

## BESİNCİ BÖLÜM

Maliye (Va) ve  
İşletme (Vb) Konuları

### *TÜRKİYE'DE DENİZ KREDİLERİ*

Prof. Dr. Bedi N. Feyzioğlu

Klâsik hale gelmiş bir deyimle Türkiye'nin üç tarafı Denizlerle çevrili olduğu halde, Denizciliğimiz ve özellikle Deniz Ulaştırmacılığımız, coğrafyanın verdiği bu imkânla kıyaslanamayacak derecede yetersiz kalmıştır.

Bu durumda değişik faktörler meyanında Deniz Kredilerinin gerek miktar gerek işleyiş bakımından kifâyetsiz bulunmasının önemli tesiri olmuştur ve olmaktadır.

Vakıa, 1980 yılına kadar Dünyadaki Ticaret filosu toplamında görülmekte olan artış duraklamış ve toplam Ticaret Haddinde meydana gelen azalma sonucu olarak Deniz ticaret araçlarında bir tonaj fazlası belirtmeye başlamış ve bittabii yeni gemi yapımı yavaşlamıştır. O tarihten beri tonajı artan gemi kategorileri sadece bulk currier (Wraquier) ler ile konteyner sınıfları (% 2-4) olmuştur. Dünya deniz trafiği 1979 yılındaki rekor seviyesine nazaran 5-6 yılda % 25 bir azalma kaydetmiştir<sup>(1)</sup>.

Gerçekten, 1974'ten beri, deniz taşımacılığının arz ve talebinde önemli dengesizlik görülmeye başlamıştır. Öyle ki, 1983 yılında Dünyada tahminen 150-200 milyon tonluk (tpl) bir kapasite fazlası meydana gelmiştir.

Faaliyetten alıkalan gemilerin çoğunluğu (% 18 tpl) petrol tankerleri olmuştur; zira dünyadaki petrol trafiği bu devrede ton-mil olarak % 50'ye yakın bir düşüş göstermiştir. Balk kariyer'lerle bu azalma % 4 ve muayyen hatlarda çalışan gemilerde % 3,5 civarında kalmıştır.

Atıl kalan bu gemilerin önemli bir kısmı belki temelli çürüğe çıkacak ve bir daha hiç seyrü-sefer yapmıyacak duruma girmiştir<sup>(2)</sup>.

(1) Bulletin C.E., Supplement 5/85, Transports maritimes s. 10-11.

(2) Bulletin C.E., Supplement 5/85, Transports maritimes, s. 11.

Dünyada görülen bu durum Türkiye'de biraz değişik manzara arz etmiştir. Şöyle ki, Dünyadaki deniz taşıma araçları tonajında azalma görülürken Türkiye'de deniz ticaret filosu tonajında önemli artış olmuştur. Şöyle ki, 1976'da toplam 2 milyon D.W.T.'den az olan Deniz Ticaret Filomuz 1984'de 6 milyon D.W.T.'nu aşmıştır<sup>(3)</sup>. Bu artışla Türkiye'de gemi inşaatına bir ara yapılan teşviklerden ziyade, Dünya piyasasında ucuzlayan bulk kariyer ve büyük tankerlerden bir seri geminin satın alınmasına imkân verilmesinin önemli tesiri olmuştur.

Ne varki tonajdaki bu artışa karşın Türk Deniz Ticaret filosunun yaş ortalaması da artmış ve 1980'den önce genç bir filo iken orta yaşlı bir filo vasfına bürünmüştür<sup>(4)</sup>.

Gemi yapımı yerine dışardan gemi alımına önem verilmesi, deniz kredilerinde de fonların gemi sanayiinden ziyade gemi satın alınmasına yönelmesine sebebiyet vermiştir.

Aslında Deniz Kredileri denilince başlıca üç grup kredi sözü konusudur:

- 1 — Gemi inşaatı kredileri,
- 2 — Gemi sanayii yani tersane tesisi ve geliştirilmesi kredileri,
- 3 — Gemi satın alma kredileri.

