

ULUSLARARASI DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA YAŞANAN TEHDİTLER VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Gonca Reyhan AKKARTAL¹

Öz

Bu çalışmanın amacı, küresel ticaretin yaklaşık %90 gibi önemli bir kısmının gerçekleştiği uluslararası denizyolu taşımacılığında önemi her geçen gün artan tehditlerin belirlenmesi ve bu tehditlerin yönetilmesi konusunda firmalara önerilerde bulunulmasıdır. Çalışmada yüz yüze mülakat tekniğine bağlı olarak katılımcılara önceden belirlenmiş olan denizyolu taşımacılığında karşılaşılan tehditleri yönetebilmeleri ile ilgili sorular yöneltilmiştir. Mülakatın sonunda elde edilen veriler ışığında bu tehditleri yönetebilmek için tercih ettikleri metotlar kategorize edilerek önerilerde bulunulmuştur. Yapılan mülakatlar sonucunda elde edilen bulgular arasında uluslararası deniz ticareti yapan firmaların dış tehditlerle daha çok karşılaştıkları, içsel tehditlerle başa çıkmanın daha kolay olduğu çünkü kendi bünyelerinde karşılaşılan tehditlerle başa çıkabilmenin maliyet olarak daha düşük olduğu saptandı.

Araştırma sonucuna göre Dünyada denizyolu ulaşımının tehditlerin arasında en büyüğünün korsanlık ve haydutluk olduğu ve uluslararası Kuruluşların gemilerin güvenliğe yönelik daha çok çalışma yapması gerektiği ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Denizyolu Taşımacılığı, Lojistik Yönetimi, Uluslararası Taşımacılık

JEL Sınıflandırması: F18, F23, L91, L92

THREATS IN INTERNATIONAL SEA TRANSPORT AND SUGGESTIONS FOR SOLUTIONS

Abstract

The aim of this study is to identify the increasingly important threats in international maritime transport, where approximately 80% of global trade takes place, and to make recommendations to companies to manage these threats.

In the study, based on the face-to-face interview technique, questions were asked to the participants about their ability to manage the threats encountered in sea transport, which was previously determined. In the light of the data obtained at the end of the interview, their preferred methods to manage these threats were categorized and recommendations.

Among the findings obtained as a result of the interviews, it was determined that companies engaged in international maritime trade face external threats more, and it is easier to cope with internal threats because the cost of dealing with threats faced within their own bodies is lower.

Discussion – According to the results of the research, it has been revealed that the biggest threats of maritime transportation in the world are piracy and banditry and international organizations should do more work for the security of ships.

Keywords: Maritime Transportation, Logistics Management, International Transportation

JEL Classification: F18, F23, L91, L92

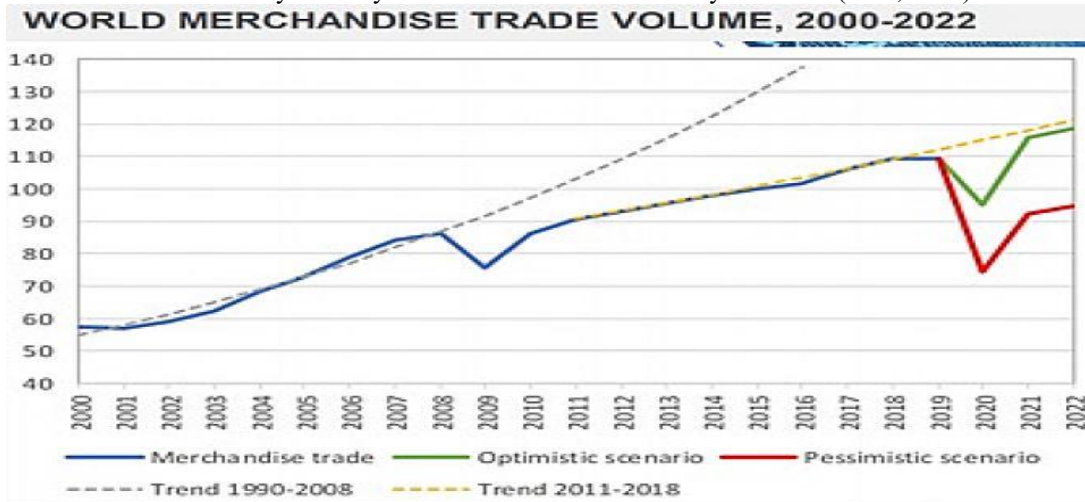
¹ Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Medipol Üniversitesi, İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi, Lojistik Yönetimi Bölümü, gonca.akkartal@medipol.edu.tr, ORCID : 0000-0001-5116-8434

