yardım yapıldığı vakidir. Nitekim Fransa, İtalya ve Batı Almanya'da Devlet bazı durumlarda denizcilik sektörüne faiz konusunda tercihli muamele göstermiştir.

cc) *Vergi teşvik ve himayetleri :*

Vergi yardımlarının uygulamada en çok görülenlerini şöyle özetleyebiliriz :

1) **Gümrük resmi muafiyeti :**

Yabancı ülkelerden ithal edilen gemi ve gemi inşa malzemelerinin gümrük vergisinden muaf tutulması İngiltere, B. Almanya, Hollanda, İsveç gibi ülkelerde kayıtsız ve şartsız olup, Japonya ve İspanya'da sadece ihraç edilen gemilerde kullanılan malzemeye, Fransa'da bir kısım mallara taallük etmektedir. Norveç ve Danimarka'da ise gümrük resmi iadesi söz konusudur.

2) **Yatırım indirimi ve özel amortisman rejimi :**

Evvelce de açıklandığı üzere, deniz nakliyatında büyük çapta yatırım gerektiğinden bu sahaya yatırım yapılması teşvik edilme-

lidir. Bu cümleden olmak üzere meselâ, İngiltere, Fransa, B. Almanya ve İsveç'te yatırım indirimi ötedenberi uygulanmaktadır.

Öteyandan denizcilik sektörü ayrı bir amortisman rejimi uygulanmasına da ihtiyaç göstermektedir. Zira bu sektörde şayet amortisman nisbetleri diğer sanayi kollarında olduğu gibi teknik ömüre, yeni yaşama süresine göre tespit edilirse bu şekilde hesaplanan amortisman nisbetleri gemilerin teknolojik değişiklikler nedeniyle devamlı kısalma istidadı gösteren ekonomik ömürleri teknik ömürlerinden daha kısa bir zamana düştüğünden kifayetsiz kalmaktadırlar. Bu nedenle pek çok ülke özel amortisman rejimleri benimsemiştir. Nitekim Japonya'da navlun piyasasındaki değişimler de nazara alınarak her yıl değişen miktarda amortisman uygulanmaktadır. İngiltere bu konuda daha da ileri gitmiş ve normal amortisman dışında denizcilik sektörü için kıymet tenzili amortismanı ve enf.âşyon telâfisi amortismanı ihdas ettiği gibi amortisman süre ve oranlarının hesabında işletmeciye çok müsamaha tanıyarak adeta serbest bırakmıştır. Bu konuda pek çok ülkede kabul edilen usul diğer sanayi kollarına nazaran çok daha fazla müsamahalı regresiv amortisman usulüdür. Meselâ, B. Almanya'da böyle bir sistemle üçüncü yıl sonunda gemi bedelinin % 55'i amorti edilmektedir. Aynı usulü benimseyen Danimarka ve Hollanda da yıllık % 15 amortisman oranı ilk yılda % 30 olarak tespit edilmiş ve amortisman süresinin gemi inşaatı ile birlikte başlamasına cevaz verilmiştir. Fransa'da ilk üç yılda azamî % 20, diğer yıllar için azamî 15 oran uygulanması suretiyle gemi bedelinin 8 yılda amortisi öngörülmüş olup, bu usulde ilk üç yılda bedelin % 50 si amorti edilmektedir. Diğer ülkeler arasında İtalya, İsveç, Norveç, A.B.D. ve İspanya'da da özel amortisman rejimleri uygulanmaktadır.

3) İhracat muafiyet ve indirimleri :

İhracat dolayısıyla Almanya'da tam, Japonya'da kısmî vergi muafiyeti, İngiltere'de ise vergi indirimi sistemi mevcuttur.

4) Ciro üzerinden vergi muafiyeti :

İtalya, Hollanda, İsveç ve Danimarka'da gemi inşa bedeli veya navlun, kira v.s. hasulatından ibaret ciro üzerine muayyen oranlarda vergi muafiyeti uygulanmaktadır.