Dış ülkelerden hazır gemi satın alınmasının gemilerin yaşı, cinsi, özellikleri v.s. itibariyle ayrı bir nizamla bağlanması dışında bu mak-satla kredi açılması ilk iki grubun kredi ihtiyacına olduğu kadar Türkiye'deki yerli sanayiın gelişmesine de ters düştüğü cihetle hazır gemi satın alma konusunda kredi ayrılmasını teşvike değer görmediğimizi beyanla bu konuyu bu yazının çerçevesi dışında bırakıyoruz.

İlk iki gruptaki kredilere gelince, bunlar da birbirine çok sıkı bir şekilde bağımlı bulunmaktadır. Zira gemi inşaatı kredileri uygun şartlarla bol ve devamlı olarak verildiği takdirdedir ki, tersane tesisi kredileri de rahat ödenme imkânına kavuşacağı cihetle tersanelerin gelişmesi ve modernleştirilmesi için bu kredilerin daha arttırılması ve daha kolay ödenebilir hale gelmesi sağlanabilir.

Demek oluyor ki, bu üç grup kredinin en önemlisi gemi inşaatı için tesis edilen kredilerdir.

(3) Prof. Dr. Reşat Baykal, «Türk Deniz Ticaret Filosu Planda öngörülen hedefi aşmıştır», Dünya Gazetesi, 11 Şubat 1985, Deniz Ulaşımı eki, s. 8.

(4) Prof. Dr. Teoman Özalp, «Rekabet genç bir filo ile yapılabilir», Dünya Gazetesi, 11 Şubat 1985, Deniz Ulaşımı eki, s. 4.

Bu açıdan meseleyi evvelâ makro düzeyde, saniyen firma bazında ele alalım.

Dünyadaki gemi inşaatı sanayiine bir göz atıldığında, gelişmiş Garp memleketlerinde yani Avrupa ve Amerika'da bir süredir toplam gemi tonajındaki azalmadan da anlaşılacağı üzere gemi inşaatının yavaşladığı, önemli birçok tersanenin kapatıldığı veya kapatılmak üzere bulunduğu görülür. Avrupa ve Amerika'nın sanayide gelişmiş ülkeleri artık klâsik gemi sanayimini bırakıp ya çok özel perfeksiyon isteyen gemi yapımına veya daha ince elektronik, atom v.s. sanayiine tevaccüh etmektedirler. Klâsik gemi sanayii büyük nisbette uzak doğuya Japonya, Güney Kore, Tayvan gibi ülkelere kaymaktadır.

Türkiye ise, uzak doğuya nazaran Avrupa, Akdeniz ve Ortadoğu'daki ülkelerin gemi siparişlerini karşılamak açısından çok daha elverişli bir konumdadır. O halde kamu ve özel sektör olarak yalnız ülkenin gemi ihtiyacını değil diğer komşu ülkelerin yeni gemi siparişlerini karşılamak için gerekli teknik, ekonomik ve finansal şartları hazırlamak gerekir.

Bunun için de bir yandan tersanelerin modern teknolojiye göre geliştirilmesi, öte yandan da gemi siparişlerini Türkiye'ye celbedebilmek üzere çok elverişli kredi şartlarının hazırlanması icabeder.

Kısaca, gemi inşaatı sanayii, tüm dünyada ancak uygun kamu kredileri sayesinde oluşmuş ve gelişmiş bulunduğuna göre Türkiye'de de tersaneciliğin ve gemi inşaatının gelişmesi için bu şartın realize edilmesinden başka çare yoktur.

Makro düzeydeki bu gereksinmeyi belirttikten sonra, şimdi firma bazında gemi inşaatı kredilerinin durumuna toplu bir nazar atfetmeye ve bu kredilerin işlerlik kazanabilmesi için nelerin gerekli olduğunu belirtmeye çalışalım.