1. Giriş

Dünya ticaretinin ortalama %90'lık kısmının gerçekleştirildiği denizyolu ulaşımı aynı zamanda küresel ekonomik sistemlerin entegrasyonunu sağlayan önemli bir ulaştırma sistemidir. Özellikle büyük hacimde taşınması gereken ürünlerin düşük maliyetle, kara ve hava yolu ulaştırmasına göre daha çevreci bir yaklaşımla gerçekleştirilmesi ve dünyanın 3/4'nün sularla kaplı olmasını da eklersek denizyolu taşımacılığının tercih sebepleri arasında sıralanabilir. Ayrıca dünya petrol ulaştırmasının %90'ı denizyolu ulaşımı ile gerçekleştirilir. Ersönmez ve İncaz çalışmalarında uluslararası deniz taşımacılığının önemi hakkında dünya ticaretinin yaklaşık %86'nı oluşturduğunu belirtmekte ve bunun sebeplerinden birinin de diğer taşımacılık modellerine göre hem kitle taşımacılığına uygundur hem de maliyet ve tonaj açısından en avantajlı taşıma modeli olduğunu belirtmiştir (Erdönmez ve İncaz, 2016).

Pandemi döneminin yaşanmasıyla birlikte özellikle ürün ulaştırmasına duyulan önemin daha da artması ve bunun sonucunda lojistiğin temel faaliyetlerinden biri olan ulaştırmanın da önemi giderek artmıştır. Buna rağmen özellikle Çin'de pandemi dolayısıyla limanlarda yaşanan aksaklıklar, dünya ticaretini olumsuz yönde etkilemiştir. Bununla beraber denizyolu ulaşımında yaşanan tehditler ve kazalar da aynı oranda artmıştır. Bu tehditler arasında ihracatta yaşanan konteyner sıkıntısı, korsan saldırıları, tehlikeli madde taşımacılığında yaşanan sorunlar genel olarak, doğal olaylardan kaynaklanan kazalar, petrol ve navlun fiyatlarında artış gibi tehditlerdir. Mert ve Çetinyokuş (2020), denizyolu ulaşımında yaşanan tehditleri tehlikeli madde taşımacılığı yapan gemileri ele alarak, Denizyolu ile taşınan yükler arasında herhangi bir kaza meydana gelmesi durumunda çevreye ve insanlara onarımı imkânsız zararlar verebilecek tehlikeli kimyasallar ve malzemeler içerdiğini belirtmektedir. Bunun bir sonucu olarak taşıyıcı ve taşıtan firmaların maliyetleri artacak ve sektörde diğer rakip firmalara olan rekabet avantajını azaltacaktır. Bu tehditlere çözüm önerisi olarak tehlikeli malzemelerin denizyolu ile taşınması sırasında karşılaşılabilecek olası tehditleri ortaya koyabilmenin oldukça önemli olduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca bu tehditleri yok edecek ya da gerçekleşmesi durumunda etkisini azaltabilecek önlemler alabilmek son derece önemli olduğunu belirtmişlerdir (Mert ve Çetinyokuş, 2020).

