

T.C.  
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

132661

**KREDİLENDİRMEDE SEKTÖR ETKİSİ:  
DENİZCİLİK SEKTÖRÜ ÖRNEĞİ**

132661

**İhsan Arıcan ÇAKAR**  
99713010

Sosyal Bilimler Enstitüsü  
İşletme Yönetimi Yüksek Lisans Programı'nda  
Hazırlanan

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Tez Danışmanı: Doç. Dr. Güler ARAS**

**İSTANBUL, 2003**

T.C. YÜKSEK ÖĞRETİM KURULU  
BİLİMSEL ARAŞTIRMA VE YATIRIM  
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

## İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
KISALTMA LİSTESİ.....	i
ŞEKİL LİSTESİ.....	iii
GRAFİK LİSTESİ.....	iv
TABLO LİSTESİ.....	vi
ÖZET.....	viii
ABSTRACT.....	ix
GİRİŞ.....	1

### BİRİNCİ BÖLÜM KREDİ KAVRAMI VE KREDİ TÜRLERİ

1.1. KREDİ KAVRAMI.....	3
1.2. KREDİLERİN ÖZELLİKLERİ.....	3
1.3. KREDİLERİN FONKSİYONLARI.....	4
1.4. İŞLETMELERDE KREDİ İHTİYACINI YARATAN NEDENLER.....	5
1.5. KREDİ TÜRLERİ.....	6
1.5.1. Vadelerine Göre Krediler.....	6
1.5.1.1. Kısa Vadeli Krediler.....	7
1.5.1.2. Orta ve Uzun Vadeli Krediler.....	8
1.5.2. Onay Makamına Göre Krediler.....	8
1.5.2.1. Şube Yetkili Krediler.....	8
1.5.2.2. Bölge Yetkili Krediler.....	9
1.5.2.3. Genel Müdürlük Yetkili (Otorize) Krediler.....	9
1.5.3. Teminatlı Olup Olmamalarına Göre Krediler.....	10
1.5.3.1. Teminatsız Krediler (Açık Krediler).....	11
1.5.3.2. Teminatlı Krediler.....	11
1.5.3.2.1. Maddi Olmayan Teminatlı Krediler.....	12
1.5.3.2.2. Maddi Teminatlı Krediler.....	12
1.5.4. Nakit Olup Olmamalarına Göre Krediler.....	14

1.5.4.1.	Nakit Krediler.....	15
1.5.4.1.1.	Cari Hesap Kredisi.....	15
1.5.4.1.2.	Spot Kredi.....	15
1.5.4.1.3.	İskonto Kredileri.....	15
1.5.4.2.	Nakit Olmayan Krediler.....	16
1.5.4.2.1.	Teminat Mektupları.....	17
1.5.4.2.2.	Kabul/Aval Kredileri.....	18
1.5.4.2.3.	Akreditif.....	19
1.5.4.2.3.1.	Akreditif İşlemleri.....	20
1.5.4.2.3.2.	Akreditifin Ödenmesi.....	25
1.5.4.2.3.3.	Akreditif Türleri.....	25
1.5.4.2.3.4.	Akreditif Belgeleri.....	29
1.5.5.	Kullanım Amaçlarına Göre Krediler.....	31
1.5.5.1.	İhtisas (Uzmanlık) Kredileri.....	31
1.5.5.2.	Proje Finansman Kredileri.....	32
1.5.5.3.	İşletme Kredileri.....	32
1.5.5.4.	Yatırım ve Tevsi Kredileri.....	32
1.5.5.5.	Türk Eximbank Kredileri.....	33
1.5.6.	Kullanım Sıklıklarına Göre Krediler.....	35
1.5.6.1.	Bir Defalık Krediler.....	35
1.5.6.2.	Rotatif Krediler.....	35

## İKİNCİ BÖLÜM

### FİRMALARIN KREDİ DEĞERLİLİĞİNİN BELİRLENMESİ

2.1.	KREDİLENDİRME PRENSİPLERİ.....	36
2.1.1.	Karakter.....	36
2.1.2.	Kapasite.....	37
2.1.3.	Teminat.....	37
2.1.4.	Sermaye.....	37
2.1.5.	Koşullar.....	38
2.2.	BANKACILIK RİSKLERİ.....	38
2.3.	KREDİ RİSKİ.....	38

2.4. KREDİ RİSKİ YÖNETİMİ.....	39
2.4.1. Kredi Riski Konusunda Uygun Ortamın Oluşturulması.....	40
2.4.2. Güvenilir Kredi Verme İşlevinin Bulunması.....	41
2.4.3. Kredilerin Uygun Yönetimi, Ölçümü ve İzlenmesi.....	42
2.4.4. Kredi Riskinin Uygun Kontrolünün Yapılması.....	44
2.5. KREDİ DEĞERLİLİĞİ BELİRLENİRKEN DİKKATE ALINAN KRİTERLER.....	44
2.5.1. Müşterinin Karakteri ve Güvenilirliği.....	45
2.5.2. Kredinin Talep Edilmesindeki Amaç.....	46
2.5.3. Geri Ödemede Kullanılacak Birincil Kaynak.....	46
2.5.4. Birincil Kaynağın Yeterli Olmaması Durumunda Sunulan İkincil Kaynak.....	47
2.6.KREDİLENDİRME SÜRECİ.....	47
2.6.1. Müşteri Hakkında Bilgi Toplanması.....	50
2.6.1.1. Müşteri İle Yüzyüze Yapılan Görüşme.....	51
2.6.1.2. Firmanın Finansal Tabloları.....	53
2.6.1.3. Firmanın Bankadaki Mevcut Bilgileri.....	54
2.6.1.4. Araştırma Kurumları Bilgileri.....	54
2.6.1.5. Ticaret Odası Kayıtları.....	55
2.6.1.6. Ticaret Sicili Gazetesi Kayıtları.....	55
2.6.1.7. Risk Santralizasyonu Teşkilatı.....	55
2.6.1.8. Tapu, Gemi Sicil Kayıtları ve Vergi Beyannameleri.....	55
2.6.1.9. Diğer Banka ve Finansal Kurumlardan Elde Edilen Bilgiler.....	56
2.6.1.10. Piyasadan Toplanılan Bilgiler.....	56
2.6.1.11. Diğer Kaynaklardan Sağlanan Bilgiler.....	56
2.6.2. Elde Edilen Bilgilerin Değerlendirilmesi.....	56
2.6.2.1. İşletme Sahiplerinin ve Yöneticilerinin Değerlendirilmesi.....	57
2.6.2.2. İşletmenin Değerlendirilmesi.....	57
2.6.2.3. Genel Ekonomik Durumun Değerlendirilmesi.....	57
2.6.2.4. İşletmenin Faaliyette Bulunduğu Sektörün Değerlendirilmesi.....	58
2.6.3. Ön Finansal Analiz.....	59
2.6.3.1. Nakit Akışı Analizi.....	59
2.6.3.2. Finansal Kaldıraç.....	60
2.6.3.3. Likidite.....	61
2.6.3.4. Teminat.....	62
2.6.4. Kredinin Yapılandırılması.....	62

2.6.4.1. Uygun Borçlanma ve Finansman Şartlarının Belirlenmesi.....	63
2.6.4.2. Kredinin Fiyatlandırılması.....	64
2.6.4.2.1. Fon Kaynakları ve Fonlama Maliyetleri.....	64
2.6.4.2.2. Kredi Riski Maliyetleri.....	66
2.6.4.2.3. Diğer Kredi Giderleri.....	68
2.7. DEĞERLENDİRMEDE ÖZELLİK GÖSTEREN KREDİLER.....	69
2.7.1. Tarım Kredileri.....	69
2.7.2. Turizm Kredileri.....	70
2.7.3. İnşaat Kredileri.....	70
2.7.4. Denizcilik Kredileri.....	70

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VE SEKTÖRÜN FİNANSAL YAPISI

3.1. DÜNYA VE TÜRK TİCARETİNDEKİ GELİŞMELER.....	71
3.2. DÜNYA VE TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU'NUN DURUMU.....	73
3.3. DENİZCİLİK SEKTÖRÜ'NDE FAALİYETTE BULUNAN ALT GRUPLAR.....	83
3.3.1. Gemi Sahipleri ve Gemi İşletenler.....	84
3.3.2. Gemi Komisyoncuları.....	84
3.3.3. Gemi Acentaları.....	84
3.3.4. Tersaneler.....	85
3.3.5. Gemi Söküm Tesisleri.....	85
3.3.6. Diğer Alt Gruplar.....	86
3.4. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜ OLUŞTURAN ALT PİYASALAR.....	87
3.4.1. Navlun Piyasası.....	88
3.4.1.1. Navlun Sözleşmesi.....	90
3.4.1.2. Kira Sözleşmesi.....	90
3.4.2. İkinci El Gemi Piyasası.....	94
3.4.3. Gemi İnşaat Piyasası.....	95
3.4.4. Gemi Söküm Piyasası.....	98
3.5. DENİZCİLİK ŞİRKETLERİNİN KARŞILAŞTIKLARI RİSKLER.....	99
3.5.1. Genel İşletme Riskleri.....	100
3.5.1.1. İşletme ve Yönetim Riskleri.....	100

3.5.1.2. Faiz Oranı Riski.....	100
3.5.1.3. Döviz Kuru Riski.....	100
3.5.1.4. Sermaye Piyasası Riski.....	101
3.5.2. Denizcilik Riskleri.....	102
3.5.2.1. Navlun Piyasası Riski.....	102
3.5.2.2. Yakıt Piyasası Riski.....	103
3.6. DENİZCİLİK ŞİRKETLERİNİN FİNANSAL PERFORMANSI.....	105
3.7. DENİZCİLİK ŞİRKETLERİNİN FİNANSAL STRATEJİLERİ.....	105
3.8. DENİZCİLİK ŞİRKETLERİNİN GELİR VE GİDER KALEMLERİ.....	106
3.8.1. Gelir Kalemleri.....	107
3.8.2. Gider Kalemleri.....	107
3.8.2.1. İşletme Harcamaları (Operating Costs).....	108
3.8.2.2. Sefer Harcamaları (Voyage Costs).....	109
3.8.2.3. Yük Elleçleme Harcamaları (Cargo Handling Costs).....	110
3.8.2.4. Dönemsel Bakım/Onarım Harcamaları (Periodic Maintenance Costs).....	110
3.8.2.5. Finansman Harcamaları (Capital Costs).....	111
3.9. DENİZCİLİK ŞİRKETLERİNİN FİNANSMANI.....	113
3.9.1. Denizcilik Şirketlerinin Finansman Kaynakları.....	114
3.9.1.1. Fon Kaynakları.....	114
3.9.1.2. Finansal Piyasalar.....	115
3.9.1.3. Finansal Aracılar.....	116
3.9.2. Denizcilik Şirketlerinin Finansman Yöntemleri.....	117
3.9.2.1. Öz Kaynak İle Finansman.....	117
3.9.2.2. Yabancı Kaynak İle Finansman.....	118
3.9.2.2.1. Krediler.....	119
3.9.2.2.1.1. Ticari Banka Kredileri.....	119
3.9.2.2.1.2. Sendikasyon Kredileri.....	122
3.9.2.2.1.3. Eximbank Kredileri.....	122
3.9.2.2.1.4. Kredilerde Karşılaşılan Problemler.....	124
3.9.2.2.2. Tahvil Çıkarımı.....	126
3.9.2.2.3. Finansal Kiralama.....	126

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRK BANKACILIK SİSTEMİ'NİN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE BAKIŞI

4.1. TÜRK BANKACILIK SİSTEMİ'NİN GENEL DURUMU.....	129
4.2. TÜRK BANKACILIK SİSTEMİ'NİN DENİZCİLİK SEKTÖRÜ'NE VERDİĞİ KREDİLERİN TARİHSEL GELİŞİMİ.....	132
4.3. TÜRK BANKACILIK SİSTEMİ'NİN DENİZCİLİK KREDİLERİNE YAKLAŞIMI: ANKET ÇALIŞMASI.....	135
4.3.1. Türk Bankacılık Sistemi'nin Genel Yapısı.....	136
4.3.2. Türk Bankacılık Sistemi'nin Genel Kredi Politikası.....	137
4.3.3. Türk Bankacılık Sistemi'nin Sektörel Kredilere Bakışı.....	141
4.3.4. Türk Bankacılık Sistemi'nin Denizcilik Kredilerine Bakışı.....	142
4.4. ANKET SONUÇLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ.....	145
4.4.1. Pearson Korelasyon Analizi.....	145
4.4.2. Analiz Sonuçlarının İstatistiksel Anlamlılığının Sınanması.....	146
4.4.3. Uygulama Sonuçlarının İstatistiksel Açından İncelenmesi.....	147
4.4.4. Uygulama Sonuçlarının İlişkin Genel Değerlendirme.....	152
SONUÇLAR VE ÖNERİLER.....	154
KAYNAKLAR.....	157
EKLER.....	162
Ek1- Anket Formu.....	162
Ek2- Analiz Özet Tablosu.....	164
Ek3- Pearson Korelasyon Tabloları.....	166
Ek4- Analiz Sonuçlarının İstatistiksel Anlamlılığının Sınanması.....	176
ÖZGEÇMİŞ.....	177

**KISALTIMA LİSTESİ**

B/L	Bill of Lading
BCI	Baltic Capesize Index
BDDK	Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu
BHMI	Baltic Handymax Index
BIFFEX	Baltic International Freight Exchange Index
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BPI	Baltic Panamax Index
C/H	Cari Hesap
CBM	Cubic meter
CIF	Cost&Insurance&Freight
DİBS	Devlet İç Borçlanma Senetleri
DİE	Devlet İstatistik Enstitüsü
DTŞŞ	Dış Ticaret Sermaye Şirketleri
DWT	Dead Weight Tones
GKS	Genel Kredi Sözleşmesi
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
ICC	International Chamber of Commerce
IT	Information Technologies (Bilgi Teknolojileri)
İKB	İslam Kalkınma Bankası
İMKB	İstanbul Menkul Kıymetler Borsası
KFW	Kreditanstalt Für Wiederaufbau
KOBİ	Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler
L/C	Letter of Credit
LIBOR	London Interbank Offered Rate
LPG	Liquified Petroleum Gas
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development
OPEC	Organisation of The Petroleum Exporting Countries
P&I CLUB	Protect&Indemnity Club
POD	Port of Discharge

RO-RO	Roll On - Roll Off
SDTŞ	Sektörel Dış Ticaret Şirketleri
SPK	Sermaye Piyasası Kurulu
T/C	Time Charter
TBB	Türkiye Bankalar Birliği
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TCMB	Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
TEU	Twenty Feet Equivalent Unit
TMSF	Tassarruf Mevduat ve Sigorta Fonu
TTK	Türk Ticaret Kanunu
UNCTAD	United Nations Conference On Trade and Development
WTO	World Trade Organization (Dünya Ticaret Örgütü)
YPK	Yüksek Planlama Kurulu



**ŞEKİL LİSTESİ**

	<b><u>Sayfa No</u></b>
<b>Şekil 1.1.</b> Onaylanan Kredinin Şubeye Bildirimi.....	10
<b>Şekil 1.2.</b> Teminat Mektuplarında Taraflar Arasındaki İlişkiler.....	17
<b>Şekil 1.3.</b> Akreditif İşlemi.....	21
<b>Şekil 1.4.</b> Akreditif Örneği.....	23
<b>Şekil 1.5.</b> Deniz Konşimentosu Örneği.....	30
<b>Şekil 2.1.</b> Bankalarda Kredilendirme Süreci.....	50
<b>Şekil 3.1.</b> Denizcilik Sektörünü Oluşturan Alt Piyasalar.....	87
<b>Şekil 3.2.</b> BIMCO Kira Sözleşmesi Örneği.....	93
<b>Şekil 3.3.</b> Denizcilik Şirketlerinin Gelirleri ve Giderleri.....	106
<b>Şekil 3.4.</b> Dünya Finans Sistemi'nin Denizcilik Sektörüyle Olan Finansal İlişkisi.....	114
<b>Şekil 3.5.</b> Denizcilikte Finansal Kiralama.....	127
<b>Şekil 4.1.</b> Pearson Korelasyon Katsayılarının Değişik Değerlerine Göre X ve Y Değişkenleri -nin Durumu.....	146

## GRAFİK LİSTESİ

### Sayfa No

<b>Grafik 1.1.</b> Banka Kredilerinin Türleri İtibariyle Dağılımı (2001).....	7
<b>Grafik 1.2.</b> Bankaların Sağladığı Garanti ve Kefaletlerin Dağılımı (2001).....	17
<b>Grafik 1.3.</b> Akreditiflerin Garanti ve Kefaletler İçindeki Payı (1996-2001).....	20
<b>Grafik 1.4.</b> İhtisas Kredilerinin Sektörlere Göre Dağılımı (2001).....	32
<b>Grafik 3.1.</b> Türk Dış Ticareti'nin Gelişimi (1980-2001).....	73
<b>Grafik 3.2.</b> Taşımacılık Türlerine Ait Maliyetlerin Oluşumu.....	75
<b>Grafik 3.3.</b> Dünyada Denizyolu İle Taşınan Yükün Dağılımı (1970-2000).....	76
<b>Grafik 3.4.</b> Yurtiçinde Taşınan Yükün Taşıma Türlerine Göre Dağılımı (2000).....	77
<b>Grafik 3.5.</b> Türk Dış Ticareti'nin Taşımacılık Türlerine Göre Dağılımı (2000).....	78
<b>Grafik 3.6.</b> Dünya Deniz Ticaret Filosu'nun Gelişimi (1991-2001).....	78
<b>Grafik 3.7.</b> Dünya Deniz Ticaret Filosu'nu Kontrol Eden Ülkelerin Dağılımı (2001).....	80
<b>Grafik 3.8.</b> Dünya Deniz Ticaret Filosu'nun Gemi Türlerine Göre Dağılımı (2001).....	80
<b>Grafik 3.9.</b> Dünya Deniz Ticaret Filosu'nun Bayraklara Göre Dağılımı (2001).....	82
<b>Grafik 3.10.</b> Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Gelişimi (1980-2001).....	83
<b>Grafik 3.11.</b> Baltık Navlun Endeksi'nin Değişimi (1985-2000).....	89
<b>Grafik 3.12.</b> Farklı Türlerdeki Gemilerin Ortalama Günlük Kira Bedeli (1900-2001).....	91
<b>Grafik 3.13.</b> Ülkelerin Dünya Gemi İnşaat Piyasasındaki Pazar Payları (1997-2000).....	97
<b>Grafik 3.14.</b> Ham Petrol Fiyatındaki Değişimi (1970-2001).....	104
<b>Grafik 3.15.</b> Bir Denizcilik Şirketinin Yıllık Harcamalarının Dağılımı.....	108
<b>Grafik 4.1</b> Türk Bankacılık Sistemi'nin Sağladığı Sektörel Kredilerin Yıllara Göre Değişimi (1997-2001).....	131
<b>Grafik 4.2.</b> Türk Bankacılık Sistemi'nde Takipteki Kredilerin Toplam Kredilere Oranı (1995-2002).....	132
<b>Grafik 4.3.</b> Ankete Katılan Bankaların Aktif Büyüklüklerine Göre Dağılımı.....	136
<b>Grafik 4.4.</b> Ankete Katılan Bankaların Faaliyet Türlerine Göre Dağılımı.....	136
<b>Grafik 4.5.</b> Ankete Katılan Bankaların Hedef Müşteri Gruplarına Göre Dağılımı.....	137
<b>Grafik 4.6.</b> Ankete Katılan Bankaların Verdikleri Kredilerin Vadelerine Göre Dağılımı....	138

<b>Grafik 4.7.</b> Ankete Katılan Bankaların Müşteri Hakkında Bilgi Toplarken Başvurdukları Kaynakların Dağılımı.....	138
<b>Grafik 4.8.</b> Ankete Katılan Bankaların Kredi Riski Yönetimi ve Kredi Portföy Yönetimi Uygulamalarına Bakışı.....	139
<b>Grafik 4.9.</b> Ankete Katılan Bankaların Kredi Riski Ölçümünde Kullandıkları Yöntemlerin Dağılımı.....	140
<b>Grafik 4.10.</b> Ankete Katılan Bankaların Kredilendirme İşleminde Sektöre Göre Ayrım Yapılmasına Bakışı.....	141
<b>Grafik 4.11.</b> Ankete Katılan Bankaların Daha Önce Verdiği Denizcilik Kredilerinin Durumu.....	142
<b>Grafik 4.12.</b> Tahsis Edilen Denizcilik Kredilerinin Sektörün Alt Gruplarına Dağılımı.....	142
<b>Grafik 4.13.</b> Denizcilik Kredilerinin Geri Dönüşünde Problem Yaşanabilmesinin Nedenleri.....	143
<b>Grafik 4.14.</b> Ankete Katılan Bankaların Denizcilik Sektörünün Riskli Bulunup Bulunmamasına Bakışı.....	143
<b>Grafik 4.15.</b> Bankaların Denizcilik Sektörünü Riskli Bulmalarının Nedenleri.....	144
<b>Grafik 4.16.</b> Ankete Katılan Bankaların Denizcilik Sektörünün Bankacılık Sektörü Açısından Cazip Hale Gelmesi İçin Önerileri.....	144

## TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
<b>Tablo 1.1.</b> Banka Kredilerinin Türlerine Göre Dağılımı (1996-2001).....	7
<b>Tablo 1.2.</b> Bankaların Sağladığı Garanti ve Kefaletler (1996-2001).....	16
<b>Tablo 1.3.</b> Bankaların Sağladığı İhtisas Kredileri (1996-2001).....	32
<b>Tablo 1.4.</b> Bankaların Sağladığı Yatırım Kredileri (1996-2001).....	33
<b>Tablo 3.1.</b> Dünya Ticareti'nin Bölgeler İtibariyle Dağılımı (2001).....	72
<b>Tablo 3.2.</b> Türk Dış Ticareti (1990-2001).....	72
<b>Tablo 3.3.</b> Dünyada Denizyolu İle Taşınan Yük Miktarı (1970-2000).....	76
<b>Tablo 3.4.</b> Dünya Deniz Ticaret Filosu'nu Kontrol Eden Ülkeler (2001).....	79
<b>Tablo 3.5.</b> Dünya Deniz Ticaret Filosu'nun Taşınan Bayrağa Göre Durumu (2001).....	81
<b>Tablo 3.6.</b> Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi (1980-2001).....	82
<b>Tablo 3.7.</b> İkinci El Dökme Yük Gemisi Satışları (16-23 Nisan 2003).....	94
<b>Tablo 3.8.</b> Yeni Gemi Siparişleri (Nisan 2003).....	96
<b>Tablo 3.9.</b> Yeni Bir Geminin İnşaatı İçin Hazırlanan Ödeme Planı.....	98
<b>Tablo 3.10.</b> Hurdaya Çıkarılmış Gemiler ve Hurda Fiyatları (Nisan 2003).....	99
<b>Tablo 3.11.</b> Suezmax Tipi Bir Tankerin Ortalama Günlük Navlun Değeri (1995-2000).....	102
<b>Tablo 3.12.</b> Dünyadaki Petrol Arz ve Talebinin Durumu (2000-2001).....	103
<b>Tablo 3.13.</b> Dünyadaki Bazı Konteyner Hattı Firmaların Hasılatları ve Kar Oranları.....	107
<b>Tablo 3.14.</b> Dünya Ticaret Filosu'ndaki Gemilerin Türlerine Göre Yaş Ortalamaları.....	111
<b>Tablo 3.15.</b> Özkaynak Finansmanı Yoluyla Gemi Satın Alan Bir Armatörün Kar/Zarar ve Nakit Akım Tablolarının Karşılaştırılması.....	112
<b>Tablo 3.16.</b> Banka Kredisi Yoluyla Gemi Satın Alan Bir Armatörün Kar/Zarar ve Nakit Akım Tablolarının Karşılaştırılması.....	113
<b>Tablo 3.17.</b> Bir Denizcilik Kredisinin Geri Ödeme Planı.....	113
<b>Tablo 3.18.</b> A.B.D.'deki Tersanelerde Birleşik Gemi Finansman Programı Yoluyla İnşa Edilen Gemiler (Şubat 2002).....	124
<b>Tablo 4.1.</b> Türk Bankacılık Sistemi'nin Banka Büyüklüğüne Göre Dağılımı (30.09.2002).....	129

<b>Tablo 4.2.</b> Türk Bankacılık Sistemi'nin Banka Türlerine Göre Dağılımı (30.09.2002).....	130
<b>Tablo 4.3.</b> Ankete Katılan Bankaların Müşterilerin Kredi Değerliliğini Belirlerken Dikkate Aldıkları Kriterler.....	140
<b>Tablo 4.4.</b> Ankete Katılan Bankaların Müşterilerin Faaliyette Buldukları Sektörün Analizini Yaparken Dikkate Aldıkları Noktalar.....	141
<b>Tablo 4.5.</b> Bankaların Genel Yapılarıyla İlgili Sorulara Verilen Cevaplar İle Diğer Sorulara Ait Cevaplar Arasındaki İlişkilerin Analizi .....	149
<b>Tablo 4.6.</b> Bankaların Kredi Politikalarıyla İlgili Sorulara Verilen Cevaplar İle Diğer Sorulara Ait Cevaplar Arasındaki İlişkilerin Analizi.....	150
<b>Tablo 4.7.</b> Bankaların Denizcilik Sektörüne Bakışlarıyla İlgili Sorulara Verilen Cevaplar İle Diğer Sorulara Ait Cevaplar Arasındaki İlişkilerin Analizi.....	151



**ÖZET**

Bu çalışmanın amacı sektörel kredi riskinin, bankaların kredilendirme işlevine etkilerinin belirlenmesi olup; çalışmada, Türk Bankacılık Sistemi'nin riskli bulunduğu denizcilik sektörüne ait kredilere yaklaşımı incelenmekte ve sektörün bankalar tarafından tercih edilmesine yönelik çözüm önerileri sunulmaktadır. Çalışmada ayrıca kredi riski yönetimi üzerinde durulmakta ve denizcilik sektörü detaylı bir şekilde incelenmektedir.

Türk Bankacılık Sistemi'nin denizcilik kredilerine bakışının incelenmesi amacıyla bankaların kurumsal krediler bölümlerinin katıldığı bir anket çalışması yapılmıştır. Elde edilen veriler Pearson Korelasyon Yöntemi kullanılarak analiz edilmiş ve analiz sonuçlarının istatistiksel anlamlılığı da sınanmıştır. Bankaların, sektörel kredi riskinden etkilenmemek için mümkün olduğunca kredi portföylerinde sektörel yoğunlaşmalardan uzak durmasının uygun olduğu sonucuna varılmaktadır.

Denizcilik sektöründe faaliyette bulunan firmalar, genel işletme risklerine ek olarak navlun ve yakıt piyasası riskleri gibi sektöre özgü risklere maruz kalmaktadır. Bankalar, denizcilik şirketlerinin kredi taleplerini değerlendirirken tüm bu riskleri dikkate almak durumundadır.

## **ABSTRACT**

The aim of the study is to determine the effects of the sectoral credit risk on the lending function of the banks. In doing so, the approach of the Turkish Banking System towards the loans to maritime sector that is being regarded as risky, is analyzed and proposals for making the sector attractive for the banks is presented. Furthermore, credit risk management is emphasized and the maritime sector is examined in detail throughout the study.

In order to examine how Turkish Banking System views shipping loans, a survey has been conducted via a questionnaire participated by the institutional loan departments of the various banks. Data obtained from this have been analyzed by using Pearson Correlation Method and the statistical significance of the results derived through this method has also been tested. The concluding remark from this analysis is that it's quite appropriate for the banks to avoid sectoral concentration in their loan portfolios so as not to be affected by sectoral credit risks.

Firms operating in maritime sector are exposed not only to general managerial risks but also to risks peculiar to the sector as freight market or bunker market risks. Accordingly, banks are to consider all such risks when they are evaluating the loan demands by shipping companies.

## GİRİŞ

Bankalar finansal sistemdeki aracılardan en önemlisi olmakla beraber bu görev sürecinde kredi, likidite, faiz, kur ve piyasa riskleri gibi birbirinden farklı birçok riske maruz kalmaktadır. Kredi riski bankacılık riskleri içinde en önemlisi olup, bankanın tahsis ettiği kredinin zamanında ve/veya tam olarak geri dönmeme olasılığı olarak tanımlanmaktadır. Dünya Bankacılık Sistemi'nde yaşanan problemlerin genellikle kredi riskinden kaynaklandığı bilinmektedir. Bankalar, bu problemlerin yaşanma olasılığını asgariye indirmek için maruz kaldıkları kredi risklerini, risk yönetimi uygulayarak kontrol altında tutmaktadırlar. Kredi riski yönetiminin amacı uygun parametreler içinde bankanın maruz kalabileceği riskleri yöneterek bankanın risk ayarlı getirisini maksimize etmektir.

Bankalar kredi taleplerini değerlendirirken müşterinin karakterinin, finansal durumunun, krediyi talep etmesindeki amacının, geri ödemede kullanacağı kaynakların ve gösterdiği teminatların yanı sıra, faaliyette bulunduğu sektörün genel yapısını, konjonktürünü ve kendine özgü risklerini de dikkate alırlar. Bankaların kredi portföylerinde mümkün olduğunca sektörel yoğunlaşmalardan kaçınmaları, sektörel kredi riski etkilerinin azaltılması yönünde tercih edilebilir bir stratejidir.

Denizcilik Sektörü, sermaye yoğun, finansal kaldıraç oranı yüksek bir sektör olup, bu sektörde faaliyette bulunan şirketler genel işletme risklerine ek olarak navlun ve yakıt piyasası riskleri gibi sektöre özgü riskler ile karşılaşmaktadır. Bankaların, denizcilik sektörüne ait kredi taleplerini değerlendirirken tüm bu riskleri dikkate almaları önem taşımaktadır.

Kredi risklerinden biri olan sektörel kredi riskinin bankaların kredilendirme işlevine etkilerini inceleyen ve denizcilik sektörünü örnekleyen bu çalışma, beş ana bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde kredilerin özellikleri ve fonksiyonları belirtildikten sonra kredi türleri detaylı olarak ele alınmaktadır. İkinci bölümde ise, kredilendirme prensipleri, bankacılık riskleri ve bu risklerin en önemlisi olan kredi riski tanımlanmakta, daha sonra kredi riski yönetimine ilişkin temel ilkeler, kredilendirme süreci detaylı olarak incelenmekte ve son olarak değerlendirmede özellik gösteren kredilere değinilmektedir. Üçüncü bölümde öncelikle

Dünya ve Türk Deniz Ticaret Filosu'nun mevcut durumu, Denizcilik Sektörü ve onu oluşturan alt piyasalar detaylı olarak incelendikten sonra, denizcilik şirketlerinin karşılaştıkları riskler ve sektörün finansal yapısı ele alınmaktadır. Dördüncü ve son bölümde ise Türk Bankacılık Sistemi ve denizcilik sektörüne tahsis edilen krediler ele alınmıştır. Ayrıca bu bölümde Türk Bankacılık Sistemi üzerinde bir anket çalışması uygulanıp, veriler Pearson Korelasyon Yöntemi kullanılarak analiz edilmiş ve bu değerlendirmeden elde edilen sonuçlar sunulmuştur.



## BİRİNCİ BÖLÜM

### KREDİ KAVRAMI VE KREDİ TÜRLERİ

#### 1.1. KREDİ KAVRAMI

Kredi, sözlük anlamı itibariyle “saygınlık ve güven” anlamında kullanılmakta olup, genel anlamda herhangi bir kimseye ödünç para vermek veya nakit olarak alınacak bir mal veya verilecek bir hizmetin yerine getirilmesine kefalet etmek, garanti vermek, bedelini daha sonra almak kaydı ile bir mal ve/veya hizmet vermek olarak tanımlanmaktadır<sup>1</sup>. Bir başka tanıma göre, belirli bir süre sonra ödeme vaadi ile; mal, hizmet ve para cinsinden satın alma gücünün sağlanması veya mevcut satın alma gücünün belirli bir zaman sonra geri alınmak üzere başka bir kimseye devredilmesidir<sup>2</sup>.

Bankalar Kanunu açısından ise, kredi, bankaların, öz varlıklarının yanı sıra, topladıkları vadeli ve vadesiz Türk lirası ya da döviz mevduat ile banka dışında temin ettikleri fonları, yasal sınırlar dahilinde ve banka içi mevzuatı da göz önünde tutmak suretiyle, ihtiyaç sahiplerine belirli bir süre sonra geri alınması kaydıyla borç olarak vermesi ya da borç anlamında olmamakla birlikte, birbirleriyle taraflardan birinin taahhüdünün ve/veya bu taahhütten doğacak borçların garanti edilmesidir<sup>3</sup>. Bir başka tanıma göre kredi, eldeki para ile gelecekte ele geçecek paranın mübadelesi, başka bir deyimle, para ile ödeme vadinin değiştirilmesidir<sup>4</sup>.

#### 1.2. KREDİLERİN ÖZELLİKLERİ

Kredilerin zaman, güven, risk ve gelir olmak üzere dört temel belirleyici özelliği bulunmaktadır<sup>5</sup>:

- i. **Zaman** : Kredilendirme işleminde hep bir vade yani zaman söz konusudur. Belirtilen vadenin uzunluğuna bağlı olarak risk de değişmektedir. Vade uzadıkça belirsizlik artmakta, bunun neticesinde risk de artmaktadır.

<sup>1</sup> <http://www.tbb.org.tr>, 21.06.2001.

<sup>2</sup> Güler Aras, *Ticari Bankalarda Kredi Portföyünün Yönetimi*. Ankara: Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları, Nisan 1996, s.3.

<sup>3</sup> <http://www.tbb.org.tr>, 23.06.2001.

<sup>4</sup> Avni Zarakolu, *Bankacılar için Para ve Kredi Bilgisi*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü (T. İş Bankası A.Ş. Vakfı) Yayınları, 1999, s.51.

<sup>5</sup> Aras, a.g.e., s.4.

- ii. **Güven** : Ne şekilde verilirse verilsin, kredi belirli bir süre sonunda geri ödenme koşulu taşıdığından, bu işlemin gerçekleşmesi için kredi alanlar ve verenler arasında karşılıklı bir güven söz konusu olmalıdır. Güven, kredinin en önemli unsurudur. Birisine borç veren bir kimse, aşağıdaki sorulara olumlu cevap almak ister:
- Borçlu kişi, borcunu vadesi geldiğinde ödemek ister mi?
  - Borçlunun, vadesi geldiğinde, borcunu ödeme gücü olacak mıdır?
  - Borçlu, vade sonunda borcunu ödemezse, onu ödemeye zorlamak mümkün müdür?
- Yani, borcu veren kişi, borçlunun ödeme arzusuna, ödeme gücüne ve cebri icra olanağının olup olmadığına bakar. Kredinin dayandığı güven çoğu defa bir güvence ile sağlanmaktadır.
- iii. **Risk** : Bankacılık sektörü için en büyük risk, verilen kredilerin geri dönmemesi riskidir. Dünya ekonomi tarihindeki krizlerin çoğu geri dönmeyen kredilerden kaynaklanmaktadır.
- iv. **Gelir** : Bankalar varlıklarını devam ettirmek, ortaklarına kar sağlamak ve müşterilerine karşı mevduatlardan dolayı sorumluluklarını yerine getirmek için gelir elde etmek zorundadır. Bankalar gelirlerini fonlardan, faiz ve komisyonlardan sağlamaktadır. Krediler, bankaların en önemli gelir sağlayan varlık kalemidir.

### 1.3. KREDİLERİN FONKSİYONLARI

Krediler hem ulusal ekonomiler hem de dünya ekonomisi için vazgeçilmez bir unsurdur. Krediler, hane halkı birikimlerinin yatırıma dönüşmesi için finansal kurumların yarattığı bir araçtır. Kredilerin fonksiyonları şu şekilde sıralanabilir:

- i. Kredi, bir dolaşım (tedavül) aracıdır. Kredi ekonomisi para ekonomisinin gelişmiş bir aşamasını teşkil eder. Kredi sayesinde nakit para taşıma zorunluluğu azalmakta, ticari faaliyetler hız kazanmaktadır<sup>6</sup>.
- ii. Kredi, tasarrufun atıl kalmasını önlemek, tüketim ve sermaye mallarının, bu mallara sahip olmayanlar tarafından kullanılmasını mümkün kılmaktadır.
- iii. Milli hasıla ile milli harcama, malların arzı ile talebi arasında dengenin sağlanmasına yardımcı olmaktadır.

<sup>6</sup> İlker Birdal, *Banka İşletmeciliği*. İstanbul: YTÜ Yayınları, 1993, s.54.

- iv. Kredi, gelecek gelirler hesabına harcama olanağını vermek suretiyle, ekonomide satın alma gücünün artmasına, mübadele hacminin genişlemesine sebep olmaktadır.

#### 1.4.İŞLETMELERDE KREDİ İHTİYACINI YARATAN NEDENLER

İşletmeler varlıklarının devamlılığı için fona ihtiyaç duyarlar. Şirket, özkaynakları ile finansmanı tercih etmediği ya da özkaynakları yeterli olmadığı zaman, yabancı kaynak arayışına girer. Yabancı kaynak yoluyla finansmanın en çok kullanılan türü banka kredisidir. Şirketler değişik nedenlerden dolayı kredi kullanmaktadır. Bu nedenleri aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür<sup>7</sup>:

**i. Mevsimlik çalışma (işletme) sermayesi ihtiyacı olduğunda:**

Bu, genellikle küçük ve orta ölçekli işletmelerde çok rastlanan bir durumdur. Şirketler yılın belirli zamanlarında, ihtiyaçları olan fonu işletme sermayesinden elde edemez duruma gelmektedir. Örneğin, belirli ülkelere ihracat yaparak varlığını sürdüren işletmelerin, yılın belirli dönemlerinde, iki ülke arası ticaret hacminin daralması durumunda, satışları azalmaktadır; dolayısıyla işletme kendi yağıyla kavramayacak duruma gelir. Bu tip geçiş dönemlerinde hayatta kalabilmek için işletmeler, kısa vadeli mevsimlik kredilere ihtiyaç duymaktadırlar.

**ii. Köprü (Ara) finansmanında:**

Kısa vadeli kredilerin bir çeşidi de köprü kredilerdir. Bu gibi krediler, geri ödeme için yeterli fonu oluşturacak özel bir olayı, bir köprü gibi, bir zaman periyoduna bağlayan proje tipi krediler olarak da düşünülebilir<sup>8</sup>.

**iii. Uzun vadeli çalışma sermayesi ihtiyacı olduğunda:**

İşletmeler, yatırım gibi uzun vadeli projelere girdiklerinde bunu uzun vadeli kaynaklar ile finanse etmek isteyecektir. Örneğin yapı ve onarım işleri, arazi satın alma ya da mevcut bir araziyi yeniden düzenleme gibi yatırımlar için kredi kullanırlar.

**iv. Duran varlıkların yatırımlarında:**

İşletmeler, büyümek istediklerinde yatırıma dolayısıyla krediye ihtiyaç duyar. Örneğin bir bina, bir araç, bir arazi tahsisinde gerekli fonu banka kredilerinden sağlayabilmektedir. Denizcilik sektöründe bunun en güzel örneği ise, bir liman kurulumu için uygun arazinin satın alınmasında ihtiyaç duyulan kredidir.

<sup>7</sup> Niyazi Berk, *Bankacılıkta Pazara Yönelik Kredi Yönetimi*, İstanbul: Beta Yayınları, Mart 2001, s.8.

<sup>8</sup> George H. Hempel, Donald G. Simonson, *Bank Management –Text and Cases*, A.B.D.: John Wiley & Sons, 1999, s.434.

v. **Duran varlıkların yenilenmesinde:** Mevcut duran varlıkların, amortisman değerlerinin artarak teknolojiye ayak uyduramayacak duruma gelmesiyle, bunların yenilenmesinde krediye ihtiyaç duyulur. Örneğin, bir sac-metal fabrikasında bilgisayar destekli yeni bir kesim tezgahının alınması, bir armatörün ise, işlettiği geminin yaşlanmasından dolayı filosundan çıkartıp, yenisiyle değiştirmesidir.

vi. **Ödeme koşullarındaki değişmelerin finansmanında:**

Bu durum işletmelerin mal/hizmet alımında işlemin vade yapısının değişmesi sebebiyle ortaya çıkar. Örneğin 3 ay vadeli şekilde hammadde alan bir üretim işletmesi, tedarikçi firmanın değişen ekonomik konjonktürden dolayı vadeli satışlarındaki süreyi bir aya çekmesinden dolayı, finansal planlamasını dolayısıyla nakit akış planını değiştirmek ve geçmişe göre daha kısa bir sürede mal bedelini ödemek zorunda kalacaktır. Bu aradaki sürede elindeki ihtiyacı olan fonu, bankadan kredi olarak dengelemek ister.

vii. **Olağandışı harcamaların finansmanında:**

İşletme, ekonomik krizler ve deprem, sel gibi doğal afetlerden dolayı oluşması muhtemel olağandışı harcamaları karşılamak için ek bir fona, dolayısıyla banka kredisine ihtiyaç duyacaktır. Örneğin depremden dolayı mallarının bulunduğu deposu yıkılıp, ticari mallarının değeri aniden düşen bir işletme, bilançosunu dengelemek için pasifinde yabancı kaynak tutarında bir artışa yönelebilir.

viii. **Zarar eden işletmelerin kaynak ihtiyacı durumunda:**

İşletmeler yönetim hatalarından veya çeşitli sebeplerden dolayı zarar edebilirler. Eğer özkaynaklardan bir fon sağlama mümkün değilse, işletmeler varlıklarını sürdürebilmek için riske girip kredi talep edecektir.

## 1.5.KREDİ TÜRLERİ

Kredileri vadelerine, onay makamlarına, teminatlı olup olmamalarına, nakit olup olmamalarına, kullanım amaçlarına ve kullanım sıklıklarına göre sınıflandırmak mümkündür.

### 1.5.1. Vadelerine Göre Krediler

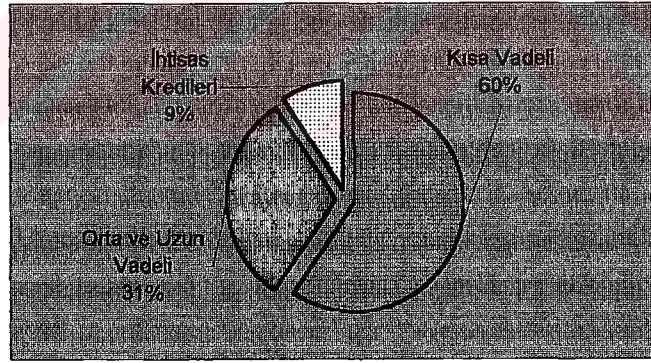
Kredileri vade kriterine göre vadesi bir yıl ve daha az olanları kısa, vadesi 1 yıldan fazla olanları orta, ve vadesi 5 yıl ve daha fazla olanları ise uzun vadeli krediler olarak ayırmak mümkündür. Türk Bankacılık Sistemi'ne bakıldığında, 2001 yılında, kısa vadeli krediler toplamının yaklaşık 28,9 trilyar TL, orta ve uzun vadeli kredilerin toplamının ise 15,2 trilyar TL olduğu görülmektedir.(Tablo 1.1.)

Tablo 1.1 Banka Kredilerinin Türlerine Göre Dağılımı (1996-2001).

Yıllar	Kısa Vadeli Krediler		Orta+Uzun Vadeli		İhtisas Kredileri		Toplam (milyar TL)
	Tutar (milyar TL)	% Toplam	Tutar (milyar TL)	% Toplam	Tutar (milyar TL)	% Toplam	
2001	28.845.038	59,57	15.184.566	31,36	4.392.415	9,07	48.422.019
2000	20.780.978	60,75	8.400.475	24,56	5.024.407	14,69	34.205.860
1999	14.071.204	64,80	4.299.152	19,80	3.344.618	15,40	21.714.974
1998	10.009.550	70,88	2.068.029	14,64	2.044.776	14,48	14.122.355
1997	5.984.239	67,91	839.723	9,53	1.987.931	22,56	8.811.893
1996	2.533.905	65,64	413.084	10,70	913.079	23,65	3.860.068

Kaynak: Türkiye Bankalar Birliği, "Türk Bankacılık Sistemi – Üç Aylık Grup Bilgileri (1992-Eylül 2001)".

Burada kısa vadeli kredilerin toplamın yaklaşık % 60'ı iken, uzun vadeli krediler ancak %31'ini oluşturduğu görülmektedir.(Şekil 1.1.) Kısa vadeli kredi kullanımını, uzun vadeli kredi kullanımının yaklaşık iki katıdır. Bu değerler, işletmelerimizin genellikle kısa vadeli finansman ihtiyaçları için banka kredilerini tercih ettiklerini göstermektedir. Buradan yapılabilecek bir başka çıkarım da, Türk Bankacılık Sistemi'nin, kısa vadeli kredilere ağırlık vermediği, değişkenlik gösteren ve krizlere sahne olan Türk Ekonomisi'nde uzun vadeli yani riski daha yüksek kredileri tercih etmediğidir.



Grafik 1.1 Banka Kredilerinin Türleri İtibariyle Dağılımı (2001).

#### 1.5.1.1.Kısa Vadeli Krediler

Bankaların sağladığı ticari kredilerinin yaklaşık yarısından fazlası, vadesi bir yılı geçmeyen kısa vadeli kredilerdir. Bu kredilerin çoğu, stokların finansmanı için verilen dönemsel kredilerdir. Kredi alan kişi ya da kurum elindeki stokları sattığında ve alacaklarını tahsil ettiğinde, krediyi geri öder. Aynı zamanda kısa vadeli krediler, kısa süreli, proje doğrultusundaki ihtiyaçları da karşılamaktadır. Örneğin, hizmet sektöründeki muhasebe danışmanlık veya mühendislik tasarım firmaları bu şekilde kredi kullanmaktadır.

### 1.5.1.2.Orta ve Uzun Vadeli Krediler

Vadesi bir yıldan beş yıl süreye kadar olan krediler orta, beş yıl ve daha fazla süreli olanlar ise uzun vadeli krediler olarak tanımlanmaktadır. Bu tip krediler, işletmelerin orta ve uzun vadeli finansman ihtiyaçlarını karşılamak üzere verilmektedir. Bu ihtiyaçlar, proje, yeni makina alımı, modernizasyon ve yeni yatırımların finansmanıdır.

Orta ve uzun vadeli kredilerin yöneldiği alanlar, sanayi, madencilik, gemi inşaatı ve tersane kuruluşu, turizm, gemi/uçak ithalatı ve tarım şeklinde sıralanabilir<sup>9</sup>. Yatırımlar için alınan krediler, bu yatırımlar için ayrılan amortisman ve işletmenin yıllık karları ile geri ödeneceği için uzun vadeli olarak tercih edilmelidir<sup>10</sup>.

### 1.5.2. Onay Makamına Göre Krediler

Şubeler tarafından teklif edilen krediler, bankaların büyüklüğüne göre farklı makamlar tarafından onaylanmaktadır. Özellikle küçük ve orta ölçekli bankalarda tüm krediler, genel müdürlüğün onayından geçmek durumundadır. Şubeleşmenin yoğun olduğu Türk Bankacılık Sistemi'nde, krediler genellikle bankanın üst kademesinden yani genel müdürlükten onay alınarak gerçekleştirilmektedir. Ancak ticari itibari olan, kredilerini zamanında ana para ve faizleriyle birlikte geri ödeyen özel ve tüzel kişiler için büyük bankalarda bu işleme gerek kalmamaktadır. Buna karşın, Şubat 2001 tarihinde yaşanan krizden sonra, kredi almış, en itibarlı, borcunu aksatmadan zamanında ödemiş kurumların bile borçlarını ödeyemeyecek duruma geldiği bilinmektedir. Bankaların kriz ortamında, kredi verecekleri kuruluş konusunda daha titiz davranmaları gerekmektedir. Onay makamlarına göre kredileri üç grupta toplamak mümkündür. Bunlar sırasıyla; şube yetkili, bölge yetkili ve otorize yani genel müdürlük yetkili kredilerdir.

#### 1.5.2.1.Şube Yetkili Krediler

Bu tip krediler genel olarak her şubenin, banka yönetimince kendisine tahsis edilen kredi limiti doğrultusunda verdiği kredileri kapsamaktadır. Bu kredilerin miktarları azdır ve şube yetkilileri tarafından oluşan bir komite tarafından onaylanarak yürürlüğe girer. Bu komite,

<sup>9</sup> Aras, a.g.e., s.45.

<sup>10</sup> Zarakolu, a.g.e., s.111.

şube müdürü başkanlığında, kredi pazarlama yönetimi, krediyi portföyünde taşıyan yetkilinin ve zaman zaman da kredi pazarlama analistlerinin katılımıyla oluşmaktadır<sup>11</sup>. Komite, firma ile ilgili bilgi ve mali tabloları inceleyerek karar verir ve bu kararını yazılı olarak hazırlanan bir onay formu ile belgeler.

#### **1.5.2.2.Bölge Yetkili Krediler**

Bölge Müdürlükleri, şube sayısı çok olan bankalarda, belirli yörelerdeki şubelerin bağlı buldukları müdürlüklerdir. Şube, kredi tutarının kendisine tahsis edilen kredi limitini aştığı ancak otorize yani genel müdürlük kredi limitinin altında kaldığı durumlarda, onay almak için bağlı bulunduğu bölge müdürlüğüne başvurur.

#### **1.5.2.3.Genel Müdürlük Yetkili (Otorize) Krediler**

Şube yetkisini ve bölge müdürlüğünün yetkisini aşan krediler teklifleri, Genel Müdürlük Krediler Tahsis Müdürlüğü'ne inceleme ve onay için gönderilmektedir. Genel Müdürlüklerde iki türlü organizasyon bulunmaktadır. İlkinde, yönetim kurulunun verdiği yazılı bir onay ile belirli bir limite kadar krediler, genel müdür, kredilerden sorumlu genel müdür yardımcısı, krediler müdürü ve uygun görülen diğer krediler müdürlüğü çalışanlarının oluşturduğu kredi komitesi tarafından sonuçlanır. İkinci türde ise, bu limiti aşan krediler mutlaka yönetim kuruluna sunulur. Onaylanan krediler başvuruyu yapan şubeye Şekil 1.1'deki benzer bir yazıyla bildirilir.

---

<sup>11</sup> Hakan Şakar. *Bankalarda Kredilendirme Teknikleri*. İstanbul: Strata Yayıncılık, Nisan 2001, s.70.

Kadıköy Şubesi Müdürlüğü'ne		18.10.2002		
<b>Konu: 16.06.2002 tarihli Kredi Teklif Mektubunuz.</b>				
İlgili talebiniz değerlendirilmiş ve yönetim kurulunun 12.10.2002 tarihli toplantısında aşağıdaki biçimde sonuçlandırılmıştır:				
Not: Tutarlar milyon TL değerindedir.				
ARI Denizcilik Ltd. Şti.	Mevcut Limit	Riski	Ek Limit	Yeni Limit
Açık Kredi	1000	900		1000
Senetler Karşılığı Kredi	1500	1500	1000	2500
Emtia Mukabili Kredi	400	350		400
Menkul Değer Karş. Kredi	1300	1300	1000	2300
Diğer Teminatlar Karş. Kredi	600	600		600
<b>Nakdi Krediler Limiti</b>	<b>4800</b>	<b>4650</b>	<b>2000</b>	<b>6800</b>
TM(Kefalet Karşılığı)	2500	2500	1000	3500
TM(Kontrgaranti Karşılığı)	10200	9700		10200
K/A (Diğer Teminat Karşılığı)	2100	2050		2100
<b>Gayrinakdi Krediler Limiti</b>	<b>14800</b>	<b>14250</b>	<b>1000</b>	<b>15800</b>
<b>Genel Kredi Limiti</b>	<b>19600</b>	<b>18900</b>	<b>3000</b>	<b>22600</b>
Krediler için önerilen teminatlar kabul edilmiş ancak marj genel olarak % 40'a çıkarılmıştır. Rotatif kredilerin vadesi 3 ay olarak sınırlandırılmıştır.				
Bilgi edinilmesini ve gereğini rica ederiz.				
Saygılarımızla,				
Kredi Tahsis Müdürlüğü				

Kaynak: Hakan Şakar. *Bankalarda Kredilendirme Teknikleri*. İstanbul: Strata Yayıncılık, Nisan 2001

Şekil 1.1 Onaylanan Kredinin Şubeye Bildirimi.

### 1.5.3. Teminath Olup Olmamaalarına Göre Krediler

Teminat, riskin çeşitli nedenlerle tasfiye edilmesinde ortaya çıkabilecek gecikmenin giderilmesi ve kredi alanın krediyi geri ödememesi konusunda caydırıcı olması amacıyla alınan ve nakde çevrilmesi sonucu o ana kadar ödenmemiş anapara, faiz, vergi ve diğer masrafları karşılayabilecek değere sahip olması beklenen maddi ve maddi olmayan varlıklardır<sup>12</sup>. Teminatların özellikleri, kredi kullanıma sunulmadan önce belirlenmektedir. İlk olarak teminatlar ile ilgili sözleşmeler imzalanır. Bir banka için en temel teminat, müşterinin imzaladığı GKS (Genel Kredi Sözleşmesi) üzerindeki imzadır. Bankaların temel prensibi, GKS imzalanmadan önce kredi tahsis edilmemesidir.

<sup>12</sup> Şakar, a.g.e., s.73.

Kredileri teminatlarına göre sınıflandırmak mümkündür. Bunlar sırasıyla, teminatsız krediler, maddi olmayan teminatlı krediler ve maddi teminatlı kredilerdir.

#### 1.5.3.1. Teminatsız Krediler (Açık Krediler)

Teminatsız yani açık krediler, bankayla sık çalışan, ticari itibarı yüksek müşterilere sadece GKS' ye attığı borçlanma imzası ile kullandırılan kredilerdir. Hiçbir teminata dayanmaması nedeniyle riski en yüksek, bu nedenle kredi veren kuruluş açısından da mümkün olduğunca tercih edilmeyen bir kredi türüdür. Şahsi ve maddi bir teminat aranmaksızın, kredi alanın imzasına güvenilerek, açılan kredi türüdür. Açık kredi, genellikle toplumda itibari yüksek, krediyi geri ödeyeceğine kesinlikle inanılan şahıslara verilir<sup>13</sup>. Tek imza karşılığı açılan bu tip krediler, borçlu cari hesap şeklinde çalışır. Açık krediler işletmelere ihracat, akreditif teminatı olarak kullanılır.

Açık kredilerde herhangi bir teminat yani yasal bir karşılık olmadığından, bu tip krediler, en riskli kredilerdir. Riskin yüksek olmasından dolayı, faizi de yüksek olacaktır. Ancak uygulamada, teminatı olmadığı halde en güvenilir kredi türlerinden biri olarak düşünülmektedir. Açık kredi sağlanacak müşterinin bazı koşulları sağlaması gerekmektedir<sup>14</sup>.

Bu koşullar şu şekilde sıralanabilir;

- i. Uzun bir ticari geçmişine sahip olması,
- ii. Firmasının kamuoyunda üstünlüğünün bulunması,
- iii. Yerel rekabet üstünlüğüne sahip olması,
- iv. Bankaların likidite durumu,
- v. İş konularının krediyi bağlı tutmadan kullanmaya elverişli olması,
- vi. İşlerinde tecrübeli, konusunda uzman olması,
- vii. Bankada yeterli miktarda mevduat bulundurulması,
- viii. Komisyonlu işlemler ile banka verimliliğini artırılmasıdır.

#### 1.5.3.2. Teminatlı Krediler

Teminatlı kredileri maddi teminatlı ve maddi olmayan teminatlı krediler olarak iki grupta toplamak mümkündür.

<sup>13</sup> Zarakolu, a.g.e., s.58.

<sup>14</sup> Aras, a.g.e., s.9.

### 1.5.3.2.1. Maddi Olmayan Teminatlı Krediler

Kredi Sözleşmesine alınan kefaletler ve diğer bankaların kredi alan lehine verdiği teminat mektupları ile kontrgarantiler maddi olmayan teminatlardır. Diğer bankalar sağladıkları teminat mektuplarıyla birlikte verdikleri garanti metinlerinde, borçlunun borcunu ödeyememesi durumunda kendilerinin borcu ödeyeceklerini beyan ederek krediyi güvence altına almaktadır.

Kefalet karşılığı kredi, kredi alanla beraber başka bir şahsın, bankanın açtığı krediyi, vadesinde faizi ile birlikte geri ödemeyi kabul ve taahhüt ettiği bir kredidir<sup>15</sup>. Ödeme arzusu ve aynı zamanda gücü bulunan şahsın kefaleti, banka için sağlam bir teminat olmaktadır. Dünyadaki birçok ülkede olduğu gibi ülkemizde de, çiftçi ve esnaf kesimi, tek başlarına alamayacakları krediyi, kredi kooperatifleri kurmak yoluyla sağlanan itibar ile elde edebilir. Ülkemizde bu tip kredi kooperatiflerine örnek olarak tarım kredi kooperatiflerini gösterebiliriz.

Kefalet karşılığı kredilendirilmede, bankanın elde ettiği gelir sadece faiz geliridir. Bunun dışında bir komisyon ya da ücret söz konusu olmamaktadır<sup>16</sup>. Bu durumda, bu kredi tipi, bankalar açısından getirisi diğer kredi tiplerine göre az görülmekte ve fazla tercih edilmemektedir.

### 1.5.3.2.2. Maddi Teminatlı Krediler

Maddi olarak değer ifade eden alacak ve varlıkların geçerli bir rehin sözleşmesi ile teminata alındığı ve/veya alıkonulduğu teminatları bulunan kredilerdir. Maddi teminatlar; maddi olarak değeri bulunan nakit para, kıymetli madenler, emtia gibi varlıklar veya bir alacağı temsil eden mevduat, menkul değer, işletme hakkı, senet, çek vb. belgelerin geçerli bir rehin sözleşmesi ekinde alınması ile oluşmaktadır<sup>17</sup>.

Bir kısım teminatın geçerli olabilmesi için bir rehin sözleşmesi yeterli olurken, (alacakların temliği, ipotekler) bazı teminatlarda sözleşmeye ek olarak, teminatların da banka tarafından alıkonulması ve muhafaza altına alınması da gerekmektedir. Gerek kredi başlangıcında, gerekse kredi sürecinde, tüm risk tasfiye olana kadar, bankanın güvencesi açısından, risk

<sup>15</sup> Zarakolu, a.g.e, s.101.

<sup>16</sup> Aras, a.g.e, s.19.

<sup>17</sup> Şakar, a.g.e., s.73.

bakiyesi ile teminatlar arasında teminatlar lehine bir fark olur. Bu farka bankanın “kredi marjı” denmektedir. Maddi teminatları şu şekilde sıralamak mümkündür:

**i. Nakit Blokajı :** Az rastlanan bir uygulama olup, kredi müşterisi, teminat olarak, bankanın uygun bulacağı tutardaki TL ya da döviz bankaya bloke etmektedir.

**ii. Mevduat Rehini :** Kredi alınan bankanın bir şubesinde veya başka bir bankaya ait bir şubedeki mevduat hesabının bir kısmının veya tamamının kredi sağlayan bankaya rehin edilmesi karşılığında verilen kredidir. Mevduatın vadesinin dolmasına kısa süre kaldığında borçlunun kısa süreli olarak ortaya çıkan nakit ihtiyaçlarının karşılanmasında kullanılan bir yöntemdir<sup>18</sup>.

**iii. Kıymetli Madenler :** Altın vb. kıymetli madenler verilecek kredilerde bankalar tarafından teminat olarak istenebilmektedir. Ülkemizde de en yaygın kullanım olarak borsası bulunan altın madeni tercih edilmektedir.

**iv. Alacakların Temliği :** Temlik karşılığı kredi (credit against assignment), devletten, kamu sektöründen veya güvenilirliği yüksek olan başka bir kurumdan mevcut hukuki ilişkiye dayanılarak hak edilmiş ancak henüz hak sahibine ödenmemiş olan alacakların bankaya devir ve temlik karşılığı kullanılan ve borçlu cari hesap şeklinde çalışan bir kredidir<sup>19</sup>.

**v. Emtia ve Senet Karşılığı Krediler :** Ticari banka kredilerinde çalışma sermayesinin de teminat olarak gösterilmesi mümkündür. Bu amaçla alacak senetleri, ticari mal ve menkul kıymetler sıkça kullanılmaktadır<sup>20</sup>. Bu kredi türünde, banka tarafından açılan kredi, banka lehine rehin edilen emtia ve kıymetli senetler ile güvence altına alınır. Teminat olarak gösterilen mallar ve senetler şunlardır<sup>21</sup>:

- Gayrimenkul, araba gibi paraya çevrilmesi kolay mallar
- Kıymetli maden ve bu madenlerden yapılmış eşyalar
- Hububat, pamuk, tütün, yün gibi satışı ve depolanması kolay tarım ürünleri,
- Hammaddeler yada yarı işlenmiş mallar
- Borsada kota edilmiş hisse senedi ve tahviller
- Ticari emtiayı temsil eden konşimento gibi kıymetli senetler.

Ticari mal veya kıymetli evrak karşılığı açılan kredilerde, krediyi alan kişi ya da kurumun şahsına karşı olan güven, ikinci plana düşmektedir. Ancak her ne olursa olsun, kamuoyu karşısında itibarı olan bir firma, aldığı krediyi geri ödeyememe durumuna düşüp de rehin

<sup>18</sup> Şakar, a.g.e., s.74.

<sup>19</sup> Seval, a.g.e., s.75.

<sup>20</sup> Berk, a.g.e., s.11.

<sup>21</sup> Zarakolu, a.g.e., s.102.

ettiği mal ve kıymetli evrakların banka tarafından paraya çevrilmesini istemez, bunun yerine olağandışı bir durum olmadıkça borcunu zamanında öder. Çünkü bankanın firmaya ait mal veya senetleri paraya çevirmesi, firmanın ticari itibarına zarar vermekte, gelecekteki kredi taleplerinin geri çevrilmesine neden olabilmektedir.

Ayrıca bankalar, kredi alınırken karşılık olarak rehin alınan mal veya senetlerin değerlerinde olası bir düşüş riskine karşı, belirli bir yüzde (genellikle % 20-30) banka lehine bir marj (yedek pay) ayırmaktadır.

**vi. İpotekler :** Gemiler veya gayrimenkullar üzerine konan rehinler karşılığında da kredilendirme yapılmaktadır. Genellikle armatörler, mevcut gemilerini ipotek ederek, yeni gemi inşası için ihtiyaç duydukları kredilere teminat olarak göstermektedir. Borçluya veya üçüncü şahsa ait gayrimenkullar üzerine konulan ve Tapu Dairesi nezdinde kaydedilen ipotekler ile gemi sicil kayıtları üzerine konulan ipotek karşılığı verilen kredilerde ipotek tutarı riski karşılayacak düzeyde olmalıdır<sup>22</sup>. İpotekli geminin krediye baz olacak değeri uygun bir ekspertiz raporuyla saptanır, ancak ülkemizde denizcilik sektörü üzerine uzmanlaşmış kurumların mevcut olmamasından dolayı, bu ipotek değerlerinin belirlenmesinin sağlıklı olmadığı da bilinmektedir. Son olarak, ipotek konulan gemiler veya gayrimenkullar üzerinde daha evvel konulmuş bir ipotek olmamalıdır.

**vii. Pay Senedi ve Tahvil Karşılığı Krediler :** Bu tip kredi, tahvil veya hisse senetlerinin bankaya rehin edilmesi yoluyla gerçekleşir. Buradaki en önemli husus, bu vesaiklerin menkul kıymetler borsalarında kote edilmiş olmalarıdır.