Türkiye'de gemi inşaatı kredileri, bazı istisnalar dışında esas itibariyle Denizcilik Bankasıyla verilmektedir. Denizcilik Bankası son bünye değişikliklerinden bu yana evvelâ T.Ü.D.E.K. daha sonra Deniz İşletmeleri Genel Müdürlüğü şeklini alan eski Kompleksin bir «Bankacılık Müdürlüğü» olmaktan kurtulmuş ve ayrı bir K.İ.T. olarak gerçek bir banka hüviyetine bürünmüştür.

Denizcilik Bankasının yurt içi taleplerine yetecek ve firmaları yurt dışı rekabete götürebilecek derecede kredi verebilmesi için bol kaynaklara sahip olması icabeder.

Bir ihtisas bankasının kaynakları ise başta sermayesi olmak üzere

re topladığı mevduat ve ayrıca ihtisasının gereği olarak açacağı krediler için verilen kamu fonlarından meydana gelir.

Bu açıdan Denizcilik Bankası 50 milyar lira ödenmiş sermaye'ye sahip gözükmese de rağmen, % 99 hissedarı «Hazine» olduğu için bu sermayenin önemli bir kısmı hazineye bloke durmakta ve bankanın disponibilitesine 6-7 milyardan fazlası bir türlü girememektedir.

Mevduata gelince, fazla şubesi ve yeterli servisleri de olmadığı için halktan toplıyabildiği vadeli ve vadesiz mevduat'ta pek düşük seviyede kalmaktadır. Bankaya asıl daha bolca gelmesi beklenen Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Kamu İdareleri mevduatı da pek cüz'î kalmaktadır. Böylece Denizcilik Bankası'nın Deniz Kredileri için kullanabileceği kaynaklar Gısat Fonu ile Merkez Bankası'ndan sağlanan reeskont kredilerinden ibaret kalmaktadır.

Gısat fonu ise ilk sefer bir milyar, ikinci sefer iki milyardan ibaret bulunmuştur. Merkez Bankasının verdiği reeskont kredileri de bunun 3 katı olarak saptanmıştır. Böylece Denizcilik Bankası  $3 + 9 = 12$  milyar TL.'lık bir kaynakla hem gemi ve tersane inşaatı için hem de gemi satın alınması için vaki kredi taleplerini karşılamak durumunda bırakılmış ve bu kaynağın hemen tamamını da kullanmıştır. Bugünün rayıcı ile 3.000 - 3.200 D.W. tonluk bir kuru yük gemisi 3 - 4 milyar liradan aşağı çıkmadığına göre 12 milyar + (% 10 = ) 1,2 milyar öz kaynağı da eklerseniz, bankanın tüm kaynakları sadece gemi yapımına hasredilirse bile ancak 3 - 4 gemi inşaatına yetecektir. İçlerinde 5-7 bin D.W. tonluk gemiler de bulunduğuna göre bu kaynak altında ancak 2 - 3 gemi inşaatına bile zor yetebilecektir.

Kaldı ki, yine aynı 12 milyar civarındaki kaynağın 2-3 milyarı tersane inşaatı kredisi ve gemi satın alma kredisi olarak dağıtıldığına göre gemi inşaatına tahsis edilen kaynağın gerçekte 6-7 milyar civarında kaldığı tahmin edilebilir. Bu kaynak da 15-20 gemi yapımına dağıtılınca, kredi ve kaynak yetersizliğinden pek çoğunun inşaatı yarım kalmaktadır. Bu gemilerin inşaatının kredi takviyesi olmadan da tamamlanması imkânı gözükmemekte, inşaat uzayıp gitmekte, maliyetler de devamlı artmaktadır.