5) Gemi yenileme, yatırım ve sermaye ihtiyat fonlarında muafiyet :

A.B.D. de yardım gören armatörlerin gemi yenilemeleri amacı ile ayırdıkları ihtiyat adı altındaki özel gemi ve sermaye yenileme fonları Federal gelir vergisine tâbi tutulmamaktadır. Danimarka'da, Finlandiya'da ve Norveç'te yatırımlarda kullanılmak kaydı ile kârların belli bir yüzdesi dahilinde vergiden muaf fon ayrılması mümkündür. Norveç'te eski gemi satışından elde edilen kârlar dahi aynı amaçla kullanılıyorsa vergi dışı bırakılmaktadır.

6) Gelir ve Kurumlar Vergilerinden muafiyet ve düşük tarife :

Yunanistan, İngiltere, Batı Almanya ve A.B.D. gibi ülkelerin vergi mevzuatlarında deniz taşımacılığında sağlanan kazançlar için Kurumlar Vergisi muafiyeti, hisse senetlerine ait temettülerin gelir vergisine tâbi olmaması, normal vergi nisbetlerinden daha düşük vergi nisbeti uygulanması v.s. şeklinde teşvik ve koruma unsurları görülmektedir.

dd) Deniz taşımacılığına yapılan tercihli muameleler :

1) Bayrak tekeli :

Millî Limanlarda, ana ülke ile dominyonlar ve bağlı ülkeler arasında yapılan taşımaların millî bayraklı gemiler tarafından taşınmasıdır. Millî limanlar arası nakliyecilik (kobotaj hakkı) pek çok ülkede millî bayraklı gemilerle yapılır. Diğer şekillerdeki tekel ise bazı müstemlekeçi ülkelerde görülmüştür.

2) Bayrak ayırması :

Yabancı bayrak taşıyan gemilere bunlarla taşınan yüklere ve ödenen navlun bedellerine farklı fiyat liman ücreti, tarife ve navlun ödeme usulleri uygulanmasıdır. 1961 yılına kadar Türkiye'de, Arjantin ve Brezilya'da görülen himaye bu şekil bir himayedir.

3) Bayrak tercihi :

Bazı Devletler, Devlete, kamu idare ve müesseselerine, kamu iktisadî teşekküllerine ait yüklerin millî bayraklı gemilerle taşı-

masına öncelik vermektedir. Meselâ Türkiye 25.4.1969 tarih ve 6/11513 sayılı kararname ile böyle bir himayeyi benimsemiştir.

4) % 50 şartı :

Bazı iki taraflı ticaret anlaşmalarında veya A.B.D. yardım programlarında taşınan malın kıymet ve navlun da nazara alınmak suretiyle % 50 sinin anlaşmada kararlaştırılan ya da yardım yapan ülkenin gemileri ile taşınmasına dair hükümler mevcut bulunmaktadır.

Çeşitli himaye ve teşvik tedbirleri konusunda Türkiye'deki uygulamaya gelince, bunlardan hangilerinin ne derecede mevcut olduğunu yukarıda sayılan sıralama dahilinde şöylece özetleyebiliriz :

aa) *Direkt devlet yardım ve bağışları :*

Gemi inşa ve işletmeciliğinde sübvansiyon usulü ülkemizde görülmemektedir.

bb) *Kredi kolaylıkları :*

933 sayılı yetki Kanununa dayanarak düzenlenen 1968 yılı programında tersane inşa için 3 yıl ödemesiz devre ve 10 yıl da ödemesiz devre olmak üzere 13 yıl vadeli % 4,5 faizli, gemi inşa için 2-3 yıl ödemesiz devre ve 5-7 yıl da ödemeli devre olmak üzere 7-10 yıl vadeli % 4 faizli ve ticaret gemileri ile yapılacak ulaşım için de 1-2 + 3-5 yıl vadeli ve % 5 faizli sınaî gelişme fonları ihdas edilmişse de Anayasa Mahkemesinin 25.10.1969 tarihinde Yetki Kanununun bir çok maddesini iptali ile birlikte bu fonlar yürürlükten kaldırılmış, fakat yerine aynı mahiyette yenisi ikame edilememiştir. 1968 yılı programından önce özel sektör inşaatını teşvik amacı ile Denizcilik Bankasında tesis edilen 6 yıl vadeli ve % 6 faizli gemi inşa kredisi fonunun tutarı 35 milyon liradan ibaret bulunuyordu. Halen Denizcilik Bankası ile T.C. Merkez Bankası arasındaki reeskont işlemlerinden hasıl olan kaynak Denizcilik Bankasınca orta vadeli kredi olarak verilmektedir. Resmî sektörün Devlet Yatırım Bankasından aldığı kredilerde ödenen faiz oran devalüasyondan sonra % 10,5'a çıkmış bulunmaktadır.