**viii. İşletme Rehini :** Şirketler, ticari işletme haklarını teminat olarak göstererek kredi talebinde bulunabilirler. Ancak bu yöntem çok nadiren tercih edilen, çok zorda kalan işletmelerin göze aldığı bir yoldur. Sonuç olarak işletmenin tüm kullanım ve işletme hakları geçerli bir sözleşme karşılığı bankaya devredilir.

#### **1.5.4. Nakit Olup Olmamalarına Göre Krediler**

Kredileri nakit olup olmamalarına göre de sınıflamak mümkündür. Bankanın bilançosunda aktiflerde görülen krediler nakit krediler iken, bilançoda görünmeyip, nazım hesaplarda tutulan krediler ise gayri nakdi krediler olarak düşünülmelidir.

<sup>22</sup> Şakar, a.g.e., s.76.

### 1.5.4.1.Nakit Krediler

Ulusal para birimi (TL) veya yabancı para (YP) cinsinden bankanın bilanço içi kaynaklarının kullanılmasıyla sağlanan kredilerdir. Nakit kredilerden, eğer TL cinsinden verilmiş ise faiz geliri, YP cinsinden verilmiş ise, faiz ve kur farkı geliri elde edilmektedir. Nakit kredileri; borçlu cari hesap kredileri, spot krediler ve iskonto kredileri olarak sınıflandırmak mümkündür<sup>23</sup>.

#### 1.5.4.1.1. Cari Hesap Kredisi

Günümüzde ticari bankalar tarafından sağlanan kredilerin çoğu firmalara açılan cari hesaplar aracılığıyla sağlanmaktadır. Cari hesap kredilerinde, bankalar, müşterilerine belirlenmiş bir limite kadar, ihtiyaçlarını karşılamak üzere kredi kullandırma imkanını vermektedir. Genellikle işletmeler, cari hesap kredilerini çalışma sermayesi eksikliklerini gidermek için kullanırlar. Sürekli takip edilen, firma ve süre kriterli cari hesap;

-İşletme malzemesi

-Geçici likidite dar boğazının finansmanı

-Köprü (ara) kredisi ve

-Mevsimlik krediler gibi kredilerin sunumuna elverişlidir<sup>24</sup>.

#### 1.5.4.1.2. Spot Kredi

Kredi kullandırma aşamasında tespit edilen faiz oranının vade sonuna kadar değiştirilmediği, faiz, vergi ve diğer kesintilerin, üzerinde mutabık kalınan dönemlerde, anaparanın ise kredi vadesi sonunda bir kerede geri ödendiği kredi türüdür. Söz konusu kredi uygulamasında anaparanın erken ödenmesi ancak bankanın onayı ile ve belirleyeceği esaslar çerçevesinde mümkündür.

#### 1.5.4.1.3. İskonto Kredileri

İskonto, ticari bir senede bağlı vadeli bir alacağın faiz, komisyon, paranın taşınması ücreti gibi diğer masraflar düşüldükten sonra banka tarafından senet hamiline peşin olarak ödenmesidir<sup>25</sup>. İskonto işlemi, genellikle halk arasında senet kırdırma olarak da bilinmektedir.

<sup>23</sup> Şakar, a.g.e., s.60.

<sup>24</sup> Berk, a.g.e., s.10.

<sup>25</sup> Zarakolu, a.g.e, s.103.

Vadesi henüz dolmamış poliçe ve bono, iskonto işlemine elverişli senetlerdir. İskontoya alınacak senetlerin Merkez Bankası'nın reeskont politikasına uygun olması ve ayrıca senetlerin şekil şartları bakımından herhangi bir eksikliğinin olmaması gerekir<sup>26</sup>. İskonto Kredisi ise poliçe ve çeklerin iskonto edilerek satın alınması ile açılan nakdi bir kredidir<sup>27</sup>. Ekonomide, iskonto işleminin önemi fazladır. Satıcının, sattığı mal veya hizmetin bedelini anında tahsil etmesine, alıcının ise aldığı malın bedelini belirli bir vade sonunda ödemesine olanak sağlamaktadır.

#### 1.5.4.2.Nakit Olmayan Krediler

Nakit olmayan krediler, bankadan bir nakit çıkışı gerektirmeden, üçüncü şahıslar arasında yapılan kontrat, taahhüt, anlaşma vb. yazılı metinlerin geçerli olabilmesi için; bankanın taraflardan biri yani kredi müşterisi lehine taahhütlerde bulunması, kredi müşterisinin neden olabileceği zararı karşılama garantisi vermesi veya müşterinin ödemelerinde garantör olmasıdır.

Bankalar bu tür kredileri nazım hesaplarında takip etmektedirler. Nakit Olmayan Kredileri üç gruba ayırmak mümkündür. Bunlar sırasıyla teminat mektupları, akreditif taahhütleri ve kabul/aval kredilerdir. Türk Bankacılık Sistemi 2001 yılında toplam 40.53 trilyar TL garanti ve kefalet sağlamıştır. (Tablo 1.2)

Tablo 1.2 Bankaların Sağladığı Garanti ve Kefaletler (1996-2001).

Yıllar	Teminat Mektupları		Banka Kabulleri		Akreditifler		Prefinansman.		Diğer		Toplam
	Tutar	% Topl.	Tutar	% Topl.	Tutar	% Topl.	Tutar	% Topl.	Tutar	% Topl.	
2001	28.829.854	71,13	1.929.661	4,76	7.155.148	17,65	97.570	0,24	2.519.231	6,22	40.531.464
2000	17.319.396	69,64	1.250.403	5,03	4.735.481	19,04	33.102	0,13	1.530.802	6,16	24.869.184
1999	12.013.335	69,12	839.088	4,83	3.287.354	18,92	130.209	0,75	1.109.450	6,38	17.379.436
1998	7.680.865	71,80	562.900	5,26	1.772.557	16,57	84.045	0,79	597.535	5,59	10.697.902
1997	4.111.151	67,29	345.623	5,66	1.362.190	22,29	37.743	0,62	253.230	4,14	6.109.937
1996	1.725.957	64,73	156.900	5,88	660.577	24,77	36.779	1,38	86.187	3,23	2.666.400

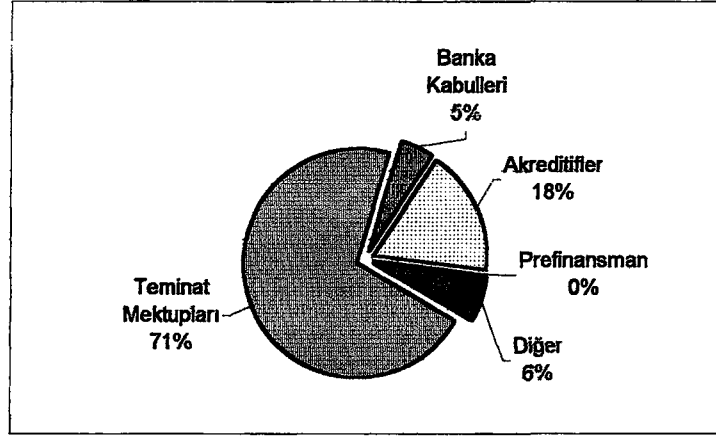
Kaynak: Türkiye Bankalar Birliği, "Türk Bankacılık Sistemi – Üç Aylık Grup Bilgileri (1992-Eylül 2001)

Bankacılık Sistemi'nin sağladığı garanti ve kefaletlerin %71'ini teminat mektupları oluşturmaktadır. İthalat için açılan akreditifler %18'lik bir paya sahipken, kabul kredilerinin payı ise sadece % 5'tir. Geçmiş yıllara oranla teminat mektuplarının toplam krediler içindeki

<sup>26</sup> Berk, a.g.e, s.11.

<sup>27</sup> Aras, a.g.e, s.12.

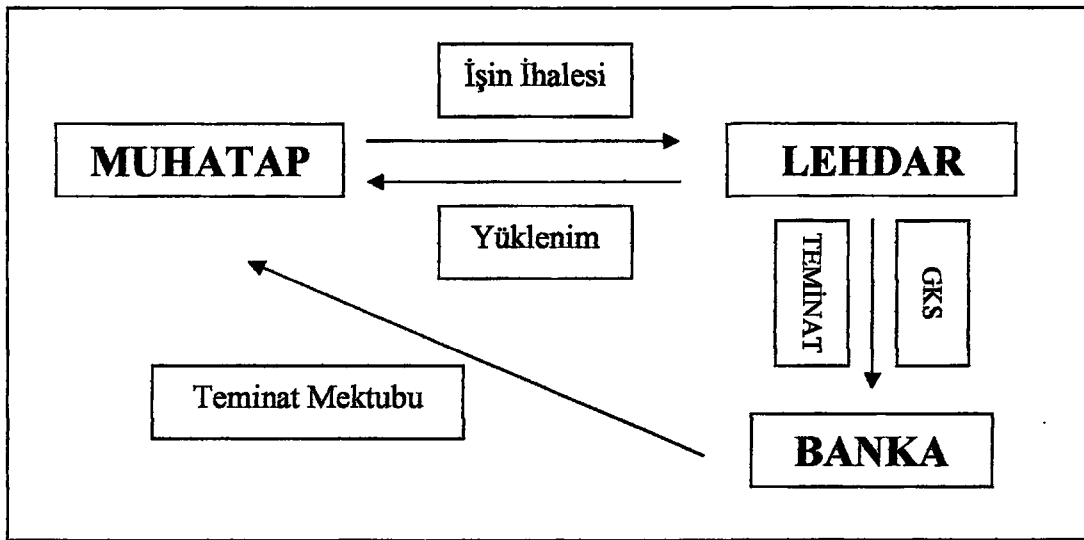
payı artarken, akreditif ve kabul kredileri paylarında az da olsa bir azalma gözlenmektedir. 2001 yılındaki banka garanti ve kefaletlerinin dağılımı Grafik 1.2.'de görülmektedir.



Grafik 1.2 Bankaların Sağladığı Garanti ve Kefaletlerin Dağılımı (2001).

#### 1.5.4.2.1. Teminat Mektupları

Teminat mektupları, iki taraf arasında yapılan yazılı bir anlaşmanın geçerli olabilmesi için bankanın taraflardan biri (lehdar) lehine diğer tarafa (muhatap) verdiği bir tür garanti metnidir. Bu metinde banka, lehdarın herhangi bir nedenle kontrattaki yüklenimlerini yerine getirememesi, gecikmesi ya da başka bir sebeple zarara neden olması halinde muhataba, ortaya çıkan zararı kredi müşterisi adına kayıtsız ve koşulsuz olarak ödeyeceğini beyan eder<sup>28</sup>. Teminat mektuplarında tarafların arasındaki ilişkiyi aşağıdaki şekilde görmek mümkündür.



Şekil 1.2 Teminat Mektuplarında Taraflar Arasındaki İlişkiler.

<sup>28</sup> Şakar, a.g.e., s.86.

Teminat mektuplarını; geçici mektup, kesin (kati) mektup, avans mektubu, serbest konulu mektuplar olarak ayırmak mümkündür<sup>29</sup>.

*Geçici mektuplar*, açılan bir ihaleye katılmak isteyen firmaların aldıkları teminat mektuplarıdır. Eğer ihale kaybedilirse, muhatap tarafından iade edilir ve riskten düşülür, ancak ihalenin kazanıldığı durumda geçici mektup, *kesin mektuba* dönüşür. Sonuç olarak, bir banka geçici teminat mektubu verirken, riskin tamamı için kesin mektubu da vermeyi göze almaktadır.

*Avans mektupları*, bir anlaşma hükümleri içinde alınmış bir işe mahsuben alınacak avanslar için verilir. Avans konusu işin kesin kabulüyle serbest kalır. *Serbest konulu mektuplar* ise, iki taraf arasında herhangi bir işi teminat altına almakta kullanılır ve bu iş tamamlandığında riskten düşülür.

Muhatabı yurtdışında olan teminat mektuplarına *Harici Garantiler* denilmektedir. Harici garantilerde, yurtdışındaki muhatabın yurtiçindeki banka hakkında yeterli bilgisi olmadığı durumda, kendi ülkesindeki bir bankanın garanti vermesini tercih edebileceği için tarafların sayısı dörde çıkar. Türkiye'deki bankanın, yurtdışındaki muhataba kredi müşterisi lehine teminat mektubu (harici garanti) verebilmesi için yurtdışındaki bankaya vermek zorunda olduğu garantiye *kontrgaranti* denmektedir. Kontrgarantiler süreli olarak verilir ve karşı taraftan yenileme talebi gelmedikçe vadesi uzatılmaz<sup>30</sup>.

#### 1.5.4.2.2. Kabul/Aval Kredileri

Kabul kredisi bir gayrinakdi kredi olup, belirli bir limite kadar, müşterisi tarafından bankaya çekilen poliçelerden oluşmaktadır. Banka bu işlemde, nakit ödeme yapmaz, bunun yerine belirli bir limite kadar müşteri üzerine çekilecek poliçeleri kabul ettiğine ilişkin bir açıklama yazarak veya müşterinin kabul ettiği poliçelere *aval vererek* (yani müşterinin ödememesi halinde poliçenin ödemesini garanti ederek), kredisini yani itibarını lehdarın emrine sunmaktadır. İç ilişkide poliçenin ödenmesi yükümlülüğü müşteriye, üçüncü kişiler karşısında ise bankaya aittir<sup>31</sup>. Bu tip kredi, borç veren için nakit çıkışı gerçekleştirmediğinden sadece olası bir borçtur ve bankalar bu tip borçlarını bilançonun aktif kısmında nazım hesaplar adı altında göstermektedir. Kabul kredisinde fiilen bir ödeme yapılmadığı için verilen kredi

<sup>29</sup> Şakar, a.g.e., s.86.

<sup>30</sup> Şakar, a.g.e., s.88.

<sup>31</sup> Ali Sait Yüksel, Ülku Yüksel, *Banka Yönetimi El Kitabı*. İstanbul: Alfa Yayınları, 2002, s. 58.

karşılığında bankalar müşteriden faiz değil kabul komisyonu almaktadır. İşlemin uygulama alanı ise iç ticaretten çok dış ticaretteki kısa süreli finansman ihtiyacını karşılamaya yöneliktir. Ayrıca kabul kredisi, dış ticarete paranın vadesinde transferini garantileyen bir gayrinakdi kredidir<sup>32</sup>.

Kabul kredisinde;

- i. Akreditifli
- ii. Vesaik mukabili (akreditif metni olmaksızın belgelerin bankaya gönderilmesi ve ödeme karşılığı ithalatçıya teslim edilmesi)
- iii. Mal mukabili (önce ithalatçıya belgelerin gönderilmesi ve ödemenin daha sonra yapılması) olmak üzere üç ayrı ödeme şekli mevcuttur<sup>33</sup>.

#### 1.5.4.2.3. Akreditif

Fransızca “accreditif” kelimesinden almış olduğumuz akreditife bazı ülkelerde kredi mektubu (L/C = Letter of Credit) veya vesikalı kredi (documentary credit) de denilmektedir. Eşanlamlı bu terimlerin tam özeti şöyledir<sup>34</sup>: Bir müşterinin (akreditif amiri) işlemi üzerine ve müşterinin talimatına uygun olarak bir bankanın (amir banka), üçüncü bir kişiye (lehdar) veya onun emri havalesine ödemede bulunması veya lehdar tarafından keşide edilen poliçeleri (drafts) ödemesi, kabul etmesi, iştirah etmesi veya bu gibi ödemelerin yapılmasıdır.

İhracat ve ithalat işlemlerinde en yaygın olarak kullanılan ödeme şekli akreditiftir. Akreditifin temel fonksiyonu malın alıcıya teslimi ile ödemenin satıcıya yapılması arasında aracı olmaktır<sup>35</sup>. Bu ödeme şeklinde mal bedelinin ödenmesi, bir veya birden fazla banka tarafından garanti edildiğinden, diğer yöntemlere göre ihracatçı için en güvenli yoldur.

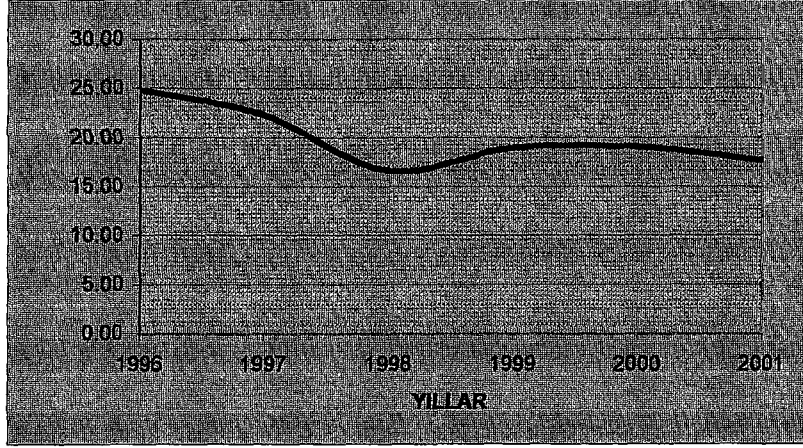
Türk Bankacılık Sistemi'nin 2001 yılı itibariyle açtığı akreditif miktarı 7,155 trilyar TL olup, akreditifin toplam garanti ve kefaletler içindeki payı %17dir. Toplam akreditifin toplam garanti ve kefaletler içindeki yıllara göre dağılımı Grafik 1.3.'te görülmektedir.

<sup>32</sup> Berk, a.g.e., s. 14.

<sup>33</sup> Aras, a.g.e., s. 28.

<sup>34</sup> Cem Kozlu, *Uluslararası Pazarlama*. İstanbul: T. İş Bankası Yayınları, Eylül 2000, s.296.

<sup>35</sup> Aras, a.g.e., s.29.



Grafik 1.3 Akreditiflerin, Garanti ve Kefaletler İçindeki Payı (1996-2001).

#### 1.5.4.2.3.1. Akreditif İşlemleri

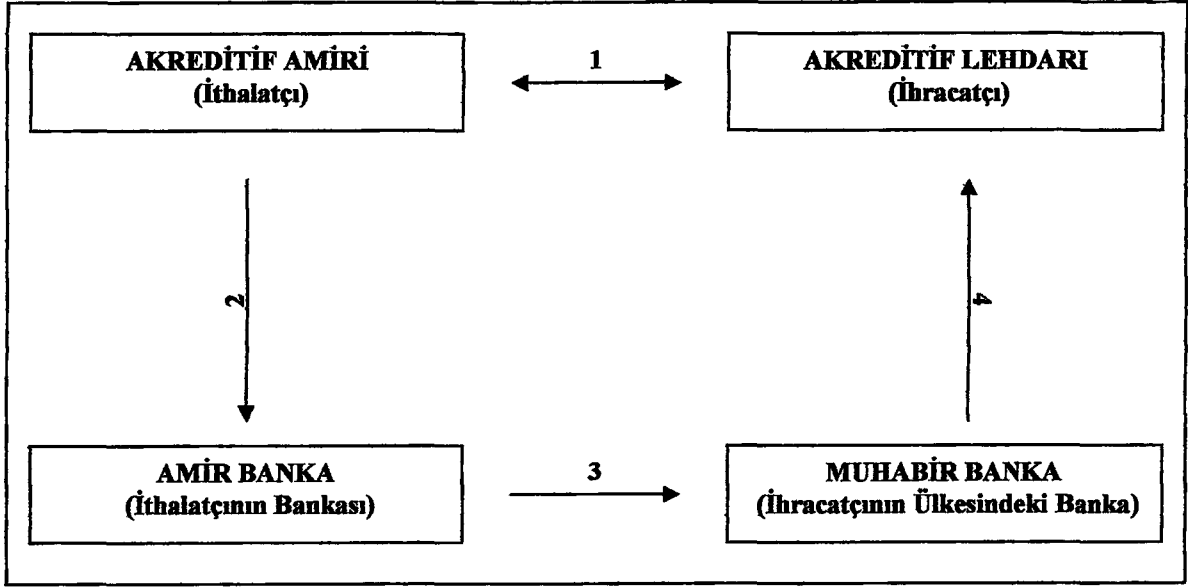
Akreditif işlemlerinde dört taraf rol almaktadır<sup>36</sup>:

- i. Akreditif Amiri (The Applicant For The Credit)
- ii. Amir Banka (The Issuing Bank)
- iii. Muhabir Banka (The Negotiating Bank)
- iv. Akreditif Lehdarı (The Beneficiary)

*Akreditif Amiri*, ihracatçı lehine, bir akreditif açılmasını talep eden, ihracatçının yurt dışındaki müşterisidir. *Amir banka*, akreditif açıldıktan sonra bu durumu, lehine akreditif açılan ihracatçının ülkesindeki bir *muhabir bankaya* akreditif koşulları ile birlikte bildirir. Ancak muhabir bankanın, yani akreditif işlemlerinde yer alan üçüncü tarafın genellikle mal bedelini ödeme yükümlülüğü yoktur. Sadece akreditif işlemlerine aracılık etmekle yetinir.

Akreditif işlemlerinde yer alan sonuncu taraf ise ihracatçı yani *akreditif lehdarıdır*. Lehdar, muhabir banka tarafından kendisi lehine bir akreditifini açıldığının bildirilmesi üzerine, malın alıcı tarafından teslim ve mülkiyetinin devralmasına imkan veren belgeleri, malların sevk edilmesinden sonra bu bankaya akreditif koşullarına uygun olarak teslim eder ve mal bedeli kendisine ödenir. Şekil 1.3.'te akreditif işlemlerinin gerçekleştirilme süreci görülmektedir.

<sup>36</sup> Mehmet Karafakioğlu, *Uluslararası Pazarlama Yönetimi*. İstanbul: Beta Yayınları, Ağustos 2000, s.163.



Şekil 1.3 Akreditif İşlemi.

Şekil 1.3.'de gösterilen süreç aşağıdaki sırada gerçekleşmektedir:

- i. Satıcı (İhracatçı) ve alıcı (ithalatçı) arasında satış sözleşmesinin yapılması,
- ii. Akreditif amirince, amir bankadan, ihracatçı lehine bir akreditif açılmasının istenmesi,
- iii. Akreditifin açıldığı ve koşullarının amir banka tarafından muhabir bankaya bildirilmesi,
- iv. Muhabir banka tarafından akreditifin açıldığı ve koşullarının lehdara bildirilmesidir.

Bir akreditif mektubunda yer alan bilgiler ise şunlardır<sup>37</sup>:

- i. Amir Bankanın adı ve adresi. (Amir Banka genellikle ithalatçının devamlı çalıştığı bankasıdır ve ithalatçının talimatı üzerine akreditifi açar.)
- ii. Akreditifle ilgili işlemleri içeren banka referans numarası
- iii. Akreditif vadesi
- iv. Akreditifi açtıran ithalatçının adı ve adres
- v. İhracatçının (lehdar) adı ve adresi

<sup>37</sup> <http://www.nakliyerehberi.net>, 10.05.2002.

- vi. Akreditifi ihbar eden bankanın adı ve adresi. Bu banka genellikle ihracatçının kendi bankasıdır.
- vii. Akreditifin tutarı ve döviz cinsi
- viii. Akreditifte belirtilen ödeme şekli
- ix. İhracatçının tam sipariş tutarının altında sevkiyat (kısmi sevkiyat) yapmasına izin verilip verilmediği
- x. Malların bir araçtan diğerine aktarma yapılmasına izin verilip verilmediği
- xi. Malların nakliye firmasına teslim edildiği yer ve nakliye için verilen en son tarih
- xii. Malların gönderildiği yerin adı
- xiii. Banka tarafından ödeme yapılmadan önce ihracatçının bankasına sunması gereken belgelerin türü ve miktarına ilişkin liste
- xiv. Akreditif vadesi içinde, nakliyeye ilişkin belgelerin verildiği tarihten itibaren diğer belirli belgelerin sunulması için verilen süre.

Name of issuing bank		Irrevocable documentary credit	Number
Place and date of issue			
Applicant		Beneficiary	
Advising bank		Amount	
Partial shipments	Transshipment	Credit available	
Allowed ( ) Not allowed ( )	Allowed ( ) Not allowed ( )	<input type="checkbox"/> by sight payment <input type="checkbox"/> by acceptance against the documents detailed herein <input type="checkbox"/> and beneficiary's bill of exchange at	
Loading on board/dispatch/taking in charge at/from:		on:	
For transportation to:			
Documents to be presented			
Documents to be presented within _____ days after the date of issuance of the transport documents but within the validity of the credit.			
<p>We hereby issue this documentary credit in your favour. It is subject to the ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (1993 Revision, International Chamber of Commerce, Paris, France, Publication No. 600) and engages us in accordance with the terms thereof. The number and the date of the credit and the name of our bank must be quoted on drafts required. If the credit is available by negotiation, each presentation must be noted on the reverse of this advice by the bank where the credit is available.</p>			
This document consists of _____ signed page(s).		The A.B.C. Bank	

Kaynak: <http://www.loc.co.uk>, 10.05.2002.

#### Şekil 1.4 Akreditif Örneği.

Akreditifin açılmasıyla, satıcıya, alıcının ödeme garantisi yerine akreditifi açan bankanın garantisi iletilir. Yani banka, akreditif ile, ihracatçı malın teslimatını gerçekleştirdiğini ispatlayan belgeleri sunduğunda önceden üzerinde anlaşılmış miktar kadar bir ödeme yapar. Akreditifi "ihbar" eden banka, vesaiki ihracatçıya iletildiğinde, kendi sorumluluğunun sadece

ihbar olduğunu da yazılı olarak bildirmektedir. Yani muhabir bankanın herhangi bir durumda ihracatçıya ödeme yapması mümkün değildir. Akreditif talimatı ve akreditifin kendisinin, diğer ticari belgeler gibi eksiksiz ve açık olması gerekmektedir. Karışıklık ve anlaşmazlığa yer bırakmamak için, aracı bankalar, akreditif amirinin akreditife çok ayrıntı eklemesine engel olmalıdır.

İhracatçı, akreditifi alıp, şartlarını inceleyip, uygunluğunu kabul ettikten sonra, malları yükleyerek alıcıya fiziksel sevk işlemini başlatır. Örneğin mallar gemi ile yollanıyorsa, geminin acentasından alacağı konşimentoyu, ihbar eden muhabir bankaya gönderir. Bu banka, elindeki konşimento ile akreditif koşullarını karşılaştırır. Eğer vesaik, akreditifin tüm şartlarını sağlıyor ise, akreditifin türüne göre ödemeyi yapar ya da iştiraya gider. Banka elindeki belgeleri, akreditifi açan amir bankaya yollar. Amir banka da kendisine gelen belgeleri kontrol eder ve koşullara uygun bulursa, ödemeyi yapar. Eğer belgeler, ihracatçı tarafından doğrudan amir bankaya yollanmış ise ödeme ihracatçıya yapılır. Diğer taraftan, ödeme başka bir banka tarafından satıcıya, amirden bedel geleceği beklentisi ile kredi olarak yapılmış ise, amir banka ödemeyi bu bankaya yapar<sup>38</sup>. Bir başka ödeme türünde ise, muhabir banka, önceden kararlaştırılan şekilde, akreditifi teyit eden veya ödeme, kabul veya iştiraya yapan bankaya ödemeyi yapar.

Uluslararası Ticaret Odası (ICC-International Chamber of Commerce) “vesikalı krediler hakkındaki yeknesak kaide ve teamülleri”ne göre bütün akreditiflerin, vesaikin ibrazı için bir vadeyi şart koşması gerekmektedir. Eğer akreditif metninde süre belirtilmemişse, bankalar konşimento gibi yükleme evrakının acente tarafından düzenlenme tarihinden 21 gün sonra kendilerine ibraz edilen vesaiki reddedeceklerdir<sup>39</sup>.

Akreditif işlemlerinde son aşama, akreditifin ödenmesidir. Akreditifi açan amir banka, kendisine gönderilen vesaikin akreditif şartlarına uygunluğunu onayladıktan sonra, bu belgeyi, akreditifi açma talebinde bulunan akreditif amirine yani alıcıya devreder. Bu devir ya ödeme karşılığı ya da başka türlü olabilmektedir. Alıcı, bankadan aldığı vesaik içindeki taşıma belgesini ki bu genellikle konşimentodur, geminin tahliye limanındaki temsilcisi yani acentasına ibraz eder. Bu ibraz sonucunda kendisine verilen ordino (delivery order) aracılığıyla da malı teslim alır.

<sup>38</sup> Kozlu, a.g.e, s.298.

<sup>39</sup> Kozlu, a.g.e, s.299.

### 1.5.4.2.3.2. Akreditifin Ödenmesi

Akreditifin ödenmesi üç şekilde olabilir. Bunlar sırasıyla ödeme karşılığı, kabul karşılığı, ve iştirâ yoluyla<sup>40</sup>. Ödemenin ne şekilde yapılacağı akreditifte belirtilmektedir.

#### i. Ödeme Karşılığı

Öncelikle ihracatçı, sevk vesaikini akreditifi ihbar eden muhabir bankaya gönderir. Banka belgelerin uygun olduğuna karar verirse, ödemeyi yapar ve daha sonra bu vesaiki, akreditifi açan amir bankaya gönderir. Aralarındaki anlaşmaya göre ramburse yani amir banka tarafından muhabir bankaya ödeme yapılır.

#### ii. Kabul Karşılığı

Satıcı sevk vesaikini, muhabir bankaya vadeli/vadesiz bir poliçe ile gönderir. Banka vesaiki kontrol ettiğinde ya poliçeyi kabul eder ya da ihracatçıya geri gönderir. Daha sonra muhabir banka, vesaiki amir bankaya yollayarak poliçeyi kabul ettiğini, vadesi geldiğinde, iki bankanın (amir ve muhabir bankalar) mutabakata varmış olduğu şekilde ramburse olacağını bildirmektedir.

#### iii. İştirâ (Satın Almak) Yoluyla

İlk olarak ihracatçı, sevk vesaikini muhabir bankaya, akreditif talebinde bulunan kişi veya akreditif metninde adı geçen herhangi bir ilgili adına keşide edilmiş (yazılmış) vadeli/vadesiz bir poliçe ile birlikte ibraz eder. Banka vesaikin uygunluğunu onayladıktan sonra, poliçeyi keşidecilere rücu etmeksizin iştirâ eder. Muhabir banka daha sonra bu vesaik ve poliçeyi amir bankaya yollar ve anlaşma çerçevesinde ramburse olur.

Bu üç yöntemden de anlaşılacağı gibi, ödeme işlemin temelinde, vesaikin ihracatçı tarafından muhabir bankaya iletilmesi, banka tarafından akreditif şartlarına uygunluğunun kontrolü ve uygunsa ödemenin yapılıp, vesaik ve poliçenin (eğer varsa) amir bankaya iletilerek ramburse olması mevcuttur.

### 1.5.4.2.3.3. Akreditif Türleri

#### i. Kabili Rücu (Dönülebilir) Akreditif (Revocable Credit)

Bu tür akreditifte, lehbara yani ihracatçıya haber verilmeksizin, akreditif şartlarında herhangi bir zamanda, değişiklik ve iptal söz konusu olabilir. Düzenleyici amir banka, ya başvuranın

<sup>40</sup> Kozlu, a.g.e, s.299.

talebi ya da müşteriden parayı tahsil etme olasılığının düşük olduğunu öngörmesi üzerine, dönülebilir bir krediyi değiştirip feshedebilir.<sup>41</sup>

### ii. Gayri Kabili Rücu (Dönülemez) Akreditif (Irrevocable Credit)

Dönülemez akreditiflerde, tüm tarafların ön anlaşması (onayı) olmaksızın kredi iptal edilip değiştirilemez.<sup>42</sup> Özetle gayri kabili rücu:<sup>43</sup>

- Akreditif bir poliçe karşılığı olarak veya olmayarak tediyeyi öngördüğü takdirde ödemeyi veya ödemenin yerine getirilmesini,
- Lehdar tarafından, akreditif isteminde bulunan kimse veya akreditifte adı geçen diğer bir muhatap üzerine keşide edilen poliçeler, akreditifi açan banka tarafından kabul edilir veya amir bankanın bu poliçelerin vadelerinde kabul ve ödemeleriyle ilgili sorumluluk taşıyacağına dair bir hüküm varsa, poliçenin kabul edilmesini,
- Lehdar tarafından, akreditif isteminde bulunan kimse veya akreditif metninde adı geçen herhangi bir muhatap namına keşide edilen vadeli veya vadesiz poliçeler, keşidecilere/veya evrakın iyi niyet sahibi hamillerine rücu etmeksizin iştirah/veya devir suretiyle kullanılacaksa iştirah ve devrin başka bir banka tarafından uygulanmasının sağlanmasını taahhüt eder.

### iii. Teyitli Akreditif (Confirmed Letter of Credit)

Teyitli akreditiflerde, akreditif aracı banka tarafından lehdara onaylanır. Bu durumda, amir bankanın ödeme taahhüdü haricinde muhabir banka da taahhütte bulunur. İhracatçı tarafından ibraz edilen vesaikler akreditif şartına uygun ise, aracı banka hemen ödemede bulunur. Bu tür akreditif lehdara sağladığı güvence yönünden satıcı açısından tercih edilen güvenli bir yöntemdir.<sup>44</sup>

### iv. Teyitsiz Akreditif (Unconfirmed Letter of Credit)

Bu tür akreditifte, muhabir bankanın görevi sadece akreditifi ihracatçıya bildirmektir. Lehdara karşı bir ödeme sorumluluğu bulunmamaktadır.

### iv. Kabili Devir (Devredilebilir) Akreditif (Transferable Credit)

Bu tip kredi, ihracatçı/satıcının, malları üçüncü bir şahıstan örneğin deniz aşırı bir üreticiden temin ettiği durumlarda tercih edilebilir.<sup>45</sup> Sürecin ortasındaki satıcının elinde, deniz aşırı alıcısından yapılacak ödemeyi bekleyecek kadar finansal kaynak olmayabilir. Bu durumda

<sup>41</sup> Aras, a.g.e, s.33.

<sup>42</sup> Aras,a.g.e, s.34.

<sup>43</sup> Kozlu, a.g.e, s.301.

<sup>44</sup> Aras, a.g.e, s.34.

<sup>45</sup> Alan E. Branch, *Export Practice and Management*, İngiltere: Chapman&Hall, 1994, s.216.

lehdar yani satıcı, akreditiften doğan kişisel haklarını ve sorumluluklarını akreditifte belirtilmiş olmak şartıyla ikinci bir lehbara (second beneficiaries) yani sürecin başlangıcındaki üreticiye devretme hakkına sahiptir. Kabili devir bir akreditif ancak bir kere devrolunabilir<sup>46</sup>.

#### v. Karşılıklı Akreditif (Back-to-Back Credit)

Bu tip kredi de, devredilebilir akreditife benzer olarak, hem tedarikçi hem de satıcının deniz aşırı olduğu durumlarda tercih edilebilir. Ancak burada devredilebilir akreditiften farklı olarak, birbirinden ayrı iki akreditif söz konusudur. Bu durum, vesaik ve akreditif şartlarını karşılaştırırken problemler yaratabilmektedir<sup>47</sup>. İlk akreditifin lehdarı olan aracı-satıcı, bu akreditifi, ihbarı yapan bankaya teminat olarak gösterip, onun, üreticiye yeni bir akreditif açmasını isteyecektir. Bu durumda ilk kredinin lehdarı, ikinci kredinin amiri olacaktır. İkinci kredinin amir bankası, birinci kredinin şartları gereği ilgili vesaikin teslimi durumunda yaptığı ödemelere karşılık kendisine geri ödeme yapılmasını bekler<sup>48</sup>.

#### vi. Red-Kloz Akreditif (Red Clause Credits)

Red Kloz krediler, genellikle paketleme krediler (packaging credits) olarak anılmaktadır<sup>49</sup>. Bu tip kredilere çoğu zaman Avustralya, Yeni Zelanda veya Afrika'dan Avrupa'ya yün taşınmasında rastlanmaktadır<sup>50</sup>. Akreditife eklenen kırmızı madde ile, muhabir bankaya, lehdarın yünü satın alıp, istifleyip ve depolayıp nakliye için hazırlaması gereğince kredi verme yetkisi sağlanır. Özetlersek, Red Kloz akreditif, içinde lehbara vesaik ibrazından önce ödeme yapılması için, bankaya verilen bir talimat maddesinin bulunduğu akreditifidir. Bu madde, dikkati çekmek için kırmızı ile yazıldığından bu deyim kullanılmaktadır. Bu akreditif türünde asıl amaç, ihracatçıyı malın üretiminden ve sevkinden önce finanse etmektir<sup>51</sup>. Bu akreditif gereği satıcıya ödenecek miktar, akreditifin ya tam değeri ya da belirli bir oranı olabilmektedir.

#### vii. Green Clause Akreditifler

Akreditif açan banka lehine, akreditifin kullanıcısı tarafından bir teminat mektubu verilmişse, red-kloz akreditifleri açtıran firmalar büyük riske girerler. Bu riskler green-clause akreditifler ile en aza indirilebilir<sup>52</sup>. Bu tip kredi ile, ihracatçının malların sevkinden önce akreditiften

<sup>46</sup> Kozlu, a.g.e, s.304.

<sup>47</sup> Branch, a.g.e., s.217.

<sup>48</sup> Aras, a.g.e., s.34.

<sup>49</sup> Branch, a.g.e, s.217.

<sup>50</sup> Kozlu, a.g.e., s.306.

<sup>51</sup> Kozlu, a.g.e, s.307.

<sup>52</sup> Kozlu, a.g.e, s.308.

tahsilat yapmasına olanak sağlanır. Ancak bu peşin ödemeler, malların mülkiyetini bankaya devreden ambar teslim makbuzları ile garanti altına alınmaktadır.

#### viii. Rotatif Akreditif (Revolving Credits)

Rotatif Krediler, aralıklı seri parti nakliyeler veya kesintisiz olarak programlanmış nakliyelerde kullanılmaktadır. Belirli bir parasal değer ve miktardaki mallar için, nakliye yapılıp, vesaikler ibraz edilip, ödeme şartları gerçekleştikten sonra, akreditif otomatik olarak orijinal yani ilk durumundaki şartlarda tekrar kullanılabilir hale gelir ve bir başka nakliye için kullanılır<sup>53</sup>. Bu döngü bu şekilde devam eder. Rotasyon belirli bir zaman ve/veya değerle sınırlandırılabilir. Örnek olarak zamansal olarak rotatif çalışan bir akreditif ile, üç aylık süre için lehbara her ay \$70,000 ödeme yapılması şart koşulabilir. Eğer akreditif kümülatif ise ilk devrede kullanılmayan miktar izleyen devrelerde kullanılabilir. Kümülatif değilse, belirlenen ödeme devreleri içinde tahsil edilmeyen tutarlar sonraki devrelerde kullanılamaz<sup>54</sup>.

Ancak akreditif zaman yerine değere göre rotatif ise, geçerlilik süresi içinde kullandıkça, yani ihracatçı vesaiki ibraz ettikçe yenilenir. Bu sonsuz bir risk yaratır ve alıcı genellikle bir üst değer ile akreditifi sınırlar. Akreditif o değere ulaşınca kadar vesaik ibraz karşılığında otomatik olarak yenilenir.

Sevk edilecek bir malın tam değeri için açılmış olan ve belirli miktarların belirli veya aylık devrelerde sevkini şart koşan yani kısmi sevkıyata izin veren akreditif, rotatif akreditif değildir. Kısmi sevkıyatla ilgili Milletlerarası Ticaret Odası hükümleri şöyledir<sup>55</sup>:

“Akreditifte aksi belirtilmedikçe, kısmi sevkıyata izin verilir. Emtianın gemiye yüklendiğini (on board) gösteren yükleme konşimentoları başka başka tarihleri veya farklı yükleme limanlarını gösterse bile, aynı gemiyle ve aynı sefer ile yapılan sevkıyata kısmi sevkıyat nazarıyla bakılmaz. Belirli zamanlarda yüklemenin partiler halinde yapılacağı şart koşulmuş olup da, herhangi bir parti, o parti için belirlenen süre içerisinde yüklenmemiş bulunursa, aksi akreditifte belirtilmiş olmadıkça, akreditif bu parti ve bundan sonraki partiler hakkında hükümden düşer.”

#### ix. Teminat Akreditifi (Standby Letter of Credit)

Bu tip kredinin diğer türlerden farklı olarak en belirgin özelliği alıcı ve satıcı tarafından hiçbir zaman kullanılmak istenmemesidir. Teminat Akreditifleri, genellikle, alıcının malın bedelini ödemediği durumlarda, satıcının ihtiyacı olan bir yedek olup, açık hesap ticaretinde bir

<sup>53</sup>Branch, a.g.e, s.217.

<sup>54</sup>Kozlu, a.g.e, s.308.

<sup>55</sup>Kozlu, a.g.e, s.309.

kıymetli evrak olarak kullanılmaktadır<sup>56</sup>. Alıcının ödeme yapmadığı belgelendiğinde, amir banka tarafından satıcıya ödeme yapılmasını sağlamaktadır. Ayrıca bazı ülkelerde, genellikle, banka garantisi yerine de kullanılmaktadır<sup>57</sup>. Bu akreditif türü, bankanın ithalatçıya olan büyük güveniyle açılabilir ve daha çok ihale usulü satışlar için geçerlidir<sup>58</sup>.

#### x. Kabul Kredili Akreditif (Acceptance Credits)

Banka ihracatçıya kendi kredisini poliçelere bağlayarak sunar. Bu poliçelerin ödenmesi, ihracatçının alıcıya düzenlediği poliçelerin ödemesi ile paralellik gösterir. Ayrıca ihracatçı ve alıcı arasında düzenlenen poliçelerin koşullarıyla banka tarafından sağlanan poliçelerin koşulları aynı olmalıdır.

#### xi. Vadeli Akreditif (Deferred Payment Credits)

Bu tip kredi, gün geçtikçe popüler hale gelmektedir<sup>59</sup>. Vesaikin ibrazından itibaren satıcının alıcıya tanıdığı vadenin dolması ile birlikte ödemenin yapıldığı akreditif türüdür<sup>60</sup>.

#### xii. Açık Akreditif

Bu tür akreditifte vesaik ibrazına gerek yoktur. Genellikle karşılıklı ticari güvене dayanmaktadır. Ancak, birbirini tanımayan taraflar için yüksek derecede risk arz etmektedir.

### 1.5.4.2.3.4. Akreditif Belgeleri

Bir akreditif açılırken, tüm talimatlarda, karşılığında ödeme ya da iştirah olsun, işlemi yapılacak olan vesaik yani belgenin açıkça bildirilmesi şart koşulmaktadır. Belgeleri, sevk belgesi, sigorta belgesi, ticari faturalar, poliçeler ve diğer belgeler olarak ayırabiliriz.

#### i. Sevk Belgesi

Sevk belgelerine en güzel örnek deniz konşimentosudur. Konşimento (B/L - Bill of Lading), temel ihracat belgelerinden biri olup şu amaçlara hizmet eder<sup>61</sup>:

-Sevkiyatı yapan gümrükçü/ihracatçı ile taşıyıcı firma arasındaki kontratı tanımlar. Hangi tip ve ne miktar malın hangi limanlar arasında ne tutarda navlun ile taşınacağını belirtir. Eğer satış CIF (Cost&Insurance&Freight) olarak yapılmış ise, ihracatçı genellikle navlun bedelini konşimentoyu alırken öder. Konşimento hem taşıyıcı tarafından ihracatçıya verilen ve malların teslim alındığını gösteren bir taşıma senedi hem de kapsamına giren malın mülkiyet belgesidir. Alıcı, tahliye limanında, konşimentoyu gümrüğe sunmadan mallara sahip olamaz.

<sup>56</sup> Branch, a.g.e, s.219.

<sup>57</sup> Branch, a.g.e., s.220.

<sup>58</sup> Ali Dölek, *Gümrük Birliği Sonrası Uygulamalı İhracat Bilgileri*. İstanbul: Beta Yayınları, Ağustos 1999, s. 25.

<sup>59</sup> Branch, a.g.e., s.2190.

<sup>60</sup> Aras, a.g.e., s.35.



## ii. Sigorta Belgesi (Insurance Certificate)

Sigorta vesaikinin akreditif metninde açıkça tanımlandığı gibi olması ve bu evrakın sigorta şirketleri, acenteleri veya komisyoncuları (underwriters) tarafından düzenlenmiş veya imza edilmiş bulunması gerekmektedir<sup>62</sup>. Sigorta edilecek en düşük tutar söz konusu malın CIF değeri olmalıdır.

## iii. Ticari Faturalar

Ticari faturalar, alıcı ve ihracatçı arasında yapılan malın satış anlaşmasıdır. Akreditifte aksi belirtilmediği takdirde, ticari faturaların, akreditif talebinde bulunan kimse adına düzenlenmesi gerekmektedir. Ayrıca ticari faturalarda gösterilen malların niteliği, akreditifteki tanım ve özelliklere uygun olmalıdır.

## iv. Poliçe

Poliçe, ihracatçı tarafından hazırlanan ve imzalanan bir belge olup, ithalatçının belirli bir meblağı yani ihracat tutarını, yine belirli bir süre sonunda ihracatçıya ödemesini öngören bir belgedir<sup>63</sup>. Poliçe ihracatçıya ödemenin yapılacağına dair bir güvence sağlamaz, ancak akreditife ek olarak hazırlanır.

## v. Diğer Belgeler

İhracat işleminde kullanılan diğer belgeler örneğin çeki listesi, menşe şahadetnamesi (certificate of origin) gibi belgeler istendiği takdirde ibraz edilmektedir.

### 1.5.5. Kullanım Amaçlarına Göre Krediler

Genel olarak fon ihtiyacını karşılamak üzere kullanılan kredileri kullanım amaçlarına göre; ihtisas kredileri, proje finansman kredileri, işletme kredileri, yatırım ve tevsi kredileri, Türk Eximbank Kredileri olarak sınıflamak mümkündür.

#### 1.5.5.1. İhtisas (Uzmanlık) Kredileri

İhtisas Kredileri, belli bir uzmanlık alanına, belirli bir sektörde kullanılmak üzere verilen kredilerdir. Örneğin tarım, gayrimenkul, denizcilik ve turizm sektörlerine verilen krediler bu grupta toplanmaktadır. T.B.B.'nin 2001 yılı Eylül ayı verilerine göre, ihtisas kredilerinin toplamı yaklaşık 4,4 trilyar TL olup, tarımsal krediler 2,39 trilyar TL ve % 54'lük pay ile en büyük dilime sahiptir. Denizcilik sektörü ise toplam 84 milyar değerinde kredi almıştır.

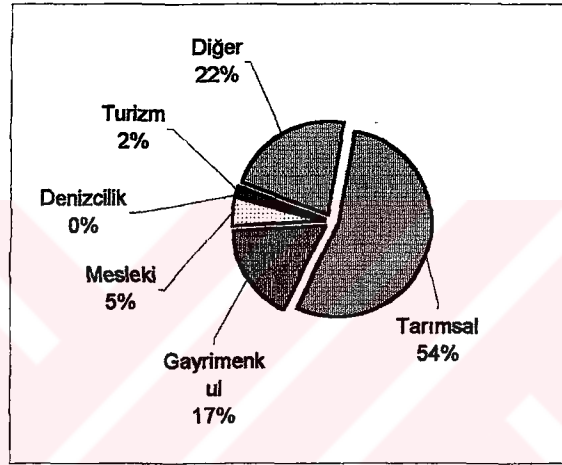
<sup>62</sup> Kozlu, a.g.e., s. 312.

<sup>63</sup> Kozlu, a.g.e., s. 313.

**Tablo 1.3. Bankaların Sağladığı İhtisas Kredileri (1996-2001) (milyar TL.)**

Yıllar	Tarımsal	Gayrimenkul	Mesleki	Denizcilik	Turizm	Diğer	Toplam
2001	2.393.594	743.094	217.503	84	68.277	969.863	4.392.415
2000	3.281.895	580.134	391.587	1.646	56.641	712.504	5.024.407
1999	2.009.867	447.514	300.013	8.075	48.794	530.355	3.344.618
1998	1.170.731	311.220	211.324	21.491	25.789	304.221	2.044.776
1997	1.504.492	127.097	140.062	13.259	15.958	187.063	1.987.931
1996	668.826	77.380	72.522	4.731	11.770	77.850	913.079

Kaynak: Türkiye Bankalar Birliği, "Türk Bankacılık Sistemi – Üç Aylık Grup Bilgileri (1992-Eylül 2001)".

**Grafik 1.4.İhtisas Kredilerinin Sektörlere Göre Dağılımı (2001).**

### 1.5.5.2.Proje Finansman Kredileri

Bu tip krediler, belirli bir projenin finansmanı amacıyla sunulan kredilerdir. Bunlara örnek olarak bir alışveriş merkezinin ya da bir köprünün inşaatı için sağlanan krediler verilebilir.

### 1.5.5.3.İşletme Kredileri

Firmaların kısa süreli veya mevsimsel işletme sermayesi ihtiyacını karşılamak veya nakit açıklarının kapatılmasını sağlamak için verilen kredilerdir. Özellikle KOBİlerin en çok kullandığı kredi türüdür<sup>64</sup>.

### 1.5.5.4.Yatırım ve Tevsi Kredileri

Herhangi bir yatırımı finanse etmek için verilen kredilerdir. Sosyo-ekonomik yönden kurulacağı bölgeyi geliştirecek yatırımlar için verilen kredilerin özellikle yatırım öncelikli

bölgelerde gelişmiş bölgelere göre çok daha uygun faiz ve ödeme koşulları ile teşvik edildiği bilinmektedir. Tablo 1.4.'den de görüldüğü gibi, 2001 yılında, yaklaşık 4 trilyar TL yatırım kredisi tahsis edilmiştir. Yatırım kredilerinin toplam krediler içindeki payı ise, yaklaşık %8 olmaktadır.

**Tablo 1.4 Bankaların Sağladığı Yatırım Kredileri (1996-2001).**

Yıllar	Yatırım Kredileri (milyar TL)
2001	3.929.576
2000	1.757.124
1999	1.058.876
1998	606.684
1997	329.258
1996	125.009

**Kaynak:** Türkiye Bankalar Birliği, "Türk Bankacılık Sistemi – Üç Aylık Grup Bilgileri (1992-Eylül 2001)".

#### 1.5.5.5. Türk Eximbank Kredileri

Türk Eximbank, ihracatı teşvik etmek, geliştirmek ve dolayısıyla ekonomik gelişmeyi sağlamak için ihracatçılara finansal açıdan destek vermek amacıyla kurulmuştur<sup>65</sup>. Türk Eximbank 2000 yılında 3,5 milyar ABD Doları tutarında nakdi kredi desteği ve 3,0 milyar ABD Doları tutarında sigorta/garanti imkanı sağlayarak ihracata toplam 6,5 milyar ABD Doları seviyesinde bir destek vermiştir<sup>66</sup>. Böylece, Banka nakdi ve gayrinakdi destekleri ile ihracatın yaklaşık % 24'üne finansman desteği sağlamıştır. Türk Eximbank'ın sağladığı kredi türlerini aşağıdaki şekilde sıralamak mümkündür<sup>67</sup>:

- i. **Sevk Öncesi İhracat Kredileri:** İhracata yönelik mal üreten sanayilerin imalat aşamasından başlanarak desteklenmesi amacıyla ticari bankalar aracılığıyla kullanılan kısa vadeli bir kredidir. Sevk Öncesi KOBİ İhracat Kredisi ise en fazla 200 işçi çalıştıran küçük ve orta ölçekli imalatçı ve imalatçı/ihracatçı firmaların sevk öncesi ve sonrası finansman ihtiyacı için aracı bankalar vasıtası ile kullanılan bir kredi programıdır.
- ii. **Dış Ticaret Şirketleri (DTŞ) İhracat Kredileri:** Dış Ticaret Sermaye Şirketleri (DTSS) ve Sektörel Dış Ticaret Şirketleri'nin (SDTŞ) ihracat faaliyetleri ile ilgili finansman gereksinimlerini karşılamak amacıyla kullanılan bir kredi

<sup>64</sup> Şakar, a.g.e., s.61.

<sup>65</sup> Aras, a.g.e., s.21.

<sup>66</sup> <http://www.igeme.org.tr/tur/mevzuat/eximbank.htm>, 15.10.2001.

<sup>67</sup> <http://www.eximbank.gov.tr>, 22.07.2001.

programıdır ve kredibiliteleri Türk Eximbank tarafından olumlu bulunan firmalar yararlandırılmaktadır.

- iii. **Performans Kredileri:** DTSS, SDTŞ statüsünde olmayan, imalatçı, ihracatçı, ihracatçı veya ihracata yönelik mal üreten, imalatçı vasfına haiz firmaların finansman gereksinimlerinin karşılanması amacıyla doğrudan kullanılan Performans Döviz Kredisi'nin Türk Lirası seçeneği olan kredi programıdır.
- iv. **İslam Kalkınma Bankası Orta Vadeli Ticaretin Finansmanı Fonu:** İslam Kalkınma Bankası (İKB) ile Türk Eximbank arasında 1988 yılında imzalanmış olan anlaşma uyarınca, İKB bünyesindeki finansman programlarından "Orta Vadeli Ticaretin Finansmanı Fonu"na Türk Eximbank aracılık etmektedir. Söz konusu program, İslam Konferansı Teşkilatı üyesi ülkeler arasındaki ticaretin finansmanına yöneliktir.
- v. **İhracata Yönelik İthalat Finansman Kredisi:** İhracatçıların, ihracata yönelik işlemlerinin finanse edilmesi amaçlanmaktadır. İhraç konusu malın üretiminde girdi olarak kullanılan ara malları ve hammaddelerin, ihracata yönelik üretimin gerçekleştirilmesinde kullanılacak yatırım mallarının ithalatına finansman desteği sağlanmaktadır.
- vi. **Ülke Kredileri Sigortası/Garanti Programları:** Ülke Proje Kredi/Garanti Programları ile Türk müteahhit ve müteşebbislerinin ülke riskinden arınarak yeni ve hedef pazarlara yönelmeleri, mevcut pazarlarda rekabet şanslarının ve bu yolla ihracatın ve döviz gelirlerinin artırılmasının yanısıra kredi kullanılan ülkeler ile kalıcı ilişkiler tesis edilmesi amaçlanmaktadır.
- vii. **Kısa Vadeli İhracat Alacakları İskonto Programı:** İhracatçılarımızın ülke riskinden arındırılmış olarak yeni ve hedef pazarlara yönelmeleri ve bu pazarlarda vadeli satış imkanları ile rekabet şanslarının artırılması amacıyla yönelik olarak 15.10.1996 tarihinden itibaren yürürlüğe giren Kısa Vadeli İhracat Alacakları İskonto Programı çerçevesinde ihracatçılarımıza kısa vadeli ve sevk sonrası finansman desteği sağlanmaktadır.
- viii. **Yurtdışı Mağazalar Yatırım Kredisi:** Türkiye'de yerleşik firmaların tüketim malı niteliğindeki ürünlerini doğrudan yurtdışına pazarlamaları amacıyla tek başlarına kuracakları mağaza ya da birden fazla firmanın bir araya gelerek

kuracakları alışveriş merkezlerinin oluşturulmasına yönelik yatırımlar finanse edilmektedir.

- ix. **Gemi İnşa ve İhracatına Yönelik Teminat Mektubu Programı:** Dünyada yeni gemi talebinin arttığı gözönünde bulundurularak ülkemiz gemi inşa sektörünün mevcut kapasitesini değerlendirmek, yurtdışı pazarlardan daha fazla pay alabilmek amacıyla gemi inşa ve ihracatına yönelik teminat programı uygulamaya konulmuştur.

#### **1.5.6. Kullanım Sıklıklarına Göre Krediler**

Kredileri son olarak kullanım sıklıklarına bir defalık ve rotatif olarak sınıflandırmak mümkündür.

##### **1.5.6.1. Bir Defalık Krediler**

Bir defalık krediler, örneğin belirli bir projenin finansmanı için kullanılan ve proje sona erdiğinde iptal edilen kredilerdir.

##### **1.5.6.2. Rotatif Krediler**

İşletme sermayesi ihtiyacının veya nakit açıklarının finansmanı amacıyla kullanılan ve borçlu cari hesap (c/h) biçiminde çalışan kredilerdir. Borçlu c/h kredileri, tespit edilen bir limit çerçevesinde, müşteriye dilediği zaman para çekme ve yatırma olanağı sağlayan (faiz oranları piyasa koşullarındaki değişimlere bağlı olarak, gerektiğinde değiştirilebilen) teminatlı veya teminatsız kredilerdir. Her üç ayda bir faiz, faiz üzerinden oluşan vergi ve masraflar ödenir ve belirlenen limiti aşmadığı sürece kullanılır<sup>68</sup>.

---

<sup>68</sup> Şakar, a.g.e., s.61.

## İKİNCİ BÖLÜM

### FİRMALARIN KREDİ DEĞERLİLİĞİNİN BELİRLENMESİ

Kredi değeri analizi, kredi talebinde bulunan kişi ya da kuruluşun kredi riski derecesinin kredi kurumu tarafınca belirlenmesidir<sup>1</sup>. Bankalar kredi riski başta olmak üzere birbirinden farklı birçok riske maruz kalmaktadır. Bu bağlamda, risk, bir işleme ilişkin bir parasal kaybın ortaya çıkması veya bir giderin ya da zararın ortaya çıkması ile sonuçlanabilecek ekonomik faydanın azalması ihtimali olarak tanımlanır<sup>2</sup>. Bir işletme yangın, savaş, sel, deprem, hırsızlık, kaza veya alacakların tahsis edilememesi gibi birbirinden farklı birçok risk ile karşı karşıyadır<sup>3</sup>. Mevcut risklere karşı gerekli önlemleri almayan/alamayan bir işletme, iflasa kadar uzanabilecek birçok zarar ile karşılaşabilmektedir.

#### 2.1. KREDİLENDİRME PRENSİPLERİ

Kredi kuruluşları, müşterilerin kredi değerliliğini belirlerken bazı temel unsurlar üzerinde durmaktadır. Kredileendirme prensipleri olarak adlandırılan bu unsurları çoğu banka özenle uymaktadır. Finansal literatürde 5C kuralı olarak bilinen bu prensipler aşağıdaki gibidir<sup>4</sup>:

- Karakter / Character
- Kapasite / Capacity
- Teminat / Collateral
- Sermaye / Capital
- Koşullar / Conditions

##### 2.1.1. Karakter

Karakter yani müşterinin kişisel özellikleri, onun itibarını, ödeme ahlakını ve ödeme alışkanlığını ifade eder. Özellikle müşterinin tek bir imzasıyla açılan açık hesap kredilerinde risk çok yüksek olduğundan, kredi alacak kişinin/kurumun karakteri yani ödeme isteği ön plana çıkmaktadır. Banka müşterisinin dürüst karakterli olmasını ister, çünkü müşterinin bankayı özellikle mali tablolar konusunda aldattığı durumda, banka tarafından yapılan analizlerin anlamını yitirmesinden dolayı müşteri krediyi kolayca alabilir. Ayrıca müşteri

<sup>1</sup> Hempel, Simpson, a.g.e., s.418.

<sup>2</sup> A. Nejat Yüzbaşıoğlu, "Risk Yönetimi ve Bankaların Denetimi", *BDDK Risk Yönetimi Konferansı*, İstanbul, 16 Ocak 2003, s.2.

<sup>3</sup> Louis E. Boone, David L. Kurtz, *Contemporary Business*. Orlando: The Dryden Press, 1996, s.612.

<sup>4</sup> Aras, a.g.e., s.50.

aldığı krediyi zamanında ödemeyi de bilmelidir. Kredi müşterisi daha evvel aldığı kredileri zamanında ödeyen, itibarlı bir müşteri ise, alacağı krediyi de aynı şartlarda ödeme ihtimali yüksek olacaktır.

### 2.1.2. Kapasite

Karakter kavramında borçlunun ödeme isteğini, kapasite ise, borçlunun ödeme yeteneğini ifade etmektedir. Müşteri, ödeme isteği olmasına karşın, kapasitesini bilmeden, altından kalkamayacağı bir krediyi talep edebilir. Banka, müşterisinden geçmiş en az 3 yıla ait mali tabloları temin ederek, müşterinin gerçekten bu parayı ödeyip ödeyemeyeceğini rakamsal olarak da görmelidir. Ancak bu şekilde kredinin batmasını engelleyebilir. Ayrıca müşterinin krediyi ödeme yeteneği, kredinin vadesi ile de ilintilidir. Uzun vadeli kredilerde, müşterinin anapara ve faizini ödeme yeteneği önemli iken, kısa vadeli kredilerde, incelenmesi gereken temel husus müşterinin likidite yoğunluğudur<sup>5</sup>.

### 2.1.3. Teminat

Teminat, bankanın kredilendirme süresince güvencesi olup, kredinin risk derecesini azaltabilen bir kavramdır. Riski yüksek yani uzun vadeli krediler, kısa vadeli kredilere göre daha fazla teminat gerektirir ve buna bağlı olarak faiz oranları da yüksek olmaktadır. Burada bankanın dikkat etmesi gereken en önemli nokta kredi için ayrılacak teminatların gerçek değerlerinin çok iyi belirlenmesidir. Günümüzde denizcilik sektörüne verilmiş Emlak Bankası kredilerin batmasındaki nedenler, hem kredilerin yetersiz teminatlara bağlanması hem de armatörlerin kredi için teminat olarak gösterdikleri bu gemilerin gerçek değerlerini belirleyecek uzman bir kadronun eksikliği olarak yorumlanabilir. Banka kredinin geri dönmemesi durumunda, elindeki teminatların satılmasıyla ne gelir elde edeceğinin hassas bir analizini yapmalıdır.

### 2.1.4. Sermaye

Sermaye, müşterinin finansal yönden gücüdür ve mali tabloda toplam varlıklardan, toplam yükümlülüklerin çıkartılmasıyla tespit edilir. Sermaye, firmanın borçlarını ödemesinde bir güvencedir. Bankalar kredi taleplerini değerlendirirken, işletmenin bilançosundaki sermaye yapısına ve kaynaklar içindeki oranına bakarlar.

---

<sup>5</sup> Aras, a.g.e., s.51.

### 2.1.5. Koşullar

Ekonomik konjonktür belki de daha evvel bahsedilen dört kavramdan daha önemlidir, çünkü ekonomideki değişmeler, kredi faizlerinden tutun da, verilecek kredi miktarına kadar pek çok unsuru etkileyecektir. Bankalar, ilgili sektörde satışların azalması, işsizliğin artması gibi durumları önceden tahmin ederek o sektördeki müşterilere karşı kredi politikasını belirleyebilmelidir.

### 2.2.BANKACILIK RİSKLERİ

Bankacılık Sektörü finansal sistem içinde önemli bir yere sahiptir ve tasarruf fazlası bulunan ekonomik birimler ile tasarruf açığı bulunanlar arasında bir köprü görevi görmektedir. Bankalar topladıkları mevduatları, yatırım yapmak isteyen kişi ya da kuruluşlara kredi şeklinde aktararak ekonomide fon akımını sağlamaktadır. Bu akımda yaşanabilecek bir problem, tüm ülke ekonomisini doğrudan etkileyebileceğinden, bankaların bu durumun gerçekleştirilmesi için karşılaşılan riskleri en hassas değerleyen kurumlar olmaları oldukça öne taşımaktadır. Bankacılık açısından risk, tahsis edilmiş limitin altında kalmak ve bankanın talep ettiği tarihte tüm borcunu geri ödemek koşuluyla müşterinin banka kaynaklarını kullanması (nakit risk) veya bankanın kendisine sağlayacağı yazılı garanti, teminat mektupları desteğiyle üçüncü taraflar ile ticari ilişkiye girebilmesidir (gayrinakit risk)<sup>6</sup>.