Denizcilik Bankası, kaynak yetersizliğine çare diye, bir kısım gemilere Gısat fonundan ya hiç veya pek az bir miktar vermek yolunu tutmuş, yakın zamana kadar gemi kredisinin % 25'si Gısat'tan verilmesi gerekirken bunu % 10'a indirmiştir. Kredinin % 90'ını reeskont olarak Merkez Bankasından alınca da kredi maliyetleri yükselme durumunda kalmıştır.

Denizcilik Bankasının kaynak yetersizliğine ilâveten verdiği Gemi inşaatı kredilerinin şartları da bu sektöre dünya uygulamasında verileden çok farklı ve daha ağır olduğu için, kredilerin geri ödenmesi de pek yavaş ve zor olmaktadır.

Gerçekten, yakın zamana kadar iki yılı ödemesiz beş yıl vadeli olan gemi inşaatı kredileri son defa 3 yılı ödemesiz 8 yıl vadeli hale getirilmekle beraber, bu şartlar da dünyada kabul olunan şartlardan hayli geridedir. Bu itibarla, gemi inşaatı sanayiinin ülkede gerçekten faydalı seviyeye kavuşturulması ve sadece yurtiçi ihtiyaçlarının karşılanması ile yetinmeyip dünya piyasasına girebilmesi isteniyor ise ona göre gerekli şartların hazırlanması icabeder.

Kısaca, Denizcilik Bankası yeterli kaynağa kavuşturulur, kredi şartları gerek vade gerek faiz açısından dünya standartlarına uydurulur, kredi miktarı (dolar) bazında belirlenir, ödemesiz devrede tahakkuk edecek faizlerin tahsili tecil edilir ve bankaca ilk kredi için olsun, ek krediler için olsun malî tahlil ve yönetim kurulu kararlarının alınması sür'atlendirilir ve banka idaresinde istikrar ve isabet sağlanırsa, o zaman verilen kredilerin geri dönüşü ve tekrar yeni gemi yapımına tahsisi işleri yürür ve deniz kredileri de işlerliğe kavuşturulmuş olur.

Acaba, Denizcilik Bankasında, gemi inşaatı için verilen kredilerde bugünkü uygulama ne durumdadır?

Banka, gemi yapımı kredilerini hemen tamamen «Teşvik Belgesi» olan firmalara hasretmiştir. Bu sayede gümrük resmi muafiyeti ve sair vergi ve resimlerden arındırılmak ve Gisat fonundan faydalandırılmak suretiyle gemi maliyetlerinin daha düşük olması sağlanmak istenmektedir. Çok iyi niyet ve ümitlerle alınan bir Teşvik Belgesinde öngörülen maliyet miktarı ve rantabilite hesapları Teşvik Uygulama Dairesinden çıkan Teşvik Belgesindeki şekli ile bankaca aynen kabul edilip tatbikata geçirilmemektedir.

Banka, sanki Teşvik Uygulama Dairesini hesaba kitaba hiç bakmamış farzederek kredi talebini, fizibilite hesaplarını v.s.yi kendi malî tahlil servisinde yeniden yaptırma yoluna girmektedir. Malî tahlil servisinde bir kredi dosyasının incelenip çıkması ise üç ilâ 6 aydan önce olmamaktadır. Bu arada bankanın malî tahlil servisinin firmadan akla gelen ve gelmeyen bilgi ve belge talepleri, uyguladığı hesap sisteminin ve vardığı sonuçlarda Teşvik Belgesindeki rakamlara uyum sağlanmaması v.s.nin doğurduğu sıkıntıları bir yana bıraksanız bile, bankanın yönetim kurulundan kredi kararının çıkması için geçen 1-2 ayı daha ekleyince, Teşvik Belgesi tarihi ile bankanın kredi kararı ta-

rihi arasında en az 8-9 aylık, hattâ hazan bir yıllık bir fasıla girmektedir. Bankanın kredi kararının reeskont mutabakatı için Merkez Bankasından geçmesi de en az 2-3 ayı gerektirmektedir. Bu arada, fiyatlar genel seviyesi % 30-40 artmış, döviz kurları % 40-50 yükselmiş olunca, Denizcilik Bankası'ndan alınan kredinin işlemeye başlamasına kadar geçen bu 10-12 aylık süre sonunda inşaasma başlanan gemiye tahsis edilen kredi miktarının yetersizliği daha ilk gününde belirgin olmaktadır.

