

#KOSTER FİLOSUNUN GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK KANUNİ

DÜZENLEME ÜZERİNE DEĞERLENDİRMELER

Doç. Dr. İsmail DEMİR¹

ÖZ

Bu makalenin gayesi, kamuoyunda Koster Teşviki olarak bilinen kanun hükümlerini incelemek, düzenlemenin Türk deniz ticaret filosunun gelişimine sağlayacağı katkıları tespit etmektir. Çalışmamızda öncelikle denizcilik sektörüne yönelik teşviklerin yer aldığı bazı kanuni hükümlere değinilmiştir. Bilahare, Koster Teşviki esasları irdelenmiştir. Çalışmamızda Koster Teşvikine ilişkin Kanunun başarısız olduğu, Türk deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve güçlendirilmesine katkı sağlamayacağı sonucuna varılmıştır. Sonuç bölümünde önerilerimiz maddeler hâlinde sayılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Koster teşviki, deniz ticaret filosu, denizcilik sektörünün finans sorunu.

ABSTRACT

This article's purpose is to scrutinise the provisions of the Act that is known as Coaster Incentive in public opinion, establish the contributions that this Act would provide for improvement of Turkish merchant marine fleet. In this study, at first it is dealt with some legal provisions including incentives for maritime sector. Afterwards, it is examined the principles of Coaster Incentive. In my study, it is concluded that the Act regarding Coaster Incentive is ineffective, couldn't contribute to improvement and strengthening of Turkish merchant marine fleet. In conclusion, my suggestions are specified.

^H Hakem denetiminden geçmiştir.

¹ Ankara Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Ana Bilim Dalı Öğretim Üyesi ve DEHUKAM Müdür Yardımcısı

Key Words: 1976 Convention, 1996 Protocol, limitation of liability, 2012 amendments, tacit acceptance.

I. GİRİŞ

Günümüzde deniz taşımacılığı, uluslararası taşımacılığın en temel aracı hâline gelmiştir. Deniz yolları, her çeşit malın etkin ve esnek şekilde taşınmasına imkân sağlamaktadır. Dünya ekonomisindeki büyümeye paralel olarak deniz taşımacılığına olan talep, dolayısıyla deniz yoluyla taşınan yük miktarı her geçen gün hızla artmaktadır. Ekonomik araştırmalar, tonaj talebi ile ekonomik büyüme arasında zaman içinde değişen güçlü ve pozitif bir ilişki olduğunu göstermektedir².

Denizcilik, maliyetlerin yüksek olduğu bir sektördür. Bir geminin inşa edilmesi ve deniz ticaretinde kullanılması, büyük yatırımları ve geniş bir yelpazeye yayılan yüksek maliyetleri gerektirir. Bu sebeple, hemen hemen dünyanın her yerinde kredi kullanılmaksızın deniz ticareti faaliyetlerini yürütmek mümkün değildir. Dünya ticaretinin yaklaşık %90'undan fazlasının deniz yoluyla gerçekleştirildiği ve ağır rekabetin yaşandığı günümüzde denizcilik sektörüne verilecek teşvikler büyük öneme sahiptir³.

Çoğu devletler, deniz ticareti filolarını geliştirmek ve rekabet güçlerini artırmak için denizcilik sektörüne finansal teşvikler sağlarlar⁴. Türkiye'nin tam üyelik

² The Platou Report 2011: <http://www.platou.com/dnn_site / LinkClick.aspx?fileticket = 4pyOacnpros %3D>, s. 6.

³ Dünya deniz ticaret filosunun hacmi, çeşitliliği ve gelişimi hakkında bir çalışma için bkz. Ünsan, Y. - İnsel, Mustafa - Helvacıoğlu, İ.: "Dünya Deniz Ticareti ve Gemi Filosu Analizi", <<http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/3122.pdf>>.

⁴ Devletler, Dünya deniz ticaretinden daha fazla gelir elde etmek, denizcilik işletmelerini ve sermayelerini ülkelerine çekmek amacıyla özellikle vergi ayrıcalıkları ve tonaj vergisi gibi alternatif vergileme seçenekleri sunmaktadırlar. Bunların başında "kolay bayrak devletleri" olarak adlandırılan ve büyük çoğunluğu aynı zamanda vergi cenneti olma özelliğine sahip devletler gelmektedir. Bazı devletlerde sağlanan teşvikler, özellikle vergi teşvikleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Çelikkaya, A.: "Türkiye'de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi

müzakerelerini yürüttüğü Avrupa Birliği'nin politikaları arasında da mali teşvikleri kapsayacak şekilde denizcilik sektörüne devlet yardımı yapılması esası yer almaktadır⁵.

Coğrafi konumu itibarıyla deniz ticaretine oldukça müsait olan Türkiye'nin mevcut uluslararası haksız rekabet ortamında konum ve avantajlarını iyi kullanarak Dünya deniz ticaretinden hak ettiği payı elde etmesi için deniz sektörüne yeterli teşvikler sağlaması kaçınılmazdır. Teşvikler, deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve uluslararası rekabet gücünün artırılması ekseninde hukuki düzenlemelerin zamanında ve hızla yapılmasını, Dünya'daki gelişmelere paralel şekilde sürekli güncel tutulmasını gerektirmektedir. Ne var ki, Türkiye'nin gelişmiş ve sistematik bir teşvik mevzuatından bahsetmeye imkân bulunmamaktadır.

Teşvik mevzuatı, hem dağınıktır, hem de yetersizdir⁶. Son zamanlarda kabul edilen ve aşağıda gösterilen bazı kanunlarla denizcilik sektörüne önemli destekler sağlanmakla beraber bunların sektörün ihtiyacını tam olarak karşıladığını söylemek mümkün değildir.

14.01.1982 tarihli ve 2581 sayılı “Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun” (2581 sayılı Kanun)⁷,

Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme”, Maliye Dergisi, Ocak - Haziran 2012, S. 162, s. 11; The Platou Report 2011, s. 6.

⁵ Kaya, M. - Kadioğlu, M.: “Avrupa Birliğinin Denizcilik Politikaları”, < [http://www.marmaracografya.com/pdf / 1.7- \(s. 123-134\) doc.dr.metino.kaya-ars.gor.muhsinkadioglu -avrupabirliginindenizcilikpolitikolari.pdf](http://www.marmaracografya.com/pdf/1.7-1.7-(s.123-134).doc.dr.metino.kaya-ars.gor.muhsinkadioglu-avrupabirliginindenizcilikpolitikolari.pdf)>, s. 132.

⁶ Yeni yatırım sistemi ve denizcilğe dair bir değerlendirme hakkında bkz. Yılmaz, F.: *Denizcilik ve Gemi İnşa Sektörü*, Ankara 2013, s. 185.