cc) *Vergi teşvik ve himayetleri :*

1) **Gümrük resmî muafiyeti :**

21.3.1938 tarih ve 3339 sayılı Kanun yurt dışından satın alınan buharlı ve motorlu gemilerle, memlekette yapılacak benzerleri için getirilecek eşyayı gümrük vergisinden, bunların yurt içinde yapılması halinde dahilde alınan istihsal vergisinden muaf tutmuştur. Bu Kanunun süresi 1.3.1971 tarihinde bitmiş olup, halen uzatılmadığından bunun yerine Bakanlar Kurulunun aynı maksadı temin eden 23.12.1971 - 22.5.1972 tarih ve 7/3635 sayılı kararnameyi yayımlanmış, aradaki zaman zarfında doğan boşluk ise kısmen 474 sayılı kanunla telâfi edilmiştir.

2) **Yatırım indirimi ve amortisman rejimi :**

Yatırım indirimi halen 193 sayılı Gelir Vergisi Kanununun II. kısmına 1963 yılında 202 sayılı kanunla eklenen 8. Bölümde yazılı esaslar dahilinde uygulanmaktadır. 933 sayılı Kanunla indirim nispeti indirimden istifade edecek öz sermayeden sağlanan yatırım miktarının % 80 ine kadar yükseltilmiş ve bu meyanda 1968 yılı program döneminde gemi inşaatı sektörü için % 70 nispeti öngörülmüşse de bu Kanun Anayasa Mahkemesi tarafından iptali üzerine şimdiki durumda Gelir Vergisi Kanunundaki % 30 nispeti uygulanmaktadır.

Amortisman rejimine gelince, Vergi Usul Kanunumuz bu konuda denizcilik sektörü için teşvik edici herhangi bir hüküm ihtiva etmemektedir. 55 seri No. lu Vergi Usul Kanunu Genel Tebliğinde tespit edilen tankerler için % 7 ve 300 tondan yukarı yük ve yolcu gemileri için % 5 amortisman nisbetleri hem gemilerin ekonomik ömürleri yönünden ve hem de diğer ülkelerdeki uygulamalara nazaran kifayetsiz kalmakta ve armatörler için hiç bir teşvik ve himaye unsuru taşımamaktadır. Normal amortisman usulünde % 5 nispeti üzerinden bir şilebin maliyet bedelinin % 50 si 10 yılda, tamamı 20 yılda amorti edilebilmektedir. Vergi Usul Kanununa 205 sayılı kanunla eklenen mükerrer 315 inci madde ile kabul edilen azalan bakiyeler usulü ile amortisman da bu konuda fazla bir ferahlık getirmemektedir. Nitekim bu usul kabul edildiği takdirde bir şilebin maliyet bedelinin % 50 si 8. yılda, tamamı ise

8 inci yıldan itibaren normal amortisman nisbetinin iki katı uygulamasına rağmen bakiye miktarlar azaldığı için yıllık normal amortisman miktarlarının da git gide daha da altına düşmesi suretiyle önemini kaybederek yine 20 yılda amorti edilmiş olacaktır.