Bankacılık Risklerini, operasyon riskleri, piyasa riski, sistem riskleri ve kredi riskleri olarak dört ana grupta toplamak mümkündür<sup>7</sup>. Operasyon riskleri bankanın kendi işlemlerinden kaynaklanan, bankayla sınırlı risklerdir. Piyasa Riski ise makro değişkenlerden kaynaklanan risklerdir, bu tip risklere örnek olarak likidite, faiz riski, kur riski ve hisse senedi piyasası riskleri verilebilir. Sistem riskleri ise, finans sektörünün tümünü etkileyebilecek önemdeki gelişmelerin neden olduğu risklerdir.

### 2.3.KREDİ RİSKİ

Kredi Riski bankacılık riskleri içinde en önemlisi olup en basit anlamı ile bankanın kredi alacağını zamanında ve/veya tam olarak tahsil edilememesi riskidir. Bir başka tanıma göre kredi riski, bir bankanın kredi müşterisinin (borrower) ya da kendisiyle bir anlaşmaya taraf

<sup>6</sup> Şakar, a.g.e., s.78.

<sup>7</sup> Yüksel, a.g.e., s.87.

olanın (counterparty) anlaşma koşullarına uygun biçimde yükümlülüklerini karşılayamama olasılığıdır<sup>8</sup>.

Kredilendirmede tümüyle veya kısmen geri ödenmeme olasılığı (kredi riski), aşağıda belirtilen nedenlerden dolayı oluşabilir<sup>9</sup>:

- i. Geleceğin sağlıklı şekilde tahmin edilememesi,
- ii. Doğal Afetler (yangın, sel, deprem...),
- iii. Kredi alan firmanın ürettiği mal ve hizmetlerin taleplerindeki değişimler,
- iv. Üretim ve dağıtım metotlarındaki teknolojik gelişmeler sonucu, kredi alan firmanın rekabet gücünün zayıflaması,
- v. Genel ekonomik konjonktürün firmaların satışları ve karlarına olumsuz etkisi,
- vi. Hükümetlerin kredi alan firmaların ödeme güçleri üzerinde olumsuz etki doğuran kararları ve izledikleri politikalar,
- vii. Mevsimlik hareketlerin doğurduğu geçici zorluklar,
- viii. Kredi alan firmaların temel politika (finansman, üretim, pazarlama vb. konularda) yanlışları, yönetim hataları,
- ix. Kredi alana ait kişisel faktörler (kredi karakterinin, ödeme isteğinin zayıf olması),
- x. Kredilendirilen firmanın tepe yönetimindeki uyumsuzluklar,
- xi. Uluslararası uyumsuzluklar ve ülke riskleri nedeniyle firmaların zarara uğramaları ve diğer nedenler.

## 2.4.KREDİ RİSKİ YÖNETİMİ

Bankacılıkta risk yönetimi, banka yönetimine risk ve getiri arasında uygun bir geçiş veya değişim imkanı sağlayan bir süreçtir<sup>10</sup>. Kredi risk yönetiminin amacı uygun parametreler içinde bankanın maruz kalabileceği riskleri yöneterek bankanın risk ayarlı getirisini azamileştirmek olduğundan, bankalar portföylerindeki tüm kurumsal ve bireysel kredilere ve bu işlemlere ilişkin risklerini yönetmek zorundadır<sup>11</sup>.

Dünya Bankacılık Sistemi'nin karşılaştığı problemlerin en önemli kaynağının kredi riskine maruz kalınması olduğu bilinmektedir. Bankalar kredi riskinin tanımlanması, ölçülmesi,

<sup>8</sup> Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*, Basel: 1999, s.2.

<sup>9</sup> Öztin Akgüç, *Kredi Taleplerinin Değerlendirilmesi*. İstanbul: Arayış Yayıncılık, 2000, s.1.

<sup>10</sup> Yüzbaşıoğlu, a.g.e., s.3.

<sup>11</sup> Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*, s.3.

izlenmesi ve kontrolünün yapılması kadar bu riskleri karşılayacak yeterli sermayeyi ayırmak konusunda da bilinçli olmalıdır. Ayrıca bankalar kredi riski yönetiminin uygulanması kadar, bu süreçle ilgili;

- i. Faaliyetleri dolayısıyla taşınan kredi risklerinin yapısı,
- ii. Kredi risk yönetimi fonksiyonunun yönetimi, yapısı ve örgütlenmesi,
- iii. Kredi risk yönetimi ve kontrollere ilişkin politika ve uygulamaları,
- iv. Kullanılan kredi derecelendirme ve portföy kredi riski ölçüm modelleri,
- v. Temel kategorilere göre mevcut kredi riskleri ve mümkünse gelecekteki muhtemel riskler,
- vi. Faaliyet alanlarına göre kullanılan krediler,
- vii. Başlıca müşteri gruplarına göre kullanılan krediler,
- viii. Coğrafi bölgelere göre kredi portföyünün dağılımı,
- ix. Sektörlere göre kredi portföyünün dağılımı,
- x. Önemli boyutlardaki kredi riski yoğunlukları,
- xi. İçsel derecelendirme işlevi ve kullanılan kredilere ait dereceler,
- xii. Başlıca aktif grupları itibariyle toplam kredileri ve her bir gruptaki verimsizleşen krediler ya da tahsili gecikmiş alacakları,
- xiii. Yıl boyunca yapılandırılan krediler

hakkında kamuoyunu bilgilendirmekle yükümlüdür<sup>12</sup>.

Basel Bankacılık ve Denetim Komitesi, bankaların kredi riski yönetim sürecine ait aşamaları, kredi riski konusunda uygun ortamın oluşturulması; güvenilir kredi verme işlevinin bulunması; kredilerin uygun yönetimi, ölçümü ve izlenmesi; kredi riskinin uygun kontrolünün yapılması olmak üzere dört başlıkta toplamaktadır<sup>13</sup>.

#### 2.4.1. Kredi Riski Konusunda Uygun Ortamın Oluşturulması

Banka Yönetim Kurulu, düzenli olarak bankanın, kredi riskine ilişkisine bakışını, aldığı çeşitli kredi riskleri karşılığında beklediği kar seviyesini yansıtan kredi riski stratejisini ve önemli kredi riski politikalarını gözden geçirmelidir. Söz konusu stratejide, bankanın kredi verme işlevinde hedef müşteri grubu (bireysel/kurumsal), tercih edilen sektörler, bölgeler, para

<sup>12</sup> Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Bankaların Kredi Riskleri Hakkında Kamuoyunu Bilgilendirmesi*, Basel: Temmuz 1999, s.8.

<sup>13</sup> Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*, s.4.

birimi, geri ödeme ve tahmini karlılık gibi unsurlara yer verilmelidir<sup>14</sup>. Üst düzey yönetim, kredi riski yönetim sürecine ilişkin iyileştirme, politika ve prosedür gelişmelerden sorumlu olmalı, bu çalışmalar bireysel ve kurumsal kredi ayırımı yapılmadan bankanın tüm kredi portföyüne yansıtılmalıdır.

Bankalar açısından kredi riskinin en geniş ve en görünür kaynağı bankanın açtığı krediler olmakla birlikte, bir bankanın interbank işlemleri, kabuller, ticaret finansmanı, döviz işlemleri, swap işlemleri gibi kredilendirme dışındaki diğer faaliyetlerine bağlı olarak kredi riskini doğuran başka etkenler de söz konusu olmaktadır<sup>15</sup>. Bankalar, tüm hizmet ve faaliyetlerine ilişkin kredi risklerini bilinçli bir şekilde belirlemeli ve bu riskleri kontrol altında tutarak yönetmelidir.

#### 2.4.2. Güvenilir Kredi Verme İşlevinin Bulunması

Bankalar güvenilir ve açıkça tanımlanmış kredi verme kriterlerine uygun olarak çalışmalı ve bu kriterler hem kredi alan hem de kredinin yapısı, alınmasındaki amaç ve geri ödeme kaynağı hakkında yeterli bilgi edinilmesine imkan verir içerikte olmalıdır<sup>16</sup>. Bankanın kredi Yönetimi, kredilendirme işlemlerinde dikkati olmalı, özellikle şirketlere sağlanan kredileri yakından takip etmeli ve birbirleriyle finansal ilişkileri olan ya da mülkiyet, araştırma geliştirme, pazarlama ve/veya yönetim konusunda ortak, bağlantılı şirketler gruplarına ait kredilere ilişkin risklerin kontrolü ve azaltılmasına dair önlemler almalıdır.

Bankaların ilgili bölümlerinin, kredi talep edenin gerçek risk profilinin ayrıntılı biçimde değerlendirilmesine olanak verecek yeterli bilgi sağlaması ve onaya sunulacak kredilere ilişkin belgelerde en azından aşağıda listelenen konulara yer vermiş olması gerekir<sup>17</sup>:

- i. Kredinin talep edilmesindeki amaç ve geri ödeme için gerekli fonun kaynağı,
- ii. Kredi talep eden müşterinin güvenilirliği ve itibarı,
- iii. Mevcut risk profili, piyasadaki ve ekonomideki gelişmelere karşı etkilenebilirliği,
- iv. Geri ödeme için mevcut durumun ve geçmiş ödeme performansının, geçmiş finansal eğilimler ve nakit akış projeksiyonlarına göre değerlendirilmesi,
- v. Çeşitli senaryolara göre geri ödeme kapasitesinin analiz edilmesi,

<sup>14</sup> Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*, s.6.

<sup>15</sup> Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*, s.2.

<sup>16</sup> Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*, s.4.

<sup>17</sup> Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*, s.9.

- vi. Kredi talep edenin borç yükümlülüğü alabilmesi için yasal durumunun incelenmesi,
- vii. Kurumsal krediler için, ticari işletmenin faaliyette bulunduğu sektörün mevcut durumunun analizi, işletmenin geçmiş faaliyetleri ve sektördeki pozisyonu,
- viii. Kredi için öngörülen vade ve koşullar ile sözleşmenin kredi talep edenin finansal durumunda gelecekteki olası değişikliklerin dikkate alınarak hazırlanması,
- ix. Garanti ve teminatların uygunluğu ile yeterliliğinin çeşitli senaryolar oluşturularak değerlendirilmesi.

Sendikasyon kredilerine katılan bankalar, lider bankanın yaptığı kredi analizlerine ve derecelendirmelerine itibar etse de, bağımsız olarak kendi kredi analizlerini yapmalı, içsel derecelendirme sistemleri yoluyla kredi riskini değerlemeli ve sendikasyona katılmadan önce krediye ilişkin vade yapısını, kredinin getirisini analiz etmelidir<sup>18</sup>.

#### 2.4.3. Kredilerin Uygun Yönetimi, Ölçümü ve İzlenmesi

Bankacılık Sisteminin sağlıklı bir şekilde işlemesi için, sistemdeki her bankanın, kredi portföyünden kaynaklanan çeşitli kredi risklerini süreklilik içinde yönetmesini sağlayan kendine ait, içsel bir kredi yönetim sistemi bulunmalıdır. Kredi riski ölçümünde, bankalar standart yaklaşım ve içsel derecelendirmelere dayalı yaklaşım olmak üzere iki farklı yöntem kullanmaktadır ancak bu yöntemlerden genellikle tercih edileni içsel derecelendirmelere dayalı yaklaşım olmaktadır<sup>19</sup>. Bankalar, kredi verdikleri müşterinin durumunun izlenmesine yönelik ayrıntılı prosedürler, bilgi sistemleri geliştirmelidir; böylece bu sistemin, banka yönetiminin aşağıda belirtilen konular hakkında değerlendirme yapabilmesi sağlanmalıdır<sup>20</sup>:

- i. Kredi alan müşterinin mevcut finansal durumu hakkında bilgi sahibi olunması,
- ii. Tüm kredilerin mevcut kredi sözleşmelerine uygunluğu,
- iii. Onaylanmış kredilerin müşterilerce kullanımının takibi,
- iv. Büyük kredilere ait tasarlanmış nakit akışlarının hizmet gereklerini karşılayabilmesi,
- v. Kredi alan müşterinin mevcut finansal durumuna göre teminatların yeterliliği,
- vi. Problemlı kredilerin zamanında fark edilmesi ve sınıflandırılması.

<sup>18</sup> Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*, s.10.

<sup>19</sup> Türkiye Bankalar Birliği, *Basel Komite Yeni Sermaye Yeterliliği Düzenlemesi*, İstanbul: Ekim 2002, s.4.

<sup>20</sup> Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*, s.14.

Bankalarda kredi portföyündeki kredilerin kalitesinin izlenmesinde kullanılan en önemli araçlardan birisi de uygun yapılandırılmış bir içsel risk derecelendirme sistemidir; bu sistem tüm kredi portföyünün karakterini, sektörel ve bölgesel kredi yoğunlaşmalarını, problemli kredileri ve kredi karşılıklarının yeterliliğini daha duyarlı bir şekilde belirlenmesini sağlamaktadır<sup>21</sup>. Kredinin verilmesi sırasında belirlenmiş kredi derecesi, daha sonra da düzenli olarak gözden geçirilmeli ve koşullardaki olası değişikliklere göre yeniden belirlenmelidir.

Bankalar aşağıdaki noktaları dikkate alarak müşterinin kredi riskini vade sonuna kadar düzenli aralıklarla ölçümlemelidir<sup>22</sup>:

- i. Kredinin yapısı ve özellikleri,
- ii. Kredi sözleşmesinin hükümleri ve finansal koşullar,
- iii. Olası piyasa hareketlerine paralel olarak vade bitimine kadar ki risk profilinin yapısı,
- iv. Gösterilen teminatlar ve garantiler,
- v. Kredinin içsel risk derecelendirme sistemiyle ölçülmüş risk derecesi ve vade sonuna kadar ki bu derecedeki değişimler.

Bir kredi kurumu tarafından herhangi bir şirkete verilen bir kredinin, başka bir kredi kurumu tarafından teminat altına alınması gibi durumlarda kredi riskinin belirlenmesinde zorluklar yaşanmaktadır. Bu durumda, kredi sağlayan banka, teminat veren kredi kurumunun iflası dışında herhangi bir riske, dolayısıyla bir kayba maruz kalmayacaktır<sup>23</sup>.

Büyük kredi risklerinin ölçümü ve denetiminde dikkate alınması gereken birçok konu bulunmaktadır<sup>24</sup>:

- i. Kredi riskinin tanımlanması
- ii. Tek bir borçlu ya da bağlantılı tarafların oluşturduğu grup tanımının yapılması,
- iii. Uygun kredi limitleri ve raporlama için öngörülen alt limitlerin belirlenmesi,
- iv. Aşırı yoğunlaşmış ya da gruplaşmış kredi hesaplarından doğan risklerin tanımlanması,

<sup>21</sup> Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*, s.14.

<sup>22</sup> Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*, s.15.

<sup>23</sup> AB Danışmanlık ve Yatırım Hizmetleri, "Genel Kredi Sınırları Hakkında Avrupa Birliği Düzenlemeleri", *Bankacılar Dergisi*, sayı no:35 (2000), s.71.

<sup>24</sup> Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Büyük Risklerin Ölçülmesi ve Denetlenmesi*, Basel: Ocak, 1991, s.3.

- v. Belirli bir sektöre ya da bölgeye bağlı olarak aşırı riske maruz kalınmasından kaynaklanan risklerin tanımlanması.

Bankalar, sektörel kredi riskinin etkilerini azaltmak için kredi portföylerindeki sektörel yoğunlaşmalardan kaçınmalı ve riskleri mümkün olduğunca farklı ekonomik sektörlerle dağıtmalıdır.

#### 2.4.4. Kredi Riskinin Uygun Kontrolünün Yapılması

Bankalar, kredi taleplerinin incelenmesine yönelik bağımsız alt birimler oluşturmalı ve bu birimlerin inceleme sonuçları doğrudan bankanın tepe yönetimine iletilmelidir. Bankanın kredi politikası kredi örgütünün tüm seviyelerindeki birimlerince benimsenmeli, dolayısıyla kurum içi kredi limitleri, öncelik verilen sektörler ve bölgeler gibi diğer esasların uygulanması bankanın tümüne yayılmalıdır. Ayrıca banka içinde, problemlili kredilerin yönetimine ilişkin bir sistemi oluşturulmalı ve problemlili krediler diğer sağlıklı kredilerden ayrılarak farklı şekilde yönetilmelidir<sup>25</sup>.

### 2.5. KREDİ DEĞERLİLİĞİ BELİRLENİRKEN DİKKATE ALINAN KRİTERLER

Kredi riski ölçülürken müşterinin hem niteliksel (kalitatif) hem de niceliksel (kantitatif) özellikleri değerlendirilmelidir. Müşterinin niceliksel özellikleri, borç ödeme alışkanlığı, dürüstlüğü, iyi niyeti, yönetim tarzı ve kalitesi gibi değerlendirilmesi zor olan konulardır. Niteliksel özellikler ise rakamlara dayanan özellikler olup yıllık satışlar, dönem karı, varlıklar, öz sermaye, yatırımlar, çalışanlarının sayısı gibi bilgilerden oluşmaktadır ve değerlendirilmesi için firmanın finansal tablolarına ihtiyaç duyulmaktadır<sup>26</sup>.

Birçok kredi kuruluşunda, kredi yetkilisi, müşteriye hem mikro hem de makro açıdan analiz etmektedir<sup>27</sup>. Mikro açıdan yapılan analizde, firmanın finansal yükümlülüklerin yerine getirilip getirilemeyeceğinin göstergesi olan bilanço, gelir tablosu, nakit akım tablosu gibi birçok finansal tablosu incelenmektedir.

Mikro açıdan değerlendirmenin yanı sıra makro açıdan da müşterinin faaliyette bulunduğu endüstri kolu, bölge ve ülke analizinin yapılması gerekir, çünkü her sektör kendine özgü

<sup>25</sup> Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*, s.19.

<sup>26</sup> İsmet Mücuk, *Modern İşletmecilik*, İstanbul: Türkmen Kitabevi, 1998, s.98.

<sup>27</sup> Erik Banks, *Weather Risk Management - Markets, Products and Applications*, NewYork: Palgrave, 2002, s.263.

dinamiklere sahiptir. Bu analiz yardımıyla kredi kuruluşu, müşterinin faaliyette bulunduğu ekonomik çevre dinamiklerinin finansal performansı nasıl etkileyeceğini değerlendirir.

Müşterinin kredi değerliliği ölçümünde dört temel nokta esas alınmalıdır<sup>28</sup>:

- i. Müşterinin karakteri ve güvenilirliği,
- ii. Kredinin ne amaçla kullanılacağı,
- iii. Geri ödemede kullanılacak birincil kaynak,
- iv. Birincil kaynağın yeterli olmaması halinde, sunulacak ikincil kaynak.

### 2.5.1. Müşterinin Karakteri ve Güvenilirliği

Kredi talep edenin karakteri, özellikle subjektif yani geleneksel değerlendirme yöntemi tercih edildiğinde önemli bir yer sahiptir. Kredi standartlarının arka planda bırakılıp, müşteri temsilcisinin düşüncelerinin ön plana çıkartıldığı bu tip değerlendirmelerde, müşterinin dürüstlük, iyi niyet, borç ödeme gücü, bilgi, yetenek ve diğer kişisel özellikler bağlamında kredi sağlayana tatmin etmesi gerekir.

Müşterinin kredi karakteri hakkında en iyi değerlendirme yöntemi, kişinin geçmişini, geçmişteki davranışlarını incelemektir. Kişinin geçmişteki davranışları geleceği hakkında ipuçları verebilir ancak müşterinin kişisel özellikleri değerlendirilirken, içinde bulunulan ekonomik koşullar göz ardı edilmemelidir.

Kredi müşterisi iş hayatında dürüst tanınan, borçlarına sadık, geçmişte yasadışı işlere karışmamış olmalıdır. Bu nedenle banka yeni bir kredi ilişkisine girmeden önce kredi alacak olanı tanımalı, güvenilir bir itibarı ve kredibilitesi olduğundan emin olmalıdır<sup>29</sup>. Bankaya sunulan mali tablolar ve diğer raporlar doğru, açık ve güven verici olmalı, kredi talep eden kişi yada kuruluş banka tarafından olumsuz karşılanabilecek faktörleri gizleme çabasına girmemelidir.

Kredi talep eden kişi ya da kuruluşun kendisinin faaliyette bulunduğu endüstri kolunun özellikleri, rakipleri ve ekonomik hayattaki gelişmeler hakkında yeterince bilgi sahibi olması gerekir. Yapılan araştırmalar, problemlili kredilerin, daha çok firmalardaki yönetim yanlışlarından doğduğunu ortaya koymuştur<sup>30</sup>. Bu nedenle şirket yöneticisinin yönetimin

<sup>28</sup> Hempel, Simpson, a.g.e., s.419.

<sup>29</sup> Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*, s.9.

<sup>30</sup> Akgüç, a.g.e., s.16.

temel fonksiyonlarını yerine getirememesi kredi riskinin artmasına neden olan önemli bir etkidir.

Bir diğer etken ise özellikle küçük ölçekli patron işletmelerinde firma sahibinin/yöneticisinin sağlık durumudur. Ortaya çıkabilecek herhangi bir sağlık problem ya da ölüm durumunda, firmanın devamlılığının sağlanması kredi veren kuruluş açısından üzerinde durulan önemli bir konudur.

### 2.5.2. Kredinin Talep Edilmesindeki Amaç

Yapılan ilk görüşmede, müşterinin krediyi ne amaçla istediği çok açık ve inandırıcı olmalıdır. Kredi amacının net ifade edilmesi, talebin akla uygun olup olmadığı ve kabul edilip edilemeyeceği hakkında kredi yöneticisinin kararına yardımcı olmaktadır.

Firmalar değişik nedenlerden dolayı kredi kullanmaktadır. Bu nedenleri aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür<sup>31</sup>:

- i. Mevsimlik çalışma (işletme) sermayesi ihtiyacı olduğunda
- ii. Köprü (Ara) Finansmanında
- iii. Uzun vadeli çalışma sermayesi ihtiyacı olduğunda
- iv. Duran varlıkların finansmanında
- v. Duran varlıkların yenilenmesinde
- vi. Ödeme koşullarındaki değişmelerin finansmanında
- vii. Olağandışı harcamaların finansmanında
- viii. Zarar eden işletmelerin kaynak ihtiyacı durumunda

### 2.5.3. Geri Ödemede Kullanılacak Birincil Kaynak

Kredi yöneticisinin muhasebe ve finansman yeteneği, müşterinin krediyi nakit akışından geri ödemesini belirlemede önemli bir yer tutar. Mevsimlik çalışma sermayesi amacıyla talep edilen krediler için nakit akışı, varlıklar ve alacaklardaki mevsimlik artıştan kaynaklanan gelirler ile oluşturulmaktadır. Orta ve uzun vadeli kredilerde ise, geri ödeme esas itibarıyla, kredi alan firmanın gelecek dönemlerde yaratacağı fonlarla gerçekleştirilmektedir<sup>32</sup>. Bu nedenle kredi kuruluşu, nakit akışının zamanlamasını, yeterliliği ve nakit akışında yaşanabilecek olası bir aksamadan doğacak riski doğru belirlemelidir.

<sup>31</sup> Berk, a.g.e., s.8.

<sup>32</sup> Akgüç, a.g.e., s.278.

Müşteri, planladığı bir yatırımın gelecekteki geliri ile krediyi geri ödemeyi düşünebilir, ancak istenilen karı elde edemez ise zor duruma düşebilir. Bu durumda aldığı krediyi, karşılamak için başka bir finansal kuruma başvurma yoluna gidebilir. Bu yüzden nakit akışı dışındaki diğer geri ödeme kaynakları titizce incelenmelidir.

#### **2.5.4. Birincil Kaynağın Yeterli Olmaması Durumunda Sunulan İkincil Kaynak**

Firmanın asıl faaliyetinden sağlanan nakit akışı genellikle kredi geri ödemesinin en güvenilir kaynağı olarak kabul görmektedir, ancak yeterli miktarda bir nakit akışı söz konusu değil ise, banka oluşacak muhtemel kaybını, ikincil bir kaynak ile engellemek istemektedir. Teminatlar her zaman ikincil geri ödeme kaynakları olarak değerlendirilmeli, asla birincil kaynak olarak görülmemelidir<sup>33</sup>.

Bankalar teminatların paraya çevrilmesi işlemiyle karşılaşmayı istememektedir çünkü bu işlem uzun bir zaman ve harcama gerektirmez. Teminat değeri, tahsis edilen kredi değerine ek olarak, kredinin faizi ve geri dönmemesi durumunda teminatların paraya çevrilme masraflarını ve bu süre zarfındaki faizi karşılamalıdır<sup>34</sup>. Teminatlar dışında diğer ikincil kaynaklar ise, garantörler olup bunlardan kredi bedelinin tahsili çok daha uğraştırıcı ve maliyetlidir.

#### **2.6. KREDİLENDİRME SÜRECİ**

Bankalarda kredi süreci, kredi talebinde bulunan müşteriyle ilk kez ilişkiye geçilmesiyle başlayan ve kredinin anaparası ile tüm faiz, komisyon vb. ek ödemelerinin yapılarak (veya verilen garantinin sona ermesiyle) teminatların serbest bırakılması ve ilişkinin tasfiye edilmesi ile sona eren bir zaman dilimini ve bu zaman dilimi içinde yapılan tüm işlemleri tanımlamaktadır<sup>35</sup>. Bankaya kredi talebi yapıldıktan sonra, kredi yöneticisi eğer kredi talebinin bankanın kredi politikası ile çelişmediğine kanaat getirdiğinde sürece devam edilir. Bundan sonraki aşamada, firma, yöneticileri ve faaliyette bulunulan sektör hakkında bilgi toplanmaktadır. Elde edilen bilgilerin kısa bir değerlendirilmesi yapılarak, kredinin geri

<sup>33</sup> Hempel, Simpson, a.g.e., s.420.

<sup>34</sup> Hempel, Simpson, a.g.e., s.421

<sup>35</sup> Şakar, a.g.e., s.63.

çevrilmesine neden olacak önemli bir zayıflık ortaya çıkmaz ise, daha ayrıntılı finansal analiz yapmak üzere talebin incelenmesine devam edilir<sup>36</sup>.

Kredilendirme sürecindeki aşamaları detaylı bir şekilde sıralamak mümkündür:

- i. **Müşteri ile ilişkiye geçilmesi:** Sürecin ilk aşamasında, banka yetkilileri, genel politikalar doğrultusunda mevcut ve/veya yeni müşterilerle görüşerek piyasadaki kredi taleplerini araştırır.
- ii. **Kredilendirme İşlemi Hakkında Bilgi Toplanması:** Banka, müşterilerle görüşerek topladığı kredi taleplerinden uygun olanları ayırarak, detaylı bilgi talep eder. Banka, firma ile görüşerek, krediyi kullanacakları yer, örneğin bir proje ise içeriği, karşılık olarak nelerin teminat olarak gösterileceği hakkında bilgi alır.
- iii. **Mali Analiz ve İstihbarat Çalışmaları:** Banka, kredilendirme işlemine prensipte karar verdikten sonra, krediyi talep eden firmanın mali yapısını görmek ister. Firmanın son üç yıla ait temel mali tabloları istenir ve bu tabloların analizi uzman kadrolar tarafından yapılır. Bu analizde, firmanın borçlarını ödeme yeteneği ve teminat olarak gösterilecek varlıklarının likiditesi en önemli konulardır.
- iv. **Kredinin Fiyatlandırılması:** Bankalar, elde ettiği fonların ortalama kaynak maliyetleri üzerine belirli bir kar marjı ekleyerek müşteriye arz edecekleri kredinin fiyatını belirlerler. Bu fiyat doğal olarak kredi piyasasının durumuna, müşterinin itibarına ve risk derecesine göre değişmektedir. Ancak fiyatlama işlemi yapılırken sadece kredi ilişkisinden elde edilecek gelir değil, bununla birlikte komisyon, işlem masrafları gibi kazanılacak tüm yan gelirler de dikkate alınmaktadır<sup>37</sup>.
- v. **Gerekli İzin Alınması ve Limitin Belirlenmesi:** Eğer müşterinin mali tabloları analiz neticesinde güven verici ise, banka ve firma arasında kredinin genel çerçevesi belirlenir. Eğer arz edilecek kredinin limiti, şubenin verebileceği kredi limitinin altındaysa kredi belgelendirilip kullanılır. Ancak talep edilen kredi, şubenin yetkilerini aşıyorsa, şube, bölge müdürlüğüne hatta genel müdürlüğe kredi teklif mektubu hazırlayarak, kredi hakkında bilgi verir ve onay için talepte bulunur. Genel müdürlük bu aşamada krediyi:
  - teklif edilen koşullarla birlikte aynen onaylar.
  - koşulları değiştirerek onaylar

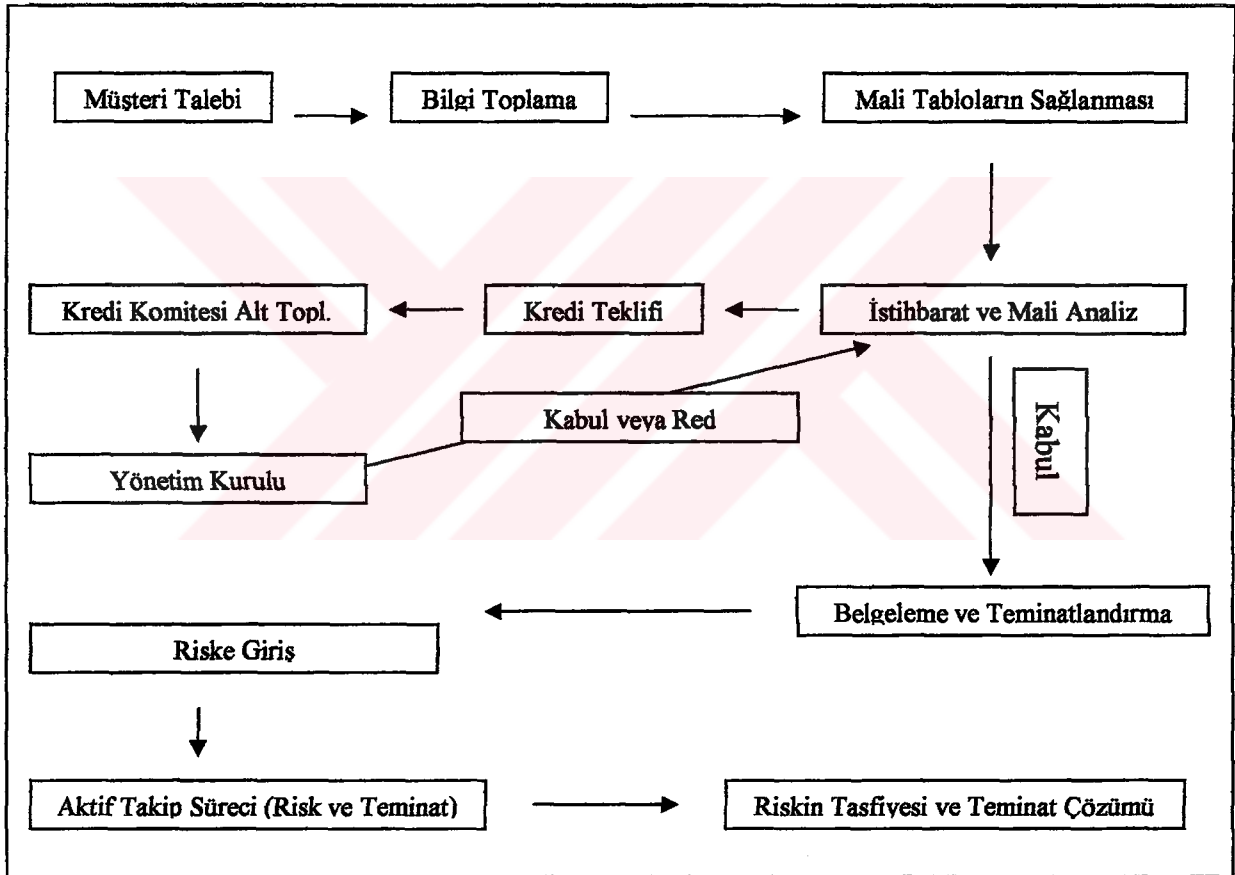
<sup>36</sup> Belkıs Seval, *Kredilendirme Süreci ve Kredi Yönetimi*, İstanbul: İ.Ü. İşletme Fakültesi, Muhasebe Enstitüsü, 1990, s.119.

<sup>37</sup> Şakar, a.g.e., s.65.

- reddedebilir.
- vi. **Anlaşma:** Kredi, yetkili birimden onayı alındıktan sonra, koşullar son haliyle müşteriye aktarılır ve genellikle yazılı olmak şartıyla ön anlaşma yapılır.
- vii. **Belgelendirme Süreci:** Anlaşma imzalandıktan sonra firmadan ,
- yetki belgeleri
  - ticaret sicil gazetesini örneği
  - oda kayıt belgesi
  - imza sirküleri
  - GKS (Genel Kredi Sözleşmesi)
  - Rehin Sözleşmeleri ve diğer gerekli belgeler,
- ayrıca teminat olarak gösterilecek maddi varlıklar mevcutsa, bu varlıkların teslimi ve işlemlerinin sona erdirilmesi istenmektedir. Sözleşme aşağıdaki konuları içermelidir:
- Kredinin toplam limiti,
  - bankanın krediye uygulayacağı faiz tahakkuk dönemi,
  - krediye tahakkuk ettirilecek faiz, komisyon, gider vergisi ve temerrüt faizi,
  - banka açıkça fesih ihbarında bulunmadığı sürece hesap veya hesapların kesilmesi halinde dahi, sözleşmenin yürürlükte kalacağı,
  - banka alacağını kefalet veya maddi teminat ile sağlamlaştırma gereğini duyduğu takdirde bu isteğin derhal yerine getirileceği, bu durumda yapılacak masraf, sigorta ve muhafaza ücretlerinin müşteri tarafından ödeneceği,
  - hesabı kullanmaya yetkili firma temsilcilerinin isim ve imzaları,
  - kredi borçlusunun ve kefillerinin kanuni ikametgahları,
  - anlaşmazlık halinde yetkili olan mahkemeler,
  - krediye teminat olarak kefalet alınması halinde kefil veya kefillerin sözleşmedeki özel madde üzerine “müşterek borçlu ve müteselsil kefil” sıfatıyla imzaları .
- viii. **Kullandırma Süreci:** Tüm bu işlemler gerçekleştiikten sonra, kredi artık kullanıma hazırdır. Kredi nakit ise müşteriye anlaşılan koşullarda ödeme yapılır, gayrinakit ise, teminat mektubu gibi gerekli belgeler banka tarafından düzenlenerek, kredi kullandırılır.
- ix. **Aktif Kredilerin Takibi:** Kredi, vadesi içinde yakın takibe alınır. Ayrıca, faiz ve işlem masraflarının ödemesi geciken, anaparası uzun süre donuk kalan krediler

özel takibe alınır<sup>38</sup>. Gayrinakit kredilerde ise belirli zaman aralıklarında, kredinin durumu hakkında bilgi alınarak dosyalanır.

- x. **Riskin Tasfiyesi:** Vade sonunda, nakit krediler tüm birikmiş borcu ile birlikte kapatılarak tasfiye edilmelidir. Gayrinakit kredilerde ise, konu olan garanti evrakı iade edilmelidir.
- xi. **Teminatların İadesi:** Kredi riski ve tüm ek ödemeler tamamlandığında, kredi için hazırlanmış olan rehin sözleşmeleri ve rehinli varlıklar iade edilmelidir.
- xii. **Kredinin İptali:** İlgili müşteri ile tekrar kredi ilişkisine girilmek istenmiyorsa, Genel müdürlüğe veya bölge müdürlüğünden onay alınarak firmanın kredi limiti iptal edilir.



Şekil 2.1 Bankalarda Kredilendirme Süreci.

### 2.6.1. Müşteri Hakkında Bilgi Toplanması

Kredi araştırmasının amacı, müşterinin iyi niyetini ve borç ödeme kapasitesini ölçmek için gerekli bilginin elde edilmesidir. Kredi kuruluşu, müşteriye ait hem niteliksel (qualitative) ve

<sup>38</sup> Şakar, a.g.e., s.66.

hem de niceliksel (quantitative) bilgileri elde etmek için detaylı bir araştırma yapmalıdır. Niteliksel açıdan yapılan bir araştırma, ilk kredi görüşmesini, onu takip eden karakter araştırmasını ve sektör incelemesini içerirken, nicelikse araştırma ise finansal tabloları ele almaktadır<sup>39</sup>. Araştırmada başvurulacak kaynakları 11 ana başlıkta toplamak mümkündür:

- i. Müşteri ile yüzyüze görüşme
- ii. Firmanın finansal tabloları
- iii. Firmanın bankadaki mevcut bilgileri
- iv. Araştırma Kurumları Bilgileri
- v. Ticaret Odalarından Sağlanan Bilgiler
- vi. Ticaret Sicili Gazetesi
- vii. Risk Santralizasyonu Teşkilatı
- viii. Tapu, Gemi Sicil Kayıtları ve Vergi Beyannameleri
- ix. Diğer Banka ve Finansal Kurumlardan Elde Edilen Bilgiler
- x. Piyasadan Toplanan Bilgiler
- xi. Diğer Bilgi Kaynakları

#### 2.6.1.1. Müşteri İle Yüzyüze Yapılan Görüşme

Müşteri ile banka arasında yapılan görüşmelerde, kredi yöneticisi, yapılan başvurunun değerlendirilmeye alınıp alınmayacağına dair bir karar vermektedir. Kredi yöneticisi kararını verirken bankanın genel kredi politikasını dikkate almalıdır.

Kredi politikası, bankanın kredi felsefesini, önceliklerini, kredi dağılımını ve kalitesini yansıtmaktadır. Kredi kuruluşları, kredi politikalarını belirlerken, karlılık ve güven veren kuruluş olma ilkeleriyle uyum içinde olmalıdır. Kredi politikası yazılı olmalı ve üç temel sonucu hedef almalıdır<sup>40</sup>:

- i. Geri dönüşü güvenli, sağlam krediler yaratılmalı,
- ii. Bankanın elindeki fonlar karlı yatırımlara dönüştürülmeli,
- iii. Ülke ve dünya ekonomisinin değişimine ayak uydurmalı, düzenli aralıklar ile gözden geçirilmeli ve güncelleştirilmelidir.

Kredi talebi, bankanın kredi politikasına uygun değilse (bankanın kredilendirmeyi öngörmediği bir sektörden talebin gelmiş olması, kredinin spekülatif amaçla istenmiş olması,

<sup>39</sup> Seval, a.g.e., s.120.

<sup>40</sup> Hempel, Simpson, a.g.e., s.397.

bankanın vermeyi planladığından farklı türde bir kredi talep edilmesi gibi) kredi analizini daha ileri aşamaya götürmeye gerek yoktur<sup>41</sup>.

Kredi yöneticisi yapılan ilk görüşmede, firmanın hukuki şekli, sektör, kredinin talebinin gerekçesi, müşterinin ödeme yeteneği, talep edilen miktar, vade, teminat ve müşterinin banka ilişkileri gibi birçok konu üzerinde durmaktadır. Bu konularda, cevap bekleyen sorular aşağıdaki gibi olmalıdır<sup>42</sup>:

**i. Müşteri Hakkında Genel Bilgiler:**

- Müşterinin resmi ismi ve kuruluşun hukuki yapısı nedir?
- Müşterinin iş kolundaki deneyimi nedir?
- Firmanın sunduğu mallar veya hizmetler nelerdir?
- Müşterinin faaliyette bulunulan sektör içindeki konumu nedir?
- Firmanın ortakları ve yöneticileri kimdir?
- Firma karlı mıdır?
- Sermayesi yeterli midir?

**ii. Talep Edilen Kredinin Amacı**

- Kredi ne amaçla ve nerelerde kullanılacaktır?
- Bu amaç ile bankanın kredi politikası uyumlu mudur?

**iii. Müşterinin Borç Ödeme Yeteneği**

- Müşteri belirli bir geri ödeme kaynağı gösterebilmekte midir?
- Bu kaynağın temin edilmesi akla uygun varsayımlara dayanmakta mıdır?
- Birincil geri ödeme kaynağı yeterli olmaz ise, ikincil geri ödeme kaynağı nedir?
- Kefil olabilecek kişi veya kuruluşlar mevcut mudur?
- Mevcut ise, müşteriyle ilişkisi ve yakınlık derecesi nedir?

**iv. Talep Edilen Kredi Miktarı ve Vadesi**

- Müşteri, talep ettiği kredi miktarını nasıl belirlemiştir?
- Müşteri kredi ihtiyacını doğru olarak tahmin edebilmiş midir?
- İstenilen kredinin finanse edeceği varlığın paraya dönüşme hızı ile kredi vadesi uyumlu mudur?
- Müşteri talep ettiği kredinin vadesini nasıl belirlemiştir?

<sup>41</sup> Akgüç, a.g.e., s.27.

<sup>42</sup> Seval, a.g.e., s.121.

- Vade müşterinin geri ödeme gücüne göre mi, yoksa iyi bir finansal planlamaya göre mi belirlenmiştir?

**v. Sunulacak Teminat**

- Müşterinin sunacağı teminata ne derecede güvenilebilir?
- Satılabilir veya kontrol edilebilir özelliği var mıdır?
- Değeri sabit midir yoksa dalgalanma gösterebilir midir?
- Sigortası mevcut mudur?
- Arızalanabilir özelliğe sahip midir?

**vi. Müşterinin Bankacılık Sektörü İle İlişkileri**

- Müşterinin halen çalıştığı banka/bankalar kimdir?
- Bahsedilen kredi talebi, başka bankalara da yapılmış mıdır?
- Bu kredinin, firmanın banka ile ilişkileri içindeki yeri neresidir?
- Müşteri neden bu bankayı tercih etmiştir?

Bankada yapılan görüşmenin yanısıra, banka yöneticileri firmaya ziyarette bulunarak müşteriyi yerinde gözlemlemelidir. Bunun için de izlenecek en güzel yol bankanın kurumsal hizmetler ve kredi ekibinin firmayı ziyaret etmesidir. Firma ziyaretinde firmanın yönetim yapısı, kalitesi, ortakların mesleki durumları gibi birçok noktaya dikkat edilir. Ayrıca muhasebe müdürünün de kredi görüşmelerine yönetim kurulu ile birlikte çağırılması, firmanın ödeme araçları, ödeme şekilleri, borç ve alacaklarının yapısı, alacak tahsilat politikası vb birçok konu hakkında bilgi edinilmesine yardımcı olur.

**2.6.1.2.Firmanın Finansal Tabloları**

Muhasebe, finans karakterli, para ile ifade edilebilen işlem ve olayların kaydedilmesi, sınıflandırılması, özetlenerek raporlar halinde sunulması ve yorumlanması ile ilgili bir sanat olarak tanımlanabilir. Muhasebe her tür finansal işlemler ve olaylara dair bilginin barındığı bir sistem olduğu için, mevcut bilgilere yöneticiler, ortaklar, yatırımcılar, işletme alacaklıları, personel ve işçi sendikaları, devlet ve tüketici birlikleri gibi birçok taraf ilgi duymaktadır<sup>43</sup>. Kredi araştırmasında, finansal tablolardan yararlanılarak, hem mutlak değer hem de oran analizleri ile firmanın, likidite, borçlanma, karlılık ve varlık yapısına ilişkin sonuçlara ulaşılabilmektedir. Bankaların firmanın finansal gücünü ölçerken genellikle bilanço, gelir tablosu ve fon akım tablosu olmak üzere üç çeşit finansal tablodan yararlanır. Bilanço firmanın sahip olduğu varlıklar, likidite durumu, sermaye yapısı ve karlılık gibi birçok konuda

<sup>43</sup> Berk, a.g.e., s.77.

araştırmacıya yardımcı olur. Ancak bilanço, firmanın sadece belirli bir zaman kesitindeki durumunu gösterdiğinden statik bir tablo olarak nitelendirildiği için firmanın dinamik görünümüne dair bilgi elde etmek için gelir tablosuna ihtiyaç duyulur. Gelir tablosu, işletmenin belli bir dönemde elde ettiği bütün gelirlerle, bu gelirleri elde etmek amacıyla aynı dönem içinde katlandığı tüm maliyet ve giderleri ve bunların sonucunda oluşan dönem net karını veya zararını belli bir düzen içinde gösteren mali tablodur<sup>44</sup>.

Fon akım tablosu da, firmanın belirli bir dönem içerisinde sağladığı kaynakları ve bunların kullanılış yerlerini göstermek yoluyla, firmanın mali işlemlerini özetler<sup>45</sup>. Yukarıda belirtilen üç temel tablonun yanısıra, nakit akım tablosu, net çalışma sermayesi değişim tablosu gibi birçok finansal tablo da incelenerek değerlendirmeye yardımcı olur.

### **2.6.1.3.Firmanın Bankadaki Mevcut Bilgileri**

Kredi müşterisinin banka ile geçmişten devam eden bir ilişkisi mevcut ise, banka müşterinin ödeme isteği ve kapasitesi hakkında sağlıklı bilgi elde edilebilmektedir. Müşterinin daha evvel açmış olduğu hesapların yapısı ve hareketleri, daha evvel kredi alınmışsa bu kredilerin limiti, amacı, gösterilmiş teminatları ve geri ödemede sorunlarla karşılaşılıp karşılaşılmadığı incelenmelidir.

### **2.6.1.4. Araştırma Kurumları Bilgileri**

Dünyada birçok ülkede, işletmelerin kredibilitesini inceleyen kuruluşlar bulunmaktadır. Ancak bu tür kuruluşların mevcut olmadığı yerlerde, mesleki örgütler, ticaret ve sanayi odaları gibi kurumların bilgilerine başvurulmaktadır. Firmanın işletme şekli, sorumlu sermayesi, ortakları, yöneticileri, işinin türü ve kapsamı, borçları ve alacakları, ödeme alışkanlığı, ödeme şekli gibi birçok konuda bilgi bu tür örgütlerden elde edilebilmektedir.

Araştırma kurumları, tüm sektörler olduğu gibi denizcilik sektörüne de hizmet vermektedir. Dünyada uluslararası çapta faaliyette bulunan, konusunda uzman birçok şirket, denizcilik sektöründeki firmalar hakkında araştırma ve danışmanlık hizmeti sunmaktadır. Bu kurumlar, yüksek ücretler karşılığında, araştırmaya konu olan firmanın bulunduğu alt sektör, ortakları, faaliyette buldukları piyasalar, sahip oldukları gemilerin özellikleri, durumları ve finansal

<sup>44</sup> İbrahim Lazol, *Genel Muhasebe*, Bursa: Ekin Kitabevi, 1998, s.317.

<sup>45</sup> Akgüç, a.g.e., s.28.

tabloları hakkında detaylı bilgi sağlamaktadır. Ülkemizde denizcilik sektörüne dair bilgi sağlayabilecek özel araştırma kurumları mevcut değildir.

#### **2.6.1.5. Ticaret Odası Kayıtları**

Firmaların faaliyette bulunduğu sektörlerin ticaret odaları gibi mesleki kuruluşlardan gerekli bilgileri elde etmek de mümkündür. Örneğin, denizcilik sektöründe faaliyette bulunan firmalar için gemi sicil kayıtları, deniz ticaret odaları, vapur donatanları derneği, kayıtlı olduğu ilin ticaret odası, armatörler birliği gibi kaynaklar kullanılabilir.

#### **2.6.1.6. Ticaret Sicili Gazetesi Kayıtları**

Ticaret Sicil kayıtlarından, kredi talep eden firmanın; ticaret ünvanı, hukuki şekli, sermayesi, faaliyet konusu, ortak adedi ve adları, ortaklık payları gibi birçok konuya dair bilgi, bunların tümünü içeren şirket ana sözleşmesinin yayımlandığı Ticaret Sicili Gazetesi'nden sağlıklı bir şekilde elde edilebilir<sup>46</sup>.

#### **2.6.1.7. Risk Santralizasyonu Teşkilatı**

Ülkemizde faaliyette bulunan bankalar, müşterilerinin risk durumları hakkında T.C. Merkez Bankası'nın istediği tüm bilgileri vermek yükümlülüğü altındadır<sup>47</sup>. Farklı bankaların kredi müşteri portföylerine ait bilgilerin topluca bulunduğu T.C. Merkez Bankası Risk Santralizasyonu'ndan alınan bilgiler, kredi talep eden müşterinin risk durumu hakkında fikir verebilmektedir.

#### **2.6.1.8. Tapu/Gemi Sicil Kayıtları ve Vergi Beyannameleri**

Tapu/gemi sicil kayıtları, gayrimenkul malların /gemilerin tasarruf hakkını belirleyen yasal belgelerdir ve bu mallar üzerinde başkası lehine hak tesisini göstermektedir.

Vergi Beyannamesinin onaylanmış örneğinin incelenmesi, kredi talep eden firmanın vergi dairesine verdiği finansal tablolar ile bankaya sunduğu tablolar arasında farklar olup olmadığını ortaya çıkartabilmektedir<sup>48</sup>. Ayrıca firmaların vergi borçları ve cezaları, finansal yapısının sağlamlığı hakkında da araştırmacıya fikir verebilir.

---

<sup>46</sup> Seval, a.g.e., s.143

<sup>47</sup> Akgüç, a.g.e, s.29.

<sup>48</sup> Akgüç, a.g.e., s.30.

### **2.6.1.9. Diğer Banka ve Finansal Kurumlardan Elde Edilen Bilgiler**

Bankalar geniş şube ağları ve müşterileriyle olan ticari ilişkilerinden dolayısıyla çalıştıkları firmalara ait birçok bilgiye sahiptir; ayrıca protestolu senet sahibi, ödeme güçlüğü veya yanıltıcı müşteri listeleri ve benzer konularda diğer bankalarla yardımlaşmaktadır. Ancak tüm bu sinerjiye karşın, müşterilerin detaylı ticari bilgileri diğer bankalar ile paylaşılmamaktadır. Bu nedenle bankalardan alınacak bilgiler genellikle kısa ve yoruma açık olup, daha çok tamamlayıcı niteliktedir. Ülkemizde, denizcilik kredilerinin takibini yapan kamu sermayeli Ziraat Bankası'na ve gemi inşa kredisi veren Türk Eximbank'a ait veriler kaynak olarak kullanılabilir.

### **2.6.1.10. Piyasadan Toplanan Bilgiler**

Müşterinin ticari ilişkide bulunduğu firmalardan, faaliyette bulunduğu sektördeki rakiplerinden, borçlu ve alacaklılarından bilgi almak mümkündür. Ancak bu tip bilgilerin, dostluk duygusu, rekabet kaygısı gibi sübjektif unsurların etkisinde kalabileceğinden tam anlamıyla sağlıklı olmadığı düşünülebilmektedir<sup>49</sup>.

### **2.6.1.11. Diğer Kaynaklardan Sağlanan Bilgiler**

Kredi müşterisi hakkında günlük basında veya ilgili sektörlerde ait dergilerde çıkan haberler veri olarak kullanılabilir. Özellikle uluslararası pazarlar ve çok uluslu şirketlere bağlı kuruluşlar için dış basın ve temsilcilikler başvurulacak kaynak olarak kullanılabilir. Bunun yanında mesleki kuruluşlar, protesto listeleri, faaliyet raporları ve menkul kıymet ihraç edilmiş ise, Sermaye Piyasası Kurulu bilgileri kullanılabilir.

## **2.6.2. Elde Edilen Bilgilerin Değerlendirilmesi**

Kredi yöneticisi, kredi talep eden müşteri hakkında değişik kaynaklardan topladığı bilgilerin sağlıklı olanlarını eledikten sonra kalan bilgilerin değerlendirilmesi aşamasına geçer. Ancak uygulamadaki kredi değerlendirmeleri çoğu zaman yanlış ve eksik bilgi koşulları altında yapılmaktadır. Finansal kuruluşlar, kredi müşterisini değerlendirirken, işletme sahiplerini, işletme ya da üretim tesisini, genel ekonomik durumu ve işletmenin faaliyette bulunduğu

<sup>49</sup> Akgüç, a.g.e, s.31.

sektörü ayrı ayrı ele almalıdır<sup>50</sup>. Değerlendirmenin amacı kredi müşterisinin kredi riskinin sağlıklı belirlenerek, olası bir durumda kayıpların asgariye indirgenmesidir.

### 2.6.2.1. İşletme Sahiplerinin ve Yöneticilerinin Değerlendirilmesi

Küçük ve orta ölçekli birçok firmada işletme sahibi, şirketin hem sahibi hem de yöneticisidir; dolayısıyla, kredi yöneticisi bu tip işletmeleri değerlendirirken işletme sahibinin karakteri, dürüstlüğü, iyi niyeti, eğitim durumu, ticari geçmişi, yönetim tarzı hatta sağlık durumu gibi birçok konuyu dikkate almalıdır. Ancak büyük ölçekli, kurumsallaşmış işletmelerde, işletme sahibinden çok yönetim kurulu ve yönetim tarzı karar alma sürecinde etkilidir.

### 2.6.2.2. İşletmenin Değerlendirilmesi

Bankaların kredi verirken emin olmak istedikleri en önemli nokta, kredinin zamanında ve faiziyle birlikte eksiksiz geri ödenebilmesidir. Kredi alan firmanın bunu gerçekleştirebilmesi için güçlü, güvenilir bir finansal yapıya sahip olması gerekmektedir. İşletmeler değerlendirilirken aşağıdaki kriterler dikkate alınmaktadır<sup>51</sup>:

- i. Firmanın yapısal durumu
- ii. Planlama ve örgüt yapısı organizasyonu
- iii. Bilgi derleme ve muhasebe düzeni
- iv. Personel yapısı ve yönetimi
- v. Satın alma ve stoklama bölümü
- vi. Üretim/hizmet kapasitesi durumu
- vii. Pazarlama alanı
- viii. Finansman alanı

### 2.6.2.3. Genel Ekonomik Durumun Değerlendirilmesi

Ulusal ve uluslararası ekonomideki değişimler, işletmenin faaliyette bulunduğu sektörü, dolayısıyla firmanın finansal durumunu doğrudan etkilemektedir. Örneğin ülkemizde 2001 yılının Şubat ayında yaşanan kriz sonucunda, en güçlü firmalar bile ani değişen koşullar neticesinde büyük ödeme problemleriyle karşılaşmış, hatta bunların bazıları da iflas etmiştir. Bu yüzden finansal kurumlar, kredi verirken, konjonktürü yakından izlemeli, kredi politikalarını bu yönde güncelleştirmelidir. Gayri safi milli gelir, para ve sermaye

<sup>50</sup> Berk, ag.e., s.80.

<sup>51</sup> Berk, a.g.e, s.83.

piyasalarındaki gelişmeler, ithalat, ihracat rakamları, döviz kurları, özel tüketim eğilimleri gibi birçok değer finansal kurumlarca takip edilmelidir<sup>52</sup>.

#### 2.6.2.4. İşletmenin Faaliyette Bulunduğu Sektörün Değerlendirilmesi

İşletmenin içinde bulunduğu sektörün yapısı firmanın finansal yapısını doğrudan etkilemektedir. Örneğin risk derecesi yüksek, rekabetin yoğun, talep esnekliğinin fazla, karlılığın düşük olduğu bir sektörde faaliyette bulunan bir firma, kredi kuruluşları tarafından tercih edilmeyebilir. Ancak bunun aksine, az riskli, kar marjı yüksek bir sektörde faaliyette bulunan bir firmanın kredi talebi bankalar tarafından daha sıcak karşılanabilir. Bankalar kredi politikalarında hangi sektörlerle, hangi yapıda kredi tahsis edeceğini belirlemelidir. Bazı bankalar finansal kaldıracı yüksek dolayısıyla riskli belirli sektörlerle kredi vermek istemezler, ancak, denizcilik sektörü gibi bazı sektörlerin finansmanı için sadece uzman finansal kurumlara ihtiyaç duyulmaktadır. Bunun da nedeni, her sektör gibi denizcilik sektörünün de kendine özgü kredi değerleri ve vade yapısının mevcut olmasıdır.

Sektör analizine iki farklı açıdan yaklaşılmaktadır. Birincisi, inceleme döneminde ilgili sektördeki konjonktür durumunun gözden geçirilmesi ve ikincisi, son yıllardaki gelişimi belirledikten sonra, gelecekteki gelişmelere ilişkin görüşler ortaya konulmasıdır<sup>53</sup>. Sektör analizi yapılırken finansal kurumlarca dikkat edilen göstergeler aşağıdaki gibi özetlenebilir<sup>54</sup>:

- i. **Sektörün Yapısı**
  - İşletme yapısındaki değişimler
  - İşletme büyüklüğünün sınıflara dağılımı
  - Meslekten olanların sayısı
  - Pazar payı
  - Rakiplerin sayısı ve bölgesel dağılımı.
- ii. **Sektörün Konjonktürü**
  - Talepteki gelişme verileri
  - Satışlardaki gelişme verileri
  - Miktar ve değer olarak üretim değişimleri
  - Siparişlerdeki gelişmeler
  - Dış satımdaki gelişme verileri

<sup>52</sup> Berk, a.g.e., s.82.

<sup>53</sup> Berk, a.g.e., s.84.

<sup>54</sup> Berk, a.g.e., s.85.

➤ Dış alımdaki gelişme verileri

### iii. Sektör Oranları

- Varlık durumuna ilişkin oranlar
- Sermaye yapısına ilişkin oranlar
- Çalışma sermayesi ve likidite oranları
- Büyüme ve verim gelişmelerine ilişkin oranlar
- Harcama durumu ve oranları
- Karlılık durumuna ilişkin oranlar

### 2.6.3. Ön Finansal Analiz

Kredi kuruluşları, firma hakkında yapılan araştırmalarda topladıkları finansal tablolar ve diğer finansal verilerin finansal analiz tekniklerince değerlendirilmesine geçmeden önce bunları bir ön elemeyden geçirir. Böylece bazı yönlerden yeterli bulunmayan firmalara ait talepler, finansal analize başlanmadan elenerek, boşa geçecek zamanın ortadan kaldırılması mümkün olmaktadır. Ön finansal analiz, bir sonraki aşama olan detaylı finansal analizde hangi noktalar üzerinde durulması gerektiğini ortaya çıkarmaktadır.

Ön analizin amacı, gerek firmayı, gerekse bankayı olası kredi batma riskine karşı koruyacak gerekli emniyet marjlarının var olup olmadığını belirlemektir<sup>55</sup>. Kredi yöneticisinin her türlü olumsuz senaryoyu ortaya koyarak, müşterisinin olası kötü koşullarda dayanma gücünün ne olacağını belirlemesi gerekir. Bunun için de yönetici dört genel alanda ön analizini gerçekleştirir<sup>56</sup>:

- i. Nakit Akışı
- ii. Finansal Kaldıraç
- iii. Likidite
- iv. Teminat.

#### 2.6.3.1. Nakit Akışı Analizi

Nakit akımı, belirli bir hesap döneminde işletmenin nakit kaynaklarından, nakit kullanım yerlerine olan para aktarımıdır<sup>57</sup>. Şirketler belirli aralıklar ile nakit akım tablosu düzenleyerek gelecek için finansal planlama yaparlar. Böylece, firma gelecekteki herhangi bir zaman

<sup>55</sup> Seval, a.g.e., s.156.

<sup>56</sup> Seval, a.g.e., s.157.

<sup>57</sup> Adem Çabuk, İbrahim Lazol, *Mali Tablolar Analizi*, Bursa: Vipaş Yayıncılık, 1998, s.61.

aralığında, hangi düzeyde nakit eksiği ya da fazlasına haiz olacağını görebilir ve harcamalarını bu sonuca göre düzenleyerek gereksiz finansmandan kaçınabilir. Nakit akımının tahminini zorunlu kılan nedenler aşağıdaki gibidir<sup>58</sup>:

- i. Şirketin ticari ömrü sadece karlılığına değil, aynı zamanda nakit akımına bağlıdır.
- ii. Nakit Akım Tablosu, firmanın nakit sıkıntısına düşebileceğini önceden haber verebilir.
- iii. Borçlanma kararı alınmadan önce firmayı kendi likiditesini kullanmaya yöneltir.
- iv. Yatırımların planlanmasına yardımcı olur.

Nakit Akışı, dönem içi toplam gelir ve gider farkından oluşan dönem karına amortisman ve nakit çıkışı gerektirmeyen diğer giderlerin eklenmesiyle elde edilebilir:

*Nakit Akışı = Gelirler – Giderler + Amortisman Giderleri + Nakit Çıkışı Gerektirmeyen Diğer Giderler*

Orta ve uzun vadeli borcun ana para taksitlerine ilişkin ödemeler yıl içinde yaratılan nakit akışları ile karşılanmaktadır. Nakit akışlarının toplam borcu aşan kısmı firmanın ödeme güçlüğüne düşmeden gerçekleştirebileceği nakit akışını yani emniyet marjını göstermektedir<sup>59</sup>.

Örneğin değişken maliyetlerinin sabit maliyetlerine oranı düşük olan bir firmada, satışların azalmasının nakit akışında yaratacağı düşüş, değişken maliyet oranı yüksek bir firmaya göre çok daha büyük ölçüde gerçekleşebileceğinden kredi analisti, firmanın giderlerinin yapısını, değişken ve sabit maliyetlerin dağılımını tüm detay kalemlere kadar incelemelidir .

### 2.6.3.2.Finansal Kaldıraç

Finansal kaldıraç, borçların toplam finansmandaki payını ifade etmektedir. Finansal kaldıraç arttıkça, finansal risk ve bunun sonucu olarak da işletmenin sermaye maliyeti artmaktadır. Sermaye maliyetinin artış nedeni ise, riski yüksek olan bir işletmenin ya da riskli bir projenin gerektirdiği, fon kaynakları için kredi kuruluşlarından daha yüksek faiz talebidir<sup>60</sup>. Marj analizinde, özvarlık, işletmenin aktiflerin pazar değeri ile borçları arasındaki fark olarak tanımlanmaktadır. Sonuç olarak özvarlık değeri, varlıkların piyasa değeri ile ölçülmekte olup

<sup>58</sup> Berk, a.g.e., s.85.

<sup>59</sup> Seval, a.g.e., s.157.

<sup>60</sup> Niyazi Berk, *Finansal Yönetim*, İstanbul: Türkmen Kitabevi, 5.b., 2000, s.291.

defter değeri ve gerçek değer arasında her zaman bir fark mevcuttur. Bu yüzden firmanın varlıklarının satış değeri, firmanın, dolayısıyla bankanın riske karşı korunma durumunu belirleyecektir.

Banka firmanın varlıklarını değerlerken, en düşük değerleri hatta mümkünse tasfiye değerlerini dikkate almalıdır. Bilançonun güçlü, borç/zvarlık oranının düşük, varlıkların değerinin yüksek olması firmanın sürekli liğinin, taahhütlerin yerine getirme gücünün ve işletme yöneticilerinin yönetim kalitesinin bir göstergesi olabilmektedir<sup>61</sup>.

### 2.6.3.3.Likidite

Bankacılık açısından varlık kalitesi, o varlığın satılması durumunda gerçek değerini bulma olasılığını ifade ederken, likidite, bir varlığın paraya çevrilmesindeki çabukluk ve kolaylık özelliği olarak nitelendirilmektedir<sup>62</sup>. Likidite düzeyi firmanın özelliklerine ve faaliyette bulunduğu sektöre göre farklılık gösterebilir. Örneğin finansal kaldıracı yüksek, büyük fonların işlem gördüğü denizcilik sektörünün likidite yapısı ile mevsimsel nakit akışına sahip turizm sektörnnki farklı olabilmektedir. Bankanın, müşteri hakkında tam bir fikir sahibi olabilmesi için firmanın varlıklarının kalitesi ve likiditesi dikkatli bir Şekilde değerlendirmesi gerekmektedir.