⁷ 21.01.1982 tarihli ve 17581 sayılı Resmî Gazete. 2581 sayılı Kanunun 1. maddesiyle, yurt dışında inşa suretiyle veya hazır olarak satın alınan gemilerle, yurt içinde inşa, tadil veya onarılan gemilerde (yüzer havuzlar dâhil) ve bu gemilerin donatım ve seyirlerinde kullanılan makine, teçhizat ve demirbaş ile gemi üretim tesislerinin inşa, tadil, tevsi veya onarımlarında kullanılan makine, teçhizat ve demirbaşlar, ilgili mercilerin müsaadesi şartıyla gümrük vergisi ile ithalde alınan diğer vergi ve resimlerden (damga resmi dâhil) muaf tutulmuştur. Bilahare, Kanunun uygulanmasını sağlamak ve kolaylaştırmak amacıyla bir de Yönetmelik yürürlüğe

16.12.1999 tarihli ve 4490 sayılı “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” (4490 sayılı Kanun)⁸, 02.07.1964 tarihli ve 492 sayılı Harçlar Kanunu⁹,

konulmuştur Bkz. “Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanması Hakkında Yönetmelik”, Bkz. 23.08.2015 tarihli ve 29454 sayılı Resmî Gazete. Yönetmeliğin 2(1) maddesi, 2581 sayılı Kanun kapsamında temin edilen gemi, makine, demirbaş ve teçhizatın gümrük vergisiyle ithalde alınan diğer vergi ve resimlerden, damga resminden istisna edilmelerine karşılık KDV ve ÖTV’ye tabi olduklarını belirtmektedir. Yönetmeliğin 2(2) maddesi ise kanaatimizce Kanun hükmüne aykırı olarak yurt dışından yeni veya kullanılmış olarak alınacak balıkçı tekneleri, römorkörler ve balıkçı fabrika gemilerine bu Yönetmelik hükümlerinin uygulanmayacağını belirtmektedir.

2581 sayılı Kanun, geçen zaman içinde sağladığı finansal teşvik ve avantajlarla Türk deniz ticaret filosunun güçlendirilmesinde önemli katkılar sağlamıştır. Ancak, “Kaldırılan hükümler”, “Yürürlük” ve “Yürütme” maddelerinin dışında sadece bir maddeden ibaret olan Kanun eskimiş, denizciliğin ihtiyaçlarına ve zamanın gereklerine uygun gerekli değişiklikler yapılmamıştır.

⁸ 21.12.1999 tarihli ve 23913 sayılı Resmî Gazete. 4490 sayılı Kanununun 1. maddesinde Kanunun, Türk denizciliğinin geliştirilmesinin hızlandırılması ve ekonomiye katkısının artırılması amacıyla kabul edildiği belirtilmektedir. Kanununun 12. maddesi, Türk Uluslararası Gemi Siciline (TUGS) tescil edilen gemiler ve yatlar için büyük mali avantajlar sağlamaktadır. Buna göre TUGS’a kayıtlı gemilerin ve yatların işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlar, gelir ve kurumlar vergileriyle fonlardan müstesna olduğu gibi TUGS’a kaydedilecek gemilere ve yatlara ilişkin alım, satım, ipotek, tescil, kredi, gemi kira, zaman çarteri ve tüm navlun sözleşmeleri damga vergisine ve harçlara; bu işlemler nedeniyle alınacak paralar banka ve sigorta muameleleri vergisine ve fonlara tabi tutulmaz. Gemi ve yatların, TUGS’dan terkin edilerek bir başka sicile kaydedilmek üzere veya sair suretlerle devri aşamasında da bu avantajlar geçerlidir. Ayrıca, TUGS’a kayıtlı gemilerde ve yatlarda çalışan personele ödenen ücretler de gelir vergisi ve fonlardan müstesna tutulmuştur. Bununla birlikte TUGS’a kayıtlı gemilerin ve yatların sahiplerinden bir defaya mahsus olmak üzere kayıt harcı ile her takvim yılı itibarıyla gemi ve yatın net tonajına bağlı olarak hesaplanan tutarda yıllık harç alınmaktadır.

⁹ 17.07.1964 tarihli ve 11756 sayılı Resmî Gazete. Harçlar Kanunu m. 98(1)(b) ve (c)’de mücbir sebeplerden dolayı limana uğrayan ticaret gemileri ile her nevi deniz ürünleri avında kullanıldıkları müddetçe av, havuz, depo gibi özel tertibatı bulunan millî balık ve sünger gemilerine verilecek yola elverişlilik belgeleri ile turist nakleden ve başkaca ticari işlemde bulunmayan turist gemileriyle, ilmi mevzularda kullanılan gemilerin yola elverişlilik belgelerinin harçtan müstesna olduğu belirtilmektedir.

Kanununun 102, 102, 104 ve 105. maddelerinde sırasıyla yola elverişlilik belgesi, denize elverişlilik belgesi, ölçme belgeleri ve tasdik harçlarında indirimde dair hükümler yer almaktadır.

Kanununun 123(10) maddesine göre her türlü gemi, yat ve diğer su araçlarının inşası, yenileme ve dönüşümü ile bakım ve onarımına yönelik olarak düzenlenen kâğıtlarla ilgili işlemler, harçtan müstesnadır.

Ayrıca, vergi, resim, harç istisnası belgesine bağlanan ve Ek m. 1’de sayılan diğer döviz kazandırıcı faaliyetlere ilişkin olarak belgenin geçerlilik süresi içerisinde belgede yer alan tutarla sınırlı olmak kaydıyla harçtan müstesna edilen işlemler arasında, kamu kurum ve kuruluşları tarafından uluslararası ihaleye çıkarılmış yurt içi veya yurt dışı taşıma işlerini

01.07.1964 tarihli ve 488 sayılı Damga Vergisi Kanunu¹⁰, 15.10.1984 tarihli ve 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu¹¹, 06.06.2002 tarihli ve 4760 sayılı “Özel Tüketim Vergisi Kanunu”¹², 26.09.2011 tarihli ve 655 sayılı “Ulaştırma,

yüklenen tam mükellef firmaların bu faaliyetleri ile uluslararası yük ve yolcu taşımacılığından döviz olarak kazanılan bedellerin yurda getirilmesi kaydıyla deniz ulaştırma hizmet ve faaliyetleri ve bedelleri döviz olarak alınmak kaydıyla yurt dışında yerleşik firmalar adına gerçekleştirilen bakım ve onarım hizmetiyle, dış sefere çıkan Türk ve yabancı bayraklı gemilerin bakımı ve onarımı, yenileme ve dönüşüm ile bakım, onarım, yenileme ve dönüşüm kapsamında gerçekleştirilen mal (yakıt ve madeni yağlar hariç) ve hizmet satışları sayılmaktadır.

Denizcilik sektörünün teşviki bakımından önem arz eden hükümlerden birisi de bağlama kütüğüne kaydedilen gemi, deniz ve iç su araçlarından motor güçlerine göre vergi alınması uygulamasının kaldırılarak bunun yerine Harçlar Kanununa ekli 8 sayılı tarifeye sadece boylarına göre ve bir hayli düşük miktarlarda harç alınması uygulamasına ilişkindir. Ruhsatnameler harca tabi olmakla birlikte 8 sayılı tarifede ayrıca münhasıran deniz taşımacılığı ve balıkçılık faaliyetinde kullanılan gemi, deniz ve iç su araçları için alınacak ruhsatname işlemlerinin de harçtan müstesna edildiği hüküm altına alınmıştır.