Tablo 1. Dünya Konteyner Ticaret Hacmi 2000-2022 yılları arası (Türe, 2020)



2. Literatür İncelemesi

Uluslararası denizyolu ulaştırmasında yaşanan başlıca sorunlar arasında kazalar literatürde yer almasına karşın, korsanlık, doğal afetler, ihracatta yaşanan konteyner sıkıntılarına çözüm önerileri literatürde yeterince yer almamaktadır. Bu çalışma, literatürde bulunan bu boşlukları doldurmaya yönelik olarak hazırlanmıştır. Şenol ve Duru ve arkadaşları çalışmalarında Türkiye'yi yarımadaya benzeterek coğrafi yapısı ile kombine taşımacılık açısından avantajlı bir ülke konumunda olduğunu belirtmişlerdir. Ayrıca yatay taşıma rotalarında direkt olarak karayolu yerine deniz yolunu tercih edilebileceğini veya denizyolu ve demiryolu ağırlıklı kombine taşımacılık yapılması sağlanabileceğini vurgulamıştır (Atar vd., 2013). Diğer bir çalışmada ise Şipal (2016), maliyetleri düşürmek isteyen üreticilerin ulaşımı da mümkün olan en kısa zamanda ve en az maliyetle gerçekleştirmek istediklerinden bahsetmiştir. Ayrıca deniz taşımacılığı bütün dikkatleri üzerinde toplamış, alternatif kanallara göre üstünlüğü ile tercih edilen bir yol olmuş olduğunu da vurgulamıştır (Şipal, 2016). Weng, Yang ve Du (2018) çalışmalarında son yıllarda, denizcilik güvenliği akademiden çok sayıda ilgi gördüğünden ve birçok nakliye kazalarının meydana gelme olasılığını ve sonuçlarını ele alan belgelerin birçok akademik dergide yer aldığından bahsetmişlerdir. Bu dergiler arasında Journal of Seyrüsefer, Güvenlik Bilimi, Denizcilik Politikası ve Yönetimi gibi dergiler yer almaktadır (Weng vd., 2018). Denizyolu ulaşımında karşılaşılan tehditler arasında literatürde sıkça yangınlar ve patlamalardan bahsedilmiştir. Bunlardan biri Baalisampang Abbasi ve arkadaşları (2018) çalışmalarında küresel olarak genişleyen denizcilik endüstrisi için, çarpışma, alabora olma, batma, topraklama, karaya oturma, yangın ve patlama gibi çeşitli tehlikelere sahip olduğundan bahsetmişlerdir. Bununla beraber kazalara genellikle karmaşık etkileşim yoluyla birden fazla katkıda bulunan faktör neden olur şeklinde açıklamışlardır (Baalisampang vd., 2018). Başka bir çalışmada ise küresel ticaretin artmasıyla birlikte lojistik faaliyetlere olan talebin de artmasıyla birlikte yaşanan kazalarla ilgili bir çalışma mevcuttur. Çalışmada Wang ve arkadaşları (2018) küresel ticaretin hızla gelişmesiyle birlikte, hastalıklar veya halk sağlığı acil durumu gibi kazalar sıklıkla meydana gelir ve bu da çok fazla ölüme ve ağır ekonomik kayıplara neden olduğundan bahsetmişlerdir (Wang vd., 2018).

3. Kavramsal Çerçeve

3.1 Denizyolu Taşımacılığının Avantajları

Ulaştırma kavramı tedarik zinciri yönetiminde yer alan temel lojistik faaliyetlerin başında yer alır. Bununla beraber tedarik zincirinde hammaddenin tedarikinden başlayarak müşterilerin ihtiyaçları doğrultusunda ürünlerin ulaştırılması tamamen ulaştırma sistemlerine bağlıdır. Deniz ulaştırması ise, uluslararası ticaret ve küresel lojistik ve tedarik zincirine göre gerçekleştirilir. Ulaştırma maliyetleri kara ve havayolu ulaşımına göre daha düşüktür. Deniz yolu ile taşımacılığın ucuz olmasının yanı sıra çok miktarda ve hacimdeki yüklerin uzun mesafesinde taşınmasında elverişli bir ulaşım yöntemi olmasının yanında ayrıca deniz yolu ulaştırmasında kitlesel taşıma kapasitesi maksimum seviyededir, bu nedenle taşımanın birim maliyeti son derece düşüktür.