Kredi Yöneticisi, firmanın varlıkları ve borçları arasındaki varlıkların lehine olan farka bakarak firmanın finansal yapısının güçlü olduğunu, bankanın kredi açısından güvende olduğunu düşünebilir. Ancak sadece varlık ve borç değerlerine bakarak karar verilmesi, kredi kuruluşu açısından analistin yetersiz olduğunun bir göstergesidir. Analist, firmanın varlıklarını ve kaynaklarını sadece değer açısından değil likidite açısından da ele almalıdır. Bir firmanın varlıklarının değeri borlarınıninkinden yüksek olsa bile, varlıkların büyük bir kısmı kolaylıkla paraya dönüştürülemez, yani likit değildir ve bunların pazar değerinin defter değerinden çok daha düşük olduğu düşünülürse, bankanın istenen güvence altında olmadığı sonucu ortaya çıkabilir. Örneğin navlun endekslerinin düşük, yeni inşa ve ikinci el gemi piyasasının durgun olduğu bir dönemde, armatör, borçlarını ödemek için gemilerinden bazılarını satmak istese dahi kolayca paraya dnştremeyecektir. Bunun doğal bir sonucu olarak da kredi sağlayan finansal kuruluş zor duruma düşebilecektir.

<sup>61</sup> Seval, a.g.e., s.158.

<sup>62</sup> Seval, a.g.e., s.159.

Analistin dikkat edeceği bir nokta da, bilançoda görülen varlıkların değerleri ile gerçek değerleri arasındaki farktır. Banka, bu farklılıkları ortadan kaldırmak için tatmin edici bir marj koymalıdır. Özellikle denizcilik sektörü gibi dalgalanmanın yoğun yaşandığı bir piyasada, varlıkların gerçek değerlerinin belirlenmesi, sektör konusunda uzman gruplar yardımıyla gerçekleşmelidir.

#### 2.6.3.4. Teminat

Firmanın nakit akışı, özvarlığı ve likiditesi zayıf ise banka ek olarak teminata gerek duymaktadır. Teminatların emniyet marjı belirlenmeden önce titiz bir şekilde teminata konu olan varlıkların piyasa değerlerinin belirlenmesi gerekmektedir. Özellikle denizcilik sektöründe çoğu zaman talep edilen kredilere teminat olarak mevcut gemiler gösterildiğinden, bu varlıkların gerçek değeri, uzman denetim kuruluşlarının vereceği raporlar doğrultusunda belirlenmelidir.

Ayrıca bu varlıkların kontrol edilebilirliği ve piyasa değerinin değişkenliği saptanmalıdır. Örneğin, gemilerin değeri, navlun piyasalarındaki değişimlerden doğrudan etkilendiği için yüksek bir marj ayrılması uygun olabilir. Teminata alınan varlıklar eğer banka tarafından kontrol edilemiyorsa, değerleri ne kadar yüksek olursa olsun zayıf bir güvence olarak nitelendirilirler<sup>63</sup>.

#### 2.6.4. Kredinin Yapılandırılması

Müşteri hakkında bilgi toplanıp detaylı bir finansal analiz gerçekleştirildikten sonra, tahsis edilecek kredinin yapılandırılması aşamasına geçilmektedir. Bu aşamada aşağıdaki kredi unsurlarının belirlenmesi gerekmektedir<sup>64</sup>:

- i. Kredinin vadesi, fiyatı ve geri ödeme süresi,
- ii. Asgari mevduat limiti,
- iii. Eğer varsa, teminatın yapısı,
- iv. Kredi sözleşmesinin hazırlanması.

Eksik bilgi toplama ve yetersiz bir analiz, kredinin geri dönmemesine neden olabileceği gibi, müşterinin finansal ihtiyaçlarına uygun olmayan, yanlış yapılandırılmış bir kredi de aynı sonuca ulaşırabilir.

<sup>63</sup> Seval, a.g.e., s.160.

<sup>64</sup> Aras, a.g.e., s.60.

Örneğin yanlış ödeme planlı bir kredi, müşterinin faaliyetlerini sürdürebilmesi için ihtiyaç duyduğu sermayeden yoksun bırakabilirken, limiti müşterinin ihtiyacın altında belirlenmiş bir kredi ise, geri ödenememe sonucu doğurabilmektedir. Ayrıca doğru fiyatlandırılmamış bir kredi zamanında geri ödense bile, kredi kuruluşu açısından karlı bir işlem olma özelliğini yitirebilmektedir.

Bu yüzden kredi yapılandırılmasının başarılı olabilmesi için müşterinin finansman ihtiyaçları ile kredi imkanlarını uyumlu bir şekilde birleştirmeli ve müşterinin ihtiyaçlarına cevap verecek kredi olanakları sunulabilmelidir<sup>65</sup>.

#### 2.6.4.1. Uygun Borçlanma ve Finansman Şartlarının Belirlenmesi

Kredi, genellikle finansman sağladığı varlıkların yarattığı nakit ile geri ödenmektedir. Dolayısıyla kredileri bu açıdan,

- i. Dönen Varlıkları Finanse Eden Krediler
- ii. Duran Varlıkları Finanse Eden Krediler

olarak iki gruba ayırmak mümkündür.

Bilindiği gibi bir firmanın dönen (cari) varlıkları bir yıl ya da daha az bir sürede nakite dönüşebilen varlıklardır. Stok finansmanı için tahsis edilen krediler, stokların satılıp paraya dönüşmesi ile ödenecektir, dolayısıyla vadesi kısa süreli olarak belirlenmelidir. Ancak makina, bina veya gemi gibi ekonomik ömürleri boyunca, yıllarla ölçülen zaman içinde kar yaratarak nakite dönüşen varlıkların finansmanı için talep edilen krediler uzun vadeli olarak yapılandırılmalıdır. Bunun dışında kredi sağlayan kuruluş, ikincil bir geri ödeme kaynağı saptamalıdır. Bu kaynakları şu şekilde sıralamak mümkündür<sup>66</sup>:

- i. Varlıkların satışı yoluyla nakite dönüşmesi,
- ii. Sermaye Arttırımı,
- iii. Zaman içerisinde karların oluşması ile,
- iv. Yeniden borçlanarak (röfinansman).

<sup>65</sup> Seval, a.g.e., s.209.

<sup>66</sup> Seval, a.g.e., s.211.

### 2.6.4.2.Kredinin Fiyatlandırılması

Ticari krediler bankaların aktiflerindeki en güçlü kalemleri ve en önemli gelir kaynakları olduğundan kredi fiyatlandırılması bankaların karlılığında belirleyici bir rol oynamaktadır. Kredi Karlılığı, genel yönetim giderleri ve fonlama maliyetlerine göre kredi faizlerinin ve diğer hizmetlerin fiyatlandırılmasıyla belirlenmektedir<sup>67</sup>. Kredi Yöneticisinin, doğru fiyatlama kararları verebilmesi için kredi ile ilgili tüm giderleri, potansiyel gelir kaynaklarını ve bankanın karlılık hedeflerini iyi etüd etmesi gerekmektedir.

Kredilere ilişkin giderleri üç ana başlık altında toplamak mümkündür:<sup>68</sup>

- i. Kredi olarak verilen fonların temin edilme maliyeti
- ii. Kredilendirme sürecinde var olan risk faktörlerine ilişkin maliyetler
- iii. Kredilendirme işlemi ile ilgili idari giderler.

#### 2.6.4.2.1. Fon Kaynakları ve Fonlama Maliyetleri

Bankalar, daha önce belirtildiği gibi, tasarruf sahipleri ile yatırımcılar arasındaki fon akışında aracılık görevi yapmaktadır. Dolayısıyla mevduat gibi araçlar yoluyla toplanan tasarrufları krediler aracılığıyla yatırımlara dönüştürerek finansal sistemin işleyişinde önemli yer tutmaktadır.

Bankalar, mevduat toplayıp belirli bir süre için bu fonların kullanım hakkını elde ederken, bunun karşılığında tasarruf sahiplerine ana para üzerinden faiz vermektedir. Mevduat faizleri ve genel işlem giderleri, bankanın kaynak maliyetini oluşturan temel unsurlardır. Ayrıca bankalar, kaynakların vadeleriyle, kullanılan kredilerin vadelerinin birbirinden farklı olmasından ve banka tarafında tahsis edilen krediler karşılığında belirli bir oranın bloke edilmesinden dolayı likidite riskine maruz kalmaktadır.

Krediler bankaların temin ettiği kaynaklar ile fonlanmaktadır. Bu kaynakları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür<sup>69</sup>:

- i. **Vadeli/vadesiz TL/YP mevduatları** : Bankalar topladıkları tüm mevduatı plase edilebilir fon olarak kullanamazlar. Devlet, mevduat munzam karşılığı ve umumi

<sup>67</sup> Berk, *Finansal Yönetim*, s.162.

<sup>68</sup> Seval, a.g.e., s.226.

<sup>69</sup> K. Batu Tunay, Mustafa T. Uzuner, Adnan Yiğit, *Ticari Bankalarda Optimal Kaynak Yönetimi*, İstanbul: Beta Yayınevi, Ağustos 1998, s.42.

disponibilite yoluyla mevduatın bir kısmını kullanım dışı bırakır. Bunlar düşüldükten sonra ortaya çıkan rakam, kullanılabilir mevduat olmaktadır.

- ii. **Yurtdışı kaynaklı uluslararası fon piyasalarından sağlanan sendikasyon kredileri** : Sendikasyon kredileri, büyük kredileri sağlamak için birden fazla bankanın, lider bir banka yöneticiliğine bir araya gelmesidir. Bu tip kaynaklardan sağlanarak kullanılan krediler, kendi maliyetlerine uygun olarak fiyatlandırılırlar.
- iii. **TCMB kaynaklı reeskont kredileri** : Bu tip krediler, müşteriler tarafından bankalara ciro edilmiş gerçek ticari işlemlere dayanan senetlerin iskonto edilmesiyle sağlanıp, bankalara sağlanan kısa vadeli ucuz bir kaynak niteliği kazandırmaktadır<sup>70</sup>.
- iv. **Bankalararası (interbank) para piyasası** : Bankalararası para piyasası, bankaların fon alım satımı için buldukları bir piyasa olup, bu işlemler TCMB kontrolü altında yürütülmektedir. İşlemlerin çoğunun bir gecelik olmasına rağmen, üç-dört haftalık veya üç-dört aylık işlemler de yapılabilmektedir.
- v. **Bankalararası repo piyasası** : Bankalararası repo piyasası, 1 gün ile 1 aylık vadeler arasında yoğun işlemler yapıldığı İMKB gözetimindeki bir piyasadır<sup>71</sup>. Devlet tahvilleri, hazine bonoları, banka bonoları ve banka garantili bonolar, repo ve ters repo işlemlerine konu olabilecek menkul kıymetlerdendir<sup>72</sup>.
- vi. **Birincil ve ikincil DİBS (Devlet İç Borçlanma Senetleri) piyasaları** : Hazinenin bütçe açığı finansmanı aracılığıyla satışa sunduğu DİBS'ler hazine bonusu ve devlet tahvili olmak üzere iki çeşit olmaktadır. Bunların alım/satımı ile fon elde etmek mümkündür.
- vii. **Bankanın özsermayesi** : Bankalar da birer anonim şirkettir ve müşterilerine sunduğu kredilerin bir bölümünü özkaynaklardan karşılamakta olup bu durumda özsermaye maliyeti ortaya çıkmaktadır. Kredi kurumlarında özsermayenin çok yönlü kullanım alanları bulunmasına karşın, yine de genel olarak sermaye bağlama burada belirli bir risk içermektedir<sup>73</sup>.

Bankalar kaynak maliyetlerini aşağıya çekmek için, yukarıda belirtilen pasifteki kaynak çeşitlerinin herhangi birinde, faiz oranında bir düşme olduğunda, bu kaynağa ağırlık verirler.

<sup>70</sup> Tunay, Uzuner, Yiğit, a.g.e., s.52.

<sup>71</sup> Tunay, Uzuner, Yiğit, a.g.e., s.43.

<sup>72</sup> İstanbul Menkul Kıymetler Borsası, *Sermaye Piyasası ve Borsa Temel Bilgiler Klavuzu*. İstanbul: İMKB Yayınları, Ağustos 2000, s.56.

#### 2.6.4.2.2. Kredi Riski Maliyetleri

Bir kredi kuruluğu genel olarak tahsis ettiği kredinin ana para ve faizleriyle birlikte eksiksiz ve zamanında geri ödenmesini ister. Ancak uygulamada bu durum her müşteri için geçerli değildir ve bankacılık sektörü, birçok batık kredi durumuyla karşılaşabilmektedir. Geçmişteki kredilerin ödenememe durumunun bilinmesi risk maliyetlerinin hesaplanmasını kolaylaştırmakla birlikte, piyasa bölümünde riskin gelişmesine ilişkin bekleyişlerin kesin olarak saptanabilmesi oldukça zor olmaktadır<sup>74</sup>. Bankanın her sektöre, her müşteriye bakışı değişik olduğundan, banka açısından bu sektörlerin ve müşterilerin kredi değeri değeri de farklılık göstermektedir. Banka kredinin geri dönmeme riskine karşı doğal olarak kendini güvenceye almak isteyecektir. Talep edilen teminatların dışında, banka, kredi değeri değeri düşük, riskli müşterilere verilecek kredinin fiyatını belirlerken, maliyetler üzerine eklenecek kredi riski marjını yüksek tutmaktadır.

Kredi kuruluşları müşterinin kredi değeri değeri belirlerken ya kendi içsel derecelendirme yöntemlerini veya dünyaca kabul görmüş Standard&Poor, Moody's Investors Service, FitchIBCA gibi derecelendirme kuruluşlarının değeri değeri kullanmaktadır<sup>75</sup>.

Kredi riskinin ölçülebilir hale getirilebilmesi sürecinde dünya çapında uygulamalar geliştikçe, farklı portföylere farklı yaklaşımların uygulanması gündeme gelmiştir. Bu kapsamda iki ana yaklaşımdan bahsedilmektedir<sup>76</sup>:

- i. Skorumlama(scoring) Modelleri,
- ii. Risk derecelendirme(risk rating) Sistemleri.

Skorumlama yöntemleri, genellikle bireysel veya küçük ölçekli kredi portföyleri için kullanılırken, büyük ölçekli kurumsal krediler için risk derecelendirme sistemleri tercih edilmektedir. Skorumlama modelleri, standartlaştırılmış, istatistiki temellere dayanan, objektif bir yaklaşım olup kredi yöneticisinin düşüncelerinin kredi kararına etkisi ihmal edilebilecek niteliktedir. Bu yöntem kredinin geri dönmeme ihtimalini azaltırken, kredi talepleri reddedilen

<sup>73</sup> Berk, *Finansal Yönetim*, s.168.

<sup>74</sup> Aras, a.g.e., s.86.

<sup>75</sup> Banks, a.g.e., s.263.

<sup>76</sup> Deloitte&Touche, "Kredi Riski Ölçümlemesinde Derecelendirme ve Skorumlama Modelleri", *Risk Yönetimi Haber Bülteni*, Ocak/Şubat 2002 sayısı, s.4.

müşterilere, bu kararın alınmasının nedenlerini açıklanamadığından memnuniyetsizlik durumu ortaya çıkmaktadır<sup>77</sup>.

Ancak bankalar, sayıca az, ancak tutarı çok daha yüksek seviyelerde bulunan kurumsal kredi portföylerine daha temkinli yaklaşmaktadır. Homojen olmaktan uzak ve her biri kendine özgü birçok özelliğe sahip kurumsal müşteriler için daha kapsamlı bir analiz ve değerlendirme gerekmektedir, bu nedenle bankalar, bu tip kredi müşterilerinin değerlendirilmesinde skorlamadan farklılık gösteren derecelendirme yaklaşımını benimsemektedir<sup>78</sup>.

Muadil taraf kredi derecesi (counterparty credit grade), söz konusu kredinin tahsis edildiği muadil taraf olan şirket veya kuruma, bankanın kendi içsel derecelendirme yöntemi ile belirlenmiş veya üçüncü bir derecelendirme kurumu tarafından verilmiş olan bir derecedir ve temerrüde düşme, yani yükümlülüğün yerine geç getirilmesi veya getirilememesi, ihtimalinin doğru olarak belirlenmesini sağlamaktadır<sup>79</sup>.

Risk derecesi, kredi fiyatlandırılmadan önce belirlenmeli ve kredi kalitesinde bir değişiklik olduğunda tekrar gözden geçirilip, düzeltilmelidir. Derecelendirmenin hem objektif hem de sübjektif unsurları bulunmaktadır. Objektif unsurlar, finansal tablolara ve dolayısıyla finansal oranlara dayanan öğeler iken, sübjektif unsurlar ise, rapor kalitesi, işletmenin yönetim biçimi, faaliyette bulunduğu sektör içindeki durumu gibi unsurlardır. Aşağıda, bir ticari bankanın müşterilerin değerliliğini belirlerken kullandığı dereceler görülmektedir<sup>80</sup>:

- i. **Birinci Sınıf (En Yüksek Kalite) - A** : Bu grupta, yüksek likiditeye sahip, mükemmel finansal koşullarda faaliyette bulunan, tatminkar bir kazancı olan, alternatif finansman kaynakları bulunan, kaliteli bir yönetim anlayışına sahip ve düşük riskli bir sektörde faaliyette bulunan firmalar yer almaktadır. Krediler genellikle mevduatlar, devlet tahvili gibi araçlar ile teminatlandırılıp, yılda bir kez gözden geçirilir.
- ii. **İkinci Sınıf (İyi Kalite) - B** : Buradaki firmalar, birinci sınıftaki müşterilere benzemektedir ancak, tatmin edici kazanç veya alternatif finansman kaynakları bulma gibi bazı özellikleri tam anlamıyla güçlü değildir. Firmalara ait

<sup>77</sup> Deloitte&Touche, a.g.e., s.5.

<sup>78</sup> Deloitte&Touche, a.g.e., s.6.

<sup>79</sup> Kaan H. Aksel, *Kredi Risklerinin Ölçümünde Kullanılan Temel Yöntemler*, Active Bankacılık ve Finans Dergisi, Eylül-Ekim 2002 sayısı, s.25.

<sup>80</sup> Hempel, Simpson, a.g.e., s.430.

gayrimenkuller teminat olarak alınabilir. Mevcut ve gelecekteki kazançları güçlü olup, altı ayda bir gözden geçirilmektedir.

- iii. **Üçüncü Sınıf (Tatmin Edici Kalite) – C** : Bu firmalar, alternatif finansal piyasalardan ancak ekonomik koşulların çok elverişli olduğu dönemlerde fon bulabilen, normal koşullarda bu imkanı sınırlı olan, orta derecede likiditeye sahip ancak ticari alacaklar veya stoklar gibi teminatlar ile sık sık güvence altına alınan kuruluşlardır ve tahsis edilen krediler, üç ayda bir gözden geçirilmektedir.
- iv. **Dördüncü Sınıf (Ortalamanın Altındaki Kalite) – D** : Düşük likiditeye sahip, finansal kaldıraç oranı yüksek, gelirleri ve giderleri düzensiz olan, birincil kaynakları gerçek dışı ve varlık veya teminatlarından başka ödeme kaynağı bulunmayan firmalar bu gruba dahil olmaktadır. Varlık teminatlı, kısa vadeli döner kredi tahsis edilerek, çalışma sermayesi finansmanı sağlanabilir. Kredi yakın takibe alınmalı ve ayda bir gözden geçirilmelidir.
- v. **Beşinci Sınıf (Düşük Kalite) – E** : Bu gruptaki firmaların ne teminatları, ne net değerleri ne de nakit akımları krediyi geri ödemeye yeterli değildir. Bankaların doğrudan reddettiği müşteri grubudur ve kredi tahsis edilirse, geri dönmeme riski çok yüksek olup on beş günde bir gözden geçirilmelidir.

Kredi Risk Dereceleri, elde edilen sonuçlar doğrultusunda her yıl yeniden gözden geçirilmeli ve böylelikle hangi özellikteki müşterilerin hangi risk grubuna dahil olacağı daha iyi değerlendirilmektedir.

#### 2.6.4.2.3. Diğer Kredi Giderleri

Fon Kaynakların maliyetleri ve müşterinin kredi riski maliyetinin dışında bankanın kredilendirme fonksiyonunu gerçekleştirebilmek üzere katlanmak zorunda kaldığı idari giderlerdir. Bu maliyet unsurlarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür<sup>81</sup>:

- i. Personel giderleri,
- ii. Bina ve kira giderleri,
- iii. Büro, tesis-donanım ve bakım giderleri,
- iv. İletişim giderleri,
- v. Pazarlama giderleri,
- vi. Komisyon giderleri,

<sup>81</sup> Berk, *Finansal Yönetim*, s.163.

- vii. Temsilcilik giderleri,
- viii. Personel eğitim ve geliştirme giderleri,
- ix. Diğer giderler.

Her banka doğal olarak kredi fiyatlarını belirlerken yukarıda bahsedilen maliyetlerin üzerine tatminkar bir kar payı eklemek ister. Ancak satış fiyatını belirleyen unsur piyasanın arz ve talep dengesidir. Günümüzde kredilerin gerçek fiyatının belirlenebilmesi için fiyatlandırmada piyasadaki fiyat ve rekabet yoğunluğu dikkate alınmaktadır<sup>82</sup>.

## 2.7. DEĞERLENDİRMEDE ÖZELLİK GÖSTEREN KREDİLER

Bankalar, genel işletme kredisinin yanı sıra, belirli sektörlerdeki firmalara, o sektörün ekonomik yapısını, finansman ihtiyaçlarını ve özel risklerini de dikkate alarak ihtisas kredileri sunmaktadır. Tarım, konut, inşaat ve denizcilik kredileri, ihtisas kredilerinden bazılarıdır.

### 2.7.1. Tarım Kredileri

Tarım Kredileri, tarım sektörüne, özellikle çiftçilerin ve vadeli tarım aracı satan işletmelerin finansman ihtiyacını karşılamak üzere bankalar tarafından sunulan kredilerdir. Ticaret Bankalarının tarım kesimine sundukları kredilerin payının azalma eğilimi göstermesinin en önemli nedenleri; diğer sektörlerin hızla gelişmesi ve dolayısıyla tarım kesiminin, hükümetlerin ekonomik planları içerisinde diğer sektörlerle göre öneminin azalmasıdır<sup>83</sup>. Günümüzde Dünyadaki birçok tarım ülkesinde, tarım kredileri devlet tarafından desteklenmekte ve uzmanlaşmış kredi kurumları veya kooperatif bankaları tarafından sağlanmaktadır. Tarım kredilerinin bankacılık sektörü açısından riskli kabul edilmesinin nedenlerini şu şekilde sıralamak mümkündür<sup>84</sup>:

- i. Tarım ürünlerindeki elverişsiz maliyet-fiyat ilişkisi,
- ii. Tarımsal üretimin büyük ölçüde hava koşullarına bağlı olması,
- iii. Doğal Afetler,
- iv. Tarımda küçük aile şirketlerinin yaygın oluşu,
- v. Kredi taleplerinin değerlendirilmesi için gerekli bilgilerin eksik oluşu,
- vi. Tarım kesiminde üreticilerin kredi sözleşmesi koşullarını yerine getirmeye gerekli özeni göstermemeleri,

<sup>82</sup> Aras, a.g.e., s.73.

<sup>83</sup> Akgüç, a.g.e., s.301.

<sup>84</sup> Akgüç, a.g.e., s.302.

- vii. Sektörün, politik ve toplumsal gelişmelerden doğrudan etkilenmesi,
- viii. Sektöre finansman sağlayan kredi kuruluşlarının yetersiz olması.

Kredi kuruluşları, ürün fiyatları, olası hasat zararları, krediyi talep eden çiftinin hazırladığı finansal plan gibi birçok konuyu dikkatlice inceleyerek, kredi talebini değerlendirmelidir<sup>85</sup>. Çiftçinin krediyi geri ödeme kabiliyeti belirlenirken, finansal kaldıraç oranı dikkate alınmalıdır.

### 2.7.2. Turizm Kredileri

Turizm sektöründe faaliyet gösteren firmalar, mevsimsel çalışma sermayesi ihtiyaçlarını karşılamak için banka kredilerinden yararlanma yoluna giderler. Ancak turizm sektörü, mevsimsel olarak faaliyet gösterme özelliğinin yanı sıra, döviz kuru riskinden en çok etkilenen sektörlerden de birisidir. Bu nedenle turizm sektörüne tahsis edilen krediler de tıpkı tarım ve denizcilik sektörüne verilenler gibi bankalar açısından riskli kabul edilmektedir.

### 2.7.3. İnşaat Kredileri

İnşaat ya da müteahhit kredileri, demiryolu ve liman inşaatı işleri, su işleri, yol ve köprü işleri, yapı ve imar işleri gibi bayındırlık işlerini gerçekleştirmek amacıyla inşaat müteahhidini firmalara verilen ihtisas kredileri olup, işin niteliği, geleceğin belirsizliği, bu faaliyet dalında öngörülmeven maliyet artışları olasılığının yüksekliği gibi birçok nedenden dolayı, riskli krediler grubuna dahil edilmektedir.<sup>86</sup>

### 2.7.4. Denizcilik Kredileri

Denizcilik kredileri, denizcilik sektörünün, gemi işletmeciliği, liman işletmeciliği, gemi acentalığı, gemi inşaatı, kumanyacılık ve benzeri birçok alt grubunda faaliyette bulunan şirketlere sunulan krediler olup, vadelerinin uzun, limitlerinin yüksek olması ve sektöre özgü navlun piyasası, yakıt piyasası riskleri gibi risklerin yeterince bilinmemesi nedeniyle kredi kuruluşlarınca yüksek riskli krediler grubuna dahil edilmektedir. Denizcilik şirketlerinin karşılaştıkları riskler, denizcilik kredileri gibi birçok konu, çalışmanın bir sonraki bölümünde detaylı olarak incelenecektir.

<sup>85</sup> Hempel, Simpson, a.g.e., s.444.

<sup>86</sup> Akgüç, a.g.e., s.324.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VE SEKTÖRÜN FİNANSAL YAPISI

#### 3.1. DÜNYA VE TÜRK TİCARETİNDEKİ GELİŞMELER

Eski çağlarda ticaret ile uğraşanlar, bir yerde pazarı olmayan bir malın, ancak arzı olmayan başka bir yerdeki pazara taşınması yoluyla para kazanabileceklerinin farkına vardılar. Bu düşünce, uluslararası ticaretin doğmasına neden olmuştur<sup>1</sup>. Günümüzde küreselleşmenin yoğun etkilerinin her alanda yaşanmasıyla birlikte Dünya Ticaret Hacmi yaklaşık \$13 trilyon değerine ulaşmıştır.

Ancak 2001 yılında dünya ticaretinde ve toplam çıktısında yaşanan küçülme beklenmedik bir durum olup küçülmenin üç nedeni olduğu tahmin edilmektedir<sup>2</sup>:

- i. Bilgi Teknolojileri (IT) ile ilgili yatırımların azalması ile dünya yatırım hacminin beklenen rakamın altına düşmesi.
- ii. Avrupa Birliği ülkelerinin iç sebeplerden dolayı mal/hizmet talebinin azalmasıyla ekonomi durulmuş, bunun sonucunda A.B.D.'nin Avrupa kıtasına yaptığı ihracatın hacmi küçülmesi.
- iii. İlk iki maddeye göre etkisi daha az olduğu kabul edilse de, 11 Eylül 2001 tarihinde Dünya Ticaret Merkezi'ne düzenlenen terörist saldırısının, A.B.D.'deki sermaye piyasasında işlem gören hisse senetlerinin fiyatlarının düşmesine ve dünya çapında havayolu taşımacılığını ve turizmin faaliyetlerinin azalmasına neden olması.

Dünyadaki toplam ihracat bir önceki yıla göre %4'lük kayıp ile \$6.186 trilyon değerine, toplam ithalat ise gene aynı şekilde ise %4'lük düşüş ile \$6.438 trilyon değerine gerilemiştir. Dünya ticaretinde başı çeken kıta \$2.484 trilyon ihracat hacmi ile Batı Avrupa iken, onu \$1.671 trilyon ile Asya ve \$994 milyar ile Kuzey Amerika izlemektedir<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Grant Hunter, "The Sea is The Future", *Baltic&International Council Shipping Course*, İstanbul: 2000, s.2.

<sup>2</sup> World Trade Organization, *2002 Annual Report*, Fransa: WTO Publications, 2002, s.8.

<sup>3</sup> Dünya Ticaret Örgütü, *a.g.e.*, s.13.

Tablo 3.1 Dünya Ticareti'nin Bölgeler İtibariyle Dağılımı (2001).

2001 YILINDA DÜNYA TİCARETİ		İhracat		İthalat	
		Hacim (\$milyar)	Yıllık yüzdesel Değişim	Hacim (\$milyar)	Yıllık yüzdesel Değişim
Kuzey Amerika		994	-6	1.410	-6
Güney Amerika		349	-3	381	-2
Batı Avrupa		2.484	-1	2.527	-3
	Avrupa Birliği	2.290	-1	2.335	-2
Geçiş Ekonomileri		285	5	268	11
	Orta ve Doğu Avrupa	129	11	159	9
	Rusya Federasyonu	103	-2	54	19
Afrika		141	-5	134	1
Ortadoğu		239	-9	174	4
Asya		1.671	-9	1.544	-7
	Japonya	405	-16	350	-8
	Çin	266	7	244	8
	6 Asya IT Ülkesi	582	-13	530	-13
	<b>TÜRKİYE</b>	<b>31,2</b>	<b>12</b>	<b>40,5</b>	<b>-26</b>
Dünya Toplamı		6.163	-4	6.438	-4

Kaynak: World Trade Organization, 2002 Annual Report.

Her ne kadar Dünya Ticaret Hacmi'nde %4'lük bir küçülme görülse de, Çin ve geçiş ekonomisi ülkelerinin dış ticaret artışı kayda değer niteliktedir. Çin'in ileride A.B.D. ve Avrupa Birliği'nin yanında üçüncü bir büyük güç olacağı tahmin edilmektedir<sup>4</sup>. Dünyada bu gelişmeler yaşanırken, Türkiye'nin dış ticaret hacmi 2001 yılında 31,2 milyar dolar ihracat ve 40,5 milyar dolar ithalat ile toplam 71,7 milyar dolar olarak gerçekleşmiş olup, ihracat açısından incelendiğinde Türk İhracatı'nın toplam Dünya İhracatı'nın sadece % 0,50'sini oluşturduğu görülmektedir. Dünya ticaret pastasında bu kadar küçük bir pay almak, Türkiye açısından üzerinde durulması gereken bir durumdur.

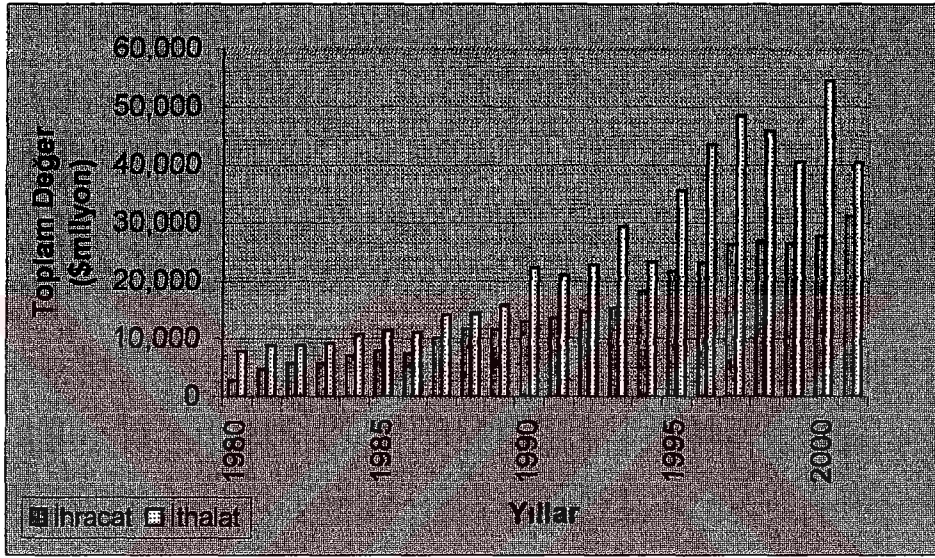
Tablo 3.2. Türk Dış Ticareti (1990-2001) (milyon \$)

YILLAR	İHRACAT	Değ.%	İTHALAT	Değ.%	HACİM
1990	12,959	-	22,302	-	35,261
1991	13,593	4.9	21,047	-5.6	34,640
1992	14,715	8.2	22,871	8.7	37,586
1993	15,345	4.3	29,428	28.7	44,773
1994	18,106	18.0	23,270	-20.9	41,376
1995	21,637	19.5	35,709	53.5	57,346
1996	23,224	7.3	43,627	22.2	66,851
1997	26,261	13.1	48,559	11.3	74,820
1998	26,974	2.7	45,921	-5.4	72,895
1999	26,587	-1.4	40,671	-11.4	67,258
2000	27,775	4.5	54,503	34.0	82,278
2001	31,186	12.3	40,507	-25.7	71,693

Kaynak: Dış Ticaret Müsteşarlığı, Dış Ticaret İstatistikleri Raporu.

<sup>4</sup> Devlet Planlama Teşikati, "Çin Halk Cumhuriyeti", Dış Ticaret Dergisi, sayı 23, s.45.

Türkiye’de 2001 yılının Şubat ayında gerçekleşen devalüasyon ve ardından gelen ekonomik kriz neticesinde, Türk Lirası yarı yarıya değer kaybetmiş dolayısıyla ithalata olan talep düşük seviyelere gerilemiştir. Bunun aksine, dövizin aşırı değerlenmesi ile ihracata olan talep artmıştır ancak ithalattaki kaybı dengeleyememiştir. Sonuç olarak ihracat \$31.186 milyar değerine gelerek, 2000 yılına göre %12.30’lik bir artış sağlamıştır. Ancak ithalat değeri ise \$40.507 milyar seviyesine gerileyerek, 2000 yılına göre yaklaşık %25’lik bir değer kaybına uğramıştır.



Grafik 3.1. Türk Dış Ticareti’nin Gelişimi (1980-2001).

### 3.2. DÜNYA VE TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU’NUN DURUMU

Yaklaşık \$6 trilyon değerinde bir hacme sahip Dünya Ticareti’nin  $\frac{3}{4}$ ’ünden fazlası, yani yaklaşık 5.5 milyar ton yük, deniz yolu ile taşınmaktadır<sup>5</sup>. Bugün, büyük hacimlerdeki her çeşit malın, güvenli, hızlı ve doğrudan yerine ulaştırılmasına imkan vermesi nedeniyle deniz taşımacılığı en avantajlı taşıma yolu olarak kabul edilmektedir. Deniz Taşımacılığının birçok gelişmiş ülkede devlet politikası olarak benimsenmesinin nedenleri şu şekilde özetlenebilir:

- i. Döviz gelirleri ve milli gelire katkısı, ekonomik büyümeyi tamamlayıcı bir unsur olarak istihdam kaynakları yaratması ve ülke ekonomisi içinde ödemeler dengesine katkıları vs. nedenlerle bir endüstri dalı olarak görülebilir.
- ii. İç ve dış ticaretin gerçekleştirilebilmesi için ihtiyaç duyulan nakliye hizmeti üretmesi nedeniyle bir ulaştırma hizmeti olarak incelenebilir ki, bunda aynı

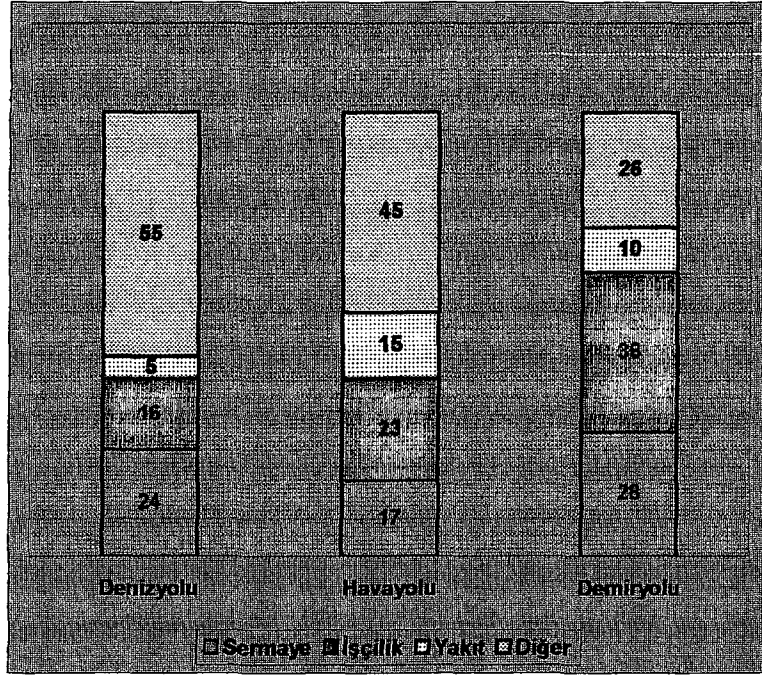
<sup>5</sup> Hans J. Peters, “The Maritime Transport Crisis”, *World Bank Discussion Papers* no:220 (1993), s.1.

zamanda bir kamu yararı ve sosyal fayda söz konusudur. (Yolcu taşımacılığı kamu düzeninde önemli bir yer tutmaktadır.)

- iii. Ulusal bir deniz filosuna sahip olmanın sağlayacağı ekonomik faydaların yanısıra sağladığı ekonomik bağımsızlık ile askeri, diplomatik ve politik güvenlik nedeniyle savaş vb. hallerde sahip olunan lojistik destek gibi güvenlik açısından tercih edilmektedir.
- iv. Gemi İnşaatı, limanlar, acentelik ve brokerlik hizmetleri, bakım-onarım, yedek parça imalatı ve ticareti gibi birçok yan sanayiye piyasa oluşturması nedeniyle günlük yaşamda ekonomik canlılık vb. yaratabilmektedir.
- v. Taşıtanın maliyeti açısından karşılaştığımızda, havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuzdur<sup>6</sup>. Bunun nedeni, deniz taşımacılığının diğer taşıma tipleri ile kıyaslandığında, yakıt ve işçilik maliyetlerinin toplam maliyete en az etkidiği tür olmasıdır<sup>7</sup>. Adam Smith, deniz taşımacılığını, "Wealth of Nations" adlı eserinde geleceğin en ucuz taşımacılık tipi olarak görmekteydi. Gerçekten de günümüzde deniz taşımacılığı, kara ve hava taşımacılığına göre çok daha az bir maliyete sahiptir.

<sup>6</sup> Deniz Ticaret Odası, *2001 Deniz Sektörü Raporu*, İstanbul: DTO Yayınları, 2002, s.4.

<sup>7</sup> Ewan Skymay, *Compiled From Transportation*, Southampton: CI Online, 1997, s.76



**Kaynak:** Wolfgang Hübner, *Competition Policy in Liner Shipping (Final Report)*, OECD Publications, Nisan 2002, s.55.

**Grafik 3.2** Taşımacılık Türlerine Ait Maliyetlerin Oluşumu..

Günümüzde Küresel Pazarın gelişmesiyle, uluslararası piyasalara açılan her türlü ürün (televizyon, buzdolabı, bilgisayar, ambalajlı gıda ürünleri, kozmetik ürünleri, ilaçlar, tekstil ürünleri vb.), son tüketiciye ulaşmaya kadar nakliyesinin herhangi bir aşamasında, büyük olasılıkla bir konteyner ile bir gemide taşınmaktadır.

Bu durum sanayi için vazgeçilmez girdiler olan ham maddeler için de geçerlidir. Kömür, demir cevheri, ham petrol ve türevleri, tahıl, pirinç, çelik, kereste, boksit, fosfat vb. hammaddeler, büyük hacimlerde deniz yoluyla taşınmaktadır. Örneğin elektrik üretimi istasyonlarını beslemek için gerekli kömür, çelik üretim endüstrisi için gerekli demir cevheri, bir futbol sahası büyüklüğündeki gemiler ile büyük hacimlerde bir kerede taşınmaktadır. Deniz taşımacılığı dışındaki diğer taşıma tipleri, bu kadar büyük hacimdeki yükü güvenli, ucuz ve verimli taşıma konusunda denizcilik ile rekabet edememektedir.

Dünya Ticaret Hacmi'nin ve deniz taşımacılığına olan talebin artışı nedeniyle son 30 yılda, denizyolu ile taşınan yük hacminde %130'luk önemli bir artış söz konusudur. 1970 yılında toplam taşınan yük 2,566 milyar ton değerinde iken, 2000 yılı sonu itibariyle 5,885 milyar ton

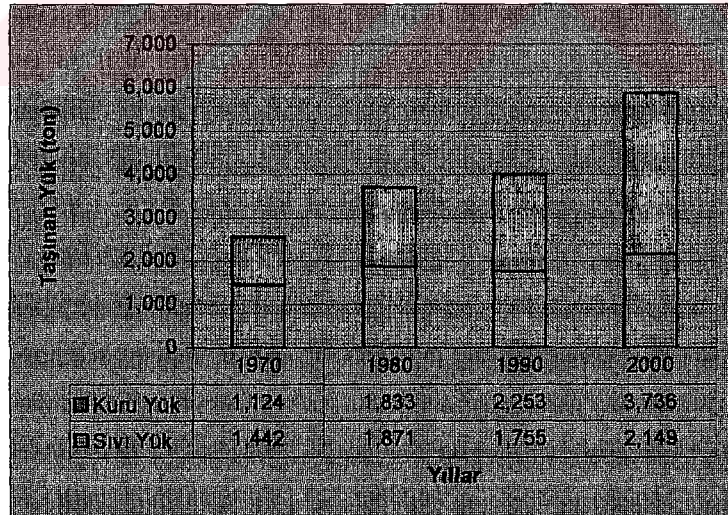
değerine ulaşmıştır<sup>8</sup>. Yük tipleri bakımından incelendiğinde, sıvı yük hacmi son otuz yılda yaklaşık %50 artış kaydederken, kuru yükteki artış ise %232 olmuştur. Denizyolu ile her yıl yaklaşık 1,5 milyar ton petrol taşınmakta olup, bu yüklerin sevkiyatı yüksek taşıma kapasiteli tankerler ile gerçekleşmektedir.<sup>9</sup>

Tablo 3.3 Dünyada Denizyolu İle Taşınan Yükün Miktarı (1970-2000).

Yıllar \ Yük	Sıvı Yük		Kuru Yük		Toplam Yük	
	Miktar (milyon ton)	% Değişim	Miktar (milyon ton)	% Değişim	Miktar (milyon ton)	% Değişim
1970	1.442	-	1.124	-	2.566	-
1980	1.871	29,75	1.833	63,08	3.734	45,51
1990	1.755	-6,20	2.253	22,91	4.002	7,18
2000	2.149	22,45	3.736	65,82	5.907	47,62

Kaynak: UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2001*, Cenevre: 2001.

Kuru yükte bu kadar büyük bir artışın gerçekleşmesinin en önemli nedeni, her tip malın kolayca taşınabildiği konteynerizasyon sistemini tüm dünyada kabul görüp benimsenmesidir. Bu sistem sayesinde taşımacılığa bir standart getirilmiş, böylece maliyetler azaltılmış ve taşıma süre kısalmıştır. Ayrıca kapıdan kapıya taşıma (door to door) gibi hem kara hem de deniz taşımacılığının birleştirildiği multi-modal taşımacılık sistemi hayata geçirilerek bir taşıma ağı kurulmuştur.



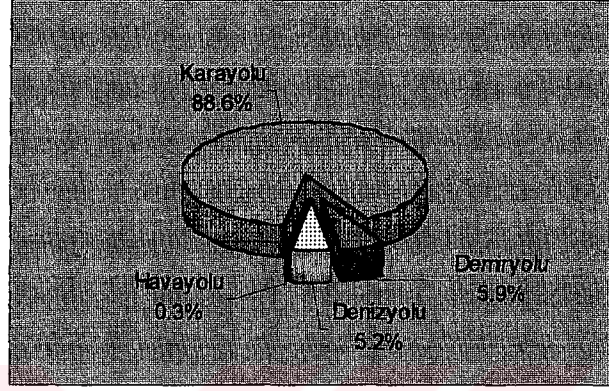
Grafik 3.3 Dünyada Denizyolu İle Taşınan Yükün Dağılımı (1970-2000)

Dünyada deniz taşımacılığı bu denli tercih edilirken, ülkemizde ise durum tam tersidir. Yıllarca uygulanan yanlış ulaşım politikaları sonucunda günümüzde denizyolu ve demiryolu

<sup>8</sup> UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2001*, Cenevre: 2001, s.43.

<sup>9</sup> Hunter, a.g.e., s.3.

taşımacılığı karayolu taşımacılığının gerisinde kalmıştır<sup>10</sup>. Taşıma sistemlerine açısından 2000 yılında ülkemiz sınırları içerisinde taşınan yük miktarı incelendiğinde, karayolu taşımacılığı % 88.6, demiryolu taşımacılığı %5.9, denizyolu taşımacılığı %5.2 ve havayolu taşımacılığı %0.3 oranında gerçekleşmiştir<sup>11</sup>. Denizyolu taşımacılığının bu denli düşük oranda tercih edilmesi, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun gelişmesini önemli ölçüde engellemektedir.



**Grafik 3.4** Yurtiçinde Taşınan Yükün Taşıma Türlerine Göre Dağılımı (2000).

Son yıllarda gerçekleşen Türk Dış Ticareti, taşınan malın değeri açısından, taşıma biçimleri itibariyle değerlendirildiğinde ise, toplam ihracatın değer olarak yaklaşık %40-45'ini (12-14 milyar dolar) denizyolu, %45-55'ini (14-17 milyar dolar) karayolu, %5-10'unu (2-3 milyar dolar) ise havayolu taşımacılığı oluşturmaktadır<sup>12</sup>.

Dış ticaret verilerimiz miktar bazında ele alındığında, taşımacılığımızın %85'inin denizyoluyla, %14'ünün ise karayoluyla gerçekleştirildiği, hammadde ve ihrac değeri göreceli olarak düşük olan malların denizyolu ile sevk edildiği, birim değeri yüksek olan malların ise karayolu ve havayolu ile sevk edildiği anlaşılmaktadır<sup>13</sup>. Demiryolları ile yapılan sevkıyatlar ise sınırlı kalmaktadır. Bu durum demiryolları altyapısının ülkemizdeki durumu ile yakından bağlantılıdır. Demiryolu alt yapısı ve işletme de altyapıdaki duruma bağlı olarak yetersiz kalmaktadır<sup>14</sup>.

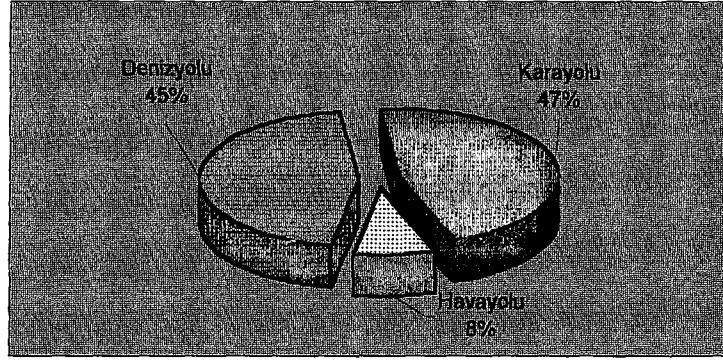
<sup>10</sup> Hayati Çetin, "Denizcilikte Büyük Düşünme", *Deniz Ticareti Dergisi* (Ağustos 2001), s.14.

<sup>11</sup> T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, *Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000*, Ankara: DIE Yayınları, 2001, s.2.

<sup>12</sup> Dış Ticaret Müsteşarlığı, "Ulaştırmanın Dış Ticaretimizdeki Lojistik Önemi", *Dış Ticaret Dergisi* (Ocak 2001), s. 12.

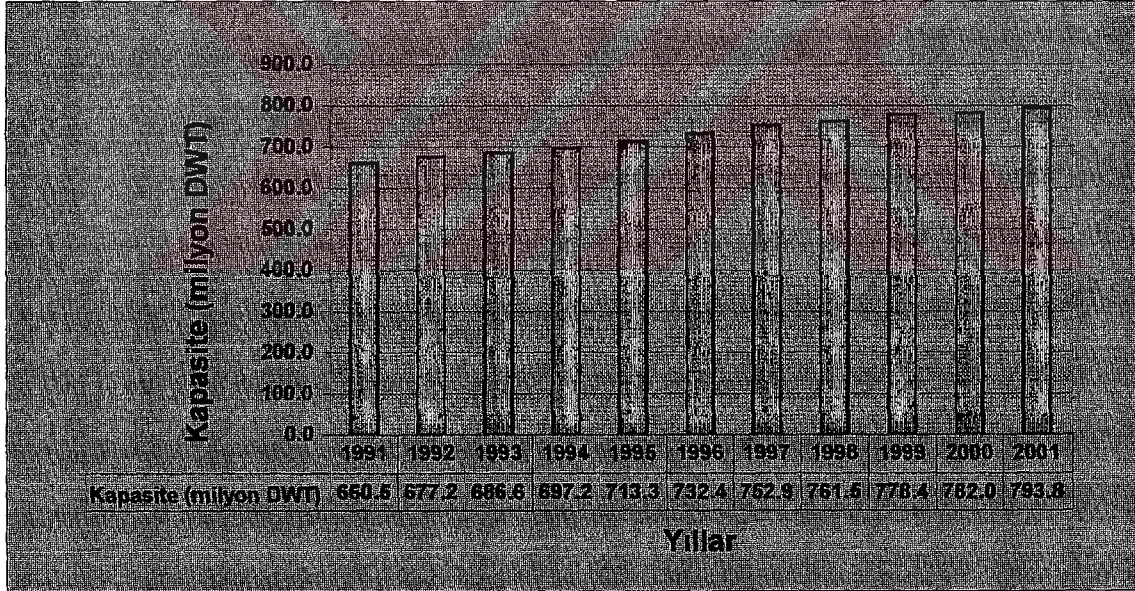
<sup>13</sup> Dış Ticaret Müsteşarlığı, a.g.e., s. 13.

<sup>14</sup> Dış Ticaret Müsteşarlığı, a.g.e., s. 14.



Grafik 3.5 Türk Dış Ticareti'nin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı (2000).

Dünya Deniz Ticaret Filosu, milyonlarca ton yük taşıyan yaklaşık 30,000 adet gemiden oluşmaktadır. Bu filonun taşıma kapasitesi 2001 yılı sonu itibariyle yaklaşık 800 milyon dwt olup, son 10 yılda toplam kapasite 140 milyon dwt, yaklaşık %20'lik bir artış ile bugünkü değerine ulaşmıştır. Bu artışın nedeni Dünyada deniz taşımacılığının gün geçtikçe diğer taşımacılık türlerine göre daha çok tercih edilmesidir.



Kaynak: Lloyd's Register, *World Fleet Statistics*, London 2002.

Grafik 3.6 Dünya Deniz Ticaret Filosu'nun Gelişimi (1991-2001).

Bu büyük filonun sahipleri ve işletmecileri, ülke bazında incelendiğinde, lider ülke, 145 milyon dwt kapasiteye sahip yaklaşık 3000 adet gemiyi kontrol eden Yunanistan'dır. Avrupa Birliği'nde Yunanistan'ın yerinin önemli olmasının en büyük nedeninin sahip olduğu bu müthiş deniz ticaret filosu olduğu düşünülmektedir. Yunanistan'ı 2703 gemi ve 100 milyon dwt kapasite ile Japonya, onu ise 1254 gemi ve yaklaşık 60 milyon dwt kapasite ile Norveç

izlemektedir. Ülkemizin de içinde bulunduğu ilk 20 ülke, yaklaşık 19,000 adet gemi ve 640 milyon dwt ile dünya ticaret filosunun %80'ini oluşturmaktadır. (Tablo 3.4)

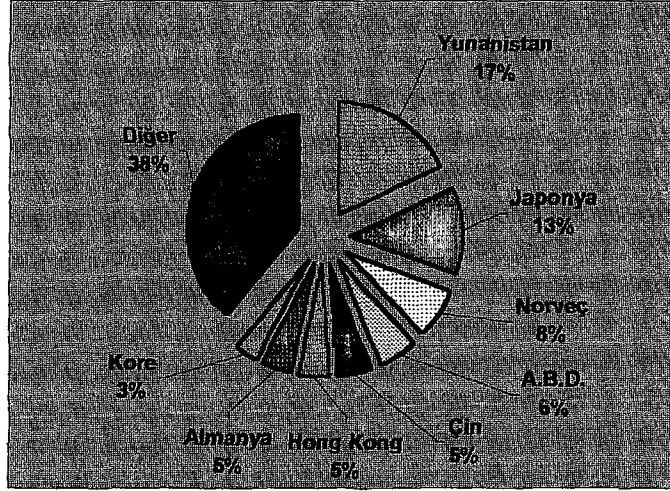
Tablo 3.4 Dünya Deniz Ticaret Filosu'nu Kontrol Eden Ülkeler (2001).

Sıra No	Ülke	Tanker		Kuru/Dökme Yük Gemisi		Konteyner Gemisi		Diğer Tıp Gemiler*		Toplam	
		Adet	Taşıma Kapasitesi (milyon DWT)	Adet	Taşıma Kapasitesi (milyon DWT)	Adet	Taşıma Kapasitesi (milyon DWT)	Adet	Taşıma Kapasitesi (milyon DWT)	Adet	Taşıma Kapasitesi (milyon DWT)
1	Yunanistan	776	63.259	1.320	70.358	132	3.955	707	7.479	2.935	145.051
2	Japonya	733	37.072	859	48.727	197	5.858	914	8.705	2.703	100.361
3	Norveç	523	38.656	185	12.353	27	779	519	6.730	1.254	58.517
4	A.B.D.	398	30.032	118	5.825	87	2.964	365	4.734	968	43.556
5	Çin	298	6.461	555	22.883	191	3.961	913	7.390	1.957	40.695
6	Hong Kong	139	15.061	241	18.054	45	1.530	113	1.512	538	36.157
7	Almanya	165	4.987	133	5.434	731	19.560	874	6.167	1.903	36.148
8	Kore	203	7.019	193	14.211	103	2.588	272	1.598	771	25.415
9	Tayvan	42	3.541	163	10.245	210	7.209	120	881	535	21.875
10	İngiltere	150	8.246	59	4.355	97	3.831	236	1.795	542	18.227
11	Danimarka	146	7.558	37	1.865	125	5.801	277	1.625	585	16.849
12	Singapur	302	9.274	93	3.459	125	2.630	145	1.273	665	16.636
13	Rusya	340	6.587	116	1.884	33	793	1.139	4.490	1.628	13.755
14	İtalya	231	4.776	75	5.112	13	315	149	2.048	468	12.250
15	Hindistan	110	5.488	122	5.279	3	87	63	457	298	11.311
16	S. Arabistan	72	9.518	1	2	3	203	20	392	96	10.115
17	<b>TÜRKİYE</b>	<b>90</b>	<b>1.223</b>	<b>151</b>	<b>5.855</b>	<b>29</b>	<b>307</b>	<b>260</b>	<b>1.642</b>	<b>530</b>	<b>9.027</b>
18	İsveç	126	6.073	10	246	-	-	161	1.476	297	7.795
19	Belçika	66	4.811	17	1.996	3	19	36	241	122	7.067
20	Brezilya	71	3.147	37	2.994	1	18	29	447	138	6.605
	İlk 20 Ülke Toplamı	4.981	272.788	4.485	241.135	2.155	62.407	7.312	61.082	18.933	637.412
	Diğer Ülkeler	2.142	58.613	1.246	51.552	571	13.183	5.404	33.076	9.363	156.424
	<b>TOPLAM</b>	<b>7.123</b>	<b>331.401</b>	<b>5.731</b>	<b>292.687</b>	<b>2.726</b>	<b>75.590</b>	<b>12.716</b>	<b>94.158</b>	<b>28.296</b>	<b>793.836</b>

\*Diğer Gemiler: Ro-Ro gemileri, Soğutmalı gemiler, Yolcu gemileri ve diğer özel tip gemiler

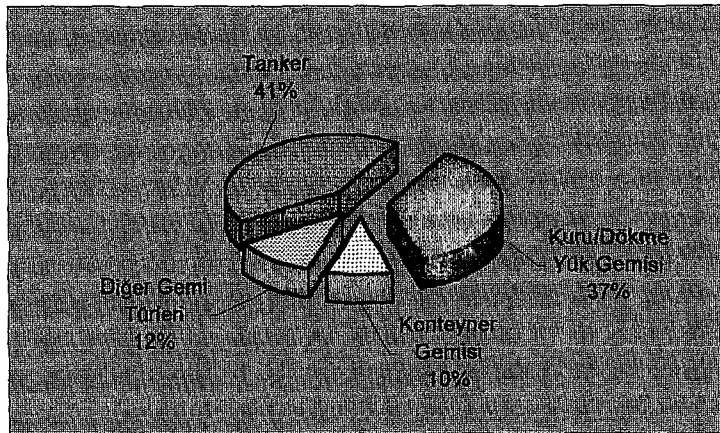
Kaynak: Lloyd's Register, *World Fleet Statistics*, London 2002.

Bu tablodan da anlaşılacağı gibi Dünya Denizciliği başta Yunanistan olmak üzere, Japonya, Norveç, A.B.D., Çin, Hong Kong ve Almanya gibi az sayıda ülke tarafından kontrol edilmektedir. (Grafik 3.7.)



**Grafik 3.7** Dünya Deniz Ticaret Filosu'nu Kontrol Eden Ülkelerin Dağılımı (2001).

Dünya Ticaret Filosu gemi türleri açısından incelendiğinde ise, 2001 yılı sonu itibariyle filonun 332 milyon dwt tanker, 293 milyon dwt kuru/dökme yük gemisi, 76 milyon dwt konteyner gemisi ve 95 milyon dwt diğer gemi türlerinden oluştuğu görülmektedir. Gemi türlerine olan talep, ileride taşınacak malların cinsindeki talep değişimlerinden doğrudan etkilenmektedir. Örneğin yetmişli yıllarda petrol ve türevi maddelerin taşımacılığına olan talebin artması ile, tankerlere olan ilgi artmış ve o yıllarda tersanelere yüksek kapasiteli tanker siparişleri verilmişti. Dolayısıyla dünya ticaret filosu kapasitesi artarken, tankerlerin filo içindeki oranı da artmıştı. Ancak dünya petrol krizi ve beraberinde gelen durgunluk sonucunda tankerlere ilgi azalmış ve çoğu gemi yük bulunamadığından armatörler tarafından elden çıkartılmıştı.



**Grafik 3.8** Dünya Deniz Ticaret Filosu'nun Gemi Türlerine Göre Dağılımı (2001).

Dünya Ticaret Filosu, taşıdıkları bayraklara göre incelendiğinde ise ilginç bir durum ortaya çıkmaktadır. Norveç, Çin, A.B.D., Almanya gibi gelişmiş ülkeler ilk 10 ülke arasına

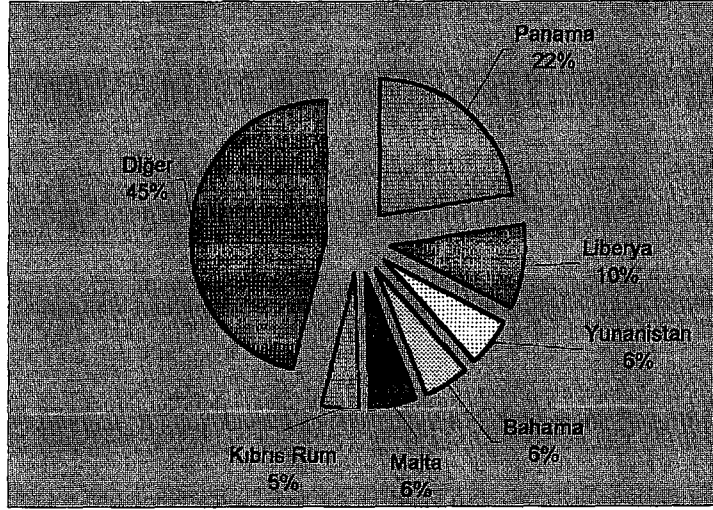
giremezken, Panama, Liberya, Bahama, Malta gibi üçüncü dünya ülkeleri ön plana çıkmaktadır. Bunun nedeni, Denizcilik Sektörü'ne özel durumlardan bir tanesi olan kolay bayrak kullanımıdır (flag of convenience).

Tablo 3.5. Dünya Deniz Ticaret Filosu'nun Taşınan Bayrağa Göre Durumu (2001).

Sıra No	Ülke	Tanjir		Kuru Yükl Gemisi		Konteyner Gemisi		Diğer Tür Gemiler		Toplam	
		Adet	Taşıma Kapasitesi (milyon DWT)	Adet	Taşıma Kapasitesi (milyon DWT)	Adet	Taşıma Kapasitesi (milyon DWT)	Adet	Taşıma Kapasitesi (milyon DWT)	Adet	Taşıma Kapasitesi (milyon DWT)
1	Panama	1.131	61.285	1.448	88.779	534	16.281	1.614	13.825	4.727	180.170
2	Liberya	581	42.930	343	21.240	292	9.647	293	4.673	1.509	78.490
3	Yunanistan	283	28.556	280	16.067	43	1.866	101	679	707	47.168
4	Bahama	247	28.206	157	9.336	70	1.893	516	5.493	990	44.928
5	Malta	332	20.164	432	18.437	58	1.070	497	4.527	1.319	44.196
6	Kıbrıs R.	162	7.179	452	20.999	119	2.700	489	4.809	1.222	35.687
7	Singapur	407	17.017	130	9.067	164	4.106	151	2.175	852	32.365
8	Norveç	315	17.728	86	7.138	5	66	245	3.548	651	28.480
9	Çin	271	3.829	325	10.876	102	1.761	755	6.014	1.453	22.480
10	H. Kong	48	2.899	248	15.834	68	2.504	55	1.150	419	22.387
	Diğer	3.346	101.609	1.830	74.914	1.271	33.695	8.000	47.266	14.447	257.483
	<b>TOPLAM</b>	<b>7.123</b>	<b>331.401</b>	<b>6.731</b>	<b>292.687</b>	<b>2.726</b>	<b>75.590</b>	<b>12.716</b>	<b>94.158</b>	<b>28.296</b>	<b>793.836</b>

Kaynak: Lloyd's Register, *World Fleet Statistics*, London 2002.

Panama, Liberya vb. kolay bayrak kullanımı sağlayan ülkelerden temin edilen çalışma belgeleri ile, vergi muafiyeti ve ucuza mürettebat çalıştırma avantajları sağlanmaktadır. Örneğin Alman bir armatör, yılda düşük bir miktarda vergi ödeyerek, gemilerini Liberya bandıralı yapabilir ve isterse personelini Almanlardan seçip, onları pasaportlu çalıştırabilir. Grafik 3.9.'dan da görüleceği gibi, Dünya Ticaret Filosu'nun yarısından fazlası kolaylık sağlayan ülkelerin (open-registry flags) bayrağını taşımaktadır.