¹⁰ 11.07.1964 tarihli ve 11751 sayılı Resmî Gazete. Damga Vergisi Kanunu Ek m. 2(2)'de döviz kazandırıcı faaliyetlere ilişkin olarak, belgenin geçerlilik süresi içerisinde belgede yer alan tutarları sınırlı olmak kaydıyla damga vergisinden müstesna edilen düzenlenen kâğıtlar arasında, kamu kurum ve kuruluşları tarafından uluslararası ihaleye çıkarılmış yurt içi veya yurt dışı taşıma işlerini yüklenen tam mükellef firmaların bu faaliyetleri ile uluslararası yük ve yolcu taşımacılığından döviz olarak kazanılan bedellerin yurda getirilmesi kaydıyla deniz ulaştırma hizmet ve faaliyetleri ve bedelleri döviz olarak alınmak kaydıyla yurt dışında yerleşik firmalar adına gerçekleştirilen bakım ve onarım hizmetiyle, dış sefere çıkan Türk ve yabancı bayraklı gemi, uçak veya tırların bakımı ve onarımı, yenileme ve dönüşüm ile bakım, onarım, yenileme ve dönüşüm kapsamında gerçekleştirilen mal (yakıt ve madeni yağlar hariç) ve hizmet satışları sayılmaktadır. Ayrıca, vergiden müstesna olduğu belirtilen kâğıtların gösterildiği Kanuna ekli II sayılı tabloda gemilerin ferağ ve intikal zabıtlarının yanı sıra her türlü gemi, yat ve diğer su araçlarının inşası, yenileme ve dönüşümü ile bakım ve onarımına ilişkin düzenlenen kâğıtlar sayılmakla bu evrak da vergiden istisna edilmiştir.

¹¹ 02.11.1984 tarihli ve 18563 sayılı Resmî Gazete. Katma Değer Vergisi Kanunu m. 13'e göre aşağıda belirtilen teslim ve hizmetler, vergiden istisna tutulmuştur:

- (a) Faaliyetleri kısmen veya tamamen deniz taşıma araçlarının, yüzer tesis ve araçların kiralanması veya çeşitli şekillerde işletilmesi olan mükelleflere bu amaçla yapılan deniz taşıma araçlarının, yüzer tesis ve araçlarının teslimleri, bu araçların imal ve inşası ile ilgili olarak yapılan teslim ve hizmetler ile bunların tadili, onarım ve bakımı şeklinde ortaya çıkan hizmetler ve faaliyetleri deniz taşıma araçları ile yüzer tesis ve araçların imal ve inşası olanlara bu araçların imal ve inşası ile ilgili olarak yapılacak teslim ve hizmetler,
- (b) Deniz taşıma araçları için limanlarda yapılan hizmetler,
- (c) Limanların inşası, yenilenmesi ve genişletilmesi işlerini fiilen kendisi yapan veya yaptıran mükellefler ile genel bütçeli idarelere bu işlere ilişkin olarak yapılan mal teslimleri ve inşaat taahhüt işleri.

Katma Değer Vergisi Kanununun 16(1) maddesi, bu Kanuna göre teslimleri vergiden istisna edilen mal ve hizmetlerin ithalinin de vergiden istisna olduğunu hüküm altına almaktadır.

¹² 12.06.2002 tarihli ve 24783 sayılı Resmî Gazete. Özel Tüketim Vergisi Kanununun 12(1) maddesine göre özel tüketim vergisi, bu Kanuna ekli listelerde yazılı malların karşılığında

Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”de (655 sayılı KHK)¹³ denizcilik sektörünün güçlendirilmesi ve teşvikine dair önemli hükümlere yer verildiği görülmektedir.

Çalışmamızın konusunu kamuoyunda Koster Teşviki¹⁴ (veya Hurda Teşviki) olarak adlandırılan 655 sayılı KHK'nin “Döner Sermaye İşletmesi Daire

gösterilen tutar ve/veya oranlarda alınmaktadır. Aynı Kanununun 2(a) maddesi, Bakanlar Kuruluna topluca veya ayrı ayrı olmak üzere; aralarında benzin ve denizcilik yakıtlarının da gösterildiği (I) sayılı listedeki mallar için uygulanan maktu vergi tutarlarını, her bir mal itibarıyla en yüksek vergi tutarının yarısına kadar artırmaya, sifıra kadar indirmeye, bu sınırlar içinde mal cinsleri, özellikleri, kullanım yerleri veya ithalatın şekline göre farklı tutarlar tespit etmeye yetki vermektedir. Bu fıkranın (b) bendi ise Bakanlar Kuruluna (II) sayılı listedeki mallar için belirlenen oranları bir katına kadar artırmaya, sifıra kadar indirmeye, bu sınırlar içinde kalmak şartıyla 87.03 G.T.İ.P. numarasında yer alan mallar için özel tüketim vergisi matrahını esas alarak fiyat grupları oluşturmaya, bu fiyat grupları ve malların cinsi, sınıfı, üst yapı gövde tanımı, emisyon türü ve değeri, istiap haddi ile yolcu ve yük taşıma kapasitesi itibarıyla farklı oranlar belirlemeye; uygulanmakta olan oranları EURO normlarını sağlayan katalitik konvertör sistemi ile teçhiz edilmiş taşıtlarda yarısına kadar indirmeye, kanunî oranına kadar çıkarmaya yetki vermektedir.

İlk olarak 16.07.2003 tarihli ve 25170 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 01.07.2003 tarihli ve 2003/5868 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla, TUGS’ne ve Milli Gemi Siciline kayıtlı, kabotaj hattında münhasıran yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatılara, hizmet ve balıkçı gemilerine verilecek yakıtın özel tüketim vergisi tutarının sifıra indirilmesine ilişkin ekli Kararın yürürlüğe konulması; Maliye Bakanlığının 30/6/2003 tarihli ve 028061 sayılı yazısı üzerine, 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanununun 12. maddesine göre, Bakanlar Kurulunca 01.07.2003 tarihinde kararlaştırılmıştır. 03.02.2017 tarihli ve 29968 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 31.01.2017 tarihli ve 2017/9759 sayılı Bakanlar Kurulu Eki Kararın 7. maddesi ile, bu mallardan yatlar, kotralar, tekneler ve gezinti gemilerinde özel tüketim vergisi oranı % 0 (sıfır) olarak belirlenmiştir.

¹³ 27.01.2017 tarihli ve 29961 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 18.01.2017 tarihli ve 6770 sayılı Kanunun 38. maddesiyle 655 sayılı KHK’ye Geçici 9. madde eklenmiştir. Bu madde ile yurt dışında bulunan veya yabancı bayrak çekmiş olan bir kısım yat, kotra, tekne ve gezinti gemilerinin Türkiye’deki gerçek veya tüzel kişilere bedelsiz olarak intikali veraset ve intikal vergisinden, bunların Türkiye’ye ithali ile kayıt ve tesciline ilişkin işlemler bağlama kütüğü ruhsatnameleri için alınacak harçlar hariç olmak üzere gümrük vergisi ile her türlü vergi, resim, harç, fon ve paylardan istisna edilmiştir. Aynı düzenleme, ayrıca bu gemi, yat, kotra, tekne ve gezinti gemilerinin, Türkiye’ye ithali veya kayıt ve tescili öncesi dönemlere ilişkin olarak, bunları Türkiye’ye ithal edenler veya adlarına kayıt ve tescil ettirenler hakkında bunların ediniminden kaynaklı vergi incelemesi veya tarhiyat yapılmamasını, daha önce yapılmış olan tarhiyatlardan varsa açılmış davalardan feragat edilmesi kaydıyla vazgeçileceğini, tahakkuk eden tutarların terkin edileceğini, tahsil edilen tutarların red ve iade edilmeyeceğini hüküm altına almaktadır.