Kısaca, bir gemi inşaaı işine girildiğinde Teşvik Belgesinin çıkarılması ile Denizcilik Bankasından kredinin verilmesi arasında geçen bu uzun süre yatırımcı firmayı daha işin başında kredi yetersizliği ile karşı karşıya bırakmaktadır. Bunun çaresi ise geminin inşaatı seyrince ek veya «Yarım kalmış» kredi taleplerine gidilmesi ile bulunmaya çalışılmaktadır.

Başlangıçtaki krediye evvelâ gemi inşaatı % 55'ini bulunca bir ek kredi veya yarım kalmış kredi, gemi inşaatı % 65'ini geçince ikinci ek veya yarım kalmış kredi, gemi inşaatı % 80'ini bulunca üçüncü yarım kalmış kredi talebi yapılabilmektedir. Böylece bir gemi inşaatının tamamlanabilmesi için iki veya üç defa yarım kalmış krediye gitmek gerekmektedir. Bu ek kredilerin çıkarılabilmesi ve işler hale getirilebilmesi de her sefer 3 ilâ 5 ay almakta, binnetice bir geminin omurgasının atılıp, donanımının tamamlanarak sefere çıkabilmesi için gerekli 12-15 aylık normal bir süre, üç veya dört seferde ancak tamamlanan ek kredilerin alınabilmesi için gerekli 16-20 aylık bekleme süreleri eklenince 28-35 ayı bulmakta ve o geminin inşaatı ancak 2,5-3 yıldan evvel ikmal edilememektedir.

Bu meyanda, Denizcilik Bankası'nın firmaların bazılarını, «Gisat fonundan bir pay istemeyeceğini beyan etmemesi halinde kredi kararının çıkmıyacağı şeklindeki zorlamaları ve gemi maliyeti ve kredi ihtiyacındaki artışları dikkate almadan, ödemesiz devreye tallûk eden kredi faiz borçlarını derhal vadesi gelmiş borçlar hesabına alarak firmanın bakiye disponibile kredi istihkakını bloke etmesi durumlarını da ayrıca ve önemle kaydetmek gerekir.

Teşvike bağlı Deniz Kredilerinde, ödemesiz devrenin faizlerinin verilecek kredilerden karşılanması esastır. Fizibilite yapılırken ve mali akım tabloları tanzim edilirken bu husus açıkça gösterilir. Binaenaleyh eğer yatırım ek kredi gerektirmeden veya kredi miktarı sabit bir para primi meselâ dolar üzerinden hesaplanmış olsa, devre faizleri de ilk belirlenen krediden kapatılmış olacağı için, ödemesiz devrede ariere

bir faiz borcu esasen kalmaz. Ne varki, daha önce de belirttiğimiz üzere, bir gemi inşaaını tamamlayabilmek için enaz üç veya dört defa ek kredi alınmak gerektiği ve bu ek kredi kararları 3-4 ay gecikerek verildiği içindir ki, ödemesiz devrede tahakkuk ettirilen faizler krediden kapatılamayıp ariere hale girmektedir. Bu itibarla, Denizcilik Bankasının firmaların disponible diye bildikleri kredi bakiyelerini bıçak keser gibi durdurmak yerine, ek kredi kararlarını sür'atle almalarında ve yarım kalmış gemilerin bir an önce bitirilerek sefere çıkarılmalarına gayret etmelerinde daha fazla isabet olsa gerektir. Yarım kalmış ek kredilerin çıkarılmasında, gerek kaynak yetersizliği gerek kırtasiyecilik yüzünden sür'at sağlanamayacağı varsayımı nedeniyledir ki, deniz kredilerinin işlerliğini sağlayacak şartlar meyanma, «ödememiş devreye ait faizlerinin tahsilinin tecil olunmasını» da diğer bir alternatif olarak önermekteyiz.