**Grafik 3.9** Dünya Deniz Ticaret Filosu'nun Bayraklara Göre Dağılımı (2001).

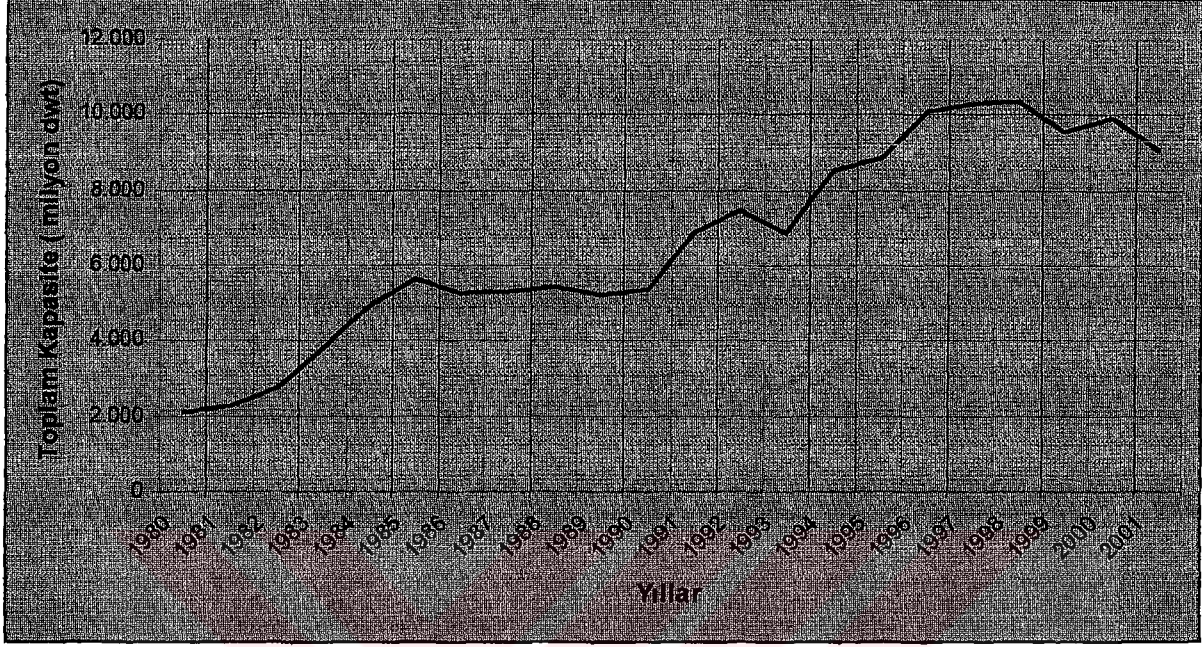
Türk Deniz Ticaret Filosu ise, Yunanistan, Norveç ve Japonya gibi dünya devlerine göre mütevazı bir kapasiteye sahiptir. Filo, 2001 yılı sonu itibariyle 902 gemi, yaklaşık 9 milyon dwt kapasiteye sahip olup, Dünya Ticaret Filosu'nun 1%'i, lider Yunan Filosu'nun ise 6%'sı büyüklüğündedir. Ülkemiz coğrafi konumu itibariyle denizcilige en uygun ülkelerden birisidir; her gün yüzlerce değişik tonajdaki gemi İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş yapmaktadır. Limanlarımız Avrupa ve Asya arasında transit limanları olarak görev yapabilecek konumdadır. Bu ve buna benzer birçok avantaja karşın, yıllarca izlenen karayolu taşımacılığı ağırlıklı ulaştırma politikaları sonucunda, denizcilik sektörü yalnız bırakılmış ve bugünkü durumuna getirilmiştir.

**Tablo 3.6.** Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Gelişimi (1980-2001).

Yıllar	Adet	Kapasite (milyon dwt)	% Değişim	Yıllar	Adet	Kapasite (milyon dwt)	% Değişim
1980	301	2.089	-	1991	675	6.868	27,7
1981	322	2.236	7,0	1992	688	7.435	8,3
1982	342	2.730	22,1	1993	703	6.878	-7,5
1983	397	3.780	38,5	1994	739	8.531	24,0
1984	492	4.904	29,7	1995	785	8.848	3,7
1985	525	5.609	14,4	1996	858	10.081	13,9
1986	637	5.233	-6,7	1997	882	10.302	2,2
1987	644	5.317	1,6	1998	902	10.359	0,6
1988	668	5.406	1,7	1999	884	9.549	-7,8
1989	667	5.172	-4,3	2000	904	9.907	3,7
1990	647	5.380	4,0	2001	902	9.060	-8,5

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, *Deniz Sektör Raporu*, İstanbul: 2002.

Türk Ticaret Filosu'nun kapasitesinde, 1980 ile 1995 yılları arasında belirgin bir artış görülmüş ancak 1995 yılından bu güne kadar önemli bir gelişme kaydedilmemiştir. Ayrıca son yıllarda dünyada ve ülkemizde yaşanan ekonomik krizler neticesinde filonun kapasitesi 9 milyon dwt'e gerilemiştir.



**Grafik 3.10.** Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Gelişimi (1980-2001).

### 3.3. DENİZCİLİK SEKTÖRÜ'NDE FAALİYETTE BULUNAN ALT GRUPLAR

Denizcilik sektörünün ilk bakışta, armatörler ve tersanelerden oluştuğu düşünülse de, aslında sektör kendisiyle doğrudan veya dolaylı olarak ilişkili, farklı konularda faaliyette bulunan birçok alt sektörden oluşmaktadır.

Denizcilik sektörünün varlığının ana nedeni gemidir, ancak sektörü, tüm alt sektörleri ile birlikte bir bütün olarak düşünmek gerekir. Sektörün herhangi bir alt grubunda yaşanacak bir aksaklık, hepsini doğrudan etkileyebilmektedir. Örneğin son teknoloji ile üretilmiş bir geminin, sahip olduğu hız ile denizdeki seyir süresini kısaltması beklenirken, uğradığı limanda onu temsil eden acentasının operasyon kalitesinin ve hızının düşüklüğü sebebiyle, geminin sağlayabileceği zaman tasarrufunun, finansal kayıplara dönüşmesi şaşırtıcı olmamalıdır.

Denizcilik Sektörünü gemi sahipleri/işletmecileri, gemi komisyoncuları, gemi acentaları, tersaneler, gemi söküm tesisleri ve diğer gruplar olmak üzere 6 alt grupta toplamak mümkündür.

### 3.3.1. Gemi Sahipleri ve Gemi İşletenler

Gemi sahipleri (shipowners), bir geminin mülkiyetini üzerinde bulunduran kişi ya da kuruluşlardır. Gemi sahiplerinden farklı olarak gemi işletmecileri (charterers), geminin mülkiyetini değil, işletme hakkını belirli bir süre veya sefer zarfında ellerinde bulundururlar. Bir gemi sahibi, filosundaki gemileri kendisi işletebileceği gibi, başka bir firmaya kullanım hakkını belirli bir sefer ya da süre boyunca devrederek, kira geliri elde edebilmektedir.

Dünya Deniz Ticaret Filosu gemi sahipleri bakımından incelendiğinde, İsviçre ve Avusturya gibi yeterli sermayeye sahip olmasına rağmen denize kıyısı olmayan birçok ülkenin de bu alanda önemli bir yer tuttuğu görülmektedir.

### 3.3.2. Gemi Komisyoncuları

Her türlü geminin alım satımı, kiralanması konularında gemi sahipleri ile yük sahiplerini veya işletmecileri buluşturan, deniz işletmeciliği konusunda uzmanlaşmış, navlun piyasası ile sürekli temasta olan kişi veya kuruluşlara gemi komisyoncuları (ship brokers) denilmektedir. Temsil ettikleri gemi işletmecisi adına navlun borsalarını, deniz ticaret hacmini ve gemi pozisyonlarını takip edip, işletmecilere sürekli bilgi verirler. Brokerlar, alım satılmasına veya kiralanmasına aracılık ettikleri tüm gemilerin bedelleri üzerinden yüzde esaslı komisyon geliri elde ederek faaliyetlerini sürdürmektedirler.

### 3.3.3. Gemi Acentaları

Acentalık, bir işin, verilmiş bir görevin o işi ve/veya görevi veren kişi veya kuruluş adına Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili hükümleri uyarınca yapabilme yetkisinin bir başka kişiye veya kuruluşa tanınabilme hakkıdır<sup>15</sup>. Denizcilik sektöründeki acentalık (shipping agency) ise, armatörü o ülkenin limanlarında temsil eden firma olarak tanımlanmaktadır. Bir acenta, geminin; kaptanını, kendisini, armatörünü, kiracısını ve merkez acentasını gümrük, liman gibi ilgili kurumlara karşı temsil etmektedir.

<sup>15</sup> Reşat Deniz, *Denizcilik ve Acentelik*, Kocaeli: Mavi Sessizlik Yayınları, 1998, s.23.

### 3.3.4. Tersaneler

Tersane (shipyard), bir geminin yaratıldığı, yani armatörün talep ettiği kriterler doğrultusunda hazırlanan projenin hayata geçirildiği yerdir. Bir geminin tersanedeki oluşum sürecini aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür:

- i. Armatörün talep ettiği geminin özelliklerini tersaneye bildirilmesi (geminin tipi, çalışacağı hat, maksimum hızı, taşıma kapasitesi...),
- ii. Bu özellikler doğrultusunda geminin ana boyutlarının oluşturulması ve projesinin hazırlanması,
- iii. Geminin kızağa konularak inşaatının başlaması,
- iv. İnşaatın bitip geminin denize indirilip, rıhtıma bağlanması,
- v. Denize indirilen geminin yaşam mahali, kreynler vb. eksiklerinin tamamlanması,
- vi. Geminin Seyir deneyine (sea trial) çıkarılması ve istenilen kriterleri sağlayıp sağlamadığının belirlenmesi,
- vii. Geminin sahibine teslim edilerek Dünya Ticaret Filosu'na katılımı.

Tersaneler yeni bir geminin inşa edilebileceği yerler olmanın yanı sıra, mevcut gemilerin periyodik bakımlarının yapıldığı, hasarların onarıldığı, geminin türünde değişikliklerinin yapıldığı yerlerdir. Japonya, Kore ve Çin, Dünyanın önde gelen gemi inşaat ülkeleri olup, bu üç ülkenin 2000 yılı sonu itibariyle üretim kapasitesi 90% kullanım oranı ile yaklaşık 18 milyon dwt olmaktadır. Türkiye'deki özel tersanelerin yıllık üretim kapasitesi ise 600,000 dwt olup kapasite kullanım oranı ise 25% seviyelerindedir<sup>16</sup>. Ülkemizde devlet, özel ve askeri tersaneler mevcut olup, grubun en yoğun olduğu bölge Tuzla Özel Tersaneler Bölgesidir.

### 3.3.5. Gemi Söküm Tesisleri

Tersaneler bir geminin doğduğu yer kabul edildiği gibi, gemi söküm tesisleri ise öldüğü yerlerdir. Burada, gemi parçalara ayrılarak tekrar metal sanayisine kazandırılır. Bir geminin yaşı, tersanede kızağa konulduğu tarih referans alınarak belirlenmektedir. Denizcilikte bir geminin ortalama ömrü, yani sağlıklı olarak hizmet vereceği süre, genellikle 20 yıl olarak kabul edilmektedir. Ancak Dünyada, özellikle ülkemizde 20 yaş üzeri birçok gemi halen deniz ticaret filosunda bulunmakta, birçok gelişmiş ülke, Dünyada kabul görmüş yaş sınırlarının üstündeki bu tür gemileri limanlarına almamaktadır. Armatörüne devamlı bakım, onarım masrafları yaratan bir geminin son gideceği liman, denizcilik tabiri ile jilet olacağı yer,

gemi söküm tesisleridir. Bu tesisler, Dünyada ucuz işçiliğin öne çıktığı Hindistan, Pakistan gibi ülkelerde yoğunlaşmakta iken ülkemizde ise İzmir'de bulunmaktadır. Türkiye'de 21 firma faaliyette bulunmakta olup 1999 yılı sonu itibariyle toplam gemi sökümü 325,000 ton olarak gerçekleşmiştir<sup>17</sup>.

### 3.3.6. Diğer Alt Gruplar

Denizcilik Sektöründe faaliyette bulunan gemi sahipleri, işletmecileri, tersaneler vb. ana alt grupları dışındaki diğer grupları şu şekilde sıralamak mümkündür:

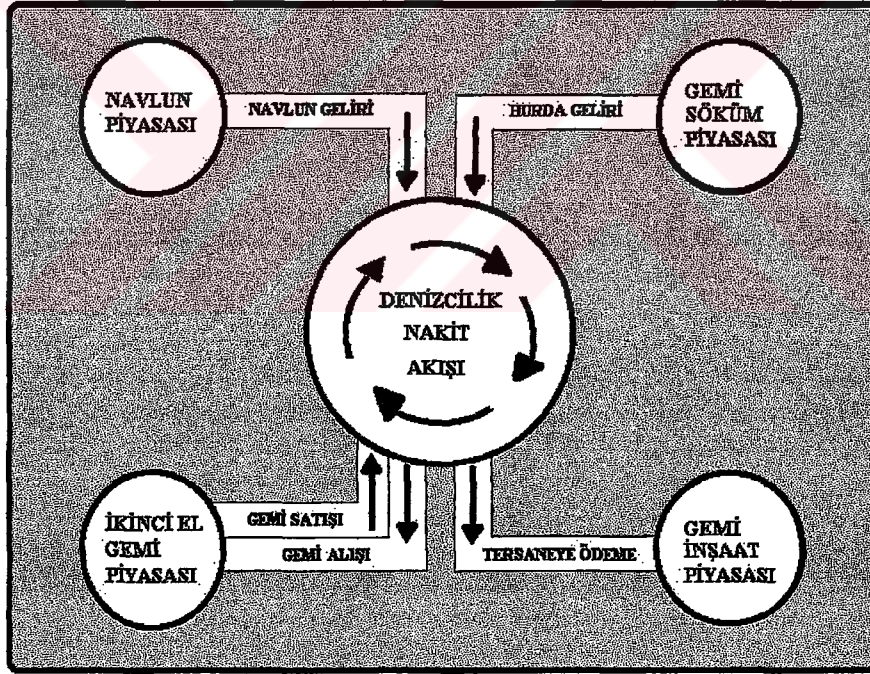
- i. Finans Kuruluşları
- ii. Liman İşletmeleri
- iii. Lojistik Şirketleri
- iv. Yük Sahipleri
- v. Gemi Makineleri ve Yedek Parça Satan Şirketler
- vi. Gemi Boyası Satan Şirketler
- vii. Gemi Elektronik Haberleşme Aksamı Satan Şirketler
- viii. Kumanyacılık Şirketleri
- ix. Yağ ve Yakıt İkmal Hizmeti Veren Şirketler
- x. Yükleme/Boşaltma ve Puantaj Hizmeti Veren Şirketler
- xi. Marina İşletmeleri
- xii. Yat İşletme, Kiralama, Alım/Satım Şirketleri
- xiii. Yat Tersaneleri
- xiv. Gemi Kurtarma, Kılavuzluk ve Römorkör Hizmeti Veren Kuruluşlar
- xv. Balıkçılık Firmaları
- xvi. Sigorta Kuruluşları
- xvii. Klas Kuruluşları
- xviii. Muayene (Survey) Hizmeti Veren Şirketler
- xix. Eğitim Kurumları (Üniversiteler, Yüksek Okullar, Kurslar...)
- xx. Danışmanlık Şirketleri
- xxi. Devlet Kurumları (Gümrük, TCDD,...)

<sup>16</sup> Dünya Gazetesi, *Sektörel Araştırma:Denizcilik*, İstanbul: Dünya Yayınları, 2002, s.14.

<sup>17</sup> Dünya Gazetesi, a.g.e., s.16.

### 3.4. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜ OLUŞTURAN ALT PİYASALAR

Denizcilik Sektörü birden fazla alt piyasadan oluşmakta olup, bu piyasaları dört başlıkta toplamak mümkündür<sup>18</sup>. Bunlar sırasıyla; Navlun Piyasası (Freight Market), Gemi İnşaat Piyasası (Shipbuilding Market), İkinci El Gemi Piyasası (Secondhand Ship Market) ve Gemi Söküm Piyasası (Demolition Market)dir. Gemi İnşaat Piyasası'nda inşa edilecek yeni gemilerin, Navlun Piyasası'nda deniz taşımacılığının, İkinci El Gemi Piyasası'nda mevcut gemilerin, Gemi Söküm Piyasası'nda ise hurda gemilerin alım satımı gerçekleşmektedir. Bir armatör çoğu zaman bu piyasaların birden fazlasında faaliyette bulunduğundan, bu piyasalar iç içe kabul edilmekte ve herhangi birinde meydana gelecek değişim doğrudan diğerlerini etkilemektedir. Örneğin navlun değerlerindeki dalgalanmalar ikinci el ve yeni gemi fiyatlarını etkilemektedir. Bu dört piyasanın birbirleriyle ilişkisini Şekil 3.1'de görmek mümkündür.



Kaynak: Martin Stopford, *Maritime Economics*, Londra, 2002.

Şekil 3.1 Denizcilik Sektörünü Oluşturan Alt Piyasalar.

Armatörlerin yük taşımacılığı karşılığında elde ettiği navlun geliri, yük sahiplerinden Navlun Piyasası yoluyla Denizcilik Piyasası'na giriş yapan en önemli fon akımıdır. Sisteme diğer nakit girişi ise özellikle durgunluk dönemlerinde daha çok gözlenen hurda satışlarıyla Gemi

<sup>18</sup> Martin Stopford, *Maritime Economics*, Londra: Routledge, 2002, s.79.

Söküm Piyasası'ndan sağlanmaktadır. Gemi alım satım işlemlerinde ortaya çıkan nakit akımı, bir gemi sahibinden diğerine gideceği için, sistemi terk etmeyip, piyasadaki toplam fon miktarını etkilememektedir. Buna karşın, Gemi İnşaat Piyasası, Denizcilik Piyasası'nda dolaşan nakit akımının sistemi terk edeceği tek yerdir. Burada fon, tersanenin hammadde alımı, işçilik ve kar marjı için kullanılmaktadır. Dünya Deniz Taşımacılığına talebin artması, navlun rakamlarını yükseltmekte, bunun sonucunda hem ikinci el hem de yeni gemi değerleri artmaktadır<sup>19</sup>.

### 3.4.1. Navlun Piyasası

Deniz taşımacılığının alınıp satıldığı yani ticaretinin yapıldığı yer Navlun Piyasasıdır. Gemi sahibi eğer gemisinin işletme hakkını satıyorsa karşılığında kira, gemisinin yük hacminin kullanım hakkını satıyorsa navlun geliri elde etmektedir. Navlun Piyasası her ne kadar tek başına uluslararası bir piyasa olarak davranırsa da, farklı gemi tipleri için kendi içinde tanker, dökme yük gemisi ve cevher gemisi piyasaları gibi alt piyasalara ayrılmıştır. Ayrıca limanlar arası uzaklıklardan bağılı olarak yükün taşınma sürelerinin farklılığından dolayı navlun piyasası, bölgesel pazarlar olarak da doğu Akdeniz hattı, Kuzey Amerika hattı gibi alt piyasalara bölünmüştür.

Navlun fiyatları, Dünyadaki belirli navlun borsalarında, taşınacak malın değerine, rotaya, gemi türüne ve gemi tonajına göre değişim göstermektedir. En yaygın kullanılan endeksler aşağıdaki gibi sıralanabilir<sup>20</sup>:

- i. Denizcilik Araştırma Navlun Endeksi (Maritime Research Freight Index),
- ii. Baltık Navlun Endeksi (Baltic Freight Exchange Index),
- iii. Lloyd'un Gemi İşletmecisi (Lloyd's Ship Manager),
- iv. Alman Deniz Navlunu Endeksi (German Sea Freight Index) olmaktadır.

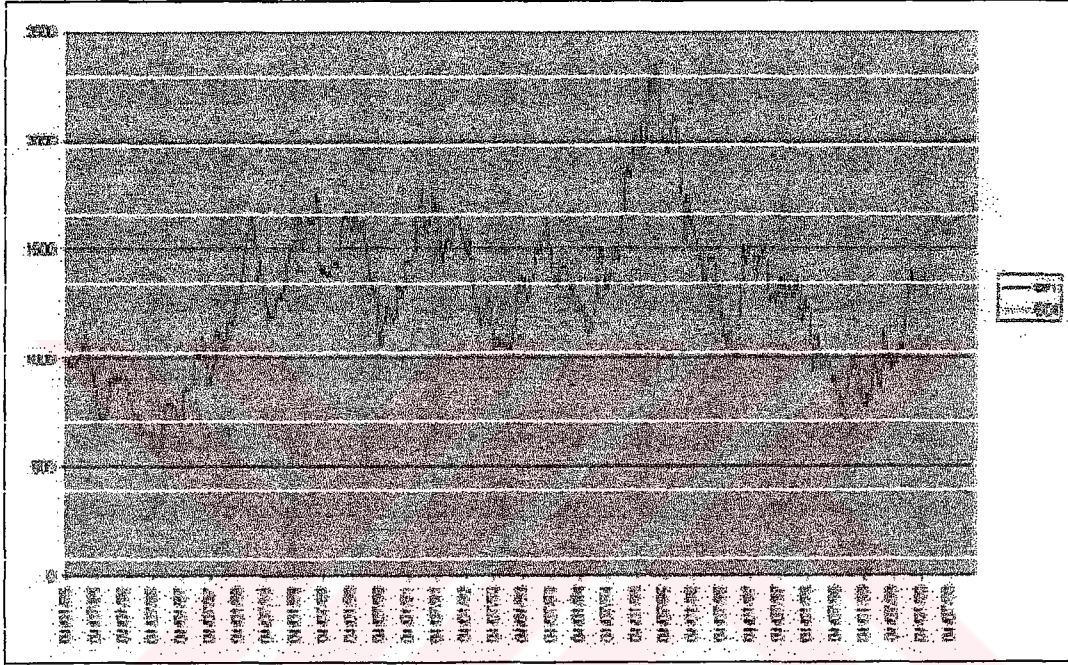
Bunlardan Baltık Navlun Piyasası, yüklerin ve taşıyacak gemilerin buluşturulması için kurulmuş, kuralları dünyaca benimsenmiş tek uluslararası gemi broker piyasasıdır. Aşağıdaki grafikte Baltık Navlun Endeksi'nin (BIFFEX) 1985-2000 yılları arasındaki değişimi görülmektedir. Baltic Exchange üyeleri, dünya denizlerindeki taşımaları kontrol altında tutmaktadır. Bir denizcilik şehri olan Londra'daki navlun piyasasında yıllık yaklaşık \$34

<sup>19</sup> Stopford, a.g.e., s.81.

<sup>20</sup> Oral Erdoğan, "Denizciliğin Karşılaştığı Riskler ve Finansman İhtiyacı", *Deniz Ticareti Dergisi* (Şubat 2001), s.47.

milyar değerinde alım satım yapılmakta olup, tanker piyasasının yaklaşık %50'si, kuru yük piyasasının ise %30-40'ı burada işlem görmektedir<sup>21</sup>.

Borsa, dünya çapında kabul gören kuru ve sıvı yük deniz navlunlarının oluşmasını sağlayan birkaç göstergesi yayınlamaktadır. Borsada çalışan tecrübeli gemi brokerleri, belirli ülkelerdeki diğer brokerlar ile temasa geçerek, piyasa verilerini toplamaktadır.



Kaynak: <http://www.balticexchange.com>, 15.08.2002.

Grafik 3.11 Baltık Navlun Endeksi'nin (BIFLEX) Değişimi (1985-2000).

Baltık Navlun Borsası'nda her gün saat 13:00 GMT'de 24 özel rotaya göre düzenlenmiş üç adet kuru yük endeksi ve saat 16:00 GMT'de 11 petrol rotasına göre düzenlenmiş iki sıvı yük endeksi yayınlanmaktadır<sup>22</sup>:

- i. Baltic Panamax Index (BPI)
- ii. Baltic Capesize Index (BCI)
- iii. Baltic Handymax Index (BHMI)
- iv. Baltic Tanker Dirty Index

<sup>21</sup> <http://www.balticexchange.com>, 15.08.2002.

<sup>22</sup> <http://www.balticexchange.com>, 12.09.2002.

#### v. Baltic Tanker Clean Index

Navlun Piyasası'nda navlun sözleşmesi ve kira sözleşmesi olmak üzere iki tip sözleşme kullanılmaktadır<sup>23</sup>.

##### 3.4.1.1. Navlun Sözleşmesi

Navlun Sözleşmelerinde, gemi sahibi (shipowner), yük sahibi (exporter) ve gemi komisyoncusu (ship broker) olmak üzere üç taraf mevcuttur. Bu tür sözleşme, komisyoncu aracılığıyla yük sahibi ile gemi sahibi arasında deniz taşımacılığının satılmasına dair yapılan yazılı bir antlaşma olup geminin işletim hakkı gemi sahibinde kalmaktadır. Genellikle taşınacak yükün birim ağırlığı/hacmi başına sabit bir fiyattan uzlaşma sağlanmaktadır.

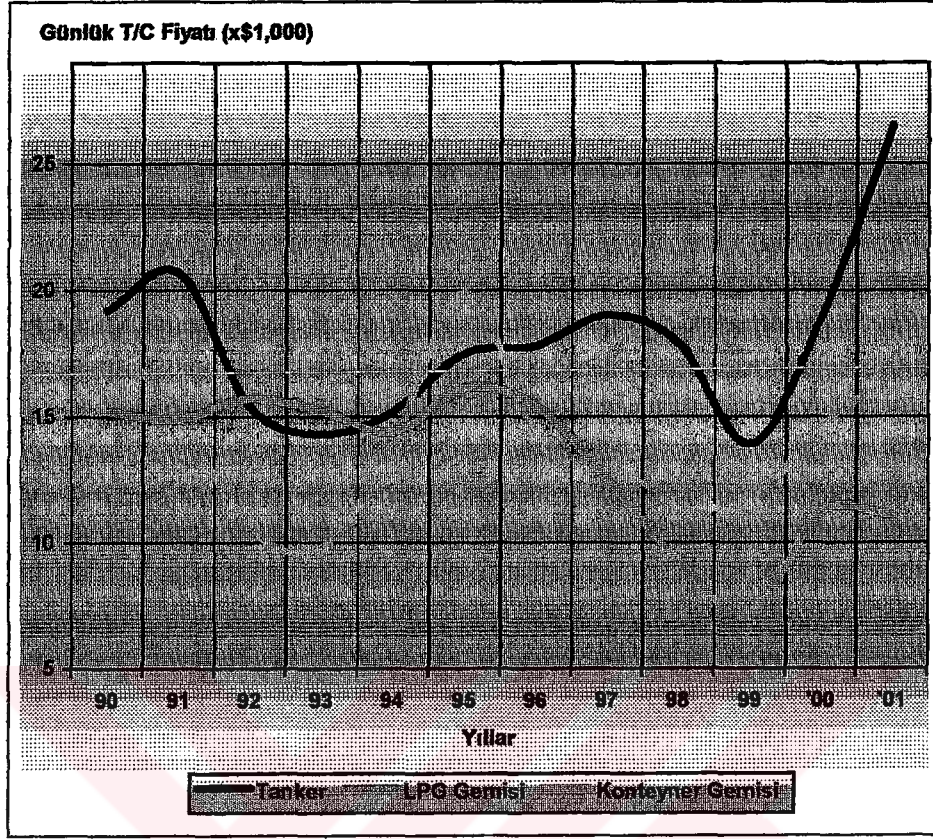
##### 3.4.1.2. Kira Sözleşmesi

Zaman esaslı sözleşmeler, kira sözleşmelerinin en yaygın olarak tercih edilen türüdür. Gemi, gün başına sabit bir kira bedeli karşılığında kiraya verilmektedir ve geminin işletim hakkı kiracıya sözleşmede belirtilen bir süre için devredilmektedir. Bu sözleşmelerde, gemi sahibi, kiracı ve komisyoncu olmak üzere üç taraf mevcuttur. Gemi sahibi (shipowner) serbest, kullanıma açık, hızı, yük kapasitesi, boyutları ve yükleme/boşaltma kapasitesi açıkça belirtilen bir ya da birkaç gemi ile piyasaya dahil olmaktadır.

Yük sahibi (Exporter), elindeki malı, bir limandan başka bir limana taşımak ihtiyacı olan kişi iken, kiracı (charterer) ise belirli bir süre ya da sefer boyunca bir/birkaç gemiye ihtiyaç duyan kişidir. Hazırlanacak taşıma sözleşmesi, malın miktarı, zamanlaması ve fiziksel özelliklerine göre farklılık göstermektedir.

Komisyoncunun (broker) görevi ise uygun yük veya gemiyi bulmaktır. Komisyoncular yük sahibi/kiracı ile gemi sahibi arasında köprü görevini üstlenirler ve anlaşılan fiyat üzerinden komisyon almaları dışında navlun ve demuraj (sözleşmede belirtilen malın teslim sürenin aşılması durumunda armatöre ödenen ek ücret) hesapları için muhasebe hizmeti vermektedirler. Gemi Komisyoncuları, Tokyo, Hong Kong, Singapur, Pire, Oslo, Hamburg gibi Dünyadaki belli başlı denizcilik merkezlerinde faaliyette bulunmaktadır. Grafik 3.12.'de 1500teu'luk bir konteyner gemisinin, 15,000cbm'lik bir LPG gemisinin ve bir aframax tipi tankerin günlük kira bedelinin 1990-2001 yılları arasındaki değişimi görülmektedir.

<sup>23</sup> Stopford, a.g.e., s.84.



**Kaynak:** Nigel Gardener, *The Global and Middle East Shipping Markets*, Dubai: Drewry Shipping Consultants Ltd., Nisan 2001, s.9.

**Grafik 3.12** Farklı Türlerdeki Gemilerin Ortalama Günlük Kira Bedeli (1990-2001).

Üç tip kira sözleşmesi mevcuttur. Bunlar sırasıyla seferlik sözleşme, zaman esaslı sözleşme ve çıplak tekne sözleşmeleridir:

- i. **Seferlik Sözleşmeler (Voyage Charter Party):** Gemi, belirli bir yükün, belirli liman(lar)dan başka liman(lar)a taşınması üzere kiralanmaktadır. Bu tür anlaşmada, navlun, yük cinsi ve miktarı, yükleme ve boşaltma limanları, broker komisyonu gibi birçok konu karşılıklı veya broker aracılığıyla gemi sahibi ile kiracı arasında yapılan pazarlık sonucu belirlenmektedir.
- ii. **Süre Esaslı Sözleşmeler (Time Charter Party):** Gemi sahibi ve kiracı arasında çoğunlukla broker aracılığı ile yapılan anlaşma sonucu, gemi, belirli bir süre (üç ay, altı ay, bir yıl,...) için kiralanır. Burada geminin mülkiyet hakkı korunurken, işletme hakkı kiracıya devredilir. Yani gemi sahibi halen geminin teknik sorumluluğunu (sigortası) ve personelinin çalıştırılmasını üstlenmekteyken, geminin hangi limanlar arasında ne tür yük taşıyacağı, bu taşımalar karşılığında ne kadar navlun talep edileceği gibi birçok konu kiracının kontrolindedir.

- iii. **Çıplak Tekne Sözleşmesi (Bare Boat Charter Party):** Süre esaslı sözleşmeden farklı olarak bu sözleşme türünde, geminin personel maaşlarının ödenmesi , teknik sorumluluk gibi diğer konular da işletene aittir ve genellikle 5 yıl gibi uzun süreli imzalanmaktadır. Kira süresince geminin mülkiyeti de işletene aittir. Genellikle kira süresi bitiminde yenilenen sözleşme ile gemi kiracıya devredilir.

Komisyoncu aracılığı ile gemi sahibi ve kiracı arasında fikir birliğine varıldıktan sonra, kira sözleşmesinin hazırlanmasına geçilir. İyi bir sözleşme, ileride doğabilecek problemleri çözecek bilgileri içermelidir. Kira sözleşmeleri, gemicilik piyasasında en yaygın kullanılan sözleşme türüdür. Her kiralama işlemi için baştan bir sözleşme hazırlamak yerine, taraflar, BIMCO (Baltic and International Maritime Council) tarafından hazırlanan standart sözleşmeler kullanılmaktadır. Bir kira sözleşmesindeki ana başlıkları şu şekilde sıralamak mümkündür<sup>24</sup>:

- i. Gemi sahibinin, kiracının ve komisyoncunun ticari isimleri ve açık adresleri,
- ii. Geminin teknik detayları, (ismi, boyutları ve yük kapasitesi...),
- iii. Geminin mevcut pozisyonu (enlem ve boylam olarak),
- iv. Komisyon ücreti ve hangi firmanın ödeyeceği,
- v. Taşınacak yükün özellikleri (miktar, ağırlık, varsa özel durumlar...),
- vi. Yük sahibinin ismi ve açık adresi,
- vii. Geminin yüklemeye uygun olacağı günler,
- viii. Yükleme limanı veya bölgesi,
- ix. Tahliye limanı veya limanları,
- x. Yükün yüklenmesi ve tahliye edilmesi için verilen azami süre,
- xi. Bu sürenin aşılması durumunda ödenecek günlük demuraj,
- xii. Yükleme ve tahliye masraflarının kimin tarafından nasıl ödeneceği,
- xiii. Navlunun kimin tarafından ödeneceği (Yükleyici, alıcı ya da üçüncü şahıslar),
- xiv. Malın zamanında taşınmaması durumunda gemi sahibinin ödeyeceği ceza.

<sup>24</sup> Stopford, a.g.e., s.86.

<b>1. Shipbroker:</b> <b>ARI SHIP BROKERING LTD</b>		<b>RECOMMENDED</b> <b>THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL</b> <b>UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1978 and 1994)</b> <b>(To be used for trades for which no specially approved form is in force)</b> <b>CODE NAME: "GENCON"</b>	
<b>2. Place and date:</b> <b>ISTANBUL 09/09/2002</b>		<b>Part I</b>	
<b>3. Owners/Place of business (Cl. 1):</b> <b>ONASIS SHIPPING &amp; MANAGEMENT LTD - PIREAUS</b>		<b>4. Charterers/Place of business (Cl. 1):</b> <b>VAN GOCHEN SHIPPING LTD - AMSTERDAM</b>	
<b>5. Vessel's name (Cl. 1):</b> <b>SAFELYMERIC 5</b>		<b>6. STANT (Cl. 1):</b> <b>OPEN</b>	
<b>7. DWT all told on summer load line in metric tons (Cl. 1):</b> <b>14000000</b>		<b>8. Present position (Cl. 1):</b> <b>REFRESHED BERTH PORT</b>	
<b>9. Expected ready to load (RTL) (Cl. 1):</b> <b>09/09/2002</b>			
<b>10. Loading port or place (Cl. 1):</b> <b>PIREAEUS</b>		<b>11. Discharging port or place (Cl. 1):</b> <b>AMSTERDAM</b>	
<b>12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo and agreed state "port cargo") (Cl. 1):</b> <b>SPREADER CRANES</b>			
<b>13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4):</b> <b>100000000</b>		<b>14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4):</b> <b>BY T/T TO DESTINATION</b>	
<b>15. State if special cargo handling instructions not to be used (Cl. 5):</b> 		<b>16. Laytime (if separate laytime for load and discharge, it agreed, (i) in a) and b), if total laytime for load and discharge, (ii) in c) only) (Cl. 6):</b> <b>a) Laytime for loading</b> <b>b) Laytime for discharging</b> <b>c) Total laytime for loading and discharging</b>	
<b>17. Broker's Place of business (Cl. 8):</b> <b>ARI SHIP BROKERING LTD</b>			
<b>18. Agents (loading) (Cl. 9):</b> <b>ONASIS SHIPPING AGENT</b>			
<b>19. Agents (discharging) (Cl. 9):</b> <b>VAN GOCHEN SHIPPING COMPANY B.V.</b>			
<b>20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7):</b> <b>100000000/DAW AT DISCHARGING PORT</b>		<b>21. Oncharter's date (Cl. 9):</b> 	
<b>22. Freight Tax (state if for the Owners' account) (Cl. 11 (a)):</b> 		<b>22. General Average to be adjusted if (Cl. 12):</b> 	
<b>23. Law and Arbitration (state 18 (a), 18 (b) or 18 (c) of Cl. 15; if 18 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 18 (a) shall apply) (Cl. 15):</b> <b>ONASIS MARITIME COURTS</b>		<b>23. THE TOTAL FREIGHT TO BE SHIPPED BY TRANSACTIONS TO BANK ACCOUNT WITHIN 8 DAYS AFTER C/D SIGNED</b>	
<b>a) State maximum amount for small claims/shortened limitation (Cl. 10):</b> 		<b>24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 16):</b> 	
		<b>25. Additional clauses covering special provisions, if agreed:</b> 	
<b>It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.</b>			
<b>Signature (Owners):</b> <b>ANTONY YANNIS ONASIS SHIPPING</b>		<b>Signature (Charterers):</b> <b>THE VAN GOCHEN SHIPPING LTD</b>	
<b>Printed by The BIMCO Charter Party Folders</b>			

Kaynak: <http://www.bimco.co.uk>, 23.11.2002.

### Şekil 3.2 BIMCO Kira Sözleşmesi Örneği.

Süre esaslı kira sözleşmelerinde yukarıda adı geçen maddelere ek olarak geminin günlük yakıt tüketimi, hızı, teslim anında üzerindeki yakıt ve alındığı fiyat gibi bilgiler yer almaktadır.

### 3.4.2. İkinci El Gemi Piyasası

İkinci el piyasası, mevcut gemilerin alınıp satıldığı piyasadır. Bu piyasada her yıl toplam yaklaşık \$9,6 milyar değerinde, yaklaşık 1,000 geminin alım satım işlemleri gerçekleşmektedir<sup>25</sup>.

Bu piyasadaki taraflar, navlun piyasasında da olduğu gibi gemi sahipleri, kiracılar/yük sahipleri ve gemi komisyoncularıdır. Gemiler, genellikle, hemen teslim edilmek üzere, peşin ödeme şartıyla ipoteksiz olarak satışa sunulmaktadır. Tablo 3.7’de 2003 yılının Nisan ayında gerçekleşen dökme yük gemisi satışlarının detayları görülmektedir.

**Tablo 3.7 İkinci El Dökme Yük Gemisi Satışları (16-23 Nisan 2003)**

Gemi Adı	Kapasite (dwt)	İnşa Yılı	Fiyatı (\$milyon)
Danae	75,106	2001	22.75
Wilrider	74,044	1995	15.75
Apost. Andreas 5	70,119	1995	14.90
Pina Prima	68,405	1984	6.20
Agios Konstantir	52,000	2001	19.50
Artemis	52,000	2001	19.50
Bateen	50,900	2002	21.00
Stellar Light	46,747	1998	15.90
Sigana	42,842	1985	6.40
Costis	39,670	1985	6.20
Catherine V	37,612	1983	5.30
Yellow Rose	33,347	1985	5.75
Hoegh Mistral	30,402	1986	6.60

**Kaynak:** Fearnley’s Publications, “Dry Bulk-Sale and Purchase”, *Weekly Report*, 23.04.2003.

Armatörler, aşağıdaki belirtilen nedenden dolayı gemilerini satma eğilimi gösterir<sup>26</sup>:

- i. Filodaki yaşlı bir geminin satışından elde edilecek gelir üzerine bir miktar fon ilave edilerek daha genç bir gemi almak amacıyla,
- ii. Filodaki gemilerin özelliklerinin güncel ticarete uygun olmaması. (örneğin; petrol navlunlarının düşmesi ve aynı dönemde dökme yük piyasasının cazip hale gelmesi durumunda, tanker filosu sahibi bir armatörün filosunu küçültmek istemesi.)
- iii. Gemi fiyatlarının düştüğünü ve uzun süre yükselmeyeceğini düşünüyorsa,

<sup>25</sup> Stopford, a.g.e., s.88.

<sup>26</sup> Stopford, a.g.e., s.90.

- iv. Eğer armatör filosunun günlük masraflarını karşılayamayacak bir duruma gelirse, iflastan kurtulmak için gemisini/gemilerini satmak isteyecektir.

Gemi almak isteyen kişi ya da kuruluşun nedenleri ise;

- i. Belirli özelliklere sahip bir gemiye ihtiyaç duyabilir,
- ii. Mevcut gemi fiyatlarının düşük seviyelerde olduğunu düşünerek, bir gemi almak için en uygun zamanı olduğunu düşünmesi olarak sıralanabilir.

İkinci el gemi piyasasındaki alım-satım işlemlerinin çoğunluğu gemi komisyoncuları aracılığıyla yapılmaktadır. Satışı düşünülen geminin teknik özellikleri gemi sahibi tarafından değişik bölgelerdeki gemi komisyonculuğu şirketlerine bildirilmektedir. Denizcilik ağı uluslararası bir alana yayılmış olduğundan, bu gemiyle ilgilenen yurtiçi ve yurtdışı kuruluşlar, komisyoncu ile temasa geçmektedir. Gemi sahibinin geminin teknik özelliklerini komisyoncuya bildirmesinden sonraki işlemler şu şekilde sıralanabilir<sup>27</sup>:

- i. Satılacak geminin piyasaya dahil edilmesi,
- ii. Fiyat ve koşullar üzerine pazarlık yapılması,
- iii. Anlaşma notası verilmesi,
- iv. Geminin muayene işlemlerinin yapılması,
- v. Paranın ödenmesi ve devir işleminin gerçekleşmesidir.

### 3.4.3. Gemi İnşaat Piyasası

Gemi İnşaat Piyasası özellik olarak İkinci El Gemi Piyasası'na benzese de, bu piyasaları birbirlerinden ayıran nokta; ikinci el piyasasında mevcut gemilerin alım satımı yapılırken, inşaat piyasasında var olmayan gemilerin alım satımına konu olmasıdır. Bir gemi, inşa edilmeden önce, istenilen teknik özellikler armatör tarafından tersane yönetimine iletilmelidir. Armatörler genellikle, tersanelerin sunduğu standart proje tipi gemilerin inşaatını kabul etmez, bunun yerine bu standart gemilerin talep ettikleri teknik özellikler doğrultusunda yeniden yapılandırılmasını tercih eder. İnşaatına başlanılan gemi, kontratın imzalanma tarihinden itibaren en erken bir yıl sonra teslim edilebilir. Bu aralıkta, kontrat tarihindeki koşullar değişebilir, armatörün talep ettiği gemi türü, teslim edildiğinde navlun piyasalarında cazibesini yitirmiş, değeri düşmüş olabilir. Bu yüzden hem armatör hem de tersane yöneticisi, ileride oluşabilecek kayıpları önlemek için mevcut koşulları, piyasanın trendini dikkate

<sup>27</sup> Stopford, a.g.e., s.92.

almalıdır. Tablo 3.8.'de 2003 yılının nisan ayında verilen yeni gemi siparişlerinden bazıları görülmektedir.

Tablo 3.8 Yeni Gemi Siparişleri (Nisan 2003).

Tür	Adet	Kapasite	Tersane	İnşa Ettiren Armatör	Teslim Tarihi	Kontrat Fiyatı (\$milyon)
Konteyner	5	4,000 teu	HHI	K-Line	04/05	45
Konteyner	2	1,170 teu	Peenew.	Dubai	2004	24
Dökme Yük	2	176,000 dwt	Waigaoq.	Bocimar	04/05	35.5
Dökme Yük	1	82,000 dwt	Tsuneishi	Japanese	2006	20
Tanker	2	105,000 dwt	Waigaoq.	Stealth	2005	34.5
Ro-Ro	4	5,400 dwt	Uljanik	Russians	05/06	20

Kaynak: Fearnley's Publications, "New Building Contracts", *Weekly Report*, 23.04.2003.

Bir armatörün yeni gemi inşa ettirmek istemesinin başlıca nedenleri şu şekilde sıralanabilir<sup>28</sup>:

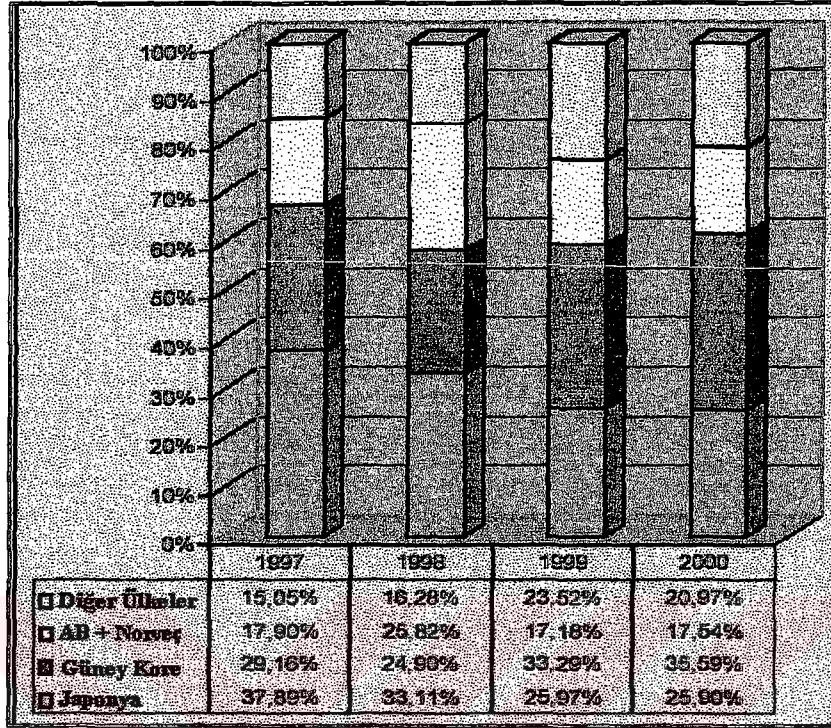
- i. Mevcut ticaret filosunu son teknoloji ürünü gemiler ile büyütme istemesi,
- ii. Yaşlı bir filoya sahip ise, filodaki gemileri gençleştirmek istemesi,
- iii. Aradığı teknik özelliklere uygun bir geminin, İkinci El Gemi Piyasası'nda bulunmaması,
- iv. İkinci el gemi fiyatlarının nadiren de olsa, yeni gemi fiyatlarından yüksek olması,
- v. Sanayi projeleri için özel tipte gemiye ihtiyaç duyulması. (Örneğin; LPG üreticisi bir kuruluşunun uzun vadeli taşımaları için LPG gemisine ihtiyaç duyulması)
- vi. Piyasadaki spekülörlerin, yatırımcıları teşvik etmesidir. (Örnek olarak, düşük kontrat fiyatları ve uygun kredi seçeneğinin yaratılması)

Dünyada yaklaşık 250-300 adet irili ufaklı inşaat/bakım-onarım tersanesi uluslararası çapta faaliyette bulunmaktadır. Bu tersanelerin bazıları 200 kişiden az personel çalıştırarak sadece römorkör ve balıkçı teknesi gibi ufak tonajlı gemileri üretirken, bazıları da 15,000 işçi çalıştırarak devasa konteyner gemileri ve gaz tankerleri üretmektedir.

2000 yılı sonu itibariyle Güney Kore tersaneleri, Gemi İnşaat Piyasası'nın yaklaşık %35'ini elinde bulundurarak, sektörün en büyüğü haline gelmiştir. Güney Kore'yi ise yaklaşık %26 pay ile Japonya izlemektedir. AB ülkelerinin kapasitesinde, yolcu gemilerine olan talebin

<sup>28</sup> Stopford, a.g.e., s.98.

artmasından dolayı bir büyüme gözlenmiştir<sup>29</sup>. Günümüzde bu oranlarda ve sıralamalarda çok büyük bir değişiklik yoktur.



**Kaynak:** Commission of The European Communities, *On The Situation In World Shipbuilding*, Brussels: EU Publications, 2001, s.6.

**Grafik 3.13** Ülkelerin Gemi İnşaat Piyasasındaki Pazar Payları (1997-2000).

Antlaşmanın her iki taraf açısından da karışık olduğu düşünülse de, armatörler genellikle aracı kullanmadan tersaneyle irtibata geçmektedir. Genel olarak izlenen prosedürün ilk aşaması; armatörün, inşa ettirmeyi düşündüğü geminin teknik özelliklerine uygun tersaneler ile temasa geçerek fiyat teklifleri almasıdır. En uygun teklifi veren tersane seçimi yapıldıktan sonra tasarım, özellikler ve kontrat şartları konusunda görüşmelere başlanmaktadır. Tüm bu prosedür, altı aydan bir yıla kadar sürebilmektedir.

Geminin fiyatı, teknik özellikleri, ödeme şartları ve tersane tarafından sunulan finansman fırsatları yapılan pazarlıkta üzerinde durulan önemli noktalardır. Zayıf bir gemi inşaat piyasasında, alıcı kendisi için en karlı durumu araştırırken, güçlü bir piyasada tersane sahibi, standart bir gemi için yüksek bir fiyat ve kendisine en uygun ödeme planını talep edecektir.

<sup>29</sup> Commission of The European Communities, *On The Situation In World Shipbuilding*, Brüksel: EU Publications, 2001, s.6.

Genellikle gemi sabit bir fiyat ile satılır ve belirli aşamalarda ödemenin gerçekleştirilmesi talep edilir. Tersane sahibinin, gemi inşa edilirken ödemenin gerçekleştirilmesini istemesinin asıl nedeni, bu sürede ihtiyacını duyduğu çalışma sermayesini karşılamaktır. Örnek bir inşaat ödeme planı aşağıdaki gibidir.

**Tablo 3.9 Yeni Bir Geminin İnşaatı İçin Hazırlanan Ödeme Planı.**

Üretim Aşamaları	Yapılacak Ödeme
Sözleşmenin imzalanması	5%
1,000 ton çeliğin tersane tarafından teslim alınması	5%
Çelik inşaatının başlaması	15%
İnşaatın %25'inin tamamlanması	20%
İnşaatın %75'inin tamamlanması	20%
İnşaatın sona ermesi	15%
Denize İndirme	5%
Müşterinin gemiyi teslim alması	15%

**Kaynak:** Martin Stopford, *Maritime Economics*, London, 2002.

Gemi İnşaat Piyasası'ndaki fiyatlar, ikinci el gemi fiyatları gibi piyasadaki arz talep ilişkisine göre oluşmaktadır ve navlun piyasalarıyla bağlantılı olarak ani değişimler göstermektedir. Talebi etkileyen önemli faktörler sırasıyla navlun fiyatları, ikinci el modern bir geminin fiyatı, alıcının mali durumu, uygun kredinin varlığı ve gelecek için yapılan tahminlerdir. Arzı, yani tersaneleri etkileyen ana faktörler ise ellerinde uygun havuzun (drydock) mevcudiyeti ve sipariş listesinin genel durumudur. Tüm bu faktörlerin birleşmesi sonucunda, inşa edilecek geminin fiyatı ortaya çıkmaktadır.

#### 3.4.4. Gemi Söküm Piyasası

Gemi Söküm Piyasası, İkinci el Gemi Piyasası'na yapısal olarak benzese de aralarındaki fark, talebi yaratan tarafın, ikinci el piyasasında gemi sahipleri iken söküm piyasasında gemi söküm tesisleri olmasıdır. Armatör, filosundaki yaşlı bir gemiyi artık satamayacağını düşünürse, yapabileceği en olumlu hareket, geminin hurdasından gelir elde etmek olup, bunun için gemi söküm piyasasına dahil olmaktadır.

Armatörün işlemleri diğer piyasalarda da sıkça rastlandığı gibi konuya uzman bir aracı tarafından yürütülmektedir. Gemi komisyonculuğu ile uğraşan bazı büyük denizcilik şirketlerinde "gemi söküm" adında ayrı bir bölüm bulunmaktadır. Bu bölüm, güncel hurda satışlarının kayıtlarını tutmakta ve hangi armatörün gemisini ne zaman gemisini hurdaya

çıkartacağını takip etmektedir. Hurda alıcılarının çoğunluğu Hindistan, Pakistan, Bangladeş, Çin vb. ülkelerdeki yüksek kapasiteli gemi söküm tesisleridir.

Hurda Fiyatları, yapılan pazarlığın sıklığına, geminin söküme elverişliliğine ve piyasanın hurda metal ihtiyacına göre belirlenmektedir. Tablo 3.10.'de Nisan 2003 ayındaki hurdaya çıkmış bazı gemilerin detayları ve hurda fiyatları görülmektedir.

**Tablo 3.10 Hurdaya Çıkarılmış Gemiler ve Hurda Fiyatları (Nisan 2003)**

Gemi Adı	Kapasite (dwt)	Hurda Ağırlığı (ldt)	İnşa Yılı	Alıcı	Fiyat (\$/t)
M/T Sea Victory	132,285	21,961	1978	Hindistan	215
M/T Norfolk	105,684	20,813	1979	Çin	223
B/C Fortuna Duckling	32,725	8,926	1972	Çin	214
B/C Dora	30,350	8,248	1978	Hindistan	225
M/T Janis Sudrabkajns	29,690	8,267	1979	Hindistan	221
Chem/T Sceptre	23,985	7,500	1971	Hindistan	232
Chem/T Warrior	23,985	7,500	1972	Hindistan	232
Tween Tabuk	23,618	7,662	1978	Hindistan	216
B/C Diana	18,043	5,955	1978	Hindistan	225
M/T Asia	16,300	5,511	1978	Hindistan	215

Kaynak: Fearnley's Publications, "Demolition Market", *Weekly Report*, 23.04.2003.

### 3.5. DENİZCİLİK ŞİRKETLERİNİN KARŞILAŞTIKLARI RİSKLER

Denizcilik Sektörü'nde faaliyette bulunan şirketler, diğer sektörlerdeki işletmelerin karşılaştığı mevcut risklere ek olarak denizciliğe özgü bazı risklerle karşı karşıya kalmaktadır.

Denizcilik şirketlerinin karşılaştıkları bu riskleri iki ana başlıkta toplamak mümkündür<sup>30</sup>:

- i. Genel İşletme Riskleri :
  - İşletme ve Yönetim Riskleri
  - Faiz Oranı Riski
  - Döviz Kuru Riski
  - Sermaye Piyasası Riski
- ii. Denizcilik Riskleri :
  - Navlun Piyasası Riski
  - Yakıt Piyasası Riski

<sup>30</sup> Erdoğan, a.g.e., s.46.

### 3.5.1. Genel İşletme Riskleri

İşletme/yönetim, faiz oranı, döviz kuru ve sermaye piyasası riskleri, genel işletme riskleri olup, sektör ayrımı yapılmadan tüm işletmelerin karşılaştığı risklerdir.

#### 3.5.1.1. İşletme ve Yönetim Riskleri

İşletme ve yönetim riskleri, sermaye yapısı farketmeden tüm işletmeler için geçerlidir ve şirketin hedeflerinden, misyonundan ve diğer idari kavramlardan doğabilecek riskleri içermektedir. İşletme ya da operasyon riski, firma yönetiminin olası yanlış stratejileri doğrultusunda, işletmenin gelirinde ve nakit akışında oluşabilecek dalgalanmalar sonucunda firmanın, işletme maliyetlerini karşılayamayacak duruma gelme olasılığıdır<sup>31</sup>.

Tedbirli bir işletme, riskten mümkün olduğunca kaçınırken, dinamik, kısa zamanda büyümeyi hedefleyen başka bir işletme ise amaçlarına ulaşmak için risk derecesi yüksek yatırımlara yönelebilmektedir.

#### 3.5.1.2. Faiz Oranı Riski

Sermaye bütçeleme, uzun bir dönemi kapsayacak olması ve yüksek risk derecesi nedeniyle, yatırımcılar için önemli ve zor kararlardan birisidir<sup>32</sup>. Bir yatırım projesi hayata geçirilmeden önce, teknik ve ekonomik açıdan değerlendirilmektedir. Özellikle gemi ve liman inşaatı gibi önemli derecede finansman ihtiyacı doğurabilecek orta ve uzun vadeli projelerin sermaye maliyetlerinin hesaplanmasında kullanılan faiz oranı, mevcut ekonomik koşullar değerlendirilerek dikkatlice belirlenmelidir. Türkiye gibi faiz oranlarında uzun süreli istikrarın mevcut olmadığı ülkelerde, sermaye bütçeleme zor olduğundan, şirketler, mümkün olduğunca orta ve uzun vadeli yatırım kararları almaktan çekinmektedir.

#### 3.5.1.3. Döviz Kuru Riski

Döviz kuru riski, teorik açıdan hem faiz hem de enflasyon oranları ile ilişkili olup, sermayenin uluslararası hareketinin hızlanması ile farklı para birimlerinin karşılıklı ve ayrıca

<sup>31</sup> Cheng F. Lee, Joseph E. Finnerty, *Corporate Finance: Theory, Method and Applications*, Orlando: Harcourt Brace Jovanovich, 1990, s.157.

<sup>32</sup> Muharrem Özdemir, *Finansal Yönetim*, İstanbul: Türkmen Kitabevi, 1999, s.209.

çapraz değerlemelerinde anlık değişimlerin gerçekleşmesi, yatırımlarda kur riskini ve buna karşı korunmayı gündeme getirmektedir<sup>33</sup>.

Döviz kuru riskine, 2001 yılı şubat ayında ülkemizde yaşanan ekonomik kriz ve beraberinde gelen devalüasyon örnek olarak verilebilir. Amerikan Doları gibi yabancı para birimi ile yurtdışından mal alıp, iç piyasalara ulusal para birimi karşılığında satış yapan birçok işletme, devalüasyon sonucu iflas etmek durumunda kalmıştır. Ancak navlun gelirlerini yabancı para birimi cinsinden sağlayan bazı denizcilik şirketleri, gemilerin Türk limanlarına uğramasından dolayı oluşan masraflarını Türk Lirası ile ödedikleri için, devalüasyondan diğer firmalar kadar etkilenmemiştir. Sonuç olarak, maliyetleri yabancı para cinsinden, gelirleri ise ulusal para cinsinden olan işletmeler, kur riskine karşı daha tedbirli davranmalı ve nakit akışlarını buna göre planlamalıdır.

#### 3.5.1.4. Sermaye Piyasası Riski

Sermaye piyasasında hisse senedi işlem gören bir firmanın, bu piyasadaki olası dalgalanmalardan dolayı piyasa değerinde gerçekleşebilecek kayda değer bir düşüş, sermaye piyasası riski olarak tanımlanmaktadır. Bu kayıp, denizcilik gibi sermaye yoğun bir sektörde faaliyette bulunan firmalarda diğer sektör firmalarındakinden daha büyük çapta olabilecektir. Ülkemizde birçok firma halka arz yoluyla sermaye artırımına giderken, denizcilik sektöründeki firmalar, bu finansman yöntemini tercih etmemektedir. Bunun en önemli nedeni, denizcilik şirketlerinin kurumsal yapıdan uzak aile tabanlı küçük işletmeler olmasıdır. Ayrıca hisse senedi arzı ile Sermaye Piyasası Kurulu'nun (S.P.K.) kaydı altına girecek bu firmaların, yeterli şeffaflıkta sermaye yapısına sahip olmaması nedeniyle, S.P.K.'nın talep ettiği şartları yerine getirebilecekleri düşünülmemektedir. Ancak sermaye piyasası gelişmiş, ekonomik açıdan istikrarlı ülkelerde, denizcilik şirketleri halka arz yoluyla sermaye artırımına gitmektedir. Pazar koşullarında bilgi edinme ve değerlendirme yetersizlikleri veya gecikmeler, denizcilik firmalarının risklerini yatırımcılar tarafından doğru ve zamanında değerlendirilmesini kısıtlasa da, uzmanlar, risk derecesinin yüksek olmasına karşın, denizciliğin dünyadaki belli başlı sermaye yoğun sektörlerden biri olması nedeniyle, yatırımcıların, denizcilik şirketlerine ait hisse senetlerini portföylerinde bulundurmasını önermektedir<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> Erdoğan, a.g.e, s.48.

<sup>34</sup> Stopford, a.g.e., s.207.

### 3.5.2. Denizcilik Riskleri

Yatırımcıların denizcilik sektörüne sıcak bakmamasının en önemli nedenlerinden biri; bu sektöre özgü risklerin yeterince bilinmemesidir. Denizcilik riskleri, denizcilik sektöründe faaliyette bulunan işletmelerin karşılaştıkları riskler olup, navlun piyasası riski ve yakıt piyasası riski olmak üzere ikiye ayrılır.

#### 3.5.2.1. Navlun Piyasası Riski

Navlun geliri, bir armatörün toplam gelirleri içinde en büyük paya sahip olduğundan armatör açısından hayati önem taşımaktadır. Armatör, işlettiği geminin yakıt, liman, yük operasyonu, kira (eğer kiralanmış ise), personel, sigorta, bakım ve onarım gibi birçok masrafı, navlun geliri ile karşılamaktadır.

Dünya Ticareti'ndeki gelişmeler, limanlar arasında taşınan yük miktarlarını ve dolayısıyla taşıma fiyatlarını doğrudan etkilemektedir. Navlun borsalarındaki endeksler, ekonomik kriz, petrol fiyatları, savaş, doğal afetler gibi birçok olayın etkisinde ani değişimler göstermektedir. Örnek olarak, suezmax tipi 85,000dwt taşıma kapasiteli tanker navlunlarında 1995-2000 yılları arasında, dünya petrol rezervlerinin durumuna, hurda gemi ve petrol fiyatlarındaki gelişmelere bağlı olarak kayda değer değişimler gözlenmiştir<sup>35</sup>. (Tablo 3.11)

**Tablo 3.11 Suezmax Tipi Bir Tankerin Ortalama Günlük Navlun Değeri (1995-2000).**

Yıllar	Ortalama Günlük Navlun (\$10,000/gün)	Önceki Yıla Göre Değişim (%)
1995	12,800	-
1996	16,000	25.00
1997	19,500	21.88
1998	14,600	-25.13
1999	11,600	-20.55
2000	23,000	98.28

**Kaynak:** Fearnleys AS, "Oil and Tanker Market", *Weekly Report* (Nisan 2000).

Navlun piyasası riski, denizcilik literatüründe Pazar riski olarak bilinir ve sektörde başta taşımacılık firmaları olmak üzere tüm firmaları etkileyen, dünya ticaretine ilişkin bir gösterge niteliğindedir<sup>36</sup>. Navlun piyasalarında oluşabilecek ani ve büyük çaptaki dalgalanmalar, Dünya Denizciliği'ndeki nakit akışını, dolayısıyla bu sektördeki işletmelerin tüm gelir ve

<sup>35</sup> Fearnleys AS, "Oil and Tanker Market", *Weekly Report*, (Nisan 2000), s.4.

<sup>36</sup> Erdoğan, a.g.e., s.46.

gider kalemlerini doğrudan etkileyebilmektedir. Denizcilik, sermaye yoğun bir piyasa olduğundan, bu etki, diğer sektörler göre daha büyük çapta hissedilmektedir.

Savaş olasılığı, navlun piyasalarını etkileyen önemli bir konu olduğu için denizcilik piyasalarının hem lehine hem de aleyhine bir durum teşkil etmektedir. Örneğin, konteyner, ro-ro ve kimyasal tanker piyasaları, savaş bölgesine askeri malzeme taşıyacak bu tip gemilere olan talebin artmasıyla canlanırken, ham petrol ticaretindeki zayıflama nedeniyle petrol tankeri piyasası ve turizme olan talebin azalması nedeniyle yolcu gemisi piyasaları savaştan zarar görebilmektedir<sup>37</sup>. Savaşın denizcilik sektörüne doğrudan etkisi, bu yıl A.B.D.'nin Irak'a düzenlediği operasyon sonucunda bir kez daha gözlemlenmiştir.

### 3.5.2.2. Yakıt Piyasası Riski

Yakıt giderleri, armatörlerin toplam sefer giderleri içinde önemli bir yere sahiptir. Özellikle okyanus hattında hizmet veren yüksek taşıma kapasiteli gemilerin yakıt harcamaları önemli rakamlara ulaşmaktadır. Dünya petrol arz/talep dengesi, petrol ve türev ürünlerin fiyatlarını belirleyici rol oynamaktadır. Dünya Petrol Rezervleri, 2001 yılı sonunda 77 milyon varil iken, petrol talebi 75.9 milyon varil olup, arz-talep farkı, 1.1 milyon varil ile arz lehine gerçekleşmiştir. Petrol rezervlerinin 27.2 milyon varilini OPEC ülkeleri, 49.80 milyon varilini ise OPEC üyesi olmayan ülkeler ellerinde bulundurmaktadır<sup>38</sup>.