¹⁴ Koster (yakın kıyı yük gemisi), küçük tonajlı yük gemisi anlamına gelmektedir. Bu gemiler, kıyılar boyunca limandan limana veya kıyı limanları arasında seferler yapmak üzere inşa edilmiş ve donatılmış ticaret gemileridir. Bkz. <<https://eksisozluk.com/koster--185649>>; <<https://atlantis.udhb.gov.tr/sozluk>>.

Başkanlığı” başlıklı 21. maddesinde yapılan değişiklik hükümlerinin değerlendirilmesi oluşturmaktadır. 27.03.2015 tarihli ve 6639 sayılı “Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun”un 36. maddesiyle¹⁵, 655 sayılı KHK’nin 21. maddesine eklenen 4 numaralı fıkranın b(3) numaralı alt bendiyle (bundan sonra Kanun olarak anılacaktır), Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Müdürlüğü’ne, mali imkânları ölçüsünde olmak üzere, Millî Gemi Sicili veya Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı bulunan yük taşımalarında kullanılan gemilerin hurdaya ayrılmasını teşvik etmek amacıyla nakdi ödeme yapma yetkisi tanınmıştır.

Çalışmamızda bu kanuni düzenlemenin deniz ticaret filosunun güçlendirilmesi ve rekabet gücünün arttırılmasına sağlayacağı katkının ortaya konulmasının yanı sıra düzenlemenin sistematığı ve yerindeliği ile teşvik mevzuatının genel bir eleştirisi yapılmak istenmiş, sonuç bölümünde önerilerimiz sıralanmıştır.

II. KOSTER TEŞVİKİ ESASLARI

A) YASAMA AMACI

Koster filosu, genellikle Akdeniz ve Karadeniz çanağında yoğun şekilde çalışmaktadır. Koster filomuzun son yıllarda giderek yaşlanması ve rekabet gücünü kaybetmeye başlaması, denizcilik sektörünün önemli sorunları arasında yer almaktadır. Finans kuruluşları, geminin değerinin düşmesinin yanı sıra muhtelif gerekçelerle Türk gemileri için kredi vermeye yanaşmamaktadır. Son yıllarda Türkiye’de ve çevre ülkelerde kosterde yeni gemiler inşa edilmemektedir¹⁶.

¹⁵ 15.04.2015 tarihli ve 29327 sayılı Resmî Gazete.

¹⁶ Ülkemizin kosterde zayıflamasının nedenleri hakkında KOSDER Başkanı Salih Zeki ÇALIK’ın açıklamaları için bkz. Yücel, A.: “Kosterde Hurda Teşviki Çıkıyor Ama Finansman Yok”, <<http://www.dunya.com/ekonomi/kosterde-hurda-tesviki-cikiyor-ama-finansman-yok-haberi-289218>> (“Koster”).

Sektörün önemli bir projesi olan koster filosunun yenilenmesi ihtiyacı dolayısıyla sektör temsilcileri her fırsatta yaşlı filonun yenilenmesi için hükümet desteği beklemişlerdir. Bu bağlamda hurda teşviki sektörün talep ettiği bir teşvik modeli olmuştur¹⁷. Türk gemicilik firmaları, bu konuda yurt dışındaki uygulamaları takip etmişler, özellikle Çin'in uyguladığı hurda gemilerin yeni gemilerin inşa ve finansmanında bir teşvik unsuru olarak kullanılması yöntemine olumlu yaklaşmışlardır¹⁸.

Türk Armatörlerinin Akdeniz ve Karadeniz'de % 21 pazar payı ile yıllık yaklaşık 1.6 milyar ABD Doları tutarında navlun geliri sağladıkları tahmin edilmektedir. 12 bin DWT'nın (*Dead Weight Ton*)¹⁹ altındaki gemileri kapsayan Türk koster filosunun toplam tonajının 2 milyon DWT olduğu, filoda yaklaşık 700 gemi bulunduğu, bu gemilerden 200'ünün 30 yaşının üzerinde olduğu, en az 100 geminin hurda teşviki kapsamında yenilenmesinin planlandığı, öz kaynak kullanımına bağlı olmakla birlikte yaklaşık beş yılda bu projenin tamamlanabileceği, hurdaya gidecek çok gemi olduğu, bu sayının uzun vadede artabileceği belirtilmektedir²⁰.

Koster filosunun yenilenmesi amacı doğrultusunda hazırlanan Kanun'un gerekçesinde teşvik esaslarının ne şekilde işleyeceği, teşvik verilecek gemi sayısı ve yaklaşık teşvik miktarı gibi hususlarda somut veri ve gerekçelerin yer almadığı, sadece filonun yenilenmesi ihtiyacı çerçevesinde bazı açıklamaların bulunduğu görülmektedir. Gerekçede genel olarak denizyolu taşımalarının

¹⁷ Yücel, A: "Hurda Teşviki Alan Kosterde 2015 Hedefi 10 Gemiye Kızığa Sokmak", <<http://www.dunya.com/gundem/hurda-tesviki-alan-kosterde-2015-hedefi-10-gemiye-kizaga-sokmak-haberi-269414>> ("Hurda Teşviki").

¹⁸ Şipal, Y. Z.: *Türkiye'de Deniz Ulaşım Sektöründeki Firmaların Gemi Yatırım Stratejileri ve Finansmanı, Bir Uygulama*, T.C. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Aydın 2014, s. 109.

¹⁹ DWT (Ölü Ağırlık), bir geminin taşıyabileceği en çok ağırlık olup, ham yük, yakıt, su, kumanya ile yolcu ve gemi adamlarının kendilerinin ve eşyalarının ağırlıklarının toplamını ifade eder. Bkz. <https://en.wikipedia.org/wiki/Deadweight_tonnage>.

²⁰ Yücel, "Hurda Teşviki"; Yücel, "Koster".

ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye en az olumsuz etkili ve kamu yararını gözeterek şekilde düzenlenmesi çerçevesinde Millî Gemi Sicili ve Türk Uluslararası Gemi Sicili'nin herhangi birine kayıtlı olup ekonomik ve teknik ömrünü tamamlamış gemilerin piyasadan çekilerek mevcut atıl kapasitenin azaltılıp deniz ticaret filomuzun yenilenmesini desteklemek olduğu, mevcut koster filosunda 25 yaş üzeri 140 adet gemi bulunduğu, yaş ortalamasının ise 33 olduğu belirtilmiştir²¹.

Yasama amacıyla birlikte değerlendirildiğinde teşvik hükümlerinden beklenen faydalar aşağıda sayılmıştır:

- 1) Koster filosunun yenilenmesi, Türk deniz ticaret filosunun yenilenmesine, dolayısıyla rekabet gücünün artmasına yol açacaktır.
- 2) Akdeniz ve Karadeniz'de yenilenecek gemi sayısının 500'e ulaşması durumunda bu havzalarda navlun miktarının belirlenmesinde ülkemiz söz sahibi olacaktır.
- 3) Türk bayrağının cazip hâle gelmesine katkı sağlanacaktır.
- 4) Gemi söküm sanayinde önemli bir yeri bulunan ülkemiz büyük ekonomik yararlar sağlayacaktır. Özellikle hurda teşvikinden en çok Aliğa Geri Dönüşümü faydalanacaktır.
- 5) Gemi inşa sanayisi ve tersanelerle birlikte gemi yan sanayisi gelişecektir.