Yüksek güvenlik olanaklarına sahip olan bu sistem ayrıca enerji tüketimi açısından diğer taşıma yöntemlerine göre daha az düzeydedir.

Farklı ulaştırma yöntemlerine göre gerçekleşme süresi uzun olsa da kıtalararası taşımacılıkta büyük miktarda yüklerin taşınabilmesi ve ekonomikliği çok büyük bir avantaj olmaktadır.

Denizyolu ulaştırma sistemi denizcilikte müşterilerin gereksinimlerini karşılamak amacıyla ürünlerin, hizmetlerin ve ilgili bilgilerin menşe noktasından tüketim noktasına kadar verimli bir şekilde akışını ve depolanmasını planlayan, uygulayan ve kontrol eden tedarik zinciri sürecinin bir parçasıdır. Bununla beraber deniz ulaştırması küresel ekonomide rekabetçi ve sürdürülebilir olmak için sürekli olarak geliştirilecek ve uygulanan bir sistemdir Küresel tedarik zincirine başarılı entegrasyonun anahtarıdır. Bununla birlikte denizyolu ulaşımı, karayolu ulaşımından tam 7 kat daha ucuzdur. Yakıt tüketimi açısından ise karayolundan 4 kat daha ucuzdur. Güvenilirliği yüksektir. Deniz yolu taşımacılığı, uluslararası sularda daha emniyetlidir. Sebebi ise, özellikle karayolu ve havayolu taşımacılığında, ülkeler arası ulaştırma esnasında başka ülkelerin karayolu ve havayolu sahasının kullanılması, bu ülkelerde olası gerginlik ve problemlere neden olmaktadır. Bu da ticareti olumsuz etkilemekte ve sekteye uğratmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı dünyada en çok tercih edilen ulaştırma sistemlerinden biri olmasında özellikle yüksek tonajlı ürünlerin ulaştırma sistemleri arasında yer almasından kaynaklanmaktadır. Denizyolu ulaşımın küresel ekonomilere olduğu kadar ülke ekonomisine de çok olumlu katkıları vardır. Bunların başında deniz işletmelerinin yurt dışından elde ettikleri navlun gelirleri, yurtdışına deniz sigortacılığı hizmeti sunan ulusal sigorta şirketlerinin edindiği gelirler, ulusal gemi sahiplerinin gemilerini kiralayan yabancı denizcilik şirketlerinin ödedikleri kira gelirleri buna örnek olarak verilebilir.

3.2 Denizyolu Ulaşımının Dezavantajları

Bütün bu avantajlarının yanı sıra denizyolu ulaşımın bazı dezavantajları da bulunmaktadır. Bunların başında yakın geçmişte Süveyş kanalında karaya oturan gemi verilebilir. Dahası fırtına, dolu, kar, dev dalgalar (Tsunami) gibi doğal afetlere karşı son derece duyarlıdır. Denizyolu ulaşımın dezavantajları arasında iskele ve liman gibi altyapı maliyetlerinin yüksek olmasıdır. Tonaj tutturamama ve limanda ürünlerin yükleme ve boşaltma operasyonları maliyetli ve zordur. Bunlarla birlikte taşıma süresi diğer taşıma sistemlerine daha uzundur. Karayolu ulaştırması gibi kapıdan kapıya ulaşım sağlayamaması ise beklentileri azaltmaktadır. Navlun endeksinin çok değişken olması nedeniyle ürünlerin ulaştırılması konusunda alternatif ulaştırma sistemlerinin tercih edilmesi rekabet avantajı açısından dezavantaj yaratır.