Dengenin talep lehine bozulması doğal olarak petrol fiyatlarını artırırken, petrol ve diğer türev ürünlerin taşındığı tanker piyasasındaki navlunların da yükselmesine neden olacaktır. 2000 ve 2001 yıllarındaki dünya petrolünün arz ve talep değerleri Tablo 3.12.'de görülmektedir.

**Tablo 3.12** Dünyadaki Petrol Arz ve Talebinin Durumu (2000-2001).

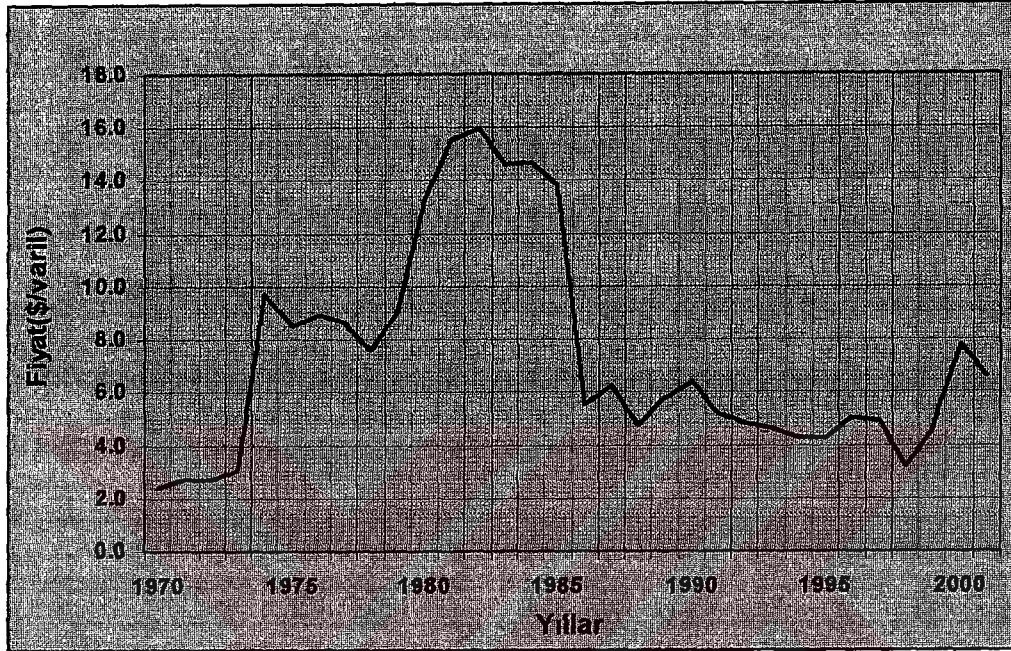
(Milyon varil)	2000 yılı	2001 yılı
Dünya Petrol Talebi	75.80	75.90
OPEC Üyesi Ülkelerin Toplam Petrol Rezervi	49.00	49.80
OPEC Üyesi Olmayan Ülkelerin Toplam Rezervi	27.90	27.20
Dünya Petrol Arzi	76.90	77.00
Arz/Talep Farkı	1.10	1.10

**Kaynak:** OPEC, *2001 Annual Statistical Bulletin*, Haziran 2002.

<sup>37</sup> MRC, "The Price of War", *MRC Spotlight*, s:14 (Nisan 2003), s.1.

<sup>38</sup> OPEC, *2001 Annual Statistical Bulletin*, Haziran 2002, s.43.

Dünya ham petrol fiyatlarının değişimini Grafik 3.14.'de görmek mümkündür. 1970 yılında ham petrolün satış fiyatı 2-2,50 \$/varil iken, bu değer 1980-1985 aralığında 15\$/varil'e ulaşmıştır. Bu tarihten sonra düşüşe geçen ham petrol varil fiyatı 2001 yılı sonunda 6-6,50\$ aralığında bulunmaktadır.



Grafik 3.14 Ham Petrol Fiyatındaki Değişim. (1970-2001)

Kaynak: OPEC, 2001 Annual Statistical Bulletin, Haziran 2002.

Petrol fiyatlarında yaşanan dalgalanmalar, armatörlerin yakıt harcamalarını da doğrudan etkilemektedir. Örneğin bir sefer için yaklaşık 200 ton fuel oil kullanan bir armatör, yakıt fiyatlarında yaşanacak \$50'lık bir artış sonucunda, sefer başına \$10,000 zarar edebilmektedir. Bu armatör eğer ayda 2, yılda 24 kez düzenli sefer gerçekleştirebilen bir hattı işletiyorsa, yakıt fiyatındaki artıştan dolayı yıllık kaybı \$480,000 olacaktır. Öte yandan, navlun fiyatları da yakıt fiyatlarının artışına bağlı olarak yükselişe geçerek, armatörün kaybını dengelemektedir. Gemi yakıtı, taşıma maliyetinden ve o ülkenin vergi politikasındaki farklılıklardan dolayı, her limanda değişik bir fiyata satılmaktadır. Örneğin 2003 yılının mayıs ayında, 180cst fuel oil fiyatı Singapur Limanı'nda \$157/ton iken, Rotterdam Limanı'nda \$143/ton idi<sup>39</sup>.

<sup>39</sup> Fearnleys AS, "Oil and Tanker Market", *Weekly Report*, (Mayıs 2003), s.2.

### 3.6. DENİZCİLİK ŞİRKETLERİNİN FİNANSAL PERFORMANSI

Her şirket gibi bir denizcilik şirketi de, büyüme, durgunluk ve daralma gibi her türlü ekonomik koşulda faaliyetini sürdürmek zorundadır. İşletmenin ekonominin geliştiği dönemde elde ettiği karı uygun yatırıma dönüştürebilmeliyken, durgunluk ve daralma döneminde ise eldeki kaynakları en etkin biçimde kullanarak işin kontrolünü kaybetmemesi beklenir. Denizcilik şirketleri ise, navlun fiyatlarının yüksek, ticaretin dolayısıyla taşımacılığın yoğun olduğu dönemlerde yüksek kar rakamlarını hedefleyerek, durgunluk ve daralma koşullarında faaliyetlerini sürdürebilmek için yeterli nakit akışını sağlayabilmeli ve de bu dönemlerde fiyatların düşmesiyle yeni ya da ikinci el gemilere normalden daha düşük bedellerle sahip olmasını bilmelidir.

Bir armatör, durgunluk ortamında firmasının geleceği ile ilgili kararlarında aşağıdaki kriterleri dikkate almalıdır<sup>40</sup>:

- i. Finansal durum
- ii. Filodaki gemilerin kapasitesi ve yaşları,
- iii. Pazara yönelik tahminler,
- iv. İşletme masrafları,
- v. Söküm/hurda fiyatları,
- vi. İkinci el gemi alım/satım piyasasının durumu,
- vii. Filodaki gemilerin defter değeri,
- viii. İşletmenin nakit akımı,
- ix. İşletmenin yönetim politikaları, yöneticilerin düşünceleridir.

Firmanın finansal performansı, sektörde ayakta kalması için bir anahtar olup, üç temel kavram üzerine kurulmuştur. Bunlar sırasıyla firmanın gelirleri, giderleri ve kullanılan finansman yöntemleridir<sup>41</sup>.

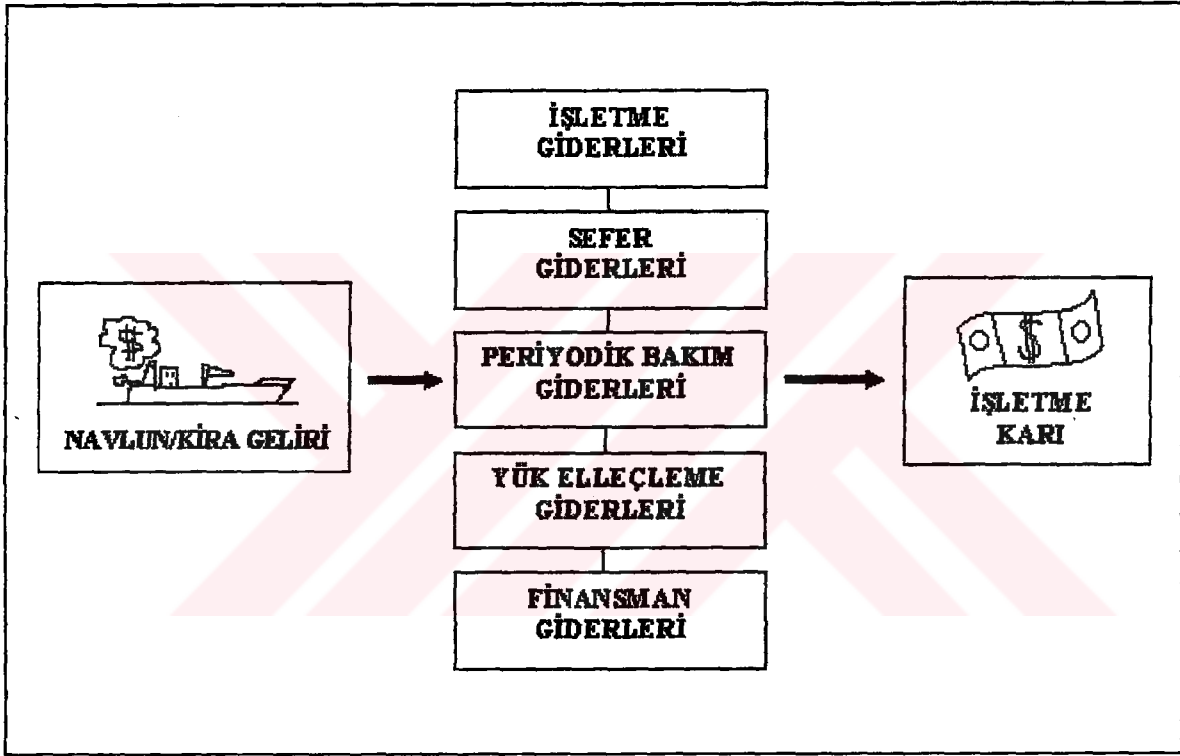
### 3.7. DENİZCİLİK ŞİRKETLERİNİN FİNANSAL STRATEJİLERİ

Navlun gelirlerinin devamlı dalgalandığı, risk derecesi yüksek denizcilik sektöründe faaliyette bulunan firmalar, beklentilere uygun finansal stratejiler belirleyerek faaliyetlerini

<sup>40</sup> Stopford, a.g.e., s.152.

<sup>41</sup> Stopford, a.g.e., s.153.

planlamalıdır. Armatörler genellikle iki tip strateji uygulamaktadır<sup>42</sup>. Bunlardan ilkinde eğer gemi(ler) yabancı kaynak ile finanse edilmişse, sektörün durumu ne olursa olsun, firma alınan kredinin ana para ve faiz ödeme planına uymak zorundadır. Ancak gemi(ler) özkaynaklar ile finanse edilmişse bir ödeme planı söz konusu değildir dolayısıyla firmanın kredi kararlarını etkilemeyecektir. Özsermayesi sınırlı bir armatör, ya günlük işletme masrafı yüksek eski bir gemi ya da günlük işletme masrafı düşük, ancak yüksek maliyeti karşılamak için ipotek edilmesi gereken yeni bir gemi almayı tercih edecektir.



Şekil 3.3 Denizcilik Şirketinin Gelirleri ve Giderleri.

### 3.8. DENİZCİLİK ŞİRKETLERİNİN GELİR VE GİDER KALEMLERİ

Denizcilik firmalarının gelirlerinin büyük bir kısmını, geminin işletilmesiyle elde edilen navlun ya da kiraya verilmesiyle elde edilen kira geliri oluşturmaktadır. Gelirleri önem derecesine göre navlun/kira geliri, demuraj geliri, komisyon ve diğer gelirler olarak sıralamak mümkündür.

<sup>42</sup> Stopford, a.g.e., s.15.

Dünyanın önde gelen konteyner hattı şirketlerinin hâsılat ve kar durumu Tablo 3.13’de görülmektedir. Bu firmalar yaklaşık \$100-200 milyonluk bir ciroya sahiptir; bu değer dünya denizcilik sektörünün ne kadar büyük bir ciroya sahip olabileceğinin bir göstergesidir.

**Tablo 3.13 Dünyadaki Bazı Konteyner Hattı Firmalarının Hasılatları ve Kar Oranları.**

Konteyner Hattı	Yıllık Hasılat (milyon \$)		Yıllık Kar Oranı (%)	
	1999	2000	1999	2000
Atlantic Container Line	18	37	6.7	11.9
CP Ships	88	163	4.6	6.4
Hapag Lloyd	84	182	5.5	9.3
Matson Navigation	84	94	11.2	11
Neptune Orient Lines	381	593	8.9	12.7
OOIL	123	169	5.7	6.9
P&O Nedlloyd	7	201	0.2	4.9
Zim Israel Navigation	96	118	6	6.6

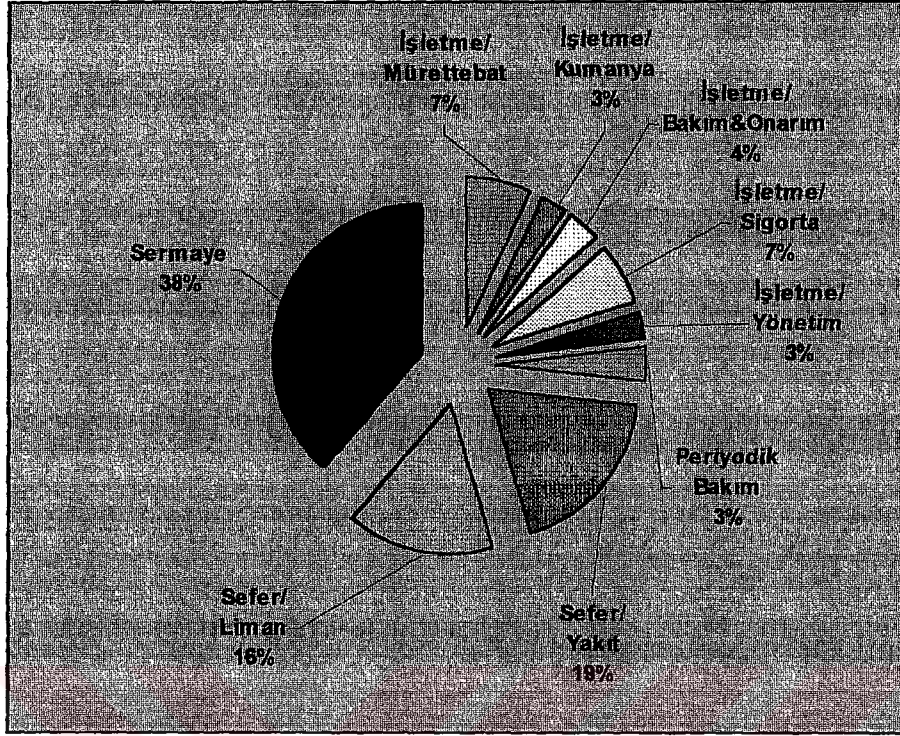
Kaynak: Nigel Gardener, *The Global and Middle East Shipping Markets*, Dubai: Drewry Shipping Consultants Ltd., April 2001, s.7.

### 3.8.1. Gelir Kalemleri

Denizcilik şirketlerinin başta navlun olmak üzere birçok gelir kalemleri bulunmaktadır. Navlun, bir armatörün en önemli gelir kaynağı olup, taşınan yük karşılığında elde edilen geliri temsil etmektedir. Birim navlun fiyatları, dolayısıyla navlun gelirleri, Dünya Navlun Piyasası’nın dengesine, hizmet kalitesine ve rekabet yoğunluğuna göre değişmektedir.

### 3.8.2. Gider Kalemleri

Denizcilik şirketleri navlun, demuraj ve komisyonlardan gelir elde ederken, işletme, sefer, yük elleçleme, periyodik bakım ve finansman gibi birçok gider grubu ile karşı karşıya kalmaktadır. Gemi yatırımlarının yapılabilirliğini anlamak için maliyet kalemlerini detaylı incelemek gerekmektedir. Grafik 3.15’te yıllık toplam harcaması yaklaşık \$9 milyon olan, 10 yaşında, 170,000dwt’lik Liberya bayraklı bir dökme yük gemisinin harcamalarının yüzdesel dağılımı görülmektedir.



Kaynak: Martin Stopford, Maritime Economics, s.160.

Grafik 3.15 Bir Denizcilik Şirketinin Yıllık Harcamalarının Dağılımı.

Grafikten de anlaşılacağı gibi sermaye maliyetleri toplam maliyet içindeki payı en yüksek olan maliyet grubudur. Armatör, uygun finansman yöntemini benimseyerek oluşacak sermaye masrafını düşük seviyelere çekebilir. Bunun yanında yakıt ve liman masrafları % 15-20'lik pay ile dikkati çekmektedir. Yakıt giderleri kontrol edilemezken, liman ve yük elleçleme giderleri akıllı stratejiler uygulanarak azaltılabilir.

### 3.8.2.1. İşletme Harcamaları (Operating Costs)

Bu grup, bir geminin günlük masraflarının (daily running costs) kalemlerinin içermektedir ve geminin büyüklüğüne, mürettebatın milliyetine, geminin yaşına dolayısıyla sigorta değerine bağlı olarak gemiden gemiye değişiklik göstermektedir.

Bu masrafları şu şekilde detaylandırmak mümkündür:

- i. **Mürettebat/Ofis Giderleri:** Personelin maaşı, sosyal güvenliği, değişimi ve seyahat giderlerini içermektedir.
- ii. **Kumanya ve Diğer Tüketim Giderleri:** Personelin ihtiyaçlarını karşılamak için her türlü yiyecek, içecek, yedek parça ve diğer teçhizatlar için yapılan harcamalardır.

- iii. **Tamir ve Bakım Giderleri:** Bu grupta hem geminin teknesine ve makinesine yapılan rutin bakım ve olası ani bakım onarım masrafları bulunmaktadır.
- iv. **Sigorta Giderleri:** Armatörler üç tip sigorta harcaması ile karşılaşmaktadır. Bunlar sırasıyla tekne&makina (hull&machinery) sigortası, koruma&tazimat klübü sigortası (Protect&Indemnity Club) ve Savaş Riski Sigortası (Extra War Risk Insurance) olmaktadır. Tekne&Makina Sigortası, olası fiziksel kayıp ve hasarlara karşı gemi sahibini/işleteni güvenceye alırken, P&I Club Sigortası, olası kazalarda üçüncü şahısların zararlarını karşılamaktadır. Örneğin deniz kazaları neticesinde oluşan çevre felaketlerinde, P&I Club, mağdur ülkelere bu fon yardımıyla tazminat ödemektedir. Savaş riski sigortası ise günümüzde özellikle Basra Körfezi ve Doğu Akdeniz limanlarına uğrayan gemilerin gerekli gördüğü bir sigorta olup, savaş sırasında oluşacak kayıp ve hasarlara karşı armatörü korumaktadır. Kredi veren kuruluşlar da, ipotek edilen geminin bir deniz kazasına maruz kalması durumunda zararını asgariye indirmek için kredi vereceği armatörden gemisini sigorta ettirmesini şart koşar.

### 3.8.2.2. Sefer Harcamaları (Voyage Costs)

Sefer harcamaları, armatörün bir seferde karşılaştığı öze gider kalemlerini içermektedir. Bu giderler sefer boyunca geminin ana makine ve yardımcı makineleri için harcanan yakıt, uğranılan limanlardaki, geçtiği boğazlardaki/kanallardaki kılavuz kaptan, römorkör ve barınma, sağlık, fener ve benzer hizmetler için yapılan masraflardan oluşmaktadır.

Yakıt fiyatları denizcilik sektörü için en değişken gider kalemi olup, dünya petrol piyasasındaki arz-talep dengesine ve yakıtın tedarik edildiği limana göre farklılık göstermektedir. Örnek olarak 05.03.2003 tarihi itibarıyla 180CST fuel oil gemi yakıtı Singapur Limanı'nda \$189/ton olarak satılırken, aynı kalitedeki yakıtın Rotterdam Limanı'ndaki satış fiyatı \$170/ton olmaktadır<sup>43</sup>. Denizcilik Sektörünü riskli sektörler grubuna dahil eden nedenlerden biri de yakıt fiyatı dalgalanmalarından doğrudan ve büyük ölçekte etkilenmesidir. Bir seferlik yakıt tüketimi 80 ton olan bir armatörün, ayda iki sefer yaptığı düşünülürse, \$10'luk yakıt fiyatı artışının yaratacağı ekstra yıllık masraf yaklaşık \$20,000 civarında olacaktır.

<sup>43</sup> Fearnleys AS, "Oil and Tanker Market", *Weekly Report*, (Mart 2003), s.2.

Armatörlük şirketleri yakıt fiyatlarının değişimine engel olamazken, sefer boyunca harcanan yakıt miktarını, geminin işletme hızını ayarlayarak kontrol altında tutabilmektedir.

Liman uğraklarında ve kanal/boğaz geçişlerinde ortaya çıkan masraflar liman işletmesinin fiyat politikasına, geminin kapasitesine (gros tonaj, net tonaj), geminin tipine (konteyner, tanker, dökme yük, yolcu gemisi...) ve limanda bulunulan zamana göre değişmektedir.

### 3.8.2.3. Yük Elleçleme Harcamaları (Cargo Handling Costs)

Yükleme/boşaltma masrafları bir armatörün gider kısmında önemli bir yer tutmaktadır. Özellikle düzenli hat işletmeciliği yapan firmalar, yüksek kargo operasyonu harcamaları ile karşı karşıya kalmaktadır. Elleçleme masrafları yükün cinsine, miktarına göre değişmekte olduğundan, bu masrafları azaltmak için kendinden kreynli modern gemiler tercih edilebilir<sup>44</sup>.

Burada dikkat edilmesi gereken en önemli nokta armatör ile kiracı ya da yük sahibi arasındaki sözleşmenin şartlarıdır. Örneğin FI/LO (free in/liner out) maddeli bir sözleşmede armatör, sadece yükün tahliye masraflarından sorumlu olmaktadır.

### 3.8.2.4. Dönemsel Bakım/Onarım Harcamaları (Periodic Maintenance)

Gemilerin dönemsel bakım harcamaları, geminin tersanede havuzlanması ve özel muayene giderlerini kapsamaktadır. Her gemi iki yılda bir havuzlanmalı ve dört yılda bir özel muayene yapılarak denize elverişliliği onaylanmalıdır<sup>45</sup>. İşletilen geminin yaşı ile bakım masrafları doğru orantılıdır. Örneğin 5 yaşında 150,000dwt'lik bir geminin yıllık bakım masrafı yaklaşık \$235,000 iken bu masraf 15 yaşında aynı özelliklere sahip bir gemide yaklaşık \$820,000 olmaktadır<sup>46</sup>. Tablo 3.14.'de Dünya Ticaret Filosu'ndaki gemilerin türlerine göre yaş ortalamaları görülmektedir. Buradan anlaşılacağı üzere, konteyner gemileri filonun en genç gemi türü olup, yıllık bakım/onarım masraflarının filonun en yaşlı türleri kuru yük ve yolcu gemilerine göre daha düşük olduğu tahmin edilmektedir.

<sup>44</sup> Stopford, a.g.e., s.172.

<sup>45</sup> Stopford, a.g.e., s.166.

**Tablo 3.14** Dünya Ticaret Filosu'ndaki Gemilerin Türlerine Göre Yaş Ortalamaları.

Gemi Tipi	Ortalama Yaş
Petrol Tankeri	19
Dökme Yük Gemisi	14
Konteyner Gemisi	10
Kuru Yük Gemisi	22
Ro-Ro Gemisi	17
Sıvılaştırılmış Gaz Tankeri	15
Kimyasal Tanker	14
Yolcu/Ro-Ro Gemisi	21
Yolcu Gemisi	24

Kaynak: Lloyd's Register, *Dünya Deniz Ticaret Filosu İstatistik Raporu*, 2000.

### 3.8.2.5.Finansman Harcamaları (Capital Costs)

Firmaların nakit akımlarının \$ milyon seviyesinde olduğu dünya denizcilik sektöründe, finansman giderleri önemli bir yere sahip olup, diğer gider kalemlerine göre farklı özelliktedir. İşletme, liman, yakıt, sigorta gibi kalemler kullanıldıkça ortaya çıkan giderler iken, sermaye harcamaları bir armatörün nakit akımında üç şekilde görünmektedir<sup>47</sup>:

- i. Gemi alımında gemi sahibine yapılan ödeme şeklinde,
- ii. Geminin alımında borç alınan kişi ya da kuruluşlara yapılan ana para ve faiz ödemeleri şeklinde,
- iii. Geminin satışı ile elde edilen gelir şeklinde.

Sermaye maliyetlerini detaylandırmadan önce, kar ve nakit akımı kavramlarını hatırlamak da fayda vardır. Kar, muhasebeciler ve yatırım analizcileri tarafından kullanılan bir kavramdır ve belirli bir dönem içinde bir işten elde edilen toplam gelirin, o iş ile ilgisi olduğu düşünülen giderlerin toplamı arasındaki gelir lehine oluşan farkı belirtmektedir. Nakit akımı ise, belirli bir dönemde, firmanın toplam nakit girişi ve toplam nakit çıkışı arasındaki farktır. Kar ve nakit akımı arasındaki en önemli fark; bazı masrafların nakit olarak ödenmeyip sonraki dönemlere yansması olup, denizcilikte bunun en güzel örneği bir gemi alımı için yapılan ödemenin zamanlamasıdır. Kontrat imzalanıp, ortalama 1,5-2 yıl sonra geminin inşaatı tamamlanıp, hizmete girdiğinde ancak nakit çıkışı gerçekleşmekte olup bunun yanında, gemi, her yıl yaşlanmakta ve değer kaybetmektedir.

Muhasebe Departmanları, yöneticilere ve yatırımcılara gerçekleri yansıtacak şekilde raporlama yapabilmek için çeşitli yöntemler geliştirmiştir. Bir gemi alındığı zaman, geminin tüm maliyeti kar&zarar tablosunda görünmemektedir. Eğer görünse idi, her gemi alan armatörün o yılki raporlarında büyük bir zarar görünecekti. Geminin değeri bilançoda duran

<sup>46</sup> Stopford, a.g.e., s.167.

<sup>47</sup> Stopford, a.g.e., s.172.

varlıklar bölümünde belirtilmekte ve her yıl değeri üzerinden hesaplanan aşınma payı, birikmiş amortismanlar adı altında yansıtılmaktadır. Tablo 3.15’de 15 yılda kendini amortize edeceği tahmin edilen \$15 milyon değerindeki bir gemiyi özkaynakları ile finanse eden bir firmanın ilk iki faaliyet yılına ait nakit akım ve kar/zarar tablosu karşılaştırılmaktadır

**Tablo 3.15 Özkaynak Finansmanı Yoluyla Gemi Satın Alan Bir Armatörün Kar/Zarar ve Nakit Akım Tablolarının Karşılaştırılması. (\$ milyon)**

Gelir/Gider Kalemleri	Kar-Zarar Tablosu		Nakit Akım Tablosu	
	İlk Yıl	İkinci Yıl	İlk Yıl	İkinci Yıl
1.1. Navlun Geliri	20	20	20	20
2.1 İşletme Giderleri	(6)	(6)	(6)	(6)
2.2. Sefer Giderleri	(5)	(5)	(5)	(5)
2.3. Amortisman	(1)	(1)	—	—
3. Operasyonel Kar/Nakit Akımı	8	8	9	9
4.1. Geminin Satın Alınması	—	—	15	—
5. Toplam Kar/Nakit Akımı	8	8	(4)	9

Kaynak: Martin Stopford, *Maritime Economics*, s.173.

Tablodan da görüleceği gibi geminin amortisman değeri, doğrudan amortisman yöntemi uygulanarak her yıl \$1 milyon kar zarar tablosunda görülmekte iken, nakit akım tablosunda sadece ilk yılda \$15 milyon değerinde tek bir nakit çıkışı olarak görülmektedir.

Ancak çoğu denizcilik şirketi gemi alımlarını özkaynakları ile karşılayamayıp, orta veya uzun vadeli banka kredisi alım yoluna gitmektedir. Eğer gemi banka kredisi yardımı ile satın alınırsa, tüm nakit akım profili değişecektir çünkü borç alınan kredinin ana para ve faiz ödemeleri gündeme gelecektir. Bir önceki örnekteki firma, aynı gemiyi, özkaynakları yerine 5 yıl vadeli %10 faizli bir banka kredisi ile finanse edildiği durumda, firmanın ilk iki yılki kar/zarar ve nakit akım tabloları Tablo 3.16 ve 3.17’de görülmektedir.

**Tablo 3.16** Banka Kredisi Yoluyla Gemi Satın Alan Bir Armatörün Kar/Zarar ve Nakit Akım Tablolarının Karşılaştırılması. (\$ milyon)

Gelir/Gider Kalemleri	Kar-Zarar Tablosu		Nakit Akım Tablosu	
	İlk Yıl	İkinci Yıl	İlk Yıl	İkinci Yıl
1.1. Navlun Geliri	20	20	20	20
2.1 İşletme Giderleri	(6)	(6)	(6)	(6)
2.2. Sefer Giderleri	(5)	(5)	(5)	(5)
2.3. Amortisman	(1)	(1)	---	---
3. Operasyonel Kar/Nakit Akımı	8	8	9	9
4.1. Kredinin Faiz Ödemesi	(1.5)	(1.2)	(1.5)	(1.2)
4.2. Kredinin Ana Para Ödemesi	---	---	(3)	(3)
5. Toplam Kar/Nakit Akımı	6.5	6.8	4.5	4.8

Kaynak: Martin Stopford, *Maritime Economics*, s.174.

Kredinin yıllık ana para ödemesi kar/zarar tablosunda gösterilmez iken, nakit akım tablosuna, bir nakit çıkışı olduğu için yansıtılmaktadır. Kredinin beş yıl boyunca geri ödeme planı aşağıdaki tabloda görülmektedir.

**Tablo 3.17** Bir Denizcilik Kredisinin Geri Ödeme Planı (\$ milyon).

Yıllar	1	2	3	4	5	Toplam
Ana Para	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	15.0
Faiz	1.5	1.2	0.9	0.6	0.3	4.5
Yıllık Toplam	4.5	4.2	3.9	3.6	3.3	19.5

Kaynak: Martin Stopford, *Maritime Economics*, s.175.

### 3.9. DENİZCİLİK ŞİRKETLERİNİN FİNANSMANI

Bir sektör için yapılan yatırımlar, sektörde dolaşan fon akımının ve faaliyette bulunan firmaların finansal varlıklarının bir aynası olarak kabul edilmektedir. Dolayısıyla, Denizcilik Sektörü'ndeki yatırımların yani gemilerin değerlerinin milyon dolarlarla ölçülmesi, sistemdeki fon akımının, ne denli yüksek değerlerde olduğunun bir göstergesidir.

Bu dev çarkın devamlı işleyebilmesi için, sektörün, finansman ihtiyacını uygun maliyetli finansman yöntemleriyle karşılaması gerekir. Ancak olaya finansal kurumlar açısından bakıldığında iş o kadar basit değildir. Sektörde her ne kadar yüksek rakamlar telaffuz edilse

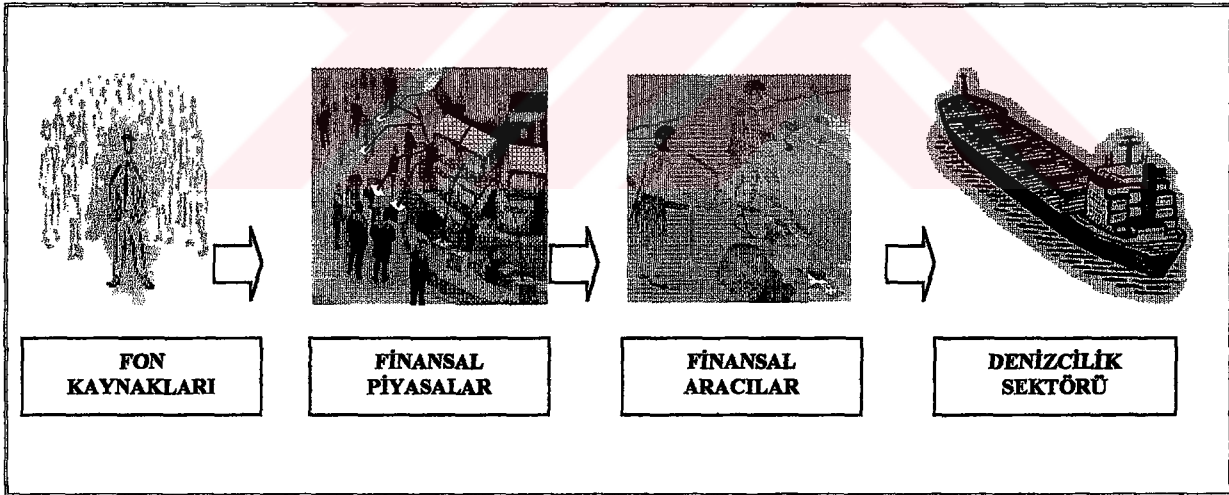
de, armatör gelirlerinin navlun piyasasındaki değişimlerden dolayı devamlı dalgalanması, varlıkların yani gemilerin devamlı sefer yaparak değişen hava ve deniz şartlarına maruz kalması, sektörde faaliyette bulunan şirketlerin finansal yapısının yeterli derecede şeffaf olmaması ve denetlenmiş finansal bilgilerin her zaman elde edilememesi gibi birçok temel sorunlardan dolayı finansal kurumlar, Denizcilik Sektörü'ne şüpheyle yaklaşmaktadır.

### 3.9.1. Denizcilik Şirketlerinin Finansman Kaynakları

Denizcilik sektörünün finansman yöntemlerine geçmeden önce, şu iki temel soruyu cevaplamak gerekir:

- i. Denizcilik sektörünün finansmanı için gerekli fon nereden sağlanmalıdır?
- ii. Şirketlerin bu fonu elde etmek için ne yapması gerekmektedir?

Bu soruları cevaplamak için öncelikle Dünya Finans Sistemi'ni bir bütün olarak incelemek gerekir. Sistemi, fon kaynakları, finansal piyasalar ve finansal araçlar olarak üçe ayırmak mümkündür<sup>48</sup>.



Şekil 3.4 Dünya Finans Sistemi 'nin Denizcilik Sektörüyle Olan Finansal İlişkisi.

#### 3.9.1.1. Fon Kaynakları

Tasarruf fazlası fonlar, hane halkı, işletmeler veya devlet gibi ekonomik birimler tarafından mali sisteme yatırıma dönüştürülmek üzere aktarılmaktadır. Bazı özel ve tüzel kişiler örneğin ev alarak tasarruflarını aracı kullanmadan yatırıma dönüştürürken, günümüzde tasarrufların

<sup>48</sup> Stopford, a.g.e., s.200.

yaklaşık  $\frac{3}{4}$ 'ü sigorta şirketleri, yatırım fonları, özel emeklilik fonları, ticaret bankaları, tasarruf bankaları gibi uzman finansal kuruluşlar aracılığıyla sisteme kazandırılmaktadır.

Finans kurumları, tasarrufları mevduat olarak topladıktan sonra iki seçenikle karşı karşıya kalır. Bunların birincisi fonun yatırıma dönüştürülmesi, diğeri borç olarak verilmesidir<sup>49</sup>. Burada yatırımcı ile borç veren arasındaki fark ortaya çıkmaktadır.

Yatırımcılar, elindeki fonu, bir işe veya bir projeye aktararak, kendisine kar payı olarak dönmesini ister. Genellikle hissesini başka birine satarak, parasını geri alır. Ancak borç veren bir kişi için durum farklıdır çünkü o, önceden belirlenmiş bir süre sonunda elde edeceği faiz ile ilgilenmektedir. Bir yatırımcı, kar elde etmek için yatırım riskini üstlenirken, borç veren kişi, paranın ana para ve faizini eksiksiz ve zamanında almak ister dolayısıyla paranın geri dönmeme riski ile karşı karşıyadır.

### 3.9.1.2. Finansal Piyasalar

Finansal Piyasalar, fon ihtiyacı bulunan ekonomik birimlerin, fon fazlası bulunan ekonomik birimler ile fon alışverişi yapmak amacıyla karşılaştığı piyasalardır. Finansal piyasaları ticareti yapılan fonun vadesine göre para piyasası ve sermaye piyasası olarak ikiye ayırmak mümkündür:

- i. **Para Piyasası** : Vadesi bir yıldan az (kısa vadeli) fon arzının ve talebinin karşılaştığı piyasa olup, araçlarını ticari senetler, kaynaklarını ise çeşitli türlerdeki mevduatlar oluşturmaktadır<sup>50</sup>. Bir gemi sahibi elde ettiği karı likit tutmak isterse, ticari senet alarak, mevduattan daha iyi bir getiri elde edebilir.
- ii. **Sermaye Piyasası** : En genel anlamıyla orta ve uzun vadeli fon arzının ve talebinin karşılaştığı piyasa olup, araçlarını hisse senetleri ve tahviller oluştururken, kaynakları para piyasasında olduğu gibi tasarruf sahiplerinin birikimleridir<sup>51</sup>. Ülkemizde işletmeler tahvilden çok hisse senedi yoluyla sermaye artırımını tercih etmektedir.

<sup>49</sup> Stopford, a.g.e., s.202.

<sup>50</sup> İstanbul Menkul Kıymetler Borsası, a.g.e., s.1.

<sup>51</sup> İstanbul Menkul Kıymetler Borsası, a.g.e., s.3.

### 3.9.1.3.Finansal Aracilar

Finansal aracilar, tasarruf fazlası bulunan ekonomik birimler ile fon ihtiyacı bulunan Denizcilik şirketleri arasında köprü görevi üstlenen kuruluşlardır. Finansal Aracıları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- i. **Ticari Bankalar** : Ticari Bankalar, denizcilik sektörünün yabancı kaynak ihtiyacı açısından en çok tercih ettiği kuruluşlardır. Gelişmiş ülkelerdeki ticari bankaların çoğunda, konusunda uzman bir denizcilik bölümü mevcuttur. Sermaye ve para piyasasından elde ettiği fonları, şirketlere kısa ve orta vadeli kredi olarak sunarlar. Kredi faizleri genellikle LIBOR üzerine genellikle 0,5%-2% arası bir marj konularak belirlenmektedir. \$50 milyon değerinin üzerindeki krediler genellikle birkaç bankanın riski paylaştığı sendikasyon kredileri ile tahsis edilmektedir<sup>52</sup>.
- ii. **Gemi İpotek Bankaları** : Özellikle Almanya, Yunanistan, Finlandiya, İsveç ve Danimarka gibi denizciliğin geliştiği ülkelerde, sektördeki firmalara uzmanlaşmış denizcilik bankaları kredi sağlamaktadır. Bu bankalar yerel yatırımcılara vergi imtiyazı sağlayan tahvil ihraç etmekte ve karşılığında fon elde etmektedir. Armatör elde ettiği kredi karşılığında mevcut ya da inşa ettireceği gemisini, piyasa değeri üzerinden belirli bir oranda bankaya ipotek ettirmektedir. Örneğin Almanya'da geminin ipotek değeri, toplam değerinin %60'ı geçemez ve kredi vadesi en fazla 12 yıl olmaktadır<sup>53</sup>.
- iii. **Yatırım Bankaları** : Bu türdeki bankalar müşterilere doğrudan kredi yaratmayıp, sendikasyon kredileri, halka arz ve tahvil ihracı gibi konularda denizcilik şirketlerine aracılık etmektedir. Sektördeki çoğu firmanın sermaye artırımı ve ilgili diğer konular bağlamında sermaye yapısının yetersizliğinden dolayı, denizcilik sektörü konusunda uzmanlaşmış yatırım bankası sayısı sınırlı kalmaktadır.
- iv. **Finansal Kiralama (Leasing) Kuruluşları** : Taşınır ya da taşınmaz malların finansal kurumlar veya söz konusu malların üreticileri tarafından kiraya verilmesi finansal kiralama olarak tanımlanmaktadır<sup>54</sup>. Finansal kiralama, duran varlıkların özellikle gemilerin uzun vadeli finansmanında tercih edilen bir yöntemdir. Japonya'da finansal kiralama şirketleri, gemi finansmanında önemli bir yere sahiptir. Kiralanan gemiler, sözleşmenin bitiminde kiracıya satılmaktadır.

<sup>52</sup> Stopford, a.g.e., s.204.

<sup>53</sup> Stopford, a.g.e., s.105.

<sup>54</sup> Berk, *Finansal Yönetim*, s.265.

- v. **Eximbank** : Birçok devlet, yerli ve yabancı gemi yatırımcılarına gemi inşa kredileri sunmaktadır. Eximbank kredileri, ulusal gemi inşa sektörünü yabancı armatörlere cazip hale getirmektedir. Eximbank kredileri, OECD ihracat kredileri şartlarına göre 8% yıllık faizli, 8-9 yıl vadeli olarak sunulmaktadır. Güney Kore dışındaki ülkelerde eximbank kredileri ulusal para birimi cinsinden verilmektedir. Kredi, ya kamu sermayeli bir banka ya da devlet garantisi almış özel sermayeli bir banka tarafından tahsis edilmektedir; kredi fiyatı ise ulusal para piyasasından temin edilen fonun maliyeti üzerine belirli bir marj konularak belirlenmektedir.

### 3.9.2. Denizcilik Şirketlerinin Finansman Yöntemleri

Her şirkette olduğu gibi bir denizcilik şirketinde de finans yöneticisi, şirketin piyasa değerini azamileştirmeyi hedeflerken, alışma sermayesi ve yatırımlar için en uygun fonu da temin etmek durumundadır. Şirket, ihtiyacı olan fonu, özkaynaklarından karşılayabileceği gibi bunun yetersiz kalması durumunda yabancı kaynaklara yönelebilmelidir. Finansman yöntemlerini özkaynak ile finansman, dış kaynak yoluyla finansman olarak iki ana grupta toplamak mümkündür<sup>55</sup>:

#### i. Öz Kaynak ile Finansman

- Özsermaye ile finansman
- Halka Arz yolu ile finansman

#### ii. Yabancı Kaynak ile Finansman

- Krediler
  - Ticari Banka Kredileri
  - Sendikasyon Kredileri
  - Eximbank Kredileri
- Tahvil Çıkarımı
- Finansal Kiralama

#### 3.9.2.1. Öz Kaynak ile Finansman

Bir işletme eğer yeterli düzeyde özkaynağa sahip ise, finansman ihtiyacını karşılamak için kullanacağı yöntem öz kaynak ile finansman olacaktır çünkü bu yöntem, tüm finansman yöntemleri içinde en düşük maliyete sahiptir. Özkaynak ile finansman yöntemlerini mevcut

<sup>55</sup> Oral Erdoğan, "Denizcilik Şirketlerinin Finansman Kaynakları", *Deniz Ticareti Dergisi*, (Mart2001), s.32.

sermaye ile finansman ve halka arz yolu ile finansman olarak iki ana başlıkta toplamak mümkündür.

Özsermaye kullanılarak yapılan finansman, en kolay finansman yöntemi olup, şirket, finansman ihtiyacını ortaklardan, geçmiş yılların dağıtılmamış karlardan, rezervlerden, net dönem karından, ya da doğrudan yakın arkadaşlarından veya aile üyelerinden karşılamaktadır. Birçok denizcilik şirketi finansman ihtiyacının en azından bir kısmını bu yöntemle karşılamakta, kalan miktar için diğer finansman yöntemlerine başvurmaktadır.

Halka arz, sermaye piyasası araçlarının satın alınması için;

- Her türlü yoldan halka çağrıda bulunulmasını,
- Halkın bir anonim ortaklığa katılmaya veya kurucu olmaya davet edilmesini,
- Hisse senetlerinin borsalar veya diğer teşkilatlanmış piyasalarda devamlı işlem görmesini,
- Sermaye Piyasası Kanunu'na göre halka açık anonim ortaklıkların sermaye artırımları dolayısıyla payların veya hisse senetlerinin satışını ifade etmektedir<sup>56</sup>.

Türkiye'de henüz hiçbir denizcilik şirketi halka arz yolu ile sermaye artırımında bulunmamıştır. Bunun nedenleri ise sermaye yapısının yeterli şeffaflıkta olmaması, kurumsallaşmanın sektörün geneline yayılamaması ve diğer nedenler olarak sıralanabilir.

Dünyada ise birçok denizcilik şirketi halka arz yolu ile finansmanı tercih etmekte ve hisse senetleri New York, Oslo, Hong Kong, Singapur, Stockholm gibi birçok büyük borsada işlem görmektedir. Yatırımcılar, Dünya Denizcilik Piyasası'ndaki aşırı dalgalanmalardan dolayı bu piyasada faaliyette bulunan şirketlerin hisse senetlerini riskli bulmakta, ancak sektörün trendinin yakından takibi ile bu riskin önemli bir getiriye dönüşebileceğini düşünmektedir.

### 3.9.2.2.Yabancı Kaynak ile Finansman

Borçlanma, son 30-40 yılda denizcilik şirketlerinin en çok tercih ettiği finansman yöntemi olmuştur. İşletmeler özkaynak yapısının yeterli olmadığı durumlarda yabancı kaynak yolu ile finansman yöntemlerine ilgi duymaktadır. Yabancı kaynaklardan optimum yararlanma tercihinde yaygın kullanılan kriter faiz karşılama oranıdır<sup>57</sup>. Yabancı kaynak ile finansman

<sup>56</sup> İstanbul Menkul Kıymetler Borsası, a.g.e., s.14.

<sup>57</sup> Erdoğan, "Denizcilik Şirketlerinin Finansman Kaynakları", s.33.

yöntemlerini, krediler ve tahvil çıkarımı ve finansal kiralama olmak üzere üç ana başlıkta toplamak mümkündür.

### 3.9.2.2.1. Krediler

Denizcilik şirketlerinin kullandıkları kredi türlerini üç başlıkta toplamak mümkündür:

- i. Ticari Banka Kredileri
- ii. Sendikasyon Kredileri
- iii. Eximbank Kredileri

#### 3.9.2.2.1.1. Ticari Banka Kredileri,

Ticari banka kredileri, denizcilik şirketlerinin en yaygın olarak kullandığı yabancı kaynak finansman türüdür. Günümüzde, bir geminin değeri \$ milyon ve katlarıyla telaffuz edilmektedir. Örneğin 500 teu taşıma kapasiteli, son teknoloji kullanılarak üretilmiş bir konteyner gemisinin değeri 20-25\$milyon arasında değişmektedir. Armatörler bu gibi değerli gemileri finanse etmek için finans kuruluşlarından orta/uzun vadeli ve düşük faizli kredi talep etmektedir. Özellikle navlun piyasalarındaki, yakıt fiyatlarındaki ve daha birçok konudaki ani ve yüksek orandaki değişimler, denizcilik şirketlerinin nakit girişlerini doğrudan etkileyebilmekte olduğundan özellikle ekonominin belirsiz olduğu ülkelerde bankalar sadece kısa vadeli kredi sunmaktadır. Günümüzde Dünya çapında faaliyette bulunan, sadece denizcilik sektörünün finansman ihtiyacını karşılayan, özellikle gemi finansmanı konusu üzerine uzmanlaşmış 20 civarında büyük banka bulunmaktadır<sup>58</sup>.

Denizcilik kredilerinin tahsis süreci de diğer sektörlerin kredilendirme süreci ile benzerlik göstermektedir. Kredi talep eden gemi sahibi veya denizcilik şirketi, denizcilik bankasına başvurarak, ihtiyacını belirtir. Eğer kredi yöneticisi bankası açısından bu kredinin verilmesinin yararlı olduğuna karar verirse, genel bir teklif hazırlar ve mutabakat sağlanamayan maddeleri çözmeye çalışır. Her ticari kredi de olduğu gibi denizcilik kredilerinde de 7 önemli nokta öne çıkmaktadır. Bu noktalar sırasıyla, vade, yatırımı karşılama oranı, geri ödeme programı, para birimi, faiz oranı, banka komisyonları, gösterilecek teminatlar ve sözleşme şartları olmaktadır<sup>59</sup>:

<sup>58</sup> Stopford, a.g.e., s.210.

<sup>59</sup> Stopford, a.g.e., s.211.

- i. **Vade (Tenor) :** Kredinin geri ödeme süresi olup, denizcilik kredilerinde bu süre . 3 ile 15 yıl arasında değişebilmektedir.
- ii. **Yatırımı Karşılama Oranı (Gearing) :** Yatırımı Karşılama Oranı, tahsis edilen kredinin, yatırımın yani inşa edilecek ya da satın alınacak geminin piyasa değerinin yüzde kaçını karşılayacağını belirtmekte olup, geminin türüne, yaşına, teminatlara ve bankacılık sektöründeki rekabet yoğunluğuna göre değişmektedir. Birçok banka ilgili geminin haricinde başka teminatlar bulunmadıkça, bu oranın %50'yi geçmemesini uygun görmekle beraber, filodaki diğer gemilerin ipotek edilmesi, zaman esaslı bir kira sözleşmesinin veya armatörün mal varlığının teminat olarak sunulması durumunda bu oranı %80'e kadar çıkartabilmektedir. Ancak bankacılık sektörü de rekabetin yoğun olduğu sektörlerden biri olduğundan, yatırım karşılama oranı, piyasadaki diğer bankaların tekliflerine göre de değişiklik gösterebilmektedir.
- iii. **Geri Ödeme Programı (Repayment Schedule) :** Genellikle kredinin ana para ve faiziyle birlikte geri ödenmesi vadenin eşit zaman dilimlerine bölünmesiyle gerçekleşmektedir. Örneğin İngiltere'deki bankalar 6 ayda bir ödeme tercih etmektedir<sup>60</sup>. Ancak banka, güven duyduğu armatörler için "balon yöntemi" uygulayabilir. Balon Yöntemi, geri ödemelerde kullanılan bir yöntem olup, balon olarak tabir edilen kısım ana paranın vade sonunda tamamının veya kredi sözleşmesine göre bir kısmının (min. %50-60'ı) ödenebilmesi imkanıdır<sup>61</sup>. Bu durumda, armatör birkaç yıl geri ödeme yapmadan kredi kullanabilir.
- iv. **Para Birimi (Currency) :** Denizcilik kredileri çoğunlukla amerikan doları cinsinden verilmektedir ancak, tersaneler aracılığıyla sağlanan kredilerde ulusal para birimi tercih edilebilmektedir.
- v. **Faiz oranı :** Bankalar kredi faiz oranlarını, fonlama maliyetlerinin üzerine bir güvenlik payı ekleyerek belirlemektedir. Krediler, yabancı bankalar tarafından genellikle LIBOR + (%0.5-2.0) faizle sunulmaktadır<sup>62</sup>. Güvenlik payı genellikle bankanın genel yönetim giderlerini, kar payını ve kredinin geri ödenmemesi durumundaki kayıplarını karşılamalıdır.
- vi. **Banka Komisyonları :** Bankalar tahsis ettikleri kredinin karşılığında faiz dışında toplam kredi bedeli üzerinden komisyon ücreti de almaktadır. Komisyon ücretleri

<sup>60</sup> Stopford, a.g.e., s.214.

<sup>61</sup> Erdoğan, "Denizcilik Şirketlerinin Finansman Kaynakları", s.34.

<sup>62</sup> Stopford, a.g.e., s.213.

bankanın ücretlendirme politikasına ve bankacılık sektöründeki rekabete göre değişmektedir. Bu ücret hem kredinin serbest bırakılması hem de son geri ödeme aşamasında talep edilmektedir.

- vii. **Teminatlar** : Kredi kuruluşu tahsis ettiği kredinin geri ödenememesi durumunda kaybını karşılamak için kredi talep eden firmadan teminat istemektedir. Denizcilik kredilerinde, finanse edilecek geminin ipoteği, filodaki diğer gemilerin ipoteği, kira sözleşmelerinden elde edilecek alacağın temliği, şirketin veya armatörün varlıkları teminat olarak gösterilebilmektedir. Bu teminatlardan özellikle gemilerin uzman kuruluşlarca değerlendirilmesi yapılarak piyasa değerleri doğru belirlenmelidir.

Vadesi 3 yılı aşan, uzun vadeli kira kontratları, kredi sağlayan bankalar için önemli teminatlardan biri olup, kredi sözleşmesine konu olabilmesi için üç şartı yerine getirmesi gerekir<sup>63</sup>:

- i. Kiracının mali yapısının sağlam olmasıdır. Büyük petrol şirketleri veya devlet kuruluşları bankaların tercih ettikleri kuruluşlardandır.
- ii. Kira gelirlerinin banka tarafından temlik veya rehin edilebilmesi için gerekli yasal zeminin (devir anlaşmasının) oluşturulması.
- iii. Uzun süreli kira kontratı ile düşük faizli, uzun vadeli ve yüksek limitli kredi almayı uman armatörün, banka istediği takdirde bu gelirleri banka lehine rehin veya temlik vermeye kendisini hazır hissetmesidir.

Uygulamada yaygın olarak kullanılan yöntemlerin biri de tek gemi şirketi (one ship company) kurmaktır. Armatör, genellikle finanse edilecek her gemi için ayrı açık-sicil kolaylığı sağlayan ülkelerden (Liberya, Panama,...) birinin menşesini kullanarak bir şirket kurar ve kredi kuruluşuna teminat olarak ilgili gemileri ipotek eder<sup>64</sup>. Dolayısıyla tek şirket gemileri, armatörün filosundaki diğer gemilerin karşılaşacağı problemlerden (örneğin filodaki diğer gemilerden birinin istenilen uluslararası yeterlilikleri sağlayamadığından dolayı el konulması) muaf tutulur ve gemilerden elde edilecek navlun geliri güvence altına alınır. Bu avantaj banka açısından önemli bir noktadır çünkü banka çoğu zaman, armatörün şeffaf olmamasından dolayı faaliyetlerini takip edip edemeyeceğinden emin değildir dolayısıyla gemiden ve yaratacağı navlun gelirinden başka hiçbir varlığı olmayan bir şirkete kredi verdiğini

<sup>63</sup> Yalçın Sabancı, "Bankalar Artık Çok Dikkatli", *Deniz Ticareti Dergisi*, (Şubat 2003), s.10.

<sup>64</sup> Finn W. Arnesen, "Bankers View of Ship Finance", *Seatrade Money and Ship Conference*, Londra:1973.

düşünmektedir. Bu durumda gemi ve beraberinde talep edilecek diğer teminatlar kredi yapılandırılmasında üzerinde durulması gereken önemli bir konudur.

Bazen bankalar verdikleri kredi sonucunda karşılaştıkları denizcilik riskinin bir kısmını başka bankaya satarlar. Böylece kredinin bir kısmını A bankasının, kalan kısmını da B bankasının karşılamasına rağmen, müşterinin muhatabı halen A Bankası'dır. Bu işlem, "Bankaların Aktif Satışı" olarak tanımlanmaktadır<sup>65</sup>. Çoğu zaman, denizcilik şirketleri aldıkları kredinin başka banka tarafından kontrol edilmesine önem vermemektedir.

### 3.9.2.2.1.2.Sendikasyon Kredileri

Bazen büyük denizcilik şirketlerinin finansman ihtiyacı (örneğin \$200 milyon), tek başına bir bankanın verebileceği kredi limitini aşabilir. Bankalar bu durumda firmaya kredi sağlamak amacıyla bir sendikasyon oluşturur.

Sendikasyon kredilerinde amaç, büyük kredilerin küçük parçalara ayrılarak birçok bankaya dağıtılması yoluyla kredi riskinin bankalarca bölüşülerek, tek bir bankanın tüm risk ile karşı karşıya kalmasına engel olmaktır. 3 ila 10 banka, içlerinden birinin liderliğinde bir araya gelerek sendikasyonu kurarlar. Bu yapı içinde ve lider banka diğerlerine tahsis yapar, vade ve sözleşme koşullarını hazırlar, geri ödemeleri alır ve diğer bankalarla ilişkileri sağlar.

Denizcilikte kullanılan sendikasyon kredi türleri, "klüp" veya "konsorsiyum" yöntemleridir<sup>66</sup>. Eğer kredi alan denizcilik şirketi geri ödemelerde zorluk çekerse, lider banka, denizcilik sektörü hakkında bilgi olmayan sendikasyon üyesi birçok bankayı kontrol etmekte zorlanabilir.

### 3.9.2.2.1.3.Eximbank Kredileri

Yüksek teknoloji kullanılarak üretilmiş yeni bir gemiye sahip olmanın operasyonel hız, sağlamlık, düşük sigorta bedeli ödeme, yüksek kira geliri sağlama gibi önemli avantajları bulunmaktadır.

Tüm bu avantajlara karşın, yeni bir geminin finansmanı, ikinci el bir geminin finansmanına göre daha zor olmaktadır. Bunun birinci nedeni, gemi yaptırmak isteyen bir armatörün, gemi

<sup>65</sup> Stopford, a.g.e., s.215.

<sup>66</sup> Erdoğan, "Denizcilik Şirketlerinin Finansman Kaynakları", s.35.

henüz hizmete sokulamadığından, onu, teminat olarak gösterememesidir. Ancak armatör, ikinci el bir gemi satın almayı, yeni bir gemi inşa ettirmeye tercih ederse, aldığı kredi karşılığında gemiyi ve varsa kira kontratını teminat olarak gösterebilmektedir. Gemi inşaat finansmanını zor kılan ikinci bir neden ise; armatörün, gemiyi daha teslim almadan, tersaneye ve bankaya belirli aralıklarda ödeme yapmaya başlamasıdır. Armatör, ikinci el bir gemi almak için kullandığı krediyi, geminin işletilmesiyle veya kiraya verilmesiyle yarattığı nakit akımı ile karşılayabilmekteyken, yeni bir gemi inşa ettirmesi durumunda, bu krediyi karşılayabilmek için yaklaşık 1-2 yıl beklemesi gerekmektedir.

Tersaneler, bu gibi dezavantajları ortadan kaldırmak için, özellikle durgunluk dönemlerinde, armatörlere devlet garantili gemi inşa kredileri sunmaktadır. Bu yöntem tarihte ilk kez 1962 yılında Japonya'da uygulanmış olup, Japon Eximbank, ulusal tersaneler aracılığıyla, yerli ve yabancı armatörlere inşa edilecek gemilerin toplam maliyetinin %80'ini finanse edebilecek, 8 yıl vadeli ve %5.5 faizli ihracat kredisi sunmuştur<sup>67</sup>. Günümüzde A.B.D.'nde uygulanan Birleşik Gemi Finansman Programı (Federal Ship Financing Program) eximbank gemi inşa kredilerine örnek olarak verilebilir. Bu program, Amerikan Deniz Ticaret Filosu'nu yenileştirmek ve tersanelerini büyütmek amacıyla uygulanmakta olup, A.B.D. tersanelerinde gemi inşa ettirmek isteyen yerli ve yabancı armatörlerin A.B.D. bankalarından alacakları gemi inşa kredilerine karşılık devlet garantisi olarak sunulmaktadır<sup>68</sup>.

Kredinin geri ödeme süresi 25 yıla kadar yayılabilmekte olup, kredi, geminin toplam maliyetinin en fazla %87.5'lik bölümünü karşılayabilmektedir. Tablo 3.18'de Şubat 2002 itibarıyla, A.B.D. tersanelerinde Birleşik Gemi Finansman Programı yoluyla inşa edilen gemilerden bazıları görülmektedir.

---

<sup>67</sup> Stopford, a.g.e, s.216.

<sup>68</sup> U.S. Department of Transportation /Marine Administration, *Federal Ship Financing Program*, Washington: 2000, s.2.

**Tablo 3.18** A.B.D. Tersanelerinde Birleşik Gemi Finansman Programı Yoluyla İnşa Edilen Gemiler  
(Şubat 2002).

Gemi Adedi	Gemiler / Projeler	Geminin Gerçek Maliyeti (\$milyon)	Alınan Kredinin miktarı (\$milyon)	Verilen Garantinin Süresi	Geminin Kızağa Konulduğu Tarih
4	Yüksek hızlı konteyner gemisi	1,715	1,501	İnşa süresi boyunca	22.09.1999
3	Yolcu Gemisi	189	165	25 yıl	08.11.1999
1	Kimyasal Tanker	25	21,75	20 yıl	30.08.2000
2	1,000 yolcu kapasiteli, A.B.D. Bayraklı, Lüks Yolcu Gemisi	907	793	25 yıl	26.09.2000
1	A.B.D. Bayraklı Yolcu Gemisi	22	16	18 yıl	30.10.2000
-	Tersane Yenilenmesi	60	22	25 yıl	23.03.2001
2	Çift Cidarlı Ürün Tankeri	141	124	25 yıl	12.07.2001
4	Çift cidarlı, 45,000 DWT taşıma kapasiteli, ham petrol ve ürün tankeri	68	60	25 yıl	16.07.2001
2	Konteyner Gemisi	69	51	15 yıl	10.08.2001

**Kaynak:** U.S. Department of Transportation /Marine Administration, 2002 *Ship Financing Guaranties-Public Distribution*. <http://www.marad.org>. (04 Mart 2002)

Ülkemizde Türk Eximbank, OECD antlaşması çerçevesinde devlet garantili gemi inşaat kredisi sağlamaktadır. Armatörlerin, yeni gemi yatırımlarını finanse etmek için düşük faizli ve uzun vadeli kredileri talep etmelerine karşın, Eximbank, bu talepleri yerine getirmekte yetersiz kalmaktadır. Bu yüzden birçok Türk Armatör, yeni gemi yaptırmak için, ihracat kredisi sağlayabilen yabancı ülkelerdeki tersanelere yönelmektedir. Türk Konteyner Taşımacılık Sektörü'nün önemli şirketlerinden biri olan Arkas Holding, Almanya'daki Peene Werft Tersanesi'nde yaptırdığı 4 adet konteyner gemisini bu yolla finanse etmiştir<sup>69</sup>. Almanya'daki KfW (Kreditanstalt für Wiederaufbau Bankası) ile Arkas Holding arasında imzalanan sözleşme doğrultusunda 10 yıl vadeli, \$144milyon değerinde kredi tahsis edilmiş olup, bu kredinin \$80 milyon'u liman modernizasyonu için, \$64 milyon'luk kalan bölümü de 4 yeni gemi için kullanılmıştır<sup>70</sup>.