3) İhracatta vergi iadesi :

Bakanlar Kurulunun ihracatta vergi iadesi uygulamasına dair 7.8.1970 tarih ve 7/1115 sayılı karara ilişkin III. No.lu listede "her nevi gemi" için % 35 oranında bir vergi iadesi öngörülmüşken 15.8.1970 tarih ve 7/1182 sayılı kararla bu oran % 15'e indirilmiş bulunmaktadır. Öte yandan 28.2.1971 tarih ve 13764 sayılı Resmî Gazete'de Fason gemi imalatı için geçici olarak % 5 vergi iadesi yapılacağı ilân edilmiştir.

4) Gider vergilerinde muafiyet :

— Yurt dışında ve yurt dışına gemi ile yolcu ve yük taşımaları nakliyat vergisinden muaf olmakla beraber bu faaliyetlerden doğan kazançlar gelir ve kurumlar vergisine tâbidir.

— Halen gemiler bizzatîh istihsal vergisine tâbi olmamakla beraber bunların inşasında kullanılan madenler ve cam ve ağaç gibi yardımcı maddelerden istihsal vergisi alınmaktadır.

— İthalî gümrük vergisinden muaf olan ST 42 evsafındaki gemi saçlarının memleket dahilinde imal olunan eşit ve benzerleri münhasıran gemi inşasında kullanılmak üzere istihsal vergisinden müstesnadır. Maliye Bakanlığı Tebliği (Resmî Gazete : 1.2.1966/12215).

— İthalî gümrük vergisinden muaf olan profil, köşebent ve elektrotların memleket dahilinde imâl olunan eşit ve benzerleri münhasıran gemi inşa ve temininde kullanılmak üzere istihsal vergisinden müstesnadır. (Maliye Bakanlığı Tebliği, Resmî Gazete : 19.1.1971/13728).

— 6802 sayılı Gider Vergileri Kanununun 29. maddesinin 9. fıkrası, 5842 sayılı Denizcilik Bankası Kanununun 6, 7, 8, 9, 10 ve 11. maddeleriyle 12. maddesinin b ve c fıkralarında bahsedilen işler dolayısıyla Denizcilik Bankası lehine, tahakkuk edecek paralar

banka ve sigorta vergisi şumulü dışında bırakılmış olup aynı durum, Kanunun 3 üncü maddesi gereğince D. B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. için de söz konusudur.

5) Kurumlar Vergisinde muafiyet :

5422 sayılı Kurumlar Vergisi Kanununun 199 sayılı kanunla değişik 8/5. maddesi gereğince Denizcilik Bankası T.A.O. nun tekel şeklinde yaptığı ulaştırma işlerinden elde ettiği kazançlar vergiye tâbi bulunmamaktadır.

6) Gemi yenileme fonlarında durum :

Gemi yenileme amacı ile sermaye şirketlerince yapılan ihtiyat v.s. adı altındaki özel gemi ve sermaye yenileme fonları safi kârdan ayrılmaları dolayısıyla % 25 oranında kurumlar vergisine tâbi bulunmaktadır. Türk Ticaret Kanununun 467 ve 469 uncu maddeleri gereğince ihtiyarî ve fevkalâde yedek akçe namı altında ayrılan bu fonlar aynı kanunun 466 ncı maddesinde belirtilen kanunî yedek akçe şumulüne girmedikleri için stopaj matrahından tenziline de cevaz verilmemekte ve gelir vergisi kanununun 96 ncı maddesi gereğince ayrıca % 20 oranında vergi tevkifatına tâbi bulunmaktadır.

dd) Deniz taşımacılığına yapılan tercihli muameleler :

1) Bayrak tekeli :

Türkiye'de 29.4.1926 tarih ve 815 sayılı kanunu takiben millî limanlar arasında ve içinde nakliyecilik (kobotaj hakkı) Türk bayraklı gemiler tekeline bırakılmıştır.

2) Bayrak ayırması :

Daha önce de açıklandığı üzere 1961 yılında 70 sayılı tebliğin yayınlanmasına kadar ithalâtçılara sadece FOB tahsis verilmek ve Türk parası ile ödenen navlun bedelleri yurt dışına transfer edilmemek suretiyle yabancı bayraklı gemiler aleyhine bir ayırım yapılmakta idi.