²¹ Gerekçe için bkz. <<http://www2.tbmm.gov.tr/d24/2/2-2616.pdf>>. Kanunun hazırlık çalışmaları sırasında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan aynen şu açıklamaları yapmıştır: “Daha önce kara taşıma araçlarında yaptığımız gibi Bakanlığımız döner sermayesinden ekonomik ömrünü tamamlamış kosterleri hizmetten bire bir hurda teşviki vermek suretiyle çekeceğiz. Buna yönelik karar alındı, yasal düzenlemeyle ilgili çalışmalar tamamlandı. Hurda bedeli ve teşvik miktarının yüzde 10-15’lik proje yatırımına yönlendirilmesi, yüzde 10-15 öz sermaye ve gemi ipoteği karşılığında, yüzde 70 banka kredisiyle koster filomuzu yenileyebilecek bir modeli sizlerle paylaşıyoruz. Yasal düzenlemeyi yapar yapmaz döner sermayedeki kaynağımızı kullanarak bu filomuzu yenileme imkânına kavuşacağız”. bkz. <<http://www.tersanedergisi.info/?pid=32877>>.

- 6) Yeni gemilerin inşa edilmeleriyle birlikte armatörler ve finans kurumları önemli kazançlar elde edeceklerdir.
- 7) Filonun yenilenmesiyle, deniz emniyetinin sağlanmasında ciddi bir mesafe alınmış olacaktır.

B) TEŞVİK HÜKÜMLERİ

655 sayılı Kanun'un "Döner Sermaye İşletme Dairesi Başkanlığı" başlıklı 21. maddesinin 4. fıkrasının (b) alt bendi hükmüne göre Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı (Bakan), Bakanlıkça belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde Döner Sermaye İşletmesi gelirlerinden, işletmenin mali imkânları ölçüsünde olmak üzere; Millî Gemi Sicili veya Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı bulunan ticari yük taşımalarında kullanılan gemilerden cins ve nitelikleri Bakanlıkça belirlenenlerin hurdaya ayrılmasını desteklemek amacıyla yerlerine asgari yüzde otuz beş yerli katkı oranıyla Türkiye’de inşa edilmek, asgari beş yıl Türk Bayraklı işletilmek ve inşasının üç yıl içinde tamamlanmaması veya inşasını müteakip beş yıldan önce satılması hâlinde genel hükümler uyarınca tahsil edilmesi şartlarıyla yeni gemilerin finansmanında kullanılmak ve hurda bedelini aşmamak üzere nakdi ödeme yaptırmaya yetkilidir. Bu düzenleme çerçevesinde teşvik şartlarını aşağıdaki gibi sıralayabiliriz:

- 1) Koster teşviki, Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Müdürlüğü gelirlerinden ve nakden karşılanır.
- 2) Sadece ticari yük taşımalarında kullanılan gemiler, teşvikten yararlanabilir. Bu gemilerin cins ve nitelikleri Bakanlık tarafından belirlenir. Fakat Bakanlık tarafından bu zamana kadar herhangi bir çalışma yapılmamıştır. Kapsam dâhilindeki gemilerin belirlenmesinde geminin yaşı, tonajı ve türü gibi geminin nitelikleri dikkate alınacak, ayrıca hurda bedelinin ne şekilde belirleneceği açıklanacaktır.

- 3) Teşvikten yararlanacak gemilerin Millî Gemi Siciline veya Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı olmaları gerekir.
- 4) Teşvikten yararlanacak gemiler, hurdaya ayrılacak ve yerlerine yeni gemiler inşa edilecektir.
- 5) Yeni inşa edilecek gemilerin asgari % 35 yerli katkıyla ve Türkiye’de inşa edilmesi gerekir.
- 6) Yeni inşa edilecek gemilerin yapımının üç yıl içinde tamamlanması ve asgari beş yıl süreyle Türk Bayrağında işletilmesi gerekir.
- 7) Yeni inşa edilecek gemilerin yapımını müteakip beş yıldan önce satılmaması gerekir.
- 8) Yukarıda 6 ve 7 numaralı bentlerde belirtilen şartlara uyulmaması durumunda teşvik miktarı genel hükümler çerçevesinde tahsil edilir.
- 9) Teşvik miktarı, geminin hurda bedelini aşamaz.

Başlangıçta büyük umutlarla kabul edilen Kanun, aradan iki yılı aşkın bir süre geçmiş olmasına rağmen beklenen faydayı verememiş, Koster Teşvikinden yararlanmak amacıyla Bakanlığa hiçbir müracaatta bulunulmamıştır. Diğer yandan, Bakanlık tarafından bu zamana dek Koster Teşviki usul ve esaslarının belirlenmesine yönelik herhangi bir düzenleme yapılmaması dikkati çekmektedir.

C) DEĞERLENDİRME

Koster projesinin yenilenmesini amaçlayan Kanun, ne yazık ki amacına ulaşamamış, etkisiz kalmıştır. Her yıl yirmi geminin, 2015 yılının sonuna kadar 10 geminin, toplamda ise en az 100 eski geminin yenilenmesini desteklemeyi²² amaçlayan Kanun’dan, geçen süreye rağmen genel olarak piyasa koşullarına göre teşvik edici nitelikte bulunmadığı için tek bir hurda gemi bile

²² Yücel, “Hurda Teşviki”.

yararlanmamış, tam bir hayal kırıklığı yaşanmıştır²³. Kanun'un beklenen amaca ulaşamamasının birçok sebepleri mevcuttur. Aşağıda başlıklar altında bu sebeplere dair değerlendirmelere yer verilmiştir:

1- Teşvik Esaslarının Yeterince Tartışılmaması

Kanun, yeterli hazırlık çalışmaları yapılmadan ve tartışılmadan kabul edilmiştir. Teşvikten yararlanması düşünülen gemilerin nitelik ve sayısı, verilebilecek toplam teşvik miktarı, koster filusunun yenilenmesi durumunda sağlanacak tahmini ekonomik faydalar, denizcilik sektörünün mali yapısı, ülkemiz finans kuruluşlarının nitelik ve kapasitesi, devlet desteğinin biçim ve miktarı gibi çok sayıda konu hakkında yeterli araştırma ve tespitler yapılmamış, bir başka deyişle Koster Teşvikinin alt yapısı oluşturulmamıştır.

Bakanlık tarafından Koster Teşviki uygulama esaslarının, özellikle bu kapsamında yer alacak gemilerin cins ve niteliklerinin belirlenmemesinin sebebi anlaşılamamaktadır. Uygulama esaslarının belirlenmemesi de teşvik hükümlerinin hayata geçirilmesi önünde bir engel oluşturmaktadır. Uygulama esasları bir an önce belirlenmeli, teşvik esaslarının belirlenmesinde esas alınacak kriterler geniş tutulmalıdır. Hurdaya ayrılacak geminin tonajından inşa edilecek geminin tonajına kadar birçok kriter dikkate alınmalı²⁴, koster filusunun yenilenmesini özendirerek bir anlayışla hareket edilmelidir.

2- 655 Sayılı KHK'da Düzenleme Yapılması

Koster Teşviki esaslarının 655 sayılı KHK'de gerçekleştirilen bir kanun değişikliği ile belirlenmesi, sistematik açıdan uygun değildir. 655 sayılı KHK m. 1'de bu KHK'nin amacının, "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme

²³ <<http://www.virahaber.com/hurda-tesviki-amacina-ulasamadi-41377h.htm>>.

²⁴ Marine&Port Magazine, Marina Liman Deniz Ticareti: Y. 1, S. 2, Temmuz - Ağustos 2015, s. 18.