#### 3.9.2.2.1.4. Kredilerde Karşılaşılan Problemler

Bankaların denizcilik sektörüne bakışları ve kredi politikaları birbirlerine göre farklılık göstermektedir. Geçmişte çoğu büyük banka, kredinin hangi amaçla kullanılacağını gereğince araştırmadan, yetersiz teminatlar karşılığında denizcilik kredileri sunarak, yüksek derecede kredi riskine maruz kalmıştır. Ancak günümüzde, geçmişinden ders alan bankacılık sektörü, kredilerin kullanım amaçlarına ek olarak bu krediler karşılığında teminat olarak gösterilen

<sup>69</sup> Fatoş Bozkuş, "Arkas 4 Gemisini Yurtdışında Yaptırıyor", *Ekonomist Dergisi*, (Haziran 2002), s.50.

gemilerin teknik durumlarını ve piyasa değerlerini de dikkate almaktadır. Bankacılık Sektörü, denizcilik kredilerine ne kadar tedbirli yaklaşırsa yaklaşınsın, sektöre özgü, aşağıda belirtilen birçok sorun ile karşılaşmaktadır<sup>71</sup>:

- i. Alınan kredi karşılığında bankaya teminat olarak ipotek edilen bir gemi, kaza sonucu batarsa ve uluslararası denizcilik mahkemeleri tarafından kazada ihmal tespit edilirse, armatör kazadan dolayı herhangi bir tazminat için hak edemez. Bu durumda teminat olarak gösterilen geminin değeri sıfırlanır ve banka ciddi bir kayba uğrar. Ancak uygulamada, bankalar kredi sözleşmesi şartı olarak gemi dışında gayrimenkul gibi başka varlıkların da teminat olarak gösterilmesini ister. Sonuç olarak, banka, geminin batması ve armatörün sigortadan para alamaması durumunda bile diğer teminatları kullanarak zararını karşılayabilecektir.
- ii. Kredi alan armatörün iflas etmesi, banka açısından önemli bir finansal kayıp olarak değerlendirilmektedir. Gemi bir kazadan onarılabilecek bir hasar ile kurtulsa bile, ödenecek tazminatlar ve dünya denizcilik örgütü cezaları neticesinde armatör iflasın eşiğine gelebilir. Bu durumda banka, müşterisini, sahip olduğu diğer varlıkları satmaya zorlayarak, kaybını en düşük seviyeye çekmek isteyecektir. Ancak varlıkların, finansal kayıpları önlemek için aniden elden çıkartılmak istenmesi durumunda, piyasa değerinden daha düşük bir değere satılması kaçınılmazdır. Piyasa değeri ile ipotek değeri arasındaki fark, bankanın kaybının boyutunu göstermektedir.
- iii. Eğer banka, geminin işletimi üstünde bir hakka sahipse, parasal cezalar ile karşılaşabilir. Bankalar finansal kiralama anlaşmalarında, geminin gerçek sahibidir. Dolayısıyla geminin teknik açıdan eksikliğinden ya da çevreye verebileceği zararlardan dolayı oluşan parasal cezalar bankalara da yansiyabilmektedir.
- iv. Bankaların kredilendirme sürecinde sıkı politikalar uygulaması, armatörler arasında, bankaların kredi verirken gönülsüz davrandıkları düşüncesini yaygınlaştırmıştır. Aslında bankacılık sektörünün armatörlere geçmişte sağladığı kredilerden bazılarının yetersiz teminatlar sonucunda geri dönmemesi, bankaların yeni kredi taleplerini çok daha titiz incelemelerine yol açmıştır.

<sup>70</sup> Dünya Gazetesi, "Arkas'tan 144 milyon Dolarlık Yatırım", Dünya Yayınları, (15 Ağustos 2002), s.15.

<sup>71</sup> OECD Maritime Transport Committee, *The Cost To Users Of Substandard Shipping*, SSY Consulting & Research Ltd, Ocak 2001, s.22.

- v. Günümüzde bankalar genellikle 14 ve üzeri yaştaki gemilere kredi vermeyi tercih etmemektedir. Ancak yeni bir gemiye kredi sağlanmış olsa bile, armatörün filosundaki diğer gemilerin yaşları, fiziksel durumları dolayısıyla piyasa değerleri de titizlikle incelenmelidir. Armatör, alacağı kredi karşısında bankaya filosundaki diğer gemileri ipotek etmek isteyebilir. Diğer gemilerin yaşı, dolayısıyla riski yüksek olursa, “sadece yeni gemilere kredi verme” düşüncesinin tek başına uygulanabilirliği ortadan kalkmış olacaktır.

### 3.9.2.2.2. Tahvil Çıkarımı

Tahviller, devletin 1 yıl, anonim ortaklıkların en az 2 yıl ve daha uzun vadeyle, ödünç para bulmak amacıyla, itibari kıymetleri eşit ve ibareleri aynı olmak üzere çıkardıkları borç senetleridir<sup>72</sup>. Sermaye piyasası gelişmiş ülkelerde faaliyet gösteren denizcilik şirketleri, fon ihtiyaçlarını karşılamak için hisse senedi dışında tahvil ihraç yöntemini de tercih edebilmektedir. Türkiye’de ise hazine, devlet tahvilleri kullanarak borçlansa da, özel işletmeler tahvil ihraçı yoluyla finansman yöntemini tercih etmemektedir.

### 3.9.2.2.3. Finansal Kiralama

Finansal Kiralama (*Leasing*), kiralayan (*lessor*) ve kiracı (*lessee*) arasında malın mülkiyeti ile kullanımını düzenleyen bir sözleşme olup, taraflarca üzerinde anlaşılan koşullar çerçevesinde kiracının kullanmak üzere kiralayandan satın aldığı malın bedelini taksitler biçiminde ödemesi ve belirli bir süre sonunda mülkiyetin aktarılması ilkelerini düzenlemektedir<sup>73</sup>. Yaygın olarak kullanılan iki adet kiralama türü bulunmaktadır. Bunlardan biri operasyonel kiralama (*operational leasing*), diğeri ise finansal kiralama’dır (*financial lease*)<sup>74</sup>. Operasyonel kiralama, daha çok teçhizat kiralama için kullanılmakta olup, kısa vadeli dir. Finansal kiralama ise uzun vadeli dir ve varlığın ekonomik ömrünün önemli bir süresini kapsamaktadır.

Finansal kiralamanın yatırımcılara sağladığı en önemli avantaj, bu yolla alınan varlığın mülkiyetinin kiralayana ait olması nedeniyle, kiracının aktiflerinde görülmemesi, tam tersine bir gider olarak görünmesinden dolayı vergi avantajıdır. Ayrıca birçok ülkede, bu tür yatırımları cesaretlendirmek için, hükümetler, yatırımcılara değişik vergi indirimleri sunmaktadır. Finansal kiralamanın diğer avantajları ise, başlangıçta yüksek tutarlı ödeme

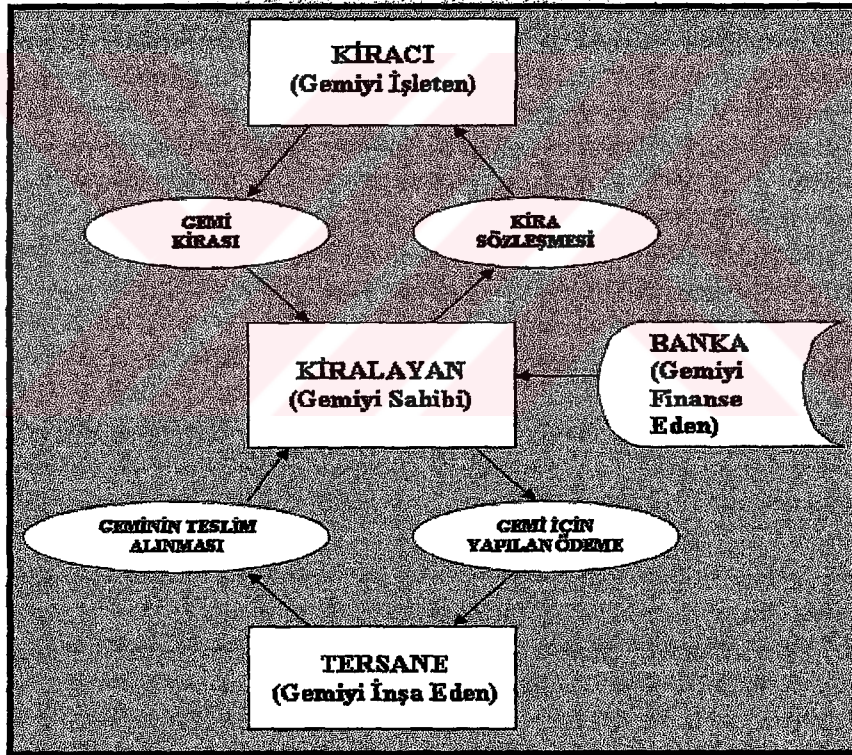
<sup>72</sup> İstanbul Menkul Kıymetler Borsası, a.g.e., s.559.

<sup>73</sup> Ali Bülent Pamukçu, *Finans Yönetimi*, İstanbul: Der Yayınları, 1999, s.246.

<sup>74</sup> Stopford, a.g.e, s.217.

gerektirmemesi ve malın sahipliğinin kiralayan şirkette olmasından ötürü özel bir teminat aranmamasıdır<sup>75</sup>.

Denizcilik sektöründe uygulanan finansal kiralamada, kiralayan bakım ve onarımdan sorumlu olup sözleşme bitiminde gemiyi önceden belirlenmiş bir fiyattan veya oluşacak piyasa değerinden satın alma hakkına sahiptir<sup>76</sup>. Gemi, kiracının talep ettiği teknik özelliklere göre inşa edilmekte ancak finansman kaynağı sağlayan banka, sigorta şirketi gibi bir kiralayan tarafından satın alınmaktadır. Gemi satın alındıktan sonra, kiracıya, çıplak tekne sözleşmesi gibi uzun vadeli bir kira sözleşmesi ile kiraya verilmektedir. Bu kira işlemi sonucunda, geminin mülkiyeti kiralayanda kalırken, işletim hakkı kiracıya devredilmektedir. Şekil 3.5.'de bu işlem görülmektedir.



Kaynak: Martin Stopford, *Maritime Economics*, London, 2002.

Şekil 3.5 Denizcilikte Finansal Kiralama.

<sup>75</sup> Oral Erdoğan, "Denizcilik Şirketlerinde Diğer Finansman Kaynakları ve Riskten Korunma". *Deniz Ticaret Dergisi* (Nisan 2001), s.120.

<sup>76</sup> Erdoğan, "Denizcilik Şirketlerinde Diğer Finansman Kaynakları ve Riskten Korunma", s.121.

Ülkemizdeki teşvik tedbirlerinden yararlanma imkanından ötürü, yeni gemi inşa yatırımlarındaki yatırım indirimleri söz konusu olduğundan, yeni inşa, finansal kiralamaya kıyasla daha avantajlı kabul edilmektedir<sup>77</sup>.

---

<sup>77</sup> Erdoğan, “Denizcilik Şirketlerinde Diğer Finansman Kaynakları ve Riskten Korunma”, s.122.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRK BANKACILIK SİSTEMİ'NİN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE BAKIŞI

#### 4.1. TÜRK BANKACILIK SİSTEMİ'NİN GENEL DURUMU

2000 yılı Kasım ve 2001 yılı Şubat ayında yaşanan ekonomik krizlerin sonucunda bankacılık sektöründe son 50 yılın en hızlı küçülmesini yaşamıştır. Türk Bankacılık Sektörü'nde 2000 yılı sonu itibariyle 79 banka, 7,837 şube ve 170,401 personel ile faaliyette bulunmaktayken, 31.12.2002 itibariyle banka sayısı 54'e, şube sayısı 6,106'a ve personel sayısı ise 123,271'e gerilemiştir<sup>1</sup>. Bu ekonomik krizlerin etkileri bankacılık sektörü üzerinde halen az da olsa görülmektedir.

Türk Bankacılık Sektörü'nde 30.09.2002 tarihi itibariyle 7 büyük, 19 orta ve 28 küçük ölçekli banka faaliyette bulunmaktadır<sup>2</sup>. Sektörün toplam aktif büyüklüğü 201.5 trilyar TL olup, bu rakamın yaklaşık %72'sini büyük ölçekli bankalar oluşturmaktadır. Sektörün tahsis ettiği kredi toplamı ise 47.2 trilyar TL olup, bunun paylaşımında da büyük ölçekli bankalar %61.16'lık pay ile lider durumdadır.

**Tablo 4.1** Türk Bankacılık Sistemi'nin Banka Büyüklüğüne Göre Dağılımı (30.09.2002).

BANKALAR	Adet	Aktif Büyüklüğü (trilyon TL)	Toplam Aktif içindeki payı (%)	Kredi Büyüklüğü (trilyon TL)	Toplam Krediler içindeki payı (%)
Büyük Ölçekli Bankalar (toplam aktif > 10,000 trilyon TL)	7	144,587	71.73	28,867	61.16
Orta Ölçekli Bankalar (1,000 trilyon TL < toplam aktif < 10,000 trilyon TL)	19	52,823	26.21	17,393	36.85
Küçük Ölçekli Bankalar (toplam aktif < 1,000 trilyon TL)	28	4,148	2.06	937	1.99
<b>TOPLAM</b>	<b>54</b>	<b>201,558</b>	<b>100.00</b>	<b>47,197</b>	<b>100.00</b>

**Kaynak:** Türkiye Bankalar Birliği, *Aktif Büyüklüğüne Göre Banka Sıralama Raporu*. <http://www.tbb.org.tr>. (11 Nisan 2003).

Türk Bankacılık Sistemi bankaların türlerine göre incelendiğinde ise ticaret bankalarının hem toplam adet hem de aktif büyüklüğü açısından tüm sektör içinde büyük bir paya sahip

<sup>1</sup> Türkiye Bankalar Birliği, *Banka Şube ve Personel Sayıları Raporu*. <http://www.tbb.org.tr>. (20 Mayıs 2003).

<sup>2</sup> Türkiye Bankalar Birliği, *Aktif Büyüklüğüne Göre Banka Sıralama Raporu*. <http://www.tbb.org.tr>. (11 Nisan 2003).

oldukları görülmektedir. Ticaret Bankalarının toplam aktif büyüklüğü %87.94 pay ile 177,247 trilyon TL iken, yatırım bankalarının ise %4.53 pay ile 9,137 trilyon TL olmaktadır.

Türk Bankacılık Sistemi 1980 sonrası dönemdeki olumlu gelişmelere ve toplam kredilerin, gayri safi milli hasılaya (GSMH) oranını zaman içinde artarak %24 değerine ulaşmasına rağmen, Türk Bankacılık Sistemi'nin mali aracılık fonksiyonu gelişmiş ülkeler ile karşılaştırıldığında düşük seviyede kaldığı gözlenmiştir<sup>3</sup>.

Toplam krediler açısından bakıldığında ise, ticaret bankaları 37,560 trilyon TL ile %79.58'lik bir orana sahipken, yatırım bankaları bu açıdan da ticaret bankalarının bir hayli gerisindedir. Yatırım bankalarının verdiği krediler 6,509 trilyon değerinde olup, toplam krediler içerisinde %13.79'luk bir orana sahiptir.

**Tablo 4.2** Türk Bankacılık Sistemi'nin Banka Türlerine Göre Dağılımı (30.09.2002).

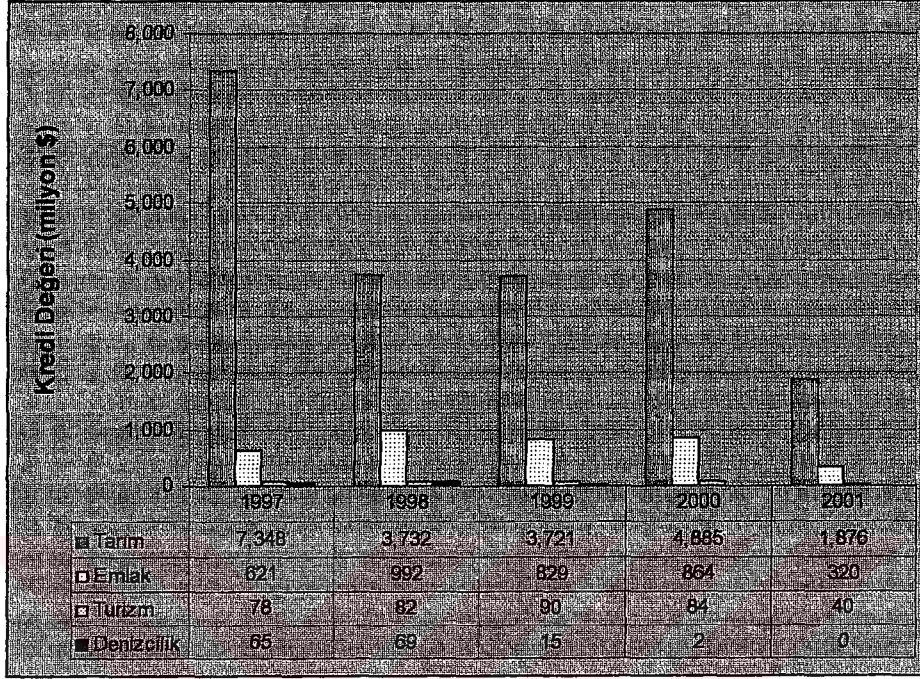
BANKALAR	Adet	Aktif Büyüklüğü (trilyon TL)	Toplam Aktif içindeki payı (%)	Kredi Büyüklüğü (trilyon TL)	Toplam Krediler içindeki payı (%)
Ticaret Bankaları (Kamu Sermayeli)	3	65,689	32.59	7,907	16.75
Ticaret Bankaları (Özel Sermayeli)	20	111,558	55.35	29,653	62.83
<b>TİCARET BANKALARI</b>	<b>23</b>	<b>177,247</b>	<b>87.94</b>	<b>37,560</b>	<b>79.58</b>
Yatırım ve Kalkınma Bankaları (Kamu Sermayeli)	3	7,051	3.50	4,618	9.78
Yatırım ve Kalkınma Bankaları (Özel Sermayeli)	8	1,785	0.89	1,785	3.78
Yatırım ve Kalkınma Bankaları (Yabancı Sermayeli)	3	301	0.15	106	0.22
<b>YATIRIM VE KALKINMA BANKALARI</b>	<b>14</b>	<b>9,137</b>	<b>4.53</b>	<b>6,509</b>	<b>13.79</b>
Türkiye'de Kurulmuş Yabancı Bankalar	4	3,552	1.76	1,212	2.57
Türkiye'de Şubesi Bulunan Yabancı Sermayeli Bankalar	11	2,578	1.28	745	1.58
TMSF'ye Devredilmiş Bankalar	2	9,044	4.49	1,171	2.48
<b>TOPLAM</b>	<b>54</b>	<b>201,558</b>	<b>100</b>	<b>47,197</b>	<b>100</b>

**Kaynak:** Türkiye Bankalar Birliği, *Türk Bankacılık Sistemi Raporu* . <http://www.tbb.org.tr>. (12 Mart 2003).

Türk Bankacılık Sistemi'nin 2001 yılı itibariyle verdiği sektörel krediler incelendiğinde ise, tarım sektörüne sağlanan kredilerin \$1.876 milyar ile en büyük paya sahip olduğu görülmektedir. İkinci sırada \$320 milyon ile emlak kredileri, üçüncü sırada ise \$40 milyon ile

<sup>3</sup> R. Engin Akçakoca, *BDDK: Bankacılık Sektörü Yeniden Yapılandırma Programı*, İstanbul: 23 Temmuz 2002, s.4.

turizm sektörüne verilen krediler bulunmaktadır. Denizcilik kredileri ise geçen 5 yılda eriyerek ve 2001 yılı sonu itibariyle sıfırlanmıştır.



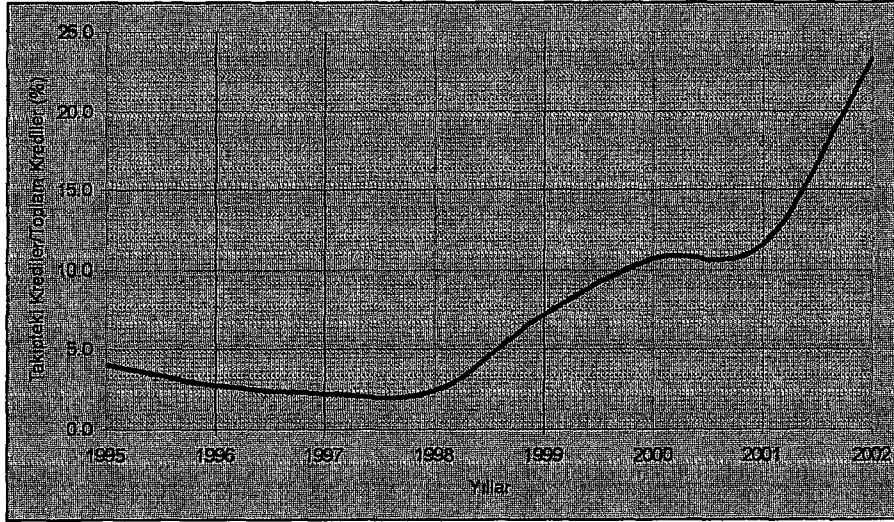
**Kaynak:** Türkiye Bankalar Birliği. <http://www.tbb.org.tr> (11 Nisan 2002).

**Grafik 4.1** Türk Bankacılık Sistemi'nin Sağladığı Sektörel Kredilerin Yıllara Göre Değişimi (1997-2001).

Yaşanan ekonomik krizler sonucunda bankaların “problemlı kredi” bakiyeleri tehlikeli boyutlara ulaşmıştır. 1995 yılı sonunda %4.1 olan takipteki kredilerin toplam kredilere oranı, önemli bir artış göstererek 2002 yılı sonu itibariyle %23.2 oranına ulaşmıştır<sup>4</sup> (Grafik 4.2). Ekonomik şartlar zorlaştıkça, bankaların problemlı kredi portföyleri de artmaktadır. Bankalar, bu olumsuz durumu dengelemek için, tahsil edemedikleri problemlı kredilerin maliyetlerini diğer sağlıklı, işleyen kredilerin faizlerine yüklemektedir<sup>5</sup>. Bu durumda piyasadaki kredi faizleri artmakta ve sağlıklı kredilerin de problemlı duruma gelmesine neden olabilmektedir.

<sup>4</sup> Türkiye Bankalar Birliği, *Türk Bankacılık Sistemi Raporu*. <http://www.tbb.org.tr>. (12 Mart 2003).

<sup>5</sup> Bülent Şenver, “Ekonominin Dümeni: Savaş Ekonomiyi Rotasından Çıkardı”, *Deniz Ticareti Dergisi* (Nisan 2003), s.37.



**Grafik 4.2** Türk Bankacılık Sistemi'nde Takipteki Kredilerin Toplam Kredilere Oranı (1995-2002)

Tüm bu incelemelerden anlaşılacağı üzere, Türk Bankacılık Sistemi, son üç yılda yaşanan olumsuz ekonomik gelişmeler sonucunda kan kaybetmiş ve bugünkü durumuna gelmiştir. Sektörün büyük bir bölümünü, sayıca az, büyük ölçekli ticaret bankaları oluşturmaktadır. Yatırım ve kalkınma bankası kredilerinin ticaret bankası kredilerine oranla az olmasının en büyük nedeni, yaşanan ekonomik kriz ve beraberinde gelen belirsizlik ortamıdır. Bankalar bu belirsizlik ortamında kısa vadeli kredi vermeyi tercih etmektedir. Ayrıca bankaların önünde çözümlenmeyi bekleyen en önemli sorun; problemlı kredilerin tahsis edilememesidir.

#### **4.2. TÜRK BANKACILIK SİSTEMİ'NİN DENİZCİLİK SEKTÖRÜ'NE VERDİĞİ KREDİLERİN TARİHSEL GELİŞİMİ**

Ülkemizde denizcilik sektörünün finansman ihtiyacının karşılanması için ilk ihtisas bankası olan; Denizcilik Bankası 1 Mart 1952 tarihinde kurulmuştur. Denizcilik Bankası'nın faaliyette bulunduğu yıllarda, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun kapasitesinde kayda değer bir artış sağlanmıştır. Ancak hükümet değişikliklerinin yanı sıra, verilen kredilerin geri dönmemesi sonucunda Denizcilik Bankası kapatılarak, Yüksek Planlama Kurulu (YPK), denizcilik sektörüne kredi tahsisi görevini Eylül 1993 tarihinde Emlak Bankası'na vermiştir.

Bilindiği üzere denizcilik kredileri ihtisas kredileri olup, bu sektöre kredi verecek özel ya da kamu sermayeli bankaların sektörü yakından takip edebilen, uzman kadrolardan oluşması gerekmektedir. Ancak sadece konut kredisi konusunda uzmanlaşmış Emlak Bankası gibi bir bankaya, denizcilik gibi farklı bir sektöre finansman sağlama görevi verilmesi denizcilik

kredilerinin yanlış kullanımına, takip edilememesine dolayısıyla geri dönmeyerek bankanın zorda kalmasına neden olmuştur.

Denizcilik sektörünü tanımayan, siyasi kadrolaşma sonucu uzman kadrolardan uzak bir yapıya bürünmüş bu banka, doğal olarak 1997-1999 yılları arasında Dünya Denizcilik Piyasaları'nda meydana gelen navlun krizi, petrol fiyatlarının dalgalanması ve gemi fiyatlarının düşmesi gibi önemli olaylar karşısında gerekli tedbirleri alamayıp, yetersiz kalmıştır.

Denizcilik Sektörü'ne kredi sağlamak üzere görevlendirilmiş Emlak Bankası, bu görevi aldıktan 5 yıl sonra, ilk kez, Nisan 1998 tarihinde Yüksek Planlama Kurulu kararı ile sektöre, \$200 milyon değerine kadar dış kaynaklı kredi sağlama yetkisi elde etmiştir. Ayrıca aynı kararla birlikte, Türk Denizciliği'ni geliştirmek, dolayısıyla gemi yatırımlarını arttırmak amacıyla Türkiye'de yerleşik bankalara \$200 milyona kadar Emlak Bankası teminat mektubu verilmesi öngörülmüştür<sup>6</sup>. Ancak bu karara rağmen Emlak Bankası, bu ikinci teminat mektubu olanağını hiçbir zaman kullandırtmadığından, Deniz Ticaret Odası ve sektördeki büyük şirketler kendi imkanları ile dış kaynaklı kredi bulma arayışı içine girmiştir. Sektöre daha evvel kredi veren bir banka olan Alman Hamburgische Landesbank, kredi sağlayacağını ancak bazı yeni şartların sözleşmeye ekleneceğini belirtmiştir.

Bu yeni krediyle, Türk Bankacılık Sistemi'nde görülmemiş ilginç bir kredi ilişkisi kurulmuştur. Landesbank'ın sözleşme şartlarını şu şekilde sıralamak mümkündür<sup>7</sup>:

- i. Kredi faizi LIBOR + 1 olarak belirlenmiştir.
- ii. Landesbank, daha evvel kendisinden kredi almış Türk armatörlerin vadesi gelmiş eski borçları karşılığında, verilecek kredinin yaklaşık \$55 milyonluk kısmını Emlak Bankası'ndan geri almayı düşünmektedir.
- iii. Kredilerin hangi şirkete verileceği kararı sadece Landesbank'a ait olduğundan, Emlak Bankası veya Deniz Ticaret Odası kurumlarının bu konuda söz hakkı bulunmamaktadır.
- iv. Kredi, doğrudan nakit olarak Landesbank tarafından Emlak Bankası'na verilecek, finansal açıdan muhatap sadece Emlak Bankası olacaktır.

<sup>6</sup> Cengiz Kaptanoğlu, "Türk Denizcilik Sektörünün Önemi ve Denizcilik Kredilerinin Serüveni", *Deniz Ticareti Dergisi*, Ocak 2002, s.111.

<sup>7</sup> Kaptanoğlu, a.g.e., s.12.

- v. Krediyi talep eden armatörün, Emlak Bankası'nın alacağı krediye "garantör" olması gerekmektedir. Bu durumda ilk kez bir banka müşterisi, bankasının aldığı dış krediye garantör olmuştur.
- vi. Garantörlük görevini üstlenen armatörlerin, Emlak Bankası aracılığıyla Landesbank'a mevcut gemilerini ipotek etmesi gerekmektedir.

Toplam \$200 milyon değerinde kredi limiti olmasına rağmen, Landesbank, kendi belirlediği şirketlere sadece bu kredinin \$165 milyonluk bölümünü kullanmıştır. Bu miktarın da \$55 milyonluk bölümü eski borçlar için geri verildiğinden, armatörlerin kullanacağı net kredi değeri \$110 milyon'a düşmüştür. Yaklaşık 5 adet 500 teu'luk yeni konteyner geminin toplam maliyetini karşılayabilecek bu kredi, hiç şüphesiz ki, 10 milyon dwt taşıma kapasiteli 900 gemilik Türk Deniz ticaret Filosu için yeterli olmamıştır. Sonuç olarak, tüm bu olumsuz şartlara rağmen, denizcilik sektörü, eline geçen bu tek fırsatı kullanmak zorunda kalmıştır.

YPK'nın kararından yaklaşık iki yıl sonra, Mart 2000 tarihinde, YPK yeni bir karar alarak, \$165 milyonluk bu kredinin yeniden yapılandırılması gerektiğine karar vermiştir. Emlak Bankası, bu tarihten itibaren Libor+1 faiz oranı uygulamaktan vazgeçmiş, ve bu oranı % 12 gibi yüksek bir değere yükseltmiştir. Ancak Ocak 2001 tarihinde Bakanlar Kurulu kararı ile kabul edilen kararname sonucu Emlak Bankası'nın % 6 ile alıp, %12 ile kullandığı uygulamaya son verilmiş, faiz oranı Libor+2'ye düşürülmüş ve kredi geri ödeme süresi beş yıl olarak tekrar düzenlenmiştir. Tüm bu iyileştirici düzenlemelere rağmen, karardan üç ay sonra, bu kararname de iptal edilmiştir. Son olarak Haziran 2001 tarihinde Bakanlar kurulu konu ile ilgili son kararı imzalayarak, itfa süresini dört yıl olarak değiştirmiştir.

Kredi sahipleri tam Landesbank kredisi kesin bir ödeme programına bağlandığını düşünürken, aynı ay içerisinde yayınlanan yeni bir kanun ile Emlak Bankası'nın tasfiye edilmesine, aktiflerinin Ziraat ve Halk Bankaları'na devredilmesine ve bir Emlak Bankası Tasfiye Kurulu'nun oluşturulmasına karar verilmiştir. Konut bankasının denizcilik kredilerini nasıl kontrol edebileceği tartışılırken, onun da yok edilmesi sektörde tam bir şok etkisi yaratmıştır<sup>8</sup>. Emlak Bankası Tasfiye Kurulu devraldığı denizcilik kredileri ile ilgili borçlu şirketlerden yeni taahhütname, sözleşme, ipotek devir muvafakatnamesi ve benzeri belgeler talep etmiştir. 1998 yılından bu yana kredi alan denizcilik şirketleri, \$45 milyonluk geri ödeme yapmıştır, buna karşın kalan bakiye ise \$120 milyon değerindedir. Tamamı ipotek teminatlı olan bu rakamın

<sup>8</sup> Kaptanoğlu, a.g.e., s.13.

geri ödenmesi ile ilgili uygun faiz ve geri ödeme şartları belirlendiği takdirde, sektörün bu krediyi kapatmak konusunda bir problem yaratmayacağı düşünülmektedir<sup>9</sup>.

Sonuç olarak Denizcilik Bankası ile başlayan Türk Denizcilik Kredileri'nin serüveni, daha konut finansmanında uzman Emlak Bankası'yla devam etmiş, Hamburgische Landesbank desteğiyle varlığını sürdürmeye çalışmış, Yüksek Planlama Kurulu'nun ve Bakanlar Kurulu'nun, kararname ve kanunlar içinde gidip gelmiş ve son olarak Ziraat Bankası, Halk Bankası ve Tasfiye Kurulu'na devredilmesiyle bugünkü durumuna gelmiştir.

#### **4.3. TÜRK BANKACILIK SİSTEMİ'NİN DENİZCİLİK KREDİLERİNE YAKLAŞIMI: ANKET ÇALIŞMASI**

Bankaların Denizcilik Sektörü'ne ve bu sektöre verilen kredilere bakışının değerlendirilmesi amacıyla Türk Bankacılık Sektörü'nde faaliyette bulunan toplam 54 banka ile elektronik posta ve faks yoluyla temasa geçilmiş ve bu bankalardan 30'u, anket çalışmasına katılmıştır. Ek-1'de görülmekte olan anket formu, 26 adet sorudan oluşmaktadır ve bankaların genel müdürlüklerine bağlı kurumsal krediler bölümlerindeki üst düzey yöneticiler tarafından doldurulmuştur. Anket formundaki sorular aşağıda belirtilen dört ana başlıkta toplanan konulara ışık tutmak amacıyla hazırlanmıştır:

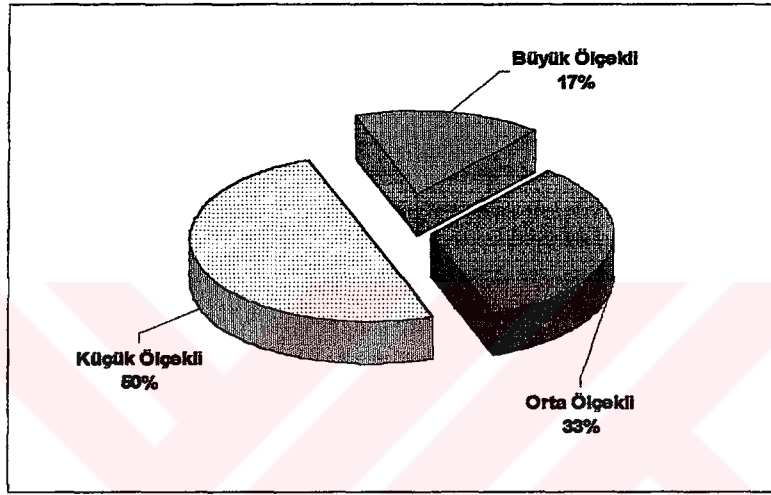
- i. **Türk Bankacılık Sistemi'nin Genel Yapısı:** Çalışmanın ilk bölümü bankaların sermaye yapıları, faaliyet alanları, aktif büyüklüklerini kapsamaktadır.
- ii. **Türk Bankacılık Sistemi'nin Genel Kredi Politikası:** İkinci bölüm ise, bankaların kredi politikalarını, hedeflediği müşteri gruplarını, sağladığı kredilerin vadelerini, müşteri hakkında bilgi toplarken kullandıkları kaynakları, kredi riski yönetimi ve kredi portföy yönetimi uygulayıp uygulamadıklarını, kredi değerliliği belirleme kriterlerini ve kredi riski ölçüm yöntemlerini içermektedir.
- iii. **Türk Bankacılık Sistemi'nin Sektörel Kredilere Bakışı:** Üçüncü bölümü bankaların, kredi talep eden müşterilerin faaliyette buldukları sektörlere bakış açıları, bu sektörlere uyguladıkları analizler ve öncelikle tercih ettikleri sektör bilgileri oluşturmaktadır.
- iv. **Türk Bankacılık Sistemi'nin Denizcilik Kredilerine Bakışı:** Çalışmanın son bölümü ise, Bankacılık Sektörünün Denizcilik Sektöründeki hangi alt grup şirketlerine daha önce kredi verdiğini, bu kredilerin geri dönüşünde bir problem yaşanıp yaşanmadığını, yaşanmış ise nedenlerini, sektörün kredi riski açısından

<sup>9</sup> Kaptanoğlu, a.g.e., s.15.

değerlendirilmesini ve sektörün bankalar açısından cazip duruma gelmesi için önerdiği çözümleri içermektedir.

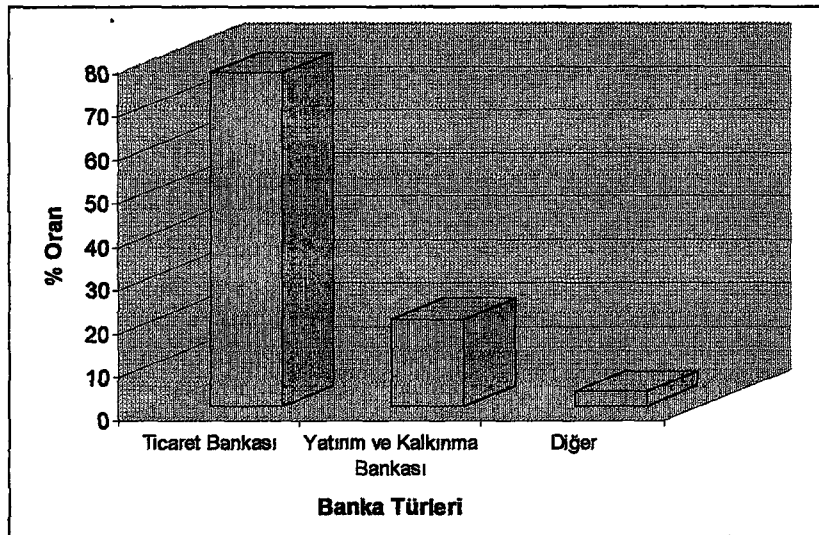
#### 4.3.1. Türk Bankacılık Sistemi'nin Genel Yapısı

Anket çalışmasına bankacılık sektöründe faaliyette bulunan 15 adet küçük, 10 adet orta ve 5 adet büyük ölçekli toplam 30 adet banka katılmış olup, bu bankalar sermaye yapısı açısından incelendiğinde ise 28'inin özel, kalan 2'sinin de kamu sermayeli olduğu anlaşılmıştır.



Grafik 4.3 Ankete Katılan Bankaların Aktif Büyüklüklerine Göre Dağılımı.

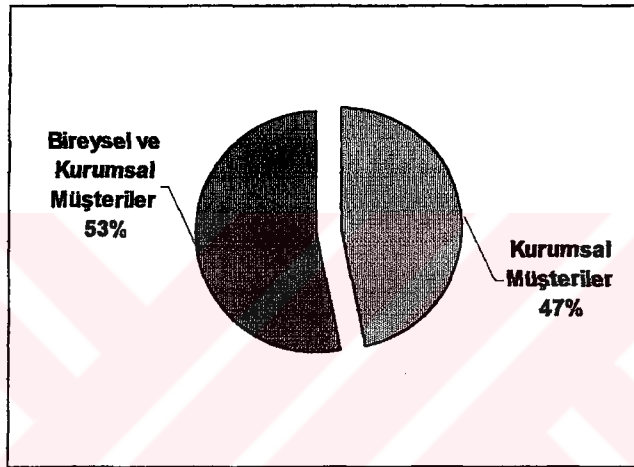
Ankete katılan bankaların 23'ü ticaret bankası, 6'sı yatırım ve kalkınma bankası, geriye kalan banka ise bir finans kuruluşu olup, bu dağılım, Türk Bankacılık Sistemi'nin genel yapısıyla da benzerlik göstermektedir.



Grafik 4.4 Ankete Katılan Bankaların Faaliyet Türlerine Göre Dağılımı.

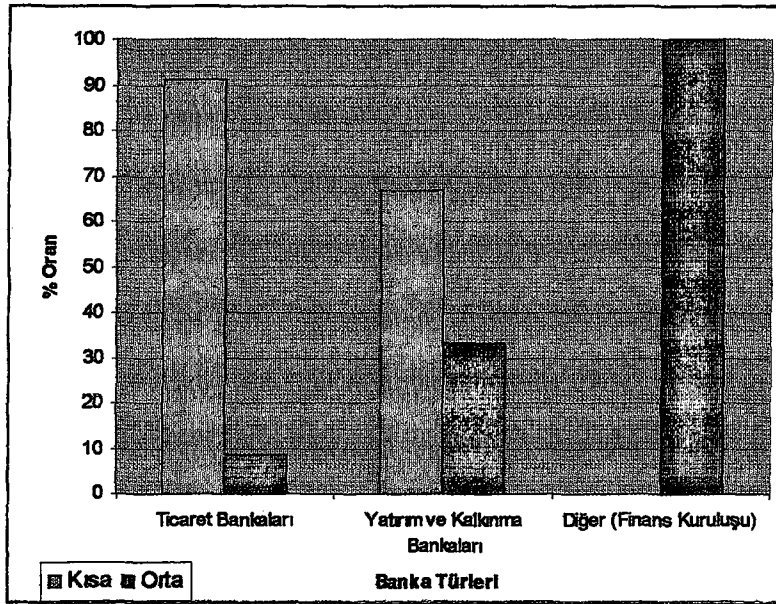
#### 4.3.2. Türk Bankacılık Sistemi'nin Genel Kredi Politikası

Ankete katılan bankalardan 14'ü sadece kurumsal müşterilere, geriye kalan 16'sı de hem bireysel hem de kurumsal müşterilere hizmet vermekte; buna karşın hiçbir bankanın sadece bireysel müşterilere hizmeti tercih etmediği görülmektedir. Bunun nedeni, kurumsal işlemlerin, bireysel işlemlere göre daha güvenli bir ortamda ve daha büyük hacimlerde gerçekleşmesidir. Faiz, komisyon ve işlem gelirlerinin daha yüksek olması nedeniyle, bankaların kredi politikalarında kurumsal kredileri öncelikle tercih etmeleri, bu duruma örnek olarak verilebilir.



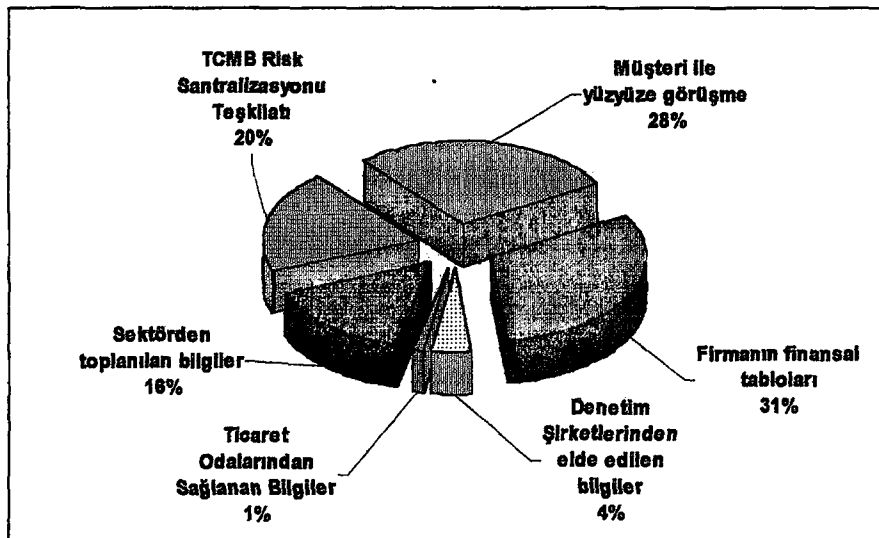
**Grafik 4.5** Ankete Katılan Bankaların Hedef Müşteri Gruplarına Göre Dağılımı.

Araştırmaya katılan 23 ticaret bankasının 21'i sadece kısa vadeli kredi sağlarken, geriye kalan 2'si de orta ve uzun vadeli kredi taleplerine öncelik vermektedir. Yatırım ve kalkınma bankalarından 4'ü kısa vadeli, kalan 2'si de orta ve uzun vadeli kredi tahsis etmektedir. Ülkemizdeki yaşanan ekonomik krizler sonucunda oluşan ekonomik belirsizlik ortamı nedeniyle orta ve uzun vadeli krediler bankalar tarafından tercih edilmemektedir.



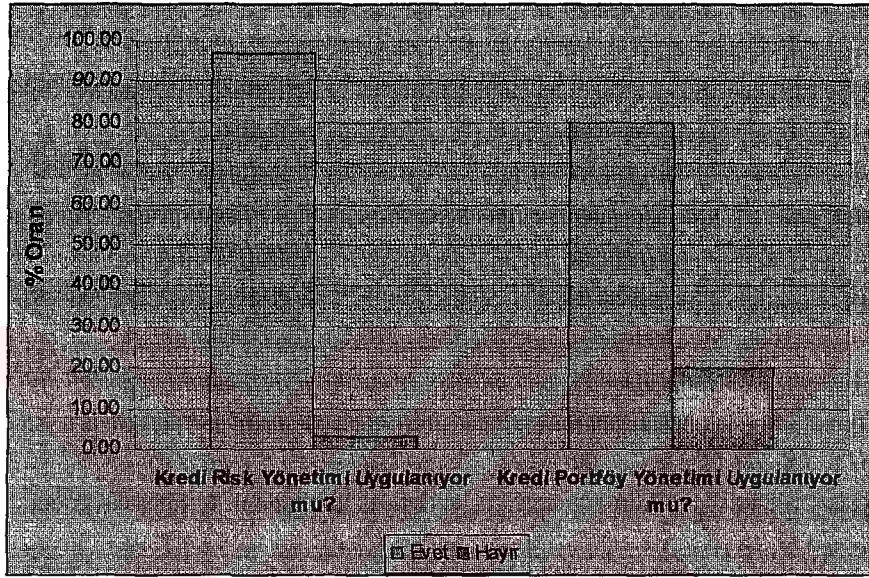
**Grafik 4.6** Ankete Katılan Bankaların Verdikleri Kredilerin Vadelerine Göre Dağılımı.

Bir banka, kredi talep eden müşteriler hakkında bilgi toplarken birçok kaynaktan yararlanmaktadır. Yapılan araştırmada, en çok başvuru kaynaklarının sırasıyla; firmanın finansal tabloları, müşterilerle yapılan yüz yüze görüşmeler, müşterilerin T.C.M.B. Risk Santralizasyonu'ndaki kayıtları ve faaliyette buldukları sektörlerden toplanılan bilgiler olduğu görülmüştür. Kullanılan diğer kaynaklar ise denetleme şirketleri ve müşterilerin kayıtlı olduğu ticaret odaları olmaktadır. Bankalar, derecelendirme kuruluşlarından sağlanabilecek müşteri bilgilerini yüksek maliyetlerinden dolayı tercih etmemektedir.



**Grafik 4.7** Ankete Katılan Bankaların Müşteri Hakkında Bilgi Toplarken Başvurdukları Kaynakların Dağılımı..

Kredi riski, en basit anlamıyla kredi alan müşterinin, kredi sözleşmesinde belirtilen yükümlülüklerini yerine getirememe olasılığıdır. Kredi riski yönetiminin amacı, uygun parametreler içinde bankanın maruz kalabileceği riskleri yöneterek bankanın risk ayarlı getirisini azamileştirmektir<sup>10</sup>. Ankete katılan bankaların %96.7'si gibi büyük bir çoğunluğu kredi riski yönetimi uygulamakta olup, bu oran, bankacılık sektörünün kredi taleplerine geçmiş yıllara göre daha bilinçli yaklaştığını da göstermektedir.



**Grafik 4.8** Ankete Katılan Bankaların Kredi Riski Yönetimi ve Kredi Portföy Yönetimi Uygulamalarına Bakışı.

Gruplaşmış kredi kayıtları olan yani belirli bölgelere ve sektörlerle kredi veren bankaların, daha çeşitlendirilmiş bir kredi portföyü bulunan bankalara göre kredi riskine maruz kalma olasılığı daha fazladır<sup>11</sup>. Dolayısıyla bankalar, kredi portföy yönetimi uygulayarak, tahsis edilen kredilerde çeşitlendirme yoluna gitmelidir. Yapılan araştırmaya göre, bankaların %80'i kredi portföy yönetimi uygulamaktayken, kalan %20'lik paya sahip bankalar kredi portföy yönetimini uygulamamaktadır. Kredi Portföy Yönetimi uygulamayan bankaların çoğunun, belirli holdinglerin finansman ihtiyacını karşılamak üzere kurulmuş olan bazı küçük ölçekli, özel sermayeli bankalar olduğu saptanmıştır.

Bankalar, kredi talep eden firmanın kredi değerliliğini analiz ederken müşterinin karakteri, kredinin kullanılmasındaki amaç, kredinin geri ödenmesinde kullanılacak birincil ve ikincil kaynaklar gibi birçok kriteri dikkate almaktadır. Ankete katılan bankaların %57'si müşterinin

<sup>10</sup> Basel Bankacılık ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*, s.2.

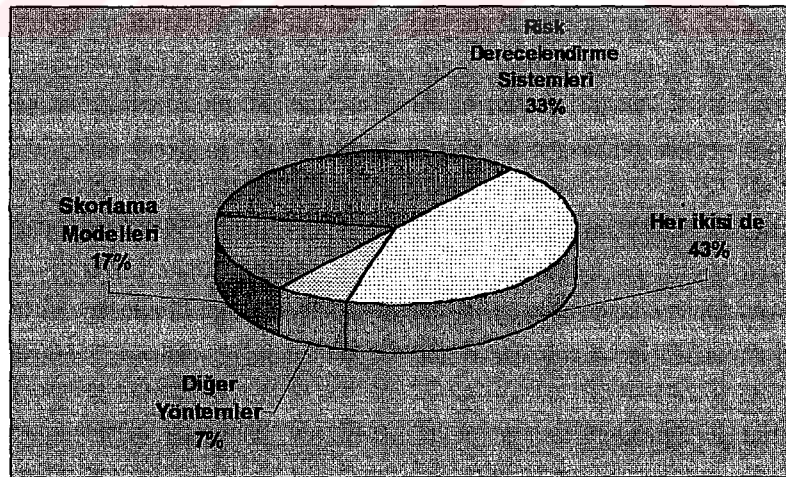
<sup>11</sup> Basel Bankacılık ve Denetim Komitesi, *Büyük Risklerin Ölçülmesi ve Denetlenmesi*, s.9.

karakterini ve güvenilirliğini, en önemli kredi değerlendirme kriteri olarak görmektedir. Bankaların müşterilerin kredi değerliliğini belirlerken dikkate aldıkları kriterler yapılan araştırma sonucunda belirlenmiş olup, önem derecesine göre Tablo 4.3’de sıralanmıştır.

**Tablo 4.3** Ankete Katılan Bankaların Müşterilerin Kredi Değerliliğini Belirlerken Dikkate Aldıkları Kriterler.

Kredi Değerliliği Belirleme Kriterleri	Önem Sırası
Müşterinin karakteri/güvenilirliği	1
Kredinin talep edilmesindeki amaç	2
Kredinin geri ödenmesinde kullanılacak kaynak(lar)	3
Gösterilen teminatlar	4
Firmanın faaliyette bulunduğu sektörün yapısı ve ekonomik durumu	5
Diğer Kriterler	6

Kredi portföyünün kalitesinin izlenmesinde kullanılan en önemli araçlardan birisi risk ölçüm sistemi olup, iyi yapılandırılmış bir risk ölçüm sistemi, bankanın maruz kalabileceği farklı kredi risklerinin ölçerek, gerekli tedbirlerin alınmasına yardımcı olmaktadır<sup>12</sup>. Ankete katılan bankaların, kredi riski ölçümünde, genellikle derecelendirme sistemlerinin yanısıra skortlama modellerini de kullandıkları anlaşılmıştır.



**Grafik 4.9** Ankete Katılan Bankaların Kredi Riski Ölçümünde Kullandıkları Yöntemlerin Dağılımı.

<sup>12</sup> Basel Bankacılık ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*, s.14.

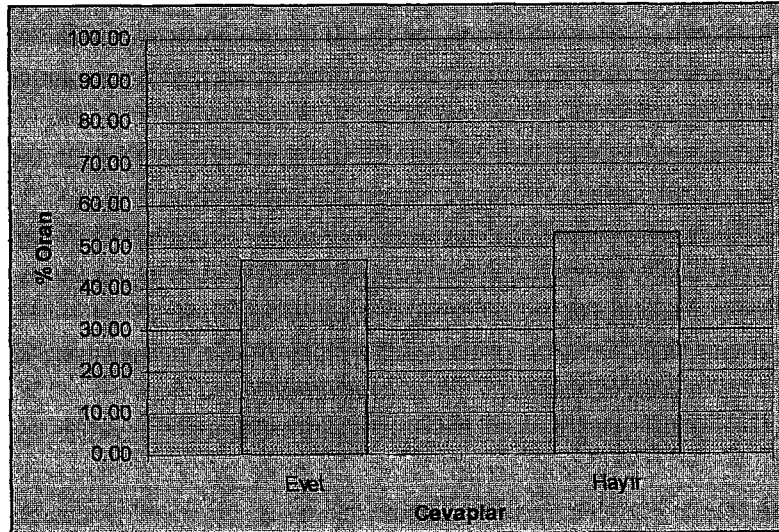
### 4.3.3. Türk Bankacılık Sistemi'nin Sektörel Kredilere Bakışı

Bankalar, kredi talep eden bir müşterinin kredi değerliliğini ölçerken, faaliyette bulunduğu sektörün analizini yapma ihtiyacı duymaktadır. Ankete katılan bankalardan %90'ı kredilendirme sürecinde müşterinin faaliyette bulunduğu sektörün analizini yapmaktadır; bu analiz yapılırken dikkate alınan kriterler önem derecesine göre Tablo 4.4'de sıralanmıştır. Sektör analizi yapan 27 bankanın 13'ü bu analizde, öncelikli olarak sektörün konjonktürünün dikkate alınması gerektiğini düşünmektedir.

**Tablo 4.4** Ankete Katılan Bankaların Müşterilerin Faaliyette Buldukları Sektörün Analizini Yaparken Dikkate Aldıkları Noktalar

Sektör Analizinde Dikkate Alınan Noktalar	Önem Sırası
Sektörün Konjonktürü (Talep ve satışlardaki gelişmeler, ithalat/ihracat değişimleri, beklentileri...)	1
Sektörün Yapısı (Pazar payı, rekabetin şiddeti, işletme büyüklüğünün sınıflara dağılımı...)	2
Sektörün Finansal Oranları (Finansal kaldıraç, likidite oranları, karlılık, büyüme, harcama oranları)	3
Sektörün Diğer Özellikleri	4

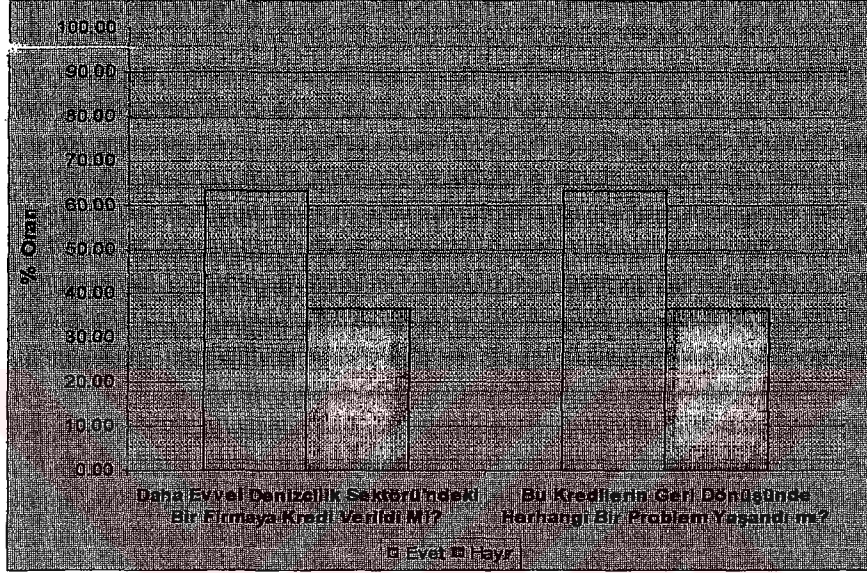
Bankaların 14'ü kredi taleplerini değerlendirirken sektör ayrımı yaparken, kalan 16 banka kredilendirme işleminde sektörel açıdan bir ayrım yapmamaktadır. Araştırmaya göre, sektör ayrımı yapan bankalar, kredi verirken en çok gıda, tekstil, inşaat ve turizm sektörlerini tercih ederken, denizcilik ve tarım sektörlerini tercih etmemektedir.



**Grafik 4.10** Ankete Katılan Bankaların Kredilendirme İşleminde Sektöre Göre Ayrım Yapılmasına Bakışı.

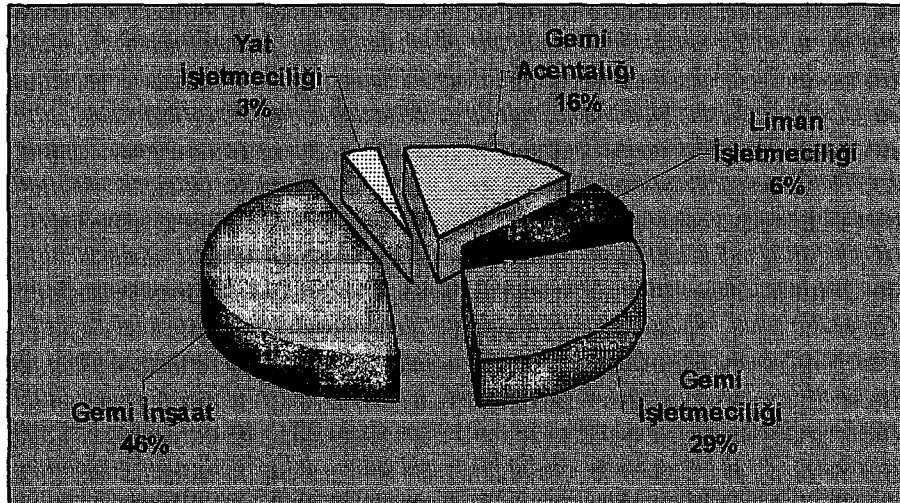
#### 4.3.4. Türk Bankacılık Sistemi'nin Denizcilik Kredilerine Bakışı

Ankete katılan bankalardan 19'u Denizcilik Sektörü'nde faaliyette bulunana firmalara daha önce kredi sağlamışken, 11'i ise bu sektördeki herhangi bir firmaya kredi sağlamamıştır. Verilen kredilerin %63'ünün geri dönüşünde problem yaşanırken, %37'si sorunsuz olarak bankaya ana para ve faizleri ile birlikte geri dönmüştür.



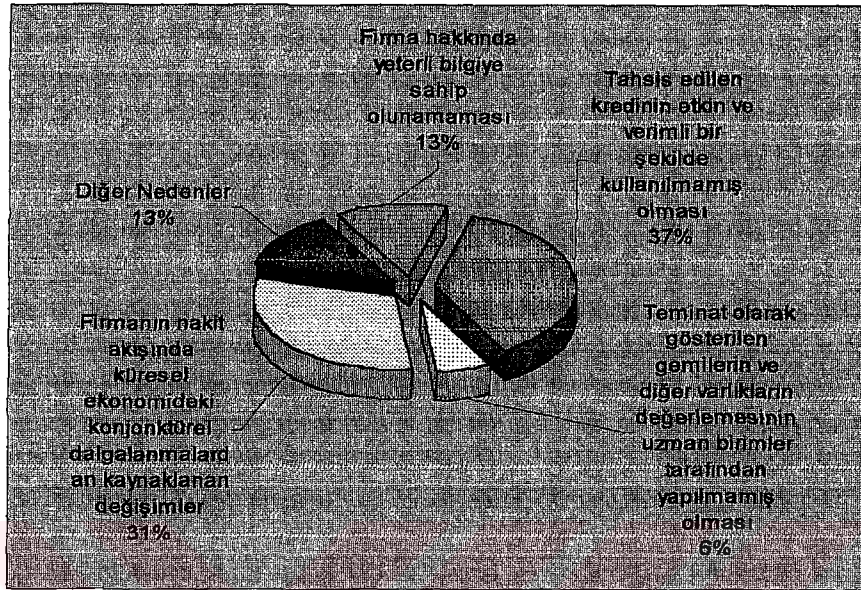
Grafik 4.11 Ankete Katılan Bankaların Daha Önce Verdiği Denizcilik Kredilerinin Durumu.

Bu kredilerin büyük çoğunluğu başta gemi inşaat olmak üzere gemi işletmeciliği ve gemi acentalığı alt gruplarına verilmiş olup, tüm denizcilik kredilerin sektörün alt gruplarına dağılımı Grafik 4.12'de görülmektedir.



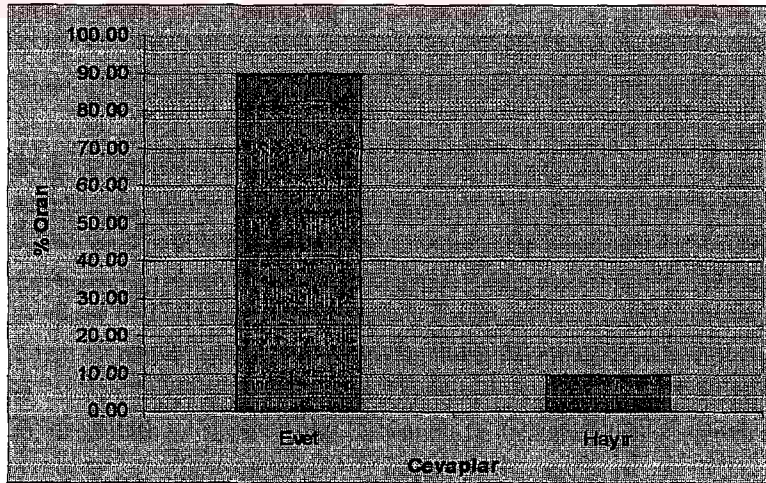
Grafik 4.12 Tahsis Edilen Denizcilik Kredilerinin Sektörün Alt Gruplarına Dağılımı.

Tahsis ettikleri denizcilik kredilerinin geri dönüşünde problem yaşayan bankalar, bu problemin en önemli nedenlerinin kredinin etkin ve verimli bir şekilde kullanılmaması ve firmanın nakit akışındaki ani ve büyük çaptaki değişiklikler olduğunu düşünmektedir.



**Grafik 4.13** Denizcilik Kredilerinin Geri Dönüşünde Problem Yaşanabilmesinin Nedenleri.

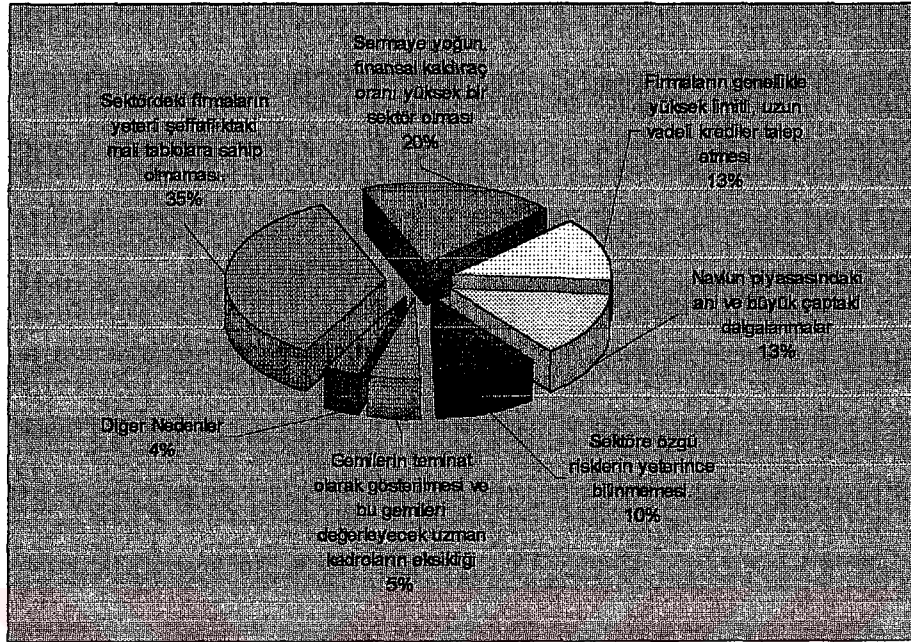
Ankete katılan bankaların 27'si denizcilik sektörünü riskli bulmaktayken, kalan 3 banka, denizcilik sektörünü riskli sektörler grubuna dahil etmemektedir.



**Grafik 4.14** Ankete Katılan Bankaların Denizcilik Sektörünü Riskli Bulunup Bulunmamasına Bakışı.

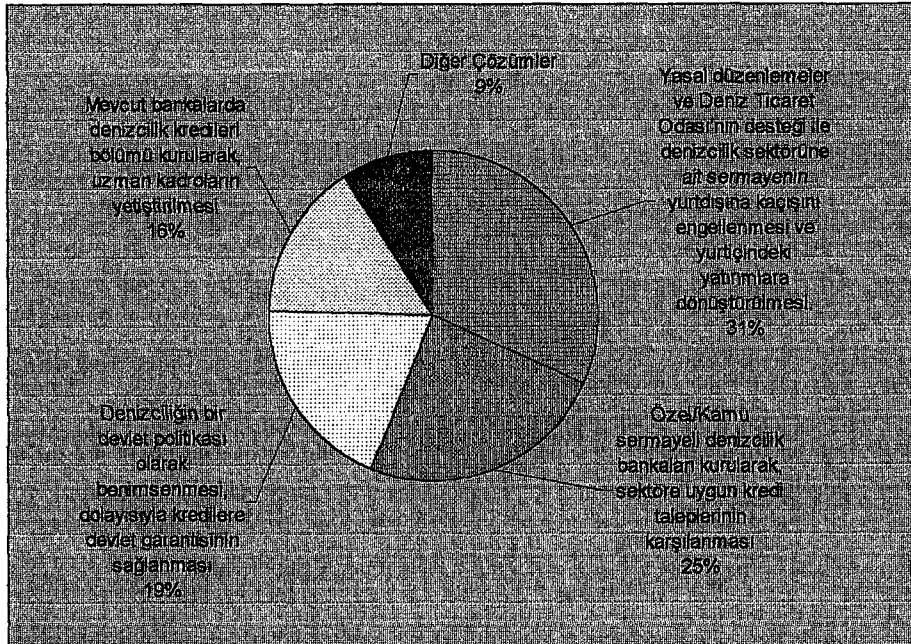
Araştırmaya göre, bu bankaların denizcilik sektörünü riskli bulmalarının en önemli iki nedeni denizcilik firmalarının yeterli şeffaflıktaki finansal tablolara sahip olamaması ve denizcilik sektörünün sermaye yoğun, finansal kaldıraç oranı yüksek bir sektör olmasıdır.