3) Bayrak tercihi :

25.4.1969 tarihinden itibaren 6/11513 sayılı kararname ile, Devlete, kamu idare ve müesseselerine, kamu iktisadi teşekküllerine ait yüklerin Türk bayraklı gemilerle taşınması öngörülmüştür.

Yukarıda diğer ülkelerde ve Türkiye'de denizcilik sektörüne uygulanan teşvik ve himaye tedbirleri açıklanmış bulunmaktadır. Görüleceği üzere Türkiye'de bu konudaki tedbirler oldukça yeterlidir.

Subvansiyon ve kredi kolaylıkları yanında özellikle malî teşvik ve himayelerle ilgili olarak bazı hükümlerin getirilmesinin denizciliğimizin gelişmesinde büyük faydalar sağlayacağına inanıyoruz. Bu cümleden olarak :

- Yatırım indirimi şumulü genişletilmelidir,
- Vergi Usul Kanununda denizcilik sektörü için özel amortisman rejimi getirilmelidir.
- İhracat vergi yolu ile daha kuvvetle teşvik edilmelidir,
- Gelir ve Kurumlar Vergilerinde ciro üzerinden vergi muafiyeti, düşük nisbetli özel tarife uygulanması, kazancın muayyen bir nisbeti üzerinden vergi istisnası, gemi yenileme fonu olarak ayrılan ihtiyatların vergilendirilmemesi, yurt dışı yolcu ve yük taşımalarında elde edilen kazançların daha hafif vergilendirilmesi,
- ST 42 evsafındaki gemi saçlarına tanınan gümrük ve istihsal vergisi muafliğının bu evsaftan yüksek evsafta olup, münhasıran yurt içinde gemi inşasında kullanılan diğer çelik saçlara da teşmili,
- Gemi imalinde kullanılıp da halen istihsal vergisine tâbi bulunan maden, cam ve ağaç gibi malzemelerde muafiyet temini,
- Yurt içi (Kabotaj hattı) yük taşımalarında navlunun % 10'u oranında alınan nakliyat vergisinin kaldırılması,
- Gerek yurda döviz girişini teşvik ve gerekse yabancı gemilerle rekabet sağlayabilmek için deniz nakliyeciliğinden sağlanan dövizlere daha müsait bir kur uygulanması veya belli oranda prim verilmesinin temini konusunda çalışmalar yapılmalı ve mevzuat değiştirilmelidir.

C — Diğer Çeşitli Aksaklık ve Kifayetsizlikler :

Bunlar arasında en önemli olarak şunları sıralayabiliriz :

a) Türkiye'de yıllar boyu millî bir deniz ticaret politikası izlenmemiş, deniz ulaştırmasının özel sektör tarafından mı, kamu sektörü tarafından mı, yoksa birlikte mi yürütüleceği hususu açık seçik tespit edilmemiştir. İşe gerek Bakanlıklar seviyesinde ve gerekse Devlet Plânlama Teşkilâtı seviyesinde lâyük olduğu önemin çok uzun bir zaman evvel verilmesi gerektiği halde bu gerçekleştirilmemiş, uzun vadeli yatırım ihtiyaçları etüdleri yapılmamıştır.

b) Denizcilik sektörü ile ilgili olarak, Bakanlıklar, Denizcilik kuruluşları, Devlet Plânlama Teşkilâtı, Devlet İstatistik Enstitüsü gibi kuruluşlarda mevcut her türlü teknik, ekonomik ve mali istatistikler yetersiz ve insicamsız bulunmaktadır.

c) Kamu işletmeleri ve armatörlerin ,hat analiz ve araştırması, pazarlama, piyasa ve navlun v.s. konulardaki etüdlere yoktur veya kifayetsizdir.

d) Kamu sektöründe gerekli reorganizasyon yapılmadığı gibi, personel şişkinliğine ve isabetsiz tayin politikasına da bugüne kadar mâni olunamamıştır.