Bakanlığı'nın kuruluş, görev, yetki ve sorumluluklarını düzenlemek olduğu belirtilmektedir. Ayrıca, Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Müdürlüğü gelirlerinden teşvik ödemelerinin yapılmak istenmesi, döner sermaye işletmelerinin amaçlarıyla da bağdaşmamaktadır.

Koster teşviki esaslarının bir teşkilat kanununda değil, fakat bir müstakil kanunda veya 2581 sayılı Kanun'da yer alması, hem sistematik, hem de amaç yönünden daha uygun olabilirdi. Özellikle 2581 sayılı Kanun içinde yapılacak düzenlemelerle, sadece Koster Teşviki bakımından değil, genel olarak denizcilik sektörünün desteklenmesi ve teşviki bakımından çağdaş, ileri ve kapsayıcı hükümlerin kabul edilmesi mümkün olabilirdi.

3- Teşvikin Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi gelirlerinden Karşılanması

Yukarıdaki başlıkla bağlantılı olmakla birlikte, Koster Teşvikinin sadece Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi gelirlerinden karşılanmak istenmesi, teşvikin hem nitelik ve kapsayıcılığını, hem de miktarını sınırlandırmaktadır. Döner sermaye işletmelerinin kuruluş amaçlarına nazaran Bakanlık yetkilileri, uygulamada kendilerini daha sınırlandırıcı biçimde hareket etme ihtiyacı içinde görebilirler.

4- Öz kaynak Yetersizliği ve Uzun Vadeye Yayılmaması

Denizcilik sektöründe öz sermaye, öncelikli olarak güven sağlayıcı bir unsurdur. Özellikle para piyasalarından fon tedarik edilmesi durumunda sağlanacak kredinin hacmi, firmaların sermayesiyle doğru orantılıdır. Sermaye, firmaların faaliyet hacminin belirlenmesinde de önemli bir faktördür²⁵. Gemicilik

²⁵ Şipal, 109.

sektörünün ekonomik konjonktüre çok duyarlı olması, sermayenin önemini daha da belirginleştirmektedir.

Gemi yapımı ve alımlarının finansmanında öz sermaye kullanımının sadece küçük tonajlı koster tarzı gemilerde uygulanabileceği ileri sürülmektedir²⁶. Bu görüş, genel olarak yerinde olmakla birlikte koster gemileri bakımından dış kaynak ihtiyacının önemsiz olduğu anlamına gelmemektedir.

Türk denizcilik sektöründeki firmalar, öz kaynakları bakımından çok güçlü değildir. Bu sebeple sürekli olarak yabancı kaynak arayışı içindedir²⁷. Yabancı kaynağın tedarik edilmesi ve sermaye üzerinde yaratmış olduğu baskı, külfetli ve riskli olduğundan sermayenin maliyetini de önemli ölçüde artırmaktadır. Bununla birlikte gemilerin zamanla yaşlanarak ekonomik ömürlerini tüketmesi, aktiflerde ciddi değer düşüklüğü yaşanmasına neden olmakta, bu durum firmaların kredibilitésine olumsuz yönde etki etmektedir. Türk denizcilik şirketlerinin kredi borçlarından dolayı üstlendikleri faiz yükü, uluslararası piyasadaki rakiplerinden daha yüksek seviyededir²⁸.

Kanun, yeni gemi yapımında asgari % 35 oranında yerli katkıyı gerekli görmektedir. Yerli katkı ifadesinin salt öz kaynaklara gönderimde bulunup bulunmadığı belli değildir. % 35 oranındaki yerli katkı, Türk firmalarının öz kaynaklarına mı, yoksa yeni inşa edilecek geminin parça veya donanımların Türk

²⁶ Aksu, M.: Gemi İşletmeciliğinde Yatırım Kararları ve Projelerin Değerlendirilmesi, İstanbul 1987, s. 172

²⁷ Millî bankalardan yeterli destek alamayan denizcilik işletmelerinin, finansman gereksinimlerini yabancı bankalardan, özellikle de denizcilik konusunda uzmanlaşmış örgütlerden sağladıkları, Türkiye'nin kredibilite notunun düşük olduğu dönemlerde bile yurt dışından kredi bulabilen Türk gemi işletmelerinin en büyük sıkıntısının kredilere hazine garantisinin verilmemesi olduğu hakkında bkz. Öztürk, Ö.: *Banka ve Sendikasyon Kredilerinin Denizcilik Sektörünün Finansmanında Önemi ve Bankaların Bu Alandaki Yaklaşımları*, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2006, s. 79. Ancak son yıllarda Türk armatörlerinin yurt dışında kredi temin etmekte büyük sorunlarla karşı karşıya kaldıkları dikkati çekmektedir: Bkz. Şipal, 208.

²⁸ Şipal, 151.

menşeli olmasına mı işaret etmektedir? Kanun'un ifadesi, daha ziyade öz kaynağa işaret eder gözükmektedir. Bu oran, bir hayli yüksektir. Ciddi öz kaynak sıkıntısı içinde olan Türk şirketleri, bu miktarı temin edemeyeceklerinden yabancı kaynak arayışı içine gireceklerdir. Oysa, Türk şirketlerinin yabancı kaynak bulmadaki sıkıntıları ve yabancı kaynağın yüksek maliyeti, öteden beri bilinen bir gerçektir.

Diğer yandan, ülkemizde denizcilik sektörüne yeteri kadar kaynak aktarılmamaktadır. Türk bankaları açısından dahi sektör, hâlâ yüksek risk ihtiva eden bir özelliktedir. Bu alana aktarılan kaynak kısıtlı ve vade yapısı istenilen düzeyde olmadığı gibi Türk ekonomisinin kendisine has özellikleri yüzünden faiz oranları da oldukça yüksektir. Dolayısıyla gemi yatırımlarında ancak küçük tonajlı ve genelde kuru yük gemileri Türk bankaları tarafından kredilendirilmektedir. Türk bankalarının sendikasyonlara katılımı da söz konusu olmadığından gemi finansmanı sınırlı ve yerel düzeyde kalmıştır²⁹.

Armatörün ikinci el veya yeni gemi almak için ulaşmak istediği en önemli finansman kaynağı, banka kredileridir³⁰. Banka kredileri, armatörlerin sermaye teminatı sağlamaya çalıştıkları en geleneksel ve popüler yöntemdir. Bu tip finansman sağlama, sermaye artırımı sağlayan diğer yöntemlerin eksikliğini ölçmeye yarayan kıstaslardan biridir. Risk grubu yüksek olmasına rağmen gemi finansmanı için verilen kredilerin ek gelir yaratıcı nitelikte olduğu görülmektedir³¹.

Denizcilik sektörünün finansman sorununun çözümünde Türk bankalarının denizcilik sektörü hakkında yeterince bilgilendirilmeleri gereklidir. Ayrıca,

²⁹ Şipal, s. 208.

³⁰ Stopford, M.: *Maritime Economics*, 2nd ed., New York 1997, s. 120.

³¹ Şipal, s. 114-115; Stokes, P.: *Ship Finance- Credit Expansion and the Boom- Bust Cycle*, London 1993, s. 128, 398.

yabancı bankaların kendi devletlerinin tabiiyetinde bulunan gemilere yönelik korumacılık destekleri örnek alınmak suretiyle Türk Lirası bazında kredi sağlanmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır³².