Ayrıca ankete katılan 30 bankadan 25'i (%83.3) bir denizcilik firmasına verilecek, yüksek limitli bir sendikasyon kredisinde yer almak istememektedir.



**Grafik 4.15** Bankaların Denizcilik Sektörünü Riskli Bulmalarının Nedenleri.

Bankaların, denizcilik sektörünün tercih edilmesi için yapılmasını tercih ettiği uygulamaların dağılımı Grafik 4.16'de görülmekte olup, en çok benimsenen fikir, yasal düzenlemeler ve Deniz Ticaret Odası'nın desteğiyle sektöre ait sermayenin yurtdışına kaçışının engellenerek yurtiçi yatırımlara dönüştürülmesidir.



**Grafik 4.16** Ankete Katılan Bankaların, Denizcilik Sektörünün Bankacılık Sektörü Açısından Cazip Hale Gelmesi İçin Önerileri.

#### 4.4. ANKET SONUÇLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Anket yöntemiyle elde edilen araştırma verileri, istatistiksel yöntemlerden biri olan “Pearson Korelasyon Yöntemi” ile incelenmiştir. Anket formundaki ilgili soruların cevapları arasında istatistiksel bir ilişkinin olup olmadığı araştırılmıştır.

##### 4.4.1. Pearson Korelasyon Analizi

Bir örnek kütlede iki değişken arasında herhangi bir ilişkinin olup olmadığı Pearson Korelasyon Yöntemi ile belirlenmekte olup, bu ilişkinin doğrusallığı (lineer) Pearson Korelasyon Katsayısı ile ifade edilmektedir. Pearson Korelasyon Katsayısı “r” ile gösterilmekte olup, hesaplanması formül 4.1 yardımıyla yapılmaktadır<sup>13</sup>.

$$r = \frac{\sum xy - \frac{\sum x \cdot \sum y}{N}}{\sqrt{\left(\sum x^2 - \frac{(\sum x)^2}{N}\right) \cdot \left(\sum y^2 - \frac{(\sum y)^2}{N}\right)}} \quad (4.1)$$

Burada x ve y aralarında ilişki aranan değişkenleri ve N de değişken sayısını göstermektedir.

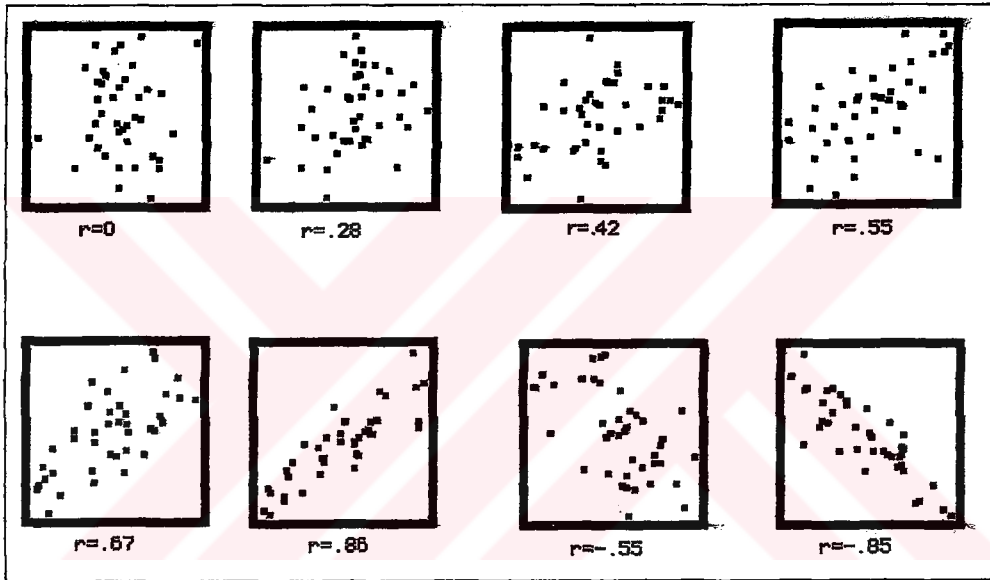
Pearson Korelasyon Yöntemi'nin özellikleri aşağıdaki gibidir<sup>14</sup>:

- i. r değeri, x ve y değişkenlerinin ölçüm birimlerine bağlı değildir.
- ii. r değeri, değişkenlerden hangisinin x, hangisinin y olmasına bağlı değildir.
- iii. Eğer r değeri pozitif ise, x ve y değişkenleri arasında doğrusal bir ilişki vardır.
- iv. Eğer r değeri negatif ise, x ve y değişkenleri arasında ters bir ilişki vardır.
- v. Eğer  $|r| \geq 0.80$  ise, x ve y değişkenleri arasında kuvvetli bir ilişkinin olduğu anlaşılmaktadır.
- vi. Eğer  $0.40 \geq |r| \geq 0.80$  ise, x ve y değişkenleri arasında orta derecede bir ilişkinin olduğu anlaşılmaktadır.

<sup>13</sup> Wayne W. Daniel, James C. Terrell, *Business Statistics for Management and Economics*, Georgia: Houghton Mifflin, 1995, s.535.

- vii. Eğer  $|r| \leq 0.40$  ise, x ve y değişkenleri arasında zayıf bir ilişki olduğu sonucuna varılmaktadır.

Şekil 4.1'de Pearson korelasyon katsayısının değişik değerlerine göre x-y grafiği görülmekte olup, buradan da anlaşılacağı gibi  $r = 0$  iken, y değeri artarken, x değeri değişmemekte; bu nedenle x ve y arasında bir ilişki görülmemektedir. R'nin pozitif olduğu durumlarda ise x ve y arasında doğrusal bir ilişki olduğu açıktır. Ancak r negatif bir değer iken, değişkenlerden biri artarken diğeri azalmakta olduğundan iki değişken arasında ters bir ilişkinin olduğu sonucuna varılmaktadır.



Kaynak: Hyperstat Online, *Example Correlations*. <http://davidmlane.com/hyperstat> (12 Nisan 2003).

Şekil 4.1 Pearson Korelasyon Katsayılarının Değişik Değerlerine Göre X ve Y. Değişkenlerinin Durumu.

#### 4.4.2. Analiz Sonuçlarının İstatistiksel Anlamlılığının Sınanması

Pearson Korelasyon Yöntemi kullanılarak elde edilen sonuçların istatistiksel anlamlılığının sınanması için veri sayısının 30'dan az olduğu durumlarda t (student) dağılımı kullanılması uygun görülmektedir<sup>15</sup>. Bu durumda ankete katılan banka sayısı 30 olduğundan, bu dağılımın tercih edilmiştir.

<sup>14</sup> Jan Lethen, *Statistical Methods: Properties of Pearson's Correlation*, Texas: Texas A&M University – Department of Statistics, <http://stat.tamu.edu/stat30x/notes>, (21.04.2003).

**i. Ön Savlar**

$H_0 : \rho = 0$ ;  $H_1 : \rho \neq 0$ . Hem pozitif hem de negatif sonuçlar çıkabileceği göz önüne alınarak, çift taraflı ön sav tercih edilmiştir.

**ii. Anlamlılık Düzeyleri**

$\alpha = 0.01$  ve  $\alpha = 0.05$

**iii. Sınama Örneklem Değerleri**

$$t = r \cdot \sqrt{\frac{n-2}{1-r^2}} \quad (4.2)$$

Bu formülde n-2 örneklemin serbestlik derecesini (degrees of freedom), r ise korelasyon katsayısını temsil etmektedir. Ankete 30 banka katıldığından, serbestlik derecesi 30-2=28 olacaktır.

**iv. Karar Kurah**

Serbestlik derecesi 28'in  $\alpha = 0.01$  için karşılığında  $t=2.7633$  ve  $\alpha = 0.05$  için karşılığında ise  $t=2.0484$  olarak ilgili tabloda verilmiştir<sup>16</sup>. Formül 4.2 yardımıyla elde edilen sınama örneklem değeri, tablodan elde edilen t değerinden mutlak değerce büyük ise, evrende korelasyon olmadığı yolundaki  $H_0$  ön savı reddedilecek ve r değerinin rastsal olarak meydana gelmediği, istatistiksel açıdan anlamlı olduğu sonucuna varılacaktır<sup>17</sup>. Aksi bir durumda  $H_0$  ön savı kabul edilmekte ve dolayısıyla istatistiksel bir anlamın var olmadığı kanısına varılacaktır.

**4.4.3. Uygulama Sonuçlarının İstatistiksel Açıdan İncelenmesi**

Anket formundaki sorulara verilen cevaplar arasında bir ilişki olup olmadığı Pearson Korelasyon Yöntemi kullanılarak araştırılmış ve aşağıdaki istatistiksel sonuçlar elde edilmiştir:

- i. Bankaların Ölçekleri ve Denizcilik Kredisi Vermeleri Arasındaki İlişki:**  
Pearson yöntemi kullanılarak, ankete katılan bankaların küçük ölçekli olmalarıyla, daha önce denizcilik sektörüne kredi vermeleri arasında ters yönlü zayıf bir ilişki,

<sup>15</sup> Necla Çömlekçi, *Temel İstatistik İlke ve Teknikleri*, İstanbul: Bilim Teknik Yayınevi, 1998, s.437.

<sup>16</sup> Wayne W. Daniel, James C. Terrell, a.g.e., s.912.

orta ölçekli olmaları ve denizcilik kredisi tahsisi arasında herhangi bir ilişkinin varlığı incelendiğinde ise doğrusal zayıf bir ilişki ortaya çıkmışsa da, yapılan sına ma doğrultusunda, bu ilişkilerin istatistiksel açıdan anlamlı olmadığı belirlenmiştir.

- ii. **Bankaların Sermaye Yapısı ve Türü Arasındaki İlişki:** Yapılan analiz sonucunda, özel sermayeli banka ve ticaret bankası olma özellikleri arasında orta derecede doğrusal bir ilişki ortaya çıkmış ve bu ilişkinin %95 ve %99 güven aralıklarında anlamlı olduğu anlaşılmıştır.
- iii. **Bankaların Sermaye Yapısı ve Hedefledikleri Müşteri Grupları Arasındaki İlişki:** Pearson Korelasyon'u yardımıyla, kamu sermayeli bir yapıya sahip olma ve hedeflenen müşteri grubunun kurumsal müşterilerden oluşması arasında doğrusal, zayıf ancak %95 ve %99 güven aralıklarında istatistiksel olarak anlamsız bir ilişki ortaya çıkmıştır.
- iv. **Bankaların Türü ve Hedefledikleri Müşteri Grupları Arasındaki İlişki:** Pearson Analizi yardımıyla, ankete katılan bankaların türleri ile hedefledikleri müşteri grupları arasında doğrusal orta derecede bir ilişki ortaya çıkmıştır. Bu ilişki ayrıca istatistiksel anlamlılık açısından da kanıtlanmıştır.
- v. **Bankaların Türü ve Tahsis Ettikleri Kredilerin Vadeleri Arasındaki İlişki:** İnceleme sonucunda, ticaret bankalarıyla kısa vadeli krediler arasında orta derecede doğrusal ve anlamlı bir ilişki ortaya çıkmış, yatırım ve kalkınma bankalarıyla da orta ve uzun vadeli krediler arasında zayıf anlamsız bir ilişki bulunmaktadır.

**Tablo 4.5 Bankaların Genel Yapılarıyla İlgili Sorulara Verilen Cevaplar İle Diğer Sorulara Ait Cevaplar Arasındaki İlişkilerin Analizleri.**

DEĞİŞKENİ X		Y DEĞİŞKENİ		R	İlişki Derecesi	$\alpha=0.01$ için anlamlılık	$\alpha=0.05$ için anlamlılık
SORU	CEVAP	SORU	CEVAP				
Aktif Büyüklüğüne Göre Bankanın Türü	Küçük Ölçekli	Daha önce bir denizcilik şirketine kredi verildi mi?	Evet	-0.2075	Ters yönlü, zayıf	X	X
Aktif Büyüklüğüne Göre Bankanın Türü	Orta Ölçekli	Daha önce bir denizcilik şirketine kredi verildi mi?	Evet	0.2446	Doğrusal, zayıf	X	X
Bankanızın Sermaye Yapısı	Özel Sermayeli	Bankanızın Türü	Ticaret Bankası	0.4845	Doğrusal, orta	√	√
Bankanızın Sermaye Yapısı	Kamu Sermayeli	Hedef Müşteri Grubu	Kurumsal	0.2857	Doğrusal, zayıf	X	X
Bankanızın Türü	Ticaret Bankası	Hedef Müşteri Grubu	Hem Bireysel Hem Kurumsal	0.4718	Doğrusal, orta	√	√
Bankanızın Türü	Yatırım Ve Kalkınma Bankası	Hedef Müşteri Grubu	Kurumsal	0.5345	Doğrusal, orta	√	√
Bankanızın Türü	Ticaret Bankası	Tahsis edilen kredilerin vadesi	Kısa	0.4791	Doğrusal, orta	√	√
Bankanızın Türü	Yatırım Ve Kalkınma Bankası	Tahsis edilen kredilerin vadesi	Orta	0.2236	Doğrusal, zayıf	X	X

- vi. **Kredi Riski Yönetimi ve Kredi Portföy Yönetimi Arasındaki İlişki:** Pearson yöntemi kullanıldığında, kredi riski yönetimi ile kredi portföy yönetimi arasında orta derecede doğrusal ve anlamlı bir ilişki gözlenmiştir.
- vii. **Kredi Riski Yönetimi ve Müşterinin Faaliyette Bulunduğu Sektörün Analizi Arasındaki İlişki:** İnceleme sonucunda bankaların kredi riski yönetimi uygulamasıyla kredi talebinde bulunan firmanın faaliyette bulunduğu sektörün analizinin yapılması arasında orta şiddette doğrusal bir ilişki görülmüş ve bu ilişkinin istatistiksel anlamlılığının mevcut olduğu belirlenmiştir.
- viii. **Kredi Portföy Yönetimi ve Müşterinin Faaliyette Bulunduğu Sektörün Analizi Arasındaki İlişki:** Bu iki değişken arasında da orta derecede doğrusal ve istatistiksel açıdan anlamlı bir ilişki bulunmuştur.
- ix. **Kredi Riski Yönetimi ve Denizcilik Sektörüne Bakış Arasındaki İlişki:** Denizcilik sektörünü riskli sektörler grubuna dahil edilmesi ve bankanın kredi riski yönetimine sahip olması arasında orta derecede doğrusal bir ilişki ortaya çıkmıştır.

Ayrıca bu ilişki %95 ve %99 güven aralıkları için test edilmiş ve istatistiksel açıdan anlamlı olduğu anlaşılmıştır.

- x. **Sektör Analizi ve Sektör Ayırımı Arasındaki İlişki:** İnceleme sonucunda bankaların kredi talebinde bulunan firmanın faaliyette bulunduğu sektörü analizi ve kredi taleplerini değerlendirirken sektöre göre ayırım yapması arasında çok zayıf ve anlamsız bir ilişki bulunmuştur.

**Tablo 4.6** Bankaların Kredi Politikalarıyla İlgili Sorulara Verilen Cevaplar İle Diğer Sorulara Ait Cevaplar Arasındaki İlişkilerin Analizleri.

X DEĞİŞKENİ		Y DEĞİŞKENİ		R	İlişki Derecesi	$\alpha=0.01$ için anlamlılık	$\alpha=0.05$ için anlamlılık
SORU	CEVAP	SORU	CEVAP				
Kredi Riski Yönetimi Uygulanıyor mu?	Evet	Kredi Portföy Yönetimi Uygulanıyor mu?	Evet	0.4734	Doğrusal, orta	√	√
Kredi Riski Yönetimi Uygulanıyor mu?	Evet	Müşterinin Faaliyette Bulunduğu Sektörün Analizi yapılıyor mu?	Evet	0.4734	Doğrusal, orta	√	√
Kredi Portföy Yönetimi Uygulanıyor mu?	Evet	Müşterinin Faaliyette Bulunduğu Sektörün Analizi yapılıyor mu?	Evet	0.5200	Doğrusal, orta	√	√
Kredi Riski Yönetimi Uygulanıyor mu?	Evet	Denizcilik Sektörü Riskli mi?	Evet	0.4734	Doğrusal, orta	√	√
Müşterinin Bulunduğu Sektörün Analizi Yapılıyor mu?	Evet	Kredi verirken sektöre göre ayırım yapılıyor mu?	Evet	0.0891	Doğrusal, zayıf	X	X

- xi. **Denizcilik Kredilerinin Tahsisi ve Bu kredilerin Geri Dönme Riski Arasındaki İlişki:** Pearson Korelasyon Analizi sonucunda, daha önce denizcilik sektörüne kredi sağlanması ile bu kredilerinin geri dönmemesi arasında pozitif orta derecede doğrusal, anlamlı bir ilişki ortaya çıkmıştır. Ayrıca gemi inşaat sektörüne verilen krediler ve bu kredilerin geri dönmemesi arasında orta derecede doğrusal, gemi işletmeciliği sektörüne tahsis edilen krediler ile bu kredilerin geri dönüşünde problem yaşanması arasında zayıf doğrusal bir ilişki mevcuttur.
- xii. **Denizcilik Kredilerinde Yaşanmış Problemler ve Sektörün Risk Açısından Değerlendirilmesi Arasındaki İlişki:** Yapılan analiz sonucunda, daha evvel denizcilik sektörüne verilen kredilerin dönüşünde problem yaşanması ile denizcilik

sektörünü risk açısından değerlendirilmesi arasında orta derecede doğrusal ve anlamlı bir ilişki bulunduğu ortaya çıkmıştır.

- xiii. Denizcilik Kredilerinde Yaşanmış Problemler ve Sendikasyon Kredilerine Bakış Arasındaki İlişki:** Yapılan analizde, yukarıda belirtilen ilişkinin orta derecede ve ters yönlü olduğu sonucu elde edilmiştir. Bu sonuç daha sonra %95 ve %99 güven aralığı için sınanmış ve istatistiksel açıdan anlamlı olduğu sonucuna varılmıştır.

**Tablo 4.7 Bankaların Denizcilik Sektörüne Bakışıyla İlgili Sorulara Verilen Cevaplar İle Diğer Sorulara Ait Cevaplar Arasındaki İlişkilerin Analizleri.**

X DEĞİŞKENİ		Y DEĞİŞKENİ		R	İlişki Derecesi	$\alpha=0.01$ için anlamlılık	$\alpha=0.05$ için anlamlılık
SORU	CEVAP	SORU	CEVAP				
Daha önce bir denizcilik şirketine kredi verildi mi?	Evet	Daha önce verilen Denizcilik kredilerinde problem yaşandı mı?	Evet	0.6213	Doğrusal, orta	√	√
Daha önce bir denizcilik şirketine kredi verildi mi?	Evet	Verildi ise hangi alt gruptaydı?	Gemi İnşaat	0.7117	Doğrusal, orta	√	√
Verildi ise hangi alt gruptaydı?	Gemi İnşaat	Daha önce verilen Denizcilik kredilerinde problem yaşandı mı?	Evet	0.6001	Doğrusal, orta	√	√
Verildi ise hangi alt gruptaydı?	Gemi İşletmeciliği	Daha önce verilen Denizcilik kredilerinde problem yaşandı mı?	Evet	0.3563	Doğrusal, zayıf	X	X
Daha önce verilen Denizcilik kredilerinde problem yaşandı mı?	Evet	Denizcilik Sektörü Riskli mi?	Evet	0.4677	Doğrusal, orta	√	√
Daha önce verilen Denizcilik kredilerinde problem yaşandı mı?	Evet	Bir denizcilik şirketine verilecek yüksek limitli bir sendikasyon kredisinde yer almak ister misiniz?	Evet	0.5114	Ters yönlü, orta	√	√

#### 4.4.4. Uygulama Sonuçlarına İlişkin Genel Değerlendirme

Denizcilik Şirketleri gemi inşaatı, gemi alımı gibi büyük çapta finansman ihtiyacı doğuran faaliyetler dışında çalışma sermayesi gibi küçük çaplı finansman ihtiyaçlarını karşılamak için de banka kredilerine ihtiyaç duymaktadır. Bu yüzden bankaların küçük ya da büyük ölçekli olması ile denizcilik sektörüne kredi sağlaması arasında bir ilişki bulunmamaktadır.

Türk Bankacılık Sistemi'nin büyük çoğunluğunu oluşturan ticaret bankaları özel sermayeli bir yapıya sahipken, yatırım ve kalkınma bankaları genellikle kamu sermayeli bir yapıdadır. Ticaret bankaları, hem bireysel hem de kurumsal müşterilerin kredi taleplerini karşılamaktayken, yatırım ve kalkınma bankaları sadece kurumsal müşterilere kredi sağlamaktadır. Yatırım ve Kalkınma Bankaları, yaşanan ekonomik krizler ve ardından gelen belirsizlik ortamı nedeniyle, orta ve uzun vadeli yatırım kredileri sağlama fonksiyonunu yitirerek, ticaret bankaları gibi kısa vadeli kredi taleplerini karşılamak yolunu seçmiştir.

Bankaların tamamına yakın bir bölümü kredi riski yönetimi ilkelerini benimsemektedir ve bu bankalar aynı zamanda da kredi portföy yönetimi uygulayarak, portföylerindeki coğrafi, grup şirketleri ve sektörel yoğunlaşmaların önüne geçmeye, dolayısıyla bu tür kredi risklerinin etkilerini azaltmaya çalışmaktadır. Kredi riski yönetimi uygulayan bankalar, bu doğrultuda firmanın faaliyette bulunduğu sektörün analizini yaparak, müşterinin kredi derecesini daha hassas olarak belirlemektedir. Kredi portföy yönetimi uygulayan bankalar da, kredi riski yönetimi uygulayan bankalar gibi müşterinin faaliyette bulunduğu sektörü analiz etmektedir. Bankaların tamamına yakın bir bölümü, kredi riski yönetimi doğrultusunda, tüm kredi müşterilerinin faaliyette buldukları sektörlerin analizini detaylı olarak yapmaktadır ancak bu uygulama ile kredilendirilmede sektör ayrımı yapılması arasında herhangi bir ilişki bulunamamıştır.

Türk Bankacılık Sistemi'nin verdiği denizcilik kredilerinin çoğunun geri dönüşünde farklı nedenlerden dolayı problemler yaşanmıştır. Daha önce denizcilik kredileri veren ve bu kredilerin geri dönüşünde problem yaşayan bankalar, denizcilik sektörünü riskli kabul etmekte dolayısıyla denizcilik şirketlerinden gelecek yeni kredi taleplerine sıcak bakmamaktadır. Ayrıca kredi riski yönetimi ilkelerini esas alarak risk ölçümlemesinde bulunan bankalar, denizcilik sektörünün mevcut durumunu dikkate alarak yapılan ölçümler sonucunda sektörü riskli görmektedir.

Yapılan analiz sonucunda gemi inşaat şirketlerine verilen denizcilik kredilerin geri dönüşünde genellikle problem yaşanması dolayısıyla gemi inşaat sektörünün bankalar tarafından riskli kabul edildiği anlaşılmıştır. Ancak denizcilik sektörünün başka bir alt grubu olan gemi işletmeciliği sektörüne ait kredilerin geri dönüşünde gemi inşaat sektörüne göre daha az sorunla karşılaşmıştır. Bu yüzden bankalar gemi işletmeciliği şirketlerinin taleplerine daha sıcak bakmaktadır.

Bankalar, geçmişte denizcilik şirketlerine tahsis ettikleri kredilerin geri dönüşünde problem yaşadıkları için, bir denizcilik şirketine verilecek yüksek limitli bir sendikasyon kredisine katılmayı düşünmemektedir.



## SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Bankalar açısından kredi riskinin en geniş ve en görünür kaynağının tahsis edilen krediler olduğu düşünülse de, kredilendirme dışındaki diğer faaliyetlerine bağlı olarak kredi riskini doğuran başka etkenler de söz konusu olmaktadır. Tüm bu risklerin asgariye indirgenmesini amaçlayan kredi riski yönetim süreci, kredi riski konusunda uygun ortamın oluşturulması; güvenilir kredi verme işlevinin bulunması; kredilerin uygun yönetimi, ölçümü ve izlenmesi; kredi riskinin uygun kontrolünün yapılması olmak üzere dört aşamadan oluşmaktadır.

Bankaların devamlı değişim gösteren dinamik piyasalara ayak uydurabilmesi için, kredi riski stratejilerini ve politikalarını düzenli aralıklarla gözden geçirmeleri ve yeniden yapılandırmaları önem taşımaktadır. Kredi kuruluşlarının, kredilendirme işlemlerinde dikkatli davranması, özellikle kurumsal kredileri yakından takip etmesi ve bağlantılı şirketler gruplarına ait kredilere ilişkin risklerin kontrolü ve azaltılmasına ilişkin önlemler alması kredi riski yönetimi ilkelerinden bazılarıdır. Kurumun, kredi talep eden müşterilerin kredi değerliliğini ölçülerken, karakteri ve güvenilirliğini; krediyi ne amaçla kullanacağını; geri ödemedede kullanacağı birincil kaynakları ve bu kaynakların yeterli olmaması halinde sunacağı ikincil kaynakları dikkate alınması uygundur.

Bankacılık Sisteminin sağlıklı bir şekilde işlemesi için, sistemdeki her bankanın kredi portföyünden kaynaklanan çeşitli kredi risklerini süreklilik içinde yönetmesini sağlayan kendisine ait, içsel bir kredi yönetim sisteminin bulunması önem taşımaktadır. Bu sistem, tüm kredi portföyünün karakterinin, sektörel ve bölgesel kredi yoğunlaşmalarının, problemli kredilerin ve kredi karşılıklarının yeterliliğinin daha duyarlı bir şekilde belirlenmesini sağlayabilmektedir. Ayrıca bankaların, kredi portföylerindeki sektörel yoğunlaşmalardan kaçınması ve riskleri mümkün olduğunca farklı ekonomik sektörlere dağıtması, sektörel kredi riskinin etkilerini azaltabilmektedir.

Bankanın kredi limitleri, öncelik verilen sektörler ve bölgeler gibi esasları içeren kredi politikasının bankanın tümüne yayılması ve tüm kredilendirme personeline benimsetilmesi uygun olacaktır. Ayrıca banka içinde, problemli kredilerin yönetimine ilişkin bir sistemin

oluşturulması ve bu kredilerin diğer sağlıklı kredilerden ayrılarak farklı şekilde yönetilmesi kredi riski yönetiminin hayati fonksiyonlarından birisini teşkil etmektedir.

Bankalar, denizcilik gibi özellik gösteren sektörlerle ait kredi taleplerini değerlendirirken bu sektörlerle özgü riskleri dikkate almaktadır. Denizcilik Şirketleri, genel işletme risklerine ek olarak sektöre özgü bazı risklerle de karşılaşmaktadır. Navlun piyasası riski bu risklerin en önemlisi olup, denizcilik şirketlerinin nakit akışlarında ani ve büyük çapta dalgalanmalara neden olmaktadır. Ayrıca yakıt piyasası riski, yakıt harcamasının önemli gider kalemlerinden biri olduğu denizcilik şirketlerini doğrudan etkileyebilmektedir.

Denizcilik sektörünün sermaye yoğun, finansal kaldıraç oranı yüksek olması nedeniyle denizcilik firmalarının finansman ihtiyaçları da diğer sektörlerdeki firmaların ihtiyaçlarına göre daha büyük çapta olmaktadır. Bu yüzden denizcilik şirketlerinin bankalardan talep ettiği krediler genellikle orta/uzun vadelere ve yüksek limitlere sahiptir.

Denizciliğin devletler için önemli bir güç olmasına rağmen, mevcut ve geçmiş hükümetlerin bu sektöre hakettiği önemi vermemesinden dolayı, sektör hem yük ve yolcu taşımacılığında tercih bağlamında hem de finansman desteği açısından yalnız bırakılmış olup, özellikle yurtiçi mal hareketlerinde, kara taşımacılığı ön plana çıkmıştır.

Özellikle daha önce verilen denizcilik kredilerinin geri dönüşünde problem yaşanması; denizcilik şirketlerinin yeterli şeffaflıkta bir finansal yapıya sahip olamaması; sektörün sermaye yoğun bir sektör olması; yüksek limitli, uzun vadeli kredi taleplerinde bulunulması; şirketlerin nakit akışındaki navlun piyasalarından kaynaklanan ani ve büyük çaplı dalgalanmalar ve sektörün risklerinin yeterince bilinmemesi gibi birçok nedenden dolayı, Türk Bankacılık Sistemi, denizcilik sektörünü riskli bir sektör olarak görmekte ve bu sektördeki firmalarının kredi taleplerine sıcak bakmamaktadır. Ayrıca Türk Bankacılık Sistemi, son yıllarda yaşanan olumsuz ekonomik gelişmeler sonucunda küçülmüştür ve başta denizcilik kredileri olmak üzere problemlili kredilerin toplam krediler içindeki payı ciddi bir boyuta ulaşmıştır. Denizcilik Şirketleri ise, bankacılık sektörünün mevcut durumunu ve denizcilik sektörüne yaklaşımını dikkate alarak, finansman ihtiyacını karşılamak için ya kısa vadeli işletme kredileri ile yetinmekte ya da yabancı bankalardan kredi sağlama yoluna gitmektedir.

Denizcilik sektörünün bankalar açısından cazip hale gelmesi için yasal düzenlemelerin yanı sıra Deniz Ticaret Odalarının desteği ile sektöre ait sermayenin yurtdışına kaçışının engellenmesi ve banka kredileri aracılığıyla yatırımlara dönüştürülebilmesi öncelikli çözümlerden birisidir. Ayrıca denizciliğin devlet politikası olarak benimsenmesi ile, denizcilik kredilerine devlet garantisinin sağlanması ve sektörün finansman ihtiyacının bu yolla karşılanarak yaşlı durumdaki Türk Deniz Ticaret Filosu'nun son teknoloji ürünü gemiler ile yenilenmesi mümkün olabilir.

Eximbank kredilerinin kapsamı genişletilerek, gemi inşaat sektörü dışındaki diğer döviz kazandırıcı denizciliğin alt sektörlerinin de bu kredi türünü kullanabilmesi uygun çözümlerden birisi olmaktadır.

Denizciliğin benimsendiği gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, sektörün kredi ihtiyacını karşılamak üzere, sektöre özgü risklere hakim denizcilik bankalarının kurulması veya mevcut kamu ve özel sermayeli bankalarda uzman kadrolu denizcilik bölümlerinin oluşturulması uygulanabilecek bir yöntemdir.

Denizcilik şirketlerinin aile şirketi yapısından kurtularak, kurumsal bir yapıya dönüştürülmesi ve finansal tablolarının da istenilen şeffaflığa sahip olmasıyla sektörün, bankaların güvenini kazanması sağlanabilecektir. Ayrıca, küçük ve orta ölçekli denizcilik şirketlerine destek sağlanarak, sektördeki rekabet kalitesinin yükseltilmesi uygun olacaktır.

**KAYNAKLAR**

AB Danışmanlık ve Yatırım Hizmetleri. "Genel Kredi Sınırları Hakkında Avrupa Birliği Düzenlemeleri". *Bankacılar Dergisi*, s. no:35 (2000).

Akçakoca, R. Engin. *BDDK: Bankacılık Sektörü Yeniden Yapılandırma Programı*, İstanbul: 23 Temmuz 2002.

Akgüç, Öztin. *Kredi Taleplerinin Değerlendirilmesi*. İstanbul: Arayış Yayıncılık, 2000.

Aksel, Kaan H. "Kredi Risklerinin Ölçümünde Kullanılan Temel Yöntemler". *Active Bankacılık ve Finans Dergisi*, Eylül-Ekim 2002.

Aras, Güler. *Ticari Bankalarda Kredi Portföyünün Yönetimi*. Ankara: Sermaye Piyasası Yayınları, Nisan 1996.

Arnesen, Finn W. "Bankers View of Ship Finance". *Seatrade Money and Ship Conference*, Londra:1973.

Banks, Erik. *Weather Risk Management – Markets, Products and Applications*. New York: Palgrave, 2002.

Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Bankaların Kredi Riskleri Hakkında Kamuoyunu Bilgilendirmesi*. Basel: Temmuz 1999.

Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Büyük Risklerin Ölçülmesi ve Denetlenmesi*. Basel: Ocak 1991.

Basel Bankacılık Gözetim ve Denetim Komitesi, *Kredi Riskinin Yönetimine İlişkin Temel İlkeler*. Basel:1999.

Berk, Niyazi. *Bankacılıkta Pazara Yönelik Kredi Yönetimi*. İstanbul: Beta Yayınları, Mart 2001.

Berk, Niyazi. *Finansal Yönetim*. İstanbul: Türkmen Kitabevi, 2000.

Birdal, İlker. *Banka İşletmeciliği*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Yayınları, 1993.

Boone, Louis E., David L. Kurtz, *Contemporary Business*. Orlando: The Dryden Press, 1996.

Bozkuş, Fatoş. "Arkas 4 Gemisini Yurtdışında Yaptırıyor". *Ekonomist Dergisi* (Haziran 2003).

Branch, Alan E. *Export Practice and Management*. İngiltere: Chapman&Hall, 1994.

Commission of The European Communities. *On The Situation In World Shipbuilding*. Brüksel: EU Publications, 2001.

Çabuk, Adem, İbrahim Lazol. *Mali Tablolar Analizi*. Bursa: Vipaş Yayıncılık, 1998.

Çetin, Hayati. "Denizcilikte Büyük Düşünme". *Deniz Ticaret Dergisi* (Ağustos 2001).

Çömlekçi, Necla. *Temel İstatistik İlke ve Teknikleri*. İstanbul: Bilim Teknik Yayınevi, 1998.

Daniel, Wayne W., James C. Terrell. *Business Statistics for Management and Economics*, Georgia: Houghton Mifflin, 1995.

Deloitte&Touche. "Kredi Riski Ölçümlemesinde Derecelendirme ve Skorlama Modelleri". *Risk Yönetimi Haber Bülteni*, Ocak/Şubat 2002.

Deniz Ticaret Odası. *2001 Deniz Sektörü Raporu*. İstanbul: DTO Yayınları, 2002.

Deniz, Reşat. *Denizcilik ve Acentelik*. Kocaeli: Mavi Sessizlik Yayınları, 1998.

Devlet Planlama Teşkilatı. "Çin Halk Cumhuriyeti". *Dış Ticaret Dergisi*, s. no:23.

Dış Ticaret Müsteşarlığı. "Ulaştırmanın Dış Ticaretimizdeki Lojistik Önemi". *Dış Ticaret Dergisi* (Ocak 2001).

Dölek, Ali. *Gümrük Birliği Sonrası Uygulamalı İhracat Bilgileri*. İstanbul: Beta Yayınları, Ağustos 1999.

Dünya Gazetesi. "Arkas'tan 144 milyon dolarlık Yatırım". *Dünya Yayınları* (15 Ağustos 2002)

Dünya Gazetesi. *Sektörel Araştırma: Denizcilik*. İstanbul: Dünya Yayınları, 2002.

Erdoğan, Oral. "Denizciliğin Karşılaştığı Riskler ve Finansman İhtiyacı". *Deniz Ticaret Dergisi* (Şubat 2001).

Erdoğan, Oral. "Denizciliğin Şirketlerinin Finansman Kaynakları". *Deniz Ticaret Dergisi* (Mart 2001).

Erdoğan, Oral. "Denizcilik Şirketlerinde Diğer Finansman Kaynakları ve Riskten Korunma". *Deniz Ticaret Dergisi* (Nisan 2001).

Fearnleys AS. "Demolition Market". *Weekly Report*, (Nisan 2003).

Fearnleys AS. "Dry Bulk-Sale and Purchase". *Weekly Report*, (Nisan 2003).

Fearnleys AS. "New Building Contracts". *Weekly Report*, (Nisan 2003).

Fearnleys AS. "Oil and Tanker Market". *Weekly Report*, (Mart 2003).

Fearnleys AS. "Oil and Tanker Market". *Weekly Report*, (Mayıs 2003).

Fearnleys AS. "Oil and Tanker Market". *Weekly Report*, (Nisan 2000).

Gardener, Nigel. *The Global and Middle East Shipping Markets*. Dubai: Drewry Shipping Consultants Ltd, Nisan 2001.

Hempel, George H., Donald G. Simonson. *Bank Management –Text and Cases*, A.B.D.: John Wiley & Sons, 1999.

<http://www.balticexchange.com>, 15.08.2002.

<http://www.bimco.co.uk>, 23.11.2002.

<http://www.eximbank.gov.tr>, 22.07.2001.

<http://www.igeme.org.tr/tur/mevzuat/eximbank.htm>, 15.10.2001.

<http://www.loc.co.uk>, 10.05.2002

<http://www.nakliyerehberi.net>, 10.05.2002.

Hunter, Grant. "The Sea is The Future". *Baltic&International Council Shipping Course*, İstanbul: 2000.

Hübner, Wolfgang. *Competition Policy in Liner Shipping (Final Report)*. OECD Publications, Nisan 2002.

Hyperstat Online. *Example Correlations*. <http://davidmlane.com/hyperstat> (12 Nisan 2003).

İstanbul Menkul Kıymetler Borsası. *Sermaye Piyasası ve Borsa Temel Bilgiler Klavuzu*. İstanbul: İMKB Yayınları, Ağustos 2000.

Kaptanoğlu, Cengiz. "Türk Denizcilik Sektörünün Önemi ve Denizcilik Kredilerinin Serüveni". *Deniz Ticaret Dergisi* (Ocak 2002).

Karafakioğlu, Mehmet. *Uluslararası Pazarlama Yönetimi*. İstanbul: Beta Yayınları, Ağustos 2000.

Kozlu, Cem. *Uluslararası Pazarlama*. İstanbul: T. İş Bankası Yayınları, Eylül 2000.

Lazol, İbrahim. *Genel Muhasebe*. Bursa: Ekin Kitabevi, 1998.

Lee, Cheng F., Joseph E. Finnerty. *Corporate Finance: Theory, Method and Applications*. Orlando: Harcourt Brace Jovanovich, 1990.

Lethen, Jan. *Statistical Methods: Properties of Pearson's Correlation*. Texas: Texas A&M University-Department of Statistics, <http://stat.tamu.edu/stat30x/notes>, (21.04.2003)

Lloyd's Register. *World Fleet Statistics*, Londra:2002

MRC. "The Price of War". *MRC Spotlight*, s:14 (Nisan 2003).

Mucuk, İsmet. *Modern İşletmecilik*. İstanbul: Türkmen Kitabevi, 1998.

OECD Maritime Transport Committee. *The Cost To Users Of Substandard Shipping*, SSY Consulting&Research Ltd., Ocak 2001.

OPEC. *2001 Annual Statistical Bulletin*. Haziran 2002.

Özdemir, Muharrem. *Finansal Yönetim*. İstanbul: Türkmen Kitabevi, 1999.

Pamukçu, Ali Bülent. *Finans Yönetimi*. İstanbul: Der Yayınları, 1999.

Peters, Hans J. "The Maritime Transport Crisis", *World Bank Discussion Papers*, no:220 (1993).

Sabancı, Yalçın. "Bankalar Artık Çok Dikkatli". *Deniz Ticaret Dergisi* (Şubat 2003).

Seval, Belkıs. *Kredilendirme Süreci ve Kredi Yönetimi*. İstanbul: İ.Ü. İşletme Fakültesi, Muhasebe Enstitüsü, 1990.

Skymay, Ewan. *Compiled From Transportation*. Southampton: CI Online, 1997.

Stopford, Martin. *Maritime Economics*. Londra: Routledge, 2002.

Şakar, Hakan. *Bankalarda Kredilendirme Teknikleri*. İstanbul: Strata Yayıncılık, Nisan 2001.

Şenver, Bülent. "Ekonominin Dümeni: Savaş Ekonomiyi Rotasından Çıkardı". *Deniz Ticaret Dergisi* (Nisan 2003).

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü. *Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000*. Ankara: DİE Yayınları, 2001.

Tunay, K. Batu, Mustafa T. Uzuner, Adnan Yiğit. *Ticari Bankalarda Optimal Kaynak Yönetimi*. İstanbul: Beta Yayınevi, Ağustos 1998.

Türkiye Bankalar Birliği. *Aktif Büyüklüğüne Göre Banka Sıralama Raporu*, <http://www.tbb.org.tr>. (11 Nisan 2003).

Türkiye Bankalar Birliği. *Banka Şube ve Personel Sayıları Raporu*, <http://www.tbb.org.tr>. (20 Mayıs 2003).

Türkiye Bankalar Birliği. *Basel Komite Yeni Sermaye Yeterliliği Düzenlemesi*, İstanbul: Ekim 2002.

Türkiye Bankalar Birliği. *Türk Bankacılık Sistemi – Üç Aylık Grup Bilgileri Raporu*, <http://www.tbb.org.tr>. ( 7 Mart 2002)

Türkiye Bankalar Birliği. *Türk Bankacılık Sistemi Raporu*, <http://www.tbb.org.tr>. (12 Mart 2003)

U.S. Department of Transportation/Marine Administration. *2002 Ship Financing Guaranties-Public Distribution*. <http://www.marad.org>. (4 Mart 2002)

U.S. Department of Transportation/Marine Administration. *Federal Ship Financing Program*. Washington: 2000

UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2001*. Cenevre: 2001.

World Trade Organization. *2002 Annual Report*. Fransa: WTO Publications, 2002.

Yüksel, Ali Sait, Aslı Yüksel ve Ülkü Yüksel. *Banka Yönetimi El Kitabı*. İstanbul: Alfa Yayınları, 2002.

Yüzbaşıoğlu, A. Nejat. "Risk Yönetimi ve Bankaların Denetimi". *BDDK Risk Yönetimi Konferansı*, İstanbul: 16 Ocak 2003.

Zarakolu, Avni. *Bankacılar için Para ve Kredi Bilgisi*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü (T. İş Bankası A.Ş. Vakfı) Yayınları, 1999.



**EK 1 - ANKET FORMU****“KREDİLENDİRME SÜRECİNDE BANKALARIN DENİZCİLİK SEKTÖRÜ’NE BAKIŞI”**

*Bu anket bankaların kredileendirme işlemlerinde sektörel riskin etkilerinin belirlenmesi ve kendine özgü sektörel riskleri bulunan Denizcilik Sektörü'ne yaklaşımının değerlendirilmesi amacıyla İhsan Arıcan Çakar tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Yönetimi Ana Bilim Dalı'nda hazırlanan “Kredileendirmede Sektör Etkisi: Denizcilik Sektörü Örneği” başlıklı yüksek lisans tez çalışmasının uygulama bölümünü oluşturmaktadır..*

- i. Anketin bankaların kredi bölümlerindeki ilgili kişiler tarafından doldurulması önemle rica olunur.  
ii. Bilgiler yalnız tez çalışması amacıyla toplanmakta olup tamamen gizli tutulacaktır.

\* Cevaplandırılması isteğe bağlı sorulardır.

**SORULAR**

1. Adınız, Soyadınız (\*):

2. Çalıştığınız Banka ve Bölüm (\*):

3. Bankanızın Aktif Büyüklüğü Açısından Ölçeği:

<input type="checkbox"/> Küçük Ölçekli	<input type="checkbox"/> Orta Ölçekli	<input type="checkbox"/> Büyük Ölçekli
--	---------------------------------------	--

4. Bankanızın Sermaye Yapısı:

<input type="checkbox"/> Kamu Sermayeli	<input type="checkbox"/> Özel Sermayeli	<input type="checkbox"/> Karma
---	---	--------------------------------

5. Bankanızın Türü:

<input type="checkbox"/> Merkez Bankası	<input type="checkbox"/> İhtisas Bankası
<input type="checkbox"/> Ticaret Bankası	<input type="checkbox"/> Diğer (Lütfen Belirtiniz).....
<input type="checkbox"/> Yatırım ve Kalkınma Bankası	

6. Bankanızın kredi politikası hangi müşteri tipinde yoğunlaşmaktadır?

<input type="checkbox"/> Bireysel	<input type="checkbox"/> Kurumsal	<input type="checkbox"/> Her ikisi de
-----------------------------------	-----------------------------------	---------------------------------------

7. Bankanızın sağladığı kredilerin vadesi genellikle nedir?

<input type="checkbox"/> Kısa	<input type="checkbox"/> Orta	<input type="checkbox"/> Uzun
-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------

8. Müşteri hakkında bilgi toplanırken tercih edilen kaynakların ilk üçünü sıralayınız?

<input type="checkbox"/> Müşteri ile yüzyüze görüşme	<input type="checkbox"/> Ticaret Odalarından Sağlanan Bilgiler
<input type="checkbox"/> Firmanın finansal tabloları	<input type="checkbox"/> Sektörden toplanılan bilgiler
<input type="checkbox"/> Denetim Şirketlerinden elde edilen bilgiler	<input type="checkbox"/> TCMB Risk Santralizasyonu Teşkilatı
<input type="checkbox"/> Derecelendirme Kurumu Bilgileri	<input type="checkbox"/> Diğer(Lütfen Belirtiniz).....

9. Bankanızda kredi riski yönetimi uygulanmakta mıdır?

<input type="checkbox"/> Evet	<input type="checkbox"/> Hayır (Lütfen 11. soruya geçiniz)
-------------------------------	--

10. Kredi portföy yönetimi uygulanmakta mıdır?

<input type="checkbox"/> Evet	<input type="checkbox"/> Hayır
-------------------------------	--------------------------------

11. Müşterinin faaliyette bulunduğu sektörün analizi yapılmakta mıdır?

<input type="checkbox"/> Evet	<input type="checkbox"/> Hayır (Lütfen 13. soruya geçiniz)
-------------------------------	--

12. Sektör analizi yapılırken nelere dikkat edilmektedir? Lütfen önem derecesine göre sıralayınız.

<input type="checkbox"/> Sektörün yapısı (Pazar payı, rekabetin şiddeti, işletme büyüklüğünün sınıflara dağılımı...)
<input type="checkbox"/> Sektörün konjonktürü (Talep ve satışlardaki gelişmeler, ithalat/ihracat değişimleri, beklentileri...)
<input type="checkbox"/> Sektörün finansal oranları (Finansal kaldıraç, likidite oranları, karlılık, büyüme, harcama oranları)
<input type="checkbox"/> Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

13. Bankanız firmalara kredi verirken sektöre göre ayırım yapmakta mıdır?

<input type="checkbox"/> Evet	<input type="checkbox"/> Hayır (Lütfen 15. soruya geçiniz)
-------------------------------	--

14. Cevabınız evet ise, hangi sektör/sektörler daha çok tercih edilmektedir? Lütfen sıralayınız.

<input type="checkbox"/> Tekstil	<input type="checkbox"/> İnşaat	<input type="checkbox"/> Tarım	<input type="checkbox"/> Turizm	<input type="checkbox"/> Enerji	<input type="checkbox"/> Gıda	<input type="checkbox"/> Metal	<input type="checkbox"/> Otomotiv
<input type="checkbox"/> Denizcilik	<input type="checkbox"/> Diğer (Lütfen Belirtiniz).....						

**15. Kredi talep eden şirketin kredi değerliliğini belirlerken hangi kriter(ler) ön plana çıkmaktadır? Lütfen önem derecesine göre sıralayınız.**

Müşterinin karakteri/güvenilirliği	Kredinin talep edilmesindeki amaç
Gösterilen teminatlar	Kredinin geri ödenmesinde kullanılacak kaynak(lar)
Firmanın faaliyette bulunduğu sektörün yapısı ve ekonomik durumu	Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**16. Müşterinin kredi riski ölçülmesinde hangi yöntem(ler) tercih edilmektedir?**

Skorlama (Scoring) Modelleri	Risk Derecelendirme (Risk Rating) Sistemleri
Her ikisi de	Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**17. Bankanız daha önce Denizcilik Sektörü'nde faaliyette bulunan bir şirkete/şirketlere sağladı mı?**

Evet	Hayır (Lütfen 21. soruya geçiniz)
------	-----------------------------------

**18. Verildi ise, hangi alt gruptaki faaliyette bulunmaktaydı?**

Gemi İşletmeciliği	Gemi Acentalığı
Gemi İnşaat	Liman İşletmeciliği
Yat İşletmeciliği	Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**19. Sektöre verilen kredilerin geri dönüşünde herhangi bir problem yaşandı mı?**

Evet	Hayır (Lütfen 21. soruya geçiniz)
------	-----------------------------------

**20. Yaşandı ise, problemin nedeni nedir?**

Firma hakkında yeterli bilgiye sahip olunamaması
Tahsis edilen kredinin etkin ve verimli bir şekilde kullanılmaması
Teminat olarak gösterilen gemilerin ve diğer varlıkların değerlemesinin uzman birimler tarafından yapılmaması
Firmanın nakit akışında küresel ekonomideki konjonktürel dalgalanmalardan kaynaklanan değişimler (örneğin: navlun ve yakıt fiyatlarındaki değişim)
Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**21. Denizcilik Sektörü'nü riskli buluyor musunuz?**

Evet	Hayır (Lütfen 23. soruya geçiniz)
------	-----------------------------------

**22. Eğer riskli buluyorsanız, lütfen nedenlerini önem sırasına göre belirtiniz.**

Sermaye yoğun, finansal kaldıraç oranı yüksek bir sektör olması
Firmaların genellikle yüksek limitli, uzun vadeli kredi tercih etmesi
Halihazırda işletilen gemilerin teminat olarak gösterilmesi ve bu gemilerin değerlerini belirleyecek uzman kadroların eksikliği
Navlun piyasasında dolayısıyla gemi değerlerindeki ani ve büyük çaptaki dalgalanmalar
Sektördeki firmaların yeterli şeffaflıktaki mali tablolara sahip olmaması.
Sektöre özgü risklerin yeterince bilinmemesi.
Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**23. Bir denizcilik firmasına verilecek yüksek limitli bir sendikasyon kredisinde yer almak ister misiniz?**

Evet (Lütfen nedenini belirtiniz).....
Hayır

**24. Sektörün bankalar tarafından tercih edilmesi için sizce ne yapılmalıdır?**

Denizciliğin bir devlet politikası olarak benimsenmesi, dolayısıyla kredilere devlet garantisinin sağlanması
Özel/Kamu sermayeli denizcilik bankaları kurularak, sektöre uygun kredi taleplerinin karşılanması
Mevcut bankalarda denizcilik kredileri bölümü kurularak, uzman kadroların yetiştirilmesi
Yasal düzenlemeler ve Deniz Ticaret Odası'nın desteği ile denizcilik sektörüne ait sermayenin yurtdışına kaçışını engellenmesi ve yurtiçindeki yatırımlara dönüştürülmesi.
Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**25. Anket çalışmasının sonuçlarının tarafınıza ulaştırılmasını ister misiniz?**

Evet (Lütfen e-posta adresinizi belirtiniz).....
Hayır

*Ankete katıldığınız için teşekkür ederim.*

*Saygılarımla...  
İhsan Arıcan Çakar*

**EK2 – ANALİZ ÖZET TABLOSU**

Analiz No	X DEĞİŞKENİ			Y DEĞİŞKENİ			R
	NO	SORU	CEVAP	NO	SORU	CEVAP	
1	3	Aktif Büyüklüğüne Göre Bankanın Türü	Küçük Ölçekli	17	Daha önce bir denizcilik şirketine kredi verildi mi?	Evet	-0.2075
2	3	Aktif Büyüklüğüne Göre Bankanın Türü	Orta Ölçekli	17	Daha önce bir denizcilik şirketine kredi verildi mi?	Evet	0.2446
3	4	Bankanızın Sermaye Yapısı	Özel Sermayeli	5	Bankanızın Türü	Ticaret Bankası	0.4845
4	4	Bankanızın Sermaye Yapısı	Kamu Sermayeli	6	Hedef Müşteri Grubu	Kurumsal	0.2857
5	5	Bankanızın Türü	Ticaret Bankası	6	Hedef Müşteri Grubu	Hem Bireysel Hem Kurumsal	0.4718
6	5	Bankanızın Türü	Yatırım Ve Kalkınma Bankası	6	Hedef Müşteri Grubu	Kurumsal	0.5345
7	5	Bankanızın Türü	Ticaret Bankası	7	Tahsis edilen kredilerin vadesi	Kısa	0.4791
8	5	Bankanızın Türü	Yatırım Ve Kalkınma Bankası	7	Tahsis edilen kredilerin vadesi	Orta	0.2236
9	9	Kredi Riski Yönetimi Uygulanıyor mu?	Evet	10	Kredi Portföy Yönetimi Uygulanıyor mu?	Evet	0.4734
10	9	Kredi Riski Yönetimi Uygulanıyor mu?	Evet	11	Müşterinin Faaliyette Bulunduğu Sektörün Analizi yapılıyor mu?	Evet	0.4734
11	9	Kredi Riski Yönetimi Uygulanıyor mu?	Evet	21	Denizcilik Sektörü Riskli mi?	Evet	0.4734
12	10	Kredi Portföy Yönetimi Uygulanıyor mu?	Evet	11	Müşterinin Faaliyette Bulunduğu Sektörün Analizi yapılıyor mu?	Evet	0.5200
13	11	Müşterinin Bulunduğu Sektörün Analizi Yapılıyor mu?	Evet	13	Kredi verirken sektöre göre ayırım yapılıyor mu?	Evet	0.0891
14	17	Daha önce bir denizcilik şirketine kredi verildi mi?	Evet	18	Verildi ise hangi alt gruptaydı?	Gemi İnşaat	0.7117
15	17	Daha önce bir denizcilik şirketine kredi verildi mi?	Evet	19	Daha önce verilen Denizcilik kredilerinde problem yaşadınız mı?	Evet	0.6213

**EK2 – ANALİZ ÖZET TABLOSU**

Analiz No	X DEĞİŞKENİ		Y DEĞİŞKENİ		R
	NO	SORU	NO	SORU	
16	18	Verildi ise hangi alt gruptaydı?	19	Daha önce verilen Denizcilik kredilerinde problem yaşandı mı?	0.6001
17	18	Verildi ise hangi alt gruptaydı?	19	Daha önce verilen Denizcilik kredilerinde problem yaşandı mı?	0.3563
18	19	Daha önce verilen Denizcilik kredilerinde problem yaşandı mı?	21	Denizcilik Sektörü Riskli mi?	0.4677
19	19	Daha önce verilen Denizcilik kredilerinde problem yaşandı mı?	23	Bir denizcilik şirketine verilecek yüksek limitli bir sendikasyon kredisinde yer almak ister misiniz?	-0.5114
20	20	Daha önce verilen denizcilik kredilerinde yaşanan problem	22	Denizcilik sektörünün riskli olmasının nedeni	0.5000

**EK3 – PEARSON KORELASYON TABLOLARI**

ANALİZ NO: 01		N =		30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		
X					1		1				1		1	1				1		1		1		1		1		1		1		1		1		1
Y					1		1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

$\Sigma X$	15.00
$\Sigma Y$	19.00
$\Sigma XY$	8.00
$\Sigma X^2$	15.00
$\Sigma Y^2$	19.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	-1.50
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	7.50
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	6.97
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.2075

ANALİZ NO: 02		N =		30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		
X					1		1			1		1		1	1			1		1		1		1		1		1		1		1		1		1
Y					1		1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

$\Sigma X$	10.00
$\Sigma Y$	19.00
$\Sigma XY$	8.00
$\Sigma X^2$	10.00
$\Sigma Y^2$	19.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	1.67
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	6.67
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	6.97
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.2446

N =																														
ANALİZ NO: 03																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
X	1			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

$\Sigma X$	28.00
$\Sigma Y$	23.00
$\Sigma XY$	23.00
$\Sigma X^2$	28.00
$\Sigma Y^2$	23.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	1.53
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	1.87
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	5.37
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.4845

N =																														
ANALİZ NO: 04																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
X	1		1																											
Y	1	1	1	1								1	1	1		1						1		1	1	1				1

$\Sigma X$	2.00
$\Sigma Y$	14.00
$\Sigma XY$	2.00
$\Sigma X^2$	2.00
$\Sigma Y^2$	14.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	1.07
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	1.87
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	7.47
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.2857

N =		30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ANALIZ NO: 05		X				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1
		Y				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1

$\Sigma X$	23.00
$\Sigma Y$	17.00
$\Sigma XY$	16.00
$\Sigma X^2$	23.00
$\Sigma Y^2$	17.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	2.97
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	5.37
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	7.37
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N)(\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.4718

N =		30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ANALIZ NO: 06		X	1	1	1	1																			1	1						
		Y	1	1	1	1								1	1	1	1		1				1		1	1	1	1				1

$\Sigma X$	6.00
$\Sigma Y$	14.00
$\Sigma XY$	6.00
$\Sigma X^2$	6.00
$\Sigma Y^2$	14.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	3.20
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	4.80
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	7.47
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N)(\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.5345

N =	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ANALIZ NO: 07	X				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1
	Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1

$\Sigma X$	23.00
$\Sigma Y$	26.00
$\Sigma XY$	22.00
$\Sigma X^2$	23.00
$\Sigma Y^2$	26.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	2.07
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	5.37
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	3.47
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.4791

N =	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
ANALIZ NO: 08	X	1	1	1	1																			1	1							
	Y															1									1	1						

$\Sigma X$	6.00
$\Sigma Y$	5.00
$\Sigma XY$	2.00
$\Sigma X^2$	6.00
$\Sigma Y^2$	5.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	1.00
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	4.80
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	4.17
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.2236

N =	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ANALİZ NO: 09	X	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

$\Sigma X$	29.00
$\Sigma Y$	26.00
$\Sigma XY$	26.00
$\Sigma X^2$	29.00
$\Sigma Y^2$	26.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	0.87
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	0.97
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	3.47
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.4734

N =	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ANALİZ NO: 10	X	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	

$\Sigma X$	29.00
$\Sigma Y$	26.00
$\Sigma XY$	26.00
$\Sigma X^2$	29.00
$\Sigma Y^2$	26.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	0.87
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	0.97
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	3.47
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.4734

N =	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ANALIZ NO: 11	X	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

$\Sigma X$	29.00
$\Sigma Y$	26.00
$\Sigma XY$	26.00
$\Sigma X^2$	29.00
$\Sigma Y^2$	26.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	0.87
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	0.97
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	3.47
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.4734

N =	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ANALIZ NO: 12	X	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	

$\Sigma X$	25.00
$\Sigma Y$	25.00
$\Sigma XY$	23.00
$\Sigma X^2$	25.00
$\Sigma Y^2$	25.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	2.17
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	4.17
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	4.17
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.5200

N =		30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ANALİZ NO: 13		X	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		Y							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

$\Sigma X$	27.00
$\Sigma Y$	14.00
$\Sigma XY$	13.00
$\Sigma X^2$	27.00
$\Sigma Y^2$	14.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	0.40
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	2.70
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	7.47
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.0891

N =		30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ANALİZ NO: 14		X	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

$\Sigma X$	19.00
$\Sigma Y$	14.00
$\Sigma XY$	14.00
$\Sigma X^2$	19.00
$\Sigma Y^2$	14.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	5.13
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	6.97
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	7.47
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.7117

N = 30

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
ANALIZ NO: 15	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
X	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1

$\Sigma X$	19.00
$\Sigma Y$	12.00
$\Sigma XY$	12.00
$\Sigma X^2$	19.00
$\Sigma Y^2$	12.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	4.40
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	6.97
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	7.20
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.6213

N = 30

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ANALIZ NO: 16	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
X	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1

$\Sigma X$	14.00
$\Sigma Y$	12.00
$\Sigma XY$	10.00
$\Sigma X^2$	14.00
$\Sigma Y^2$	12.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	4.40
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	7.47
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	7.20
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.6001

N =		30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ANALIZ NO: 17		X							1	1	1	1					1	1	1	1			1					1				1
		Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

$\Sigma X$	9.00
$\Sigma Y$	12.00
$\Sigma XY$	6.00
$\Sigma X^2$	9.00
$\Sigma Y^2$	12.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	2.40
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	6.30
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	7.20
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.3563

N =		30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ANALIZ NO: 18		X	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

$\Sigma X$	14.00
$\Sigma Y$	24.00
$\Sigma XY$	14.00
$\Sigma X^2$	14.00
$\Sigma Y^2$	24.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	2.80
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	7.47
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	4.80
$R = (\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N) / [(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N) (\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}$	0.4677

		N =																													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ANALIZ NO: 19		X	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

$\Sigma X$	13.00
$\Sigma Y$	25.00
$\Sigma XY$	8.00
$\Sigma X^2$	13.00
$\Sigma Y^2$	25.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	-2.83
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	7.37
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	4.17
$R = \frac{(\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N)}{[(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N)(\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}}$	0.5114

		N =																													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ANALIZ NO: 20		X	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	

$\Sigma X$	10.00
$\Sigma Y$	20.00
$\Sigma XY$	10.00
$\Sigma X^2$	10.00
$\Sigma Y^2$	20.00
$\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N$	3.33
$\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N$	6.67
$\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N$	6.67
$R = \frac{(\Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y / N)}{[(\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2 / N)(\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2 / N)]^{0.5}}$	0.5000

**EK4 – ANALİZ SONUÇLARININ İSTATİSTİKSEL ANLAMLIĞININ SINANMASI**

2 tail $\alpha$	0.05	0.01
t	2.0484	2.7633
n	30	
df	28	

analiz	r	$t_p$	$\alpha=0.05$	$\alpha=0.01$
1	-0.2075	-1.1224	-	-
2	0.2446	1.3348	-	-
3	0.4845	2.9307	+	+
4	0.2857	1.5775	-	-
5	0.4718	2.8315	+	+
6	0.5345	3.3464	+	+
7	0.4791	2.8882	+	+
8	0.2236	1.2139	-	-
9	0.4734	2.8438	+	+
10	0.4734	2.8438	+	+
11	0.4734	2.8438	+	+
12	0.5200	3.2214	+	+
13	0.0891	0.4734	-	-
14	0.7117	5.3609	+	+
15	0.6213	4.1957	+	+
16	0.6001	3.9697	+	+
17	0.3563	2.0178	-	-
18	0.4677	2.7999	+	+
19	-0.5114	-3.1490	+	+
20	0.5000	3.0551	+	+

**ÖZGEÇMİŞ**

**Doğum tarihi** 10.08.1978

**Doğum yeri** İstanbul

**Eğitim Durumu**

**İlkokul** 1983-1988

Etiler Hasan Ali Yücel İlkokulu

**Orta Okul ve Lise** 1988-1995

İstek Vakfı Tarabya Kemal Atatürk Lisesi

**Lisans** 1995-1999

İstanbul Teknik Üniversitesi.  
Gemi İnşaatı Mühendisliği Bölümü

**Yüksek Lisans** 1999-2003

Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü  
İşletme Yönetimi Programı

**Çalıştığı Kurumlar**

Haziran 1996 – Eylül 1996

Kontrol Mühendisi, Gisan Tersanesi

Haziran 1998 – Ağustos 1998

Kontrol Mühendisi, STFA Sedef Tersanesi

Mayıs 2000 – ...

Uzman Yardımcısı, Admiral Container Lines Inc.-  
Martı Konteyner Hizmetleri A.Ş