Aslında, Denizcilik Bankasının bu ariere faiz borçlarına % 66'yı bulan bir faiz daha uygulaması, sözde teşvikli ve düşük faizli bir krediye temerrüt faizi değil adeta çok ağır bir ceza tatbik etmesi sonucunu doğurmaktadır.

### *Hülasa ve netice itibariyle :*

Gemi İnşaatı kredilerinin işlerliğe kavuşturulabilmesi için :

1 — Evvelâ Denizcilik Bankasının kaynaklarının artırılması gerekir.

Bunun için de, sermayesinin tamamının (50 milyar TL.) Hazine-den Bankanın disponibilitesine intikal ettirilmesi;

Gisat Fonu'nun gemi inşaaı, Tersane inşaaı, gemi alımı için ayrı ayrı olmak üzere en az yıllık 20-25 milyara çıkarılması;

Ulaştırma sektöründeki (D. Demiryolları, Hava yolları, P.T.T., D.B. Kargo gibi) kamu kuruluşları mevduatının hiç olmazsa kısmen Denizcilik Bankasında toplanmasının sağlanması, çok faydalı olacaktır.

2 — Teşvik Belgesinde ve Bankanın Kredi kararlarında kredi miktarının sabit bir baza dayanarak (meselâ dolar bazı itibariyle) belirlenmesi gerekecektir. Bu sayede T.L.'na göre fiyat ve kur farklarından doğan nominal kredi ihtiyacı için bir seri formalite ve bundan mütevellit zaman kaybı bertaraf edilecek ve dolar bazı ile belirlenen kredinin TL.'nm rayiç kuruna intibakını Denizcilik Bankası ve Merkez

Bankası otomatikman yapacakları cihetle gemi inşaaında büyük sür'at sağlanabilecektir.

3 — Kredi faizlerinin gerek vade gerek nisbet itibariyle dünya standartlarına uydurulması şarttır.

Buna göre gemi inşaaı kredilerinin vadesi 12-15 sene, faizleri ise % 10-12 yi geçmemesi icabedecektir.

4 — Resmî otorite ve kuruluşlar birbirinin belgesine ve incelemesine itimat etmesi halinde Bankaca uzun malî tahlil v.s. formalitelerini basitleştirmek ve Teşvik Uygulama dairesince belirlenmiş fizibilite ve kredi miktarlarına göre kredi kararlarını ittihaz etmek yolu tutulursa, kredinin sür'atle verilmesi için Denizcilik Bankasının sırf firmanın özkaynak harcamaları ile verdiği teminatın değerlerini takdir ederek bu teminatları almaktan başka bir külfeti kalmıyacaktır<sup>(5)</sup>.

5 — Nihayet, ihracata bu kadar önem verilen bir dönemde gemi ihracının da özel surette teşvik edilmesine çalışılmalıdır. Bunun için iki yaşma kadar olan gemilerin ihracındaki prim nisbetinin yükseltilmesine ilâveten ihracata bankaca açılmış kredinin devamını ve garantisiz ticarî borçların bu ihracatın bedelinin ödenmesinde kullanılmasını prensip kararma raptedmelidir.

Çoğunluğu, Bankacılık sektöründe başarılı çalışmaları ile temayüz etmiş yeni idarecilerin bu önerileri dikkat nazarına aldıkları takdirde Denizcilik Bankasının gelişmesinde ve gemi inşaatı kredilerinde de başarı göstereceklerini ümit ve temenni etmek istiyoruz.

(5) Feyzioğlu (B.N.): Deniz Kredilerinde dar boğaz, Dünya Gazetesi, 11 Şubat 1985, Deniz Ulaşımı eki, s. 11.