Kanun'un başarısız olmasının en önemli sebebi olarak, öz kaynak ihtiyacının karşılanamaması çerçevesinde teşvikin finansman boyutunun ihmal edilmiş olması gösterilmektedir. Bir başka deyişle finansmanın nasıl gerçekleştirileceğinin belirlenmediği, bu konuda görevlendirilmiş bir bankanın bulunmadığı ileri sürülmektedir³³. Bu görüşün tam olarak isabetli olduğunu söylemek zordur. Zira, Kanun'a göre finansman, Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Müdürlüğü'nce yerine getirilmektedir. Bununla birlikte böyle bir finansman yönteminin hiçbir surette yeterli olmadığı, sektörün ihtiyaçlarını karşılamadığı açıktır. Yatırımcının hurda bedelini aldıktan sonra yeni gemi inşası için kalan miktarı nasıl bulacağı sorunu, Kanun'un önemli bir eksikliğidir. Teşvik modelinin bir proje finansmanı anlayışı içinde hazırlanmadığı söylenebilir. Finansman yöntemi olarak hazine garantisiyle birlikte bir finans kuruluşunun desteğinin alınması uygun olurdu³⁴. Bu bağlamda parasal destekten daha ziyade özel olarak Kalkınma Bankası ve Kredi Garanti Fonu ile özel

³² Yerlikaya, S.: "Koster filosu yenileme projesi hukuk analizi", <<http://www.denizhaber.com.tr/yazi/koster-filosu-yenileme-projesi-hukuk-analizi-411.htm>>.

³³ Bu konuda Koster Başkanı Salih Zeki ÇAKIR'ın açıklamaları için bkz. Yücel, "Koster".

³⁴ 27 – 29 Eylül 1997 tarihleri arasında gerçekleştirilen Birinci Ulusal Denizcilik Şurası'nda denizcilik sektörünün finansal kaynaklarının yetersizliği sorununun çözümü için denizcilik faaliyetlerinin düşük faizli ve uzun vadeli kredilerle desteklenmesi, bir deniz ihtisas bankası ve denizcilik fonunun oluşturulması önerilmiştir. Bkz. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı: Birinci Ulusal Denizcilik Şurası (Raporların Değerlendirilmesi, Basın Toplantısı, Sorular ve Yanıtları, Sonuç Bildirgesi), 27-29 Eylül 1997, İstanbul, s. 247 – 248. İkinci Denizcilik Şurası'nda da benzer önerilere yer verilmiştir. Bkz. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı: 2. Ulusal Denizcilik Şurası Çalışma Grubu Raporları, 28 – 30 Eylül 2000, İstanbul, s. 24-26.

bankalara proje finansman görevi verilmesinin uygun olacağı isabetle ileri sürülmektedir³⁵.

5- Teşvik Kapsamının Sınırlı Olması

Teşvikin kapsamı, hem gemiler, hem de miktar ve süre bakımından sınırlıdır. Ayrıca, teşvikin geminin hurdaya çıkartılması şartıyla uygulanması, kapsamı bir hayli daraltmaktadır.

Kanun, ticari yük taşımalarında kullanılan gemilerden cins ve nitelikleri Bakanlıkça belirlenenlerin hurdaya ayrılmasından bahsetmektedir. Esasında hurdaya ayrılacak gemilerden kastedilen, yük taşıyan ticaret gemileri olup bunların münhasıran ticari nitelikte yük taşımaları gerekmez. Kapsam dâhiline alınacak gemilerin tespitinde Bakanlık, bunların yaşlarını da dikkate alarak koster niteliğinde olup olmadığını araştıracaktır. Kanun, hurdaya ayrılacak gemilerde herhangi bir yaş sınırı getirmediğinden koster niteliğine sahip hangi yaştaki kaç adet geminin hurdaya ayrılacağı belirsizdir. Bu durumda, teşvik sisteminin ihtiyari olması dolayısıyla gerçekte çok yaşlı, esaslı surette tamire ihtiyaç duyan, sertifikalarının süresi dolmuş, çalışamaz durumdaki az sayıda gemilerin hurdaya ayrılması mümkün olacaktır³⁶.

Yeni inşa edilecek gemilerin yapımını müteakip beş yıl süreyle satılmaması ve Türk Bayrağında işletilmesi şartı, Türk Bayrağı çekmenin cazip hâle getirilmesi bakımından isabetlidir³⁷. Ancak, teşvik verilmesinden sonraki üç yıl içinde

³⁵ Bu konuda Koster Başkanı Salih Zeki ÇAKIR'ın açıklamaları için bkz. Yücel, "Koster". Salih Zeki ÇAKIR, 10.000 tonluk bir geminin hurdaya verilmesi durumunda mevcut öz kaynaklarla sadece bu geminin % 80 oranında küçüğünün yapılabileceğini belirtmektedir.

³⁶ Konuya ilişkin KOSDER Başkanı Salih Zeki ÇALIK'ın açıklamaları için bkz. <<http://www.denizhaber.com/roportaj/hurda-tesviki-ve-kosder-h38390.html>>.

³⁷ KOSDER Başkanı Salih Zeki ÇALIK'ın konuya dair aksi görüşleri için bkz. <<http://www.denizhaber.com/roportaj/hurda-tesviki-ve-kosder-h38390.html>>. Salih Zeki ÇALIK, sahibi Türk olsa dahi hurda yaşında olan gemilerin %80'inin halen yabancı bayrakta olduğunu, teşvikin Türk Bayraklı gemiler için getirilmesi sebebiyle sınırlı olduğunu, hurda yaşında gemilerin Türk Bayrağı beyaz bayrakta olduğu için orada kalamadığını, kolay bayrak

geminin yapımının tamamlanması, aksi takdirde teşvik bedelinin iadesinin öngörülmesi, teşvik uygulamasını olumsuz yönde etkileyebilir.

Koster Teşviki modelinin gemilerin hurdaya ayrılması biçiminde ortaya çıkması, teşvik uygulamasını sınırlandırdığı gibi fonksiyonel de değildir. Hurda teşvikinin koster filusunun yenilenmesinde başarısız olduğu anlaşılmıştır. Sadece hurda teşvikine bağlı olarak filonun yenileneceği varsayılmış, gemilerin hurdaya ayrılmasına ilaveten teşvik sistemini destekleyecek düzenlemelere yer verilmemiştir.

Geminin hurdaya verilmesiyle birlikte yeterli bir öz kaynak oluşmamaktadır. Emtia ve buna bağlı olarak hurda değeri düşmektedir. Uzun süren kriz sebebiyle denizcilik sektörünün ciddi bir öz kaynak sıkıntısı yaşadığı bilinmektedir. Ayrıca, armatör, gemisini hurdaya verdiğiğinde mevcut borçlarını kısmen veya tamamen ödeyecek olmakla birlikte elinde yeterli miktarda sermaye kalmayacağından ticari faaliyetlerini sürdürmekte bir hayli zorlanacaktır. Yetersiz öz kaynak sebebiyle mevcut navlun gelirlerinin kısa vadeli borçları zamanında karşılaması mümkün değildir. Vadenin en az 10 – 12 yıllık bir süreye yayılması makul görülebilir. Aslında teşvik edilmesi gereken şey, koster gemilerinin hurdaya ayrılmasından ziyade düşük öz kaynaklı, uzun vadeli³⁸,

ve kolay klasa geçtiğini, ancak bunun çözülebileceğini ileri sürmektedir. Bu görüşe katılmaya olanak bulunmamaktadır. Koster filusunun yenilenmesi, Türk deniz ticaret filusunun güçlendirilmesi, rekabet gücünün artırılması ve Türk bayrağına geçişin özendirilmesini amaçlamaktadır. Sahibi Türk de olsa yabancı bayrakta bulunan gemiler için teşviklerin genişletilmesi, bu amaçla bağdaşmamaktadır. Bununla birlikte Türk bayrağına geçmeleri ve belirli bir süre Türk Bayrağında kalmaları şartıyla yabancı bayrakta bulunan ve sahibi Türk olan gemiler için teşviklerin genişletilmesi uygun olabilir.