e) Türk tersanelerinin halen düşük tonajlı gemiler için % 15 - 20 gibi düşük kapasite ile çalıştığı ilgililer tarafından ifade olunmuştur. Buna rağmen çok daha az miktarda döviz tahsisi suretiyle kendi tersanelerimizde yapılabilecek gemilerin bedellerinin tamamı için döviz tahsisi suretiyle yurt dışından ithal edilmesi, yurt içi gemi endüstrisinin gelişmesini önlemektedir. Öteyandan işçilik payı yüksek olan gemi inşaatının gerektiğinde yeni tersane yapımı ve mevcutlarda da bazı ufak tadiller yapılması suretiyle ihracata dönük hale getirilmesi büyük faydalar sağlayacaktır. Yapılan hesaplara göre normal bir şilepte gemi bedelinin yüzdesi olarak malzeme ve cihazlar % 55, işçilik % 23, genel masraflar v.s. % 22 oranında yer işgal etmekte olup, işçilik ve genel masrafların tamamının, malzeme ve cihazların ise % 40 ının yurt içinden temini mümkündür. Malzeme ve cihaz dolayısıyla toplam gemi bedelinde yurt dışı yüzdesi takriben % 30 dan ibaret olup, bu oranda bir döviz tahsisi

suretiyle yurt içinde gemi yapımı halinde % 70 oranında döviz tasarrufu sağlanmış olacaktır.

f) Uluslararası navlun konferanslarında alınan kararlar ve hat tahsisleri çeşitli nedenlerle Türk armatörleri aleyhinde işlemekte ve daha çok navlun geliri elde etmelerini önlemektedir. Buna yol açan faktörler arasında Türk armatörlerinin seslerini duyuracak kuvvetli filolara sahip olmadan konferans masasına oturmaları, armatörlerin ve yükleyicilerin, dış acentaların gerekli koordinasyon ve işbirliğini göstermemelerini zikretmek mümkündür.

g) Gerek gemi malzemesi ve gerekse gemi ithal prosedürü, hem 7.8.1970 tarih ve 7/1119 sayılı yemi koordinasyon yönetmeliği ve hem de ithalât ve kambiyo rejimlerinde belirtilen esaslar muvacehesinde oldukça bürokratik ve zaman alıcı bir karakter göstermektedir.

IV — SONUÇ

Uluslararası ticaret ilişkileri geliştiği müddetçe Dünya deniz taşımacılığı da devamlı artış gösterecektir. Zira deniz taşımacılığının diğer taşıma türlerine nazaran çok ucuz bir maliyeti mevcuttur. Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye büyük bir deniz potansiyeline sahip olduğu halde gerek gemi işletmeciliğinde ve gerekse gemi inşasında bu potansiyelden yeterince yararlanamamaktadır. Nitekim halen dış ticaret hacmimizde Türk bayraklı gemilerin işgal ettiği oran sadece % 30 dan ibaret olduğu gibi, tersanelerimiz de düşük tonajlı gemilerde % 15 - 20 gibi bir kapasite ile çalışmaktadır.

Devlet Plânlama Teşkilâtından E. Sökmen Dereli tarafından 1971 yılında yapılan Türk Deniz Ticaret Filosu Dış Hatlar Yük Taşınması Yeterlilik Etüdünde emtea cinslerine göre ithalât - ihracat miktarları da araştırıldıktan sonra Türk deniz ticaret filosunun 1975 yılında 1.320.000 DW ton, 1980 yılında ise 1.806.000 DW ton'a iblâğ edilmesi gerekeceği belirtilmektedir. Şayet bu filo ile akaryakıt ve dökme yükün % 8'i, kuru yükün % 50 si taşınabilse toplam döviz geliri sür'atle artacak ve toplam döviz giderini karşılayacak du-

ruma gelecektir. Bu bakımdan yapılacak iş hem gemi inşa endüstrisini Türk sanayi ile birlikte geliştirmek ve bu arada yurt içi gemi malzemesi kalitesini yükselterek maliyetini düşürmek, hem de Türk deniz ticaret filosunun dış ticaret hacmimizin asgarî % 50 sini, akaryakıtlarda % 75 - 80 ini taşıyacak şekilde geliştirmektir.