³⁸ Gemi finansmanında vade en önemli unsurdur. Uzun vade, gemi işletmelerinin yapacağı yatırımlardan sağlayacağı nakit akışlarının kredi maliyetlerini karşılayabilmesi durumuna göre tespit edilir. Kredilerin vade uzunluğu, yeni gemilerin inşa edilmesi fiyatlarına, ikinci el gemilerin satış fiyatları bekleme sürelerine ve navlun fiyatlarına bağlı olarak ortaya çıkar. Bu yolla finansmanın maliyeti, krediye ait faiz oranı olarak ortaya konulur. Öz sermaye ve tahvil ihracı yoluyla finanse edilebilmesine rağmen gemicilik finansmanında banka kredileri hâlâ büyük önem taşımaktadır. Stopford, s. 172.

maliyeti düşük bir finansman modeli geliştirilmesidir³⁹. Gemilerin yenilenmesiyle birlikte mevcut yaşlı kosterin hurdaya ayrılması aynı zaman dilimi içinde gerçekleştirilmeli, Hazinesin de belirli bir öz kaynakla sisteme katılarak inşası tamamlanan geminin çalışmasına imkân sağlamak suretiyle uzun vadede kredi borçlarının tasfiyesi sağlanmalıdır.

Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Müdürlüğü'nce verilecek teşvik miktarı, koster filosunun yenilenmesini sağlayacak ölçüde yeterli değildir. Geminin hurda değerini aşmayan teşvik miktarının artırılması gerekir. Emtia fiyatlarının düşmesi, hurda değerini de düşürdüğünden aynı büyüklük ve nitelikteki bir geminin yeniden yapımı için gerekli finansmanın sağlanmasındaki güçlük, Kanun'un teşvik hükümlerinin rağbet görmesini engellemektedir.

SONUÇ

Türk deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve rekabet gücünün artırılması kapsamında koster filosunun yenilenmesine yönelik Kanun hükümleri, sektöre yönelik son yıllarda kabul edilen önemli bir teşvik girişimi olmakla birlikte başarısız olmuştur. Bunun en önemli sebebi, teşvik esaslarının sadece gemilerin hurdaya alınması temeli üzerine kurulmuş olması ve belirli bir proje finansman mantığı ile hazırlanmamış olmasıdır.

Koster filosunun yenilenmesi, bu bağlamda Türk deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve rekabet gücünün artırılması amacına ulaşılmasına yönelik önerilerimiz aşağıda sıralanmıştır:

Koster teşvik esasları, sadece hurda teşviki üzerine kurulmamalı, sektörün yeni gemi inşası için finans ihtiyacı Hazine destekli en az 10 – 15 yıl vadeli ve düşük faizli krediler verilmek suretiyle sağlanmalıdır.

³⁹ Konuya ilişkin KOSDER Başkanı Salih Zeki ÇALIK'ın açıklamaları için bkz. <<http://www.denizhaber.com/roportaj/hurda-tesviki-ve-kosder-h38390.html>>.

Teşvik uygulaması, Türk sahipli olmakla birlikte yabancı bayrakta bulunan koster gemilerine teşmil edilmemelidir. Ancak koster filosunun yenilenmesi amaçları bakımından bu gemilerin Türk bayrağına geçmeleri ve en az beş yıl süreyle Türk bayrağında kalmaları şartıyla teşvik uygulaması, fayda sağlayabilir.

Teşvik uygulaması, mutlaka yeni gemi yapılması şartına bağlanmalıdır⁴⁰. Aksi takdirde koster filosunun yenilenmesi mümkün olmaz. Bununla birlikte gemi henüz hurdaya ayrılmadan teşvikler verilmeli, yeni geminin inşası tamamlanıncaya kadar armatörün deniz ticareti faaliyetine devamı sağlanmalıdır.

Teşvik esasları, bir proje mantığı ile hazırlanmalı, filonun yenilenmesi için ihtiyaç duyulan finansmanın karşılanması amacıyla Kalkınma Bankası veya bir kamu bankası ya da Kredi Garanti Fonu gibi bir kurum görevlendirilmelidir.

Geminin azami hurda değeriyle sınırlı olan teşvik miktarı, aynı büyüklük ve nitelikte inşa edilecek yeni gemi için gerekli olan sermaye miktarına göre yetersiz kalmaktadır. Bu sebeple teşvik miktarı, hurda değerinin birkaç katı oranında artırılmalıdır.

Teşvik sistemi, bir alternatif yöntem olarak Devletin veya Bakanlık Döner Sermaye İşletmesinin sektörle birlikte iştirak ve yönetiminin bulunduğu özel hukuk hükümlerine tabi kurulacak veya kurulmuş bir anonim şirket veya kooperatif şirketinin faaliyetleri yoluyla da işletilebilir.

Teşvik uygulaması, sadece hurda teşviki ve koster filosunun yenilenmesiyle sınırlı tutulmamalıdır. Genel olarak Türk deniz ticaret filosunun yenilenmesi ve

⁴⁰ Sektör olarak teşvikin yeni gemi yaptırma şansına bağlı olmasının yanlış olduğu hakkında KOSDER Başkanı Salih Zeki ÇALIK'ın açıklamaları için bkz. <<http://www.virahaber.com/hurda-tesviki-amacina-ulasamadi-41377h.htm>>.

rekabet gücünün artırılmasına yönelik çağdaş, sektörün talep ve ihtiyaçlarıyla uyumlu, kapsamlı teşvik modellerinin geliştirilmesine yoğunlaşılmalıdır.

Türkiye, gemi finansmanı da kapsayacak şekilde kendine özgü açık ve anlaşılır yeni bir teşvik veya deniz ticaret finansman yöntemini geliştirmeli ve bunu kanuni bir zemine oturtmalıdır.

Hurda teşviki dâhil Türk deniz ticaret filosunun güçlendirilmesine yönelik yeni düzenlemelerin bir an evvel yapılması gerekir. Bunun en kolay, pratik ve akıllı yolu, 2581 sayılı Kanun çerçevesi içinde kapsamlı bir revizyon çalışmasının yürütülmesidir. 2581 sayılı Kanun, denizcilik sektörünün desteklenmesine yönelik teşvikler ve finansman yöntemini barındıran temel nitelikte bir kanun hüviyetine büründürülmelidir. Bu Kanun'da Bakanlar Kurulu ve Bakanlığa finansman ve teşvikler konusunda esnek ve güçlü yetkiler verilmelidir.

Gemi ipoteğinin daha güçlü ve etkin bir finansman aracı olmasının önündeki engellerin kaldırılması için çaba sarf edilmelidir. Türk bankaları denizcilik sektörü hakkında etraflıca bilgilendirilmeli, devletin belirli bir ölçüde mali teşvik veya garantisıyla birlikte gemi ipoteğinin yaygınlaştırılması teşvik edilmelidir.