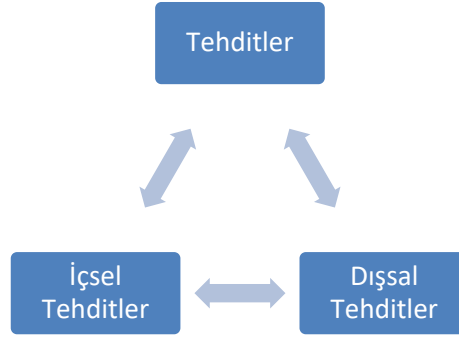
3.3 Denizyolu Taşımacılığında Yaşanan Tehditler

Tehdit kavramı sözlük anlamı itibariyle nerede ne zaman ve ne şekilde gerçekleşeceği öngörülemeyen olaylardır. Tedarik zincirinde gerçekleşen tehditler 2 gruba ayrılmaktadır. İçsel ve dışsal tehditler. Denizyolu ulaştırmasında da İçsel ve dışsal tehditler olarak değerlendirilebilir. İçsel tehditler şirketlerin kendi bünyelerinde ve kendi hataları sonucu gerçekleşen tehditlerdir, bunlara örnek olarak çalışanlardan meydana gelen hatalardan kaynaklanan tehditler, rotalamada verilen yanlış kararlar, donanım eksikliğinden kaynaklanan risklerdir.

Özellikle küresel ticarete petrol taşımacılığının %90'lık bir kısmı denizyolu ulaşımı ile gerçekleşmektedir. Bununla birlikte Uluslararası navlun indeksinde gerçekleşen navlun fiyatlarındaki artış, üretimde petrol hammaddesi kullanan üretici bir tehdit haline gelmektedir.

Bununla birlikte tehlikeli madde taşımacılığında personelin ihmali sonucu gerçekleşen tehditler ise içsel tehditlere girmektedir.

Dışsal riskler ise şirket dışında gerçekleşen tehditler ise tamamen firmanın dışında gelişen olaylardan kaynaklanan tehditlerdir. Bu tehditler arasında, korsan (haydut) saldırıları, uluslararası navlun endeksinde yaşanan fiyat dalgalanmaları, doğal afetler, karaya oturma, çarpışmalar olarak gösterilebilir.



Şekil 1. Tehdit türleri

3.3.1 Dışsal tehditler

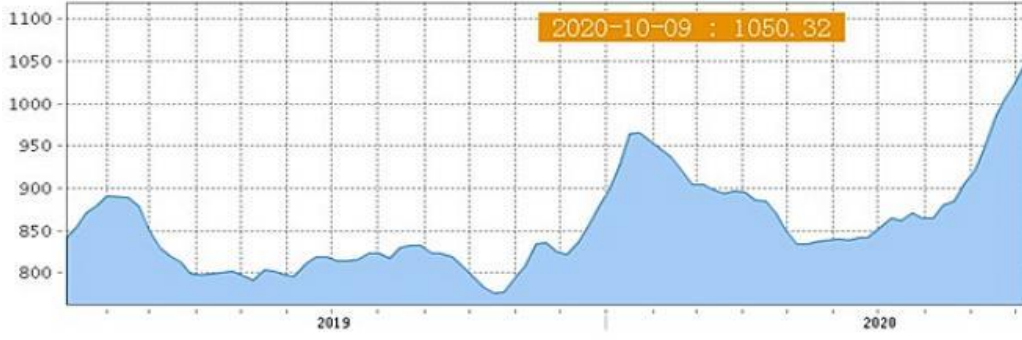
3.3.1.1 Korsanlık (Haydutluk)

Uluslararası denizlerde yaşanan tehditler arasında başlıca olanı korsanlık tehdididir. Tabu ve arkadaşları çalışmasında “denizyolu taşımacılığının, farklı taşıma sistemlerine göre tek seferde en fazla taşıma kapasitesine ve en düşük maliyete taşımaya olanak sağlaması, küresel ticareti büyük ölçüde deniz yollarına bağımlı hale getirmiştir. Öte yandan yirmi birinci yüzyılın ileri teknolojilerini kullanan günümüz deniz haydutları, gerçekleştirdikleri haydutluk ve silahlı soygun faaliyetleriyle, denizyolu taşımacılığı için ciddi bir tehdit teşkil etmekte, küresel ekonomiye yıllık 13-16 milyar dolar ek maliyet ortaya çıkarmakta olduklarını üzerine durmuşlardır” (Tabur vd., 2016).

3.3.1.2 Uluslararası Navlun Endeksi Fiyat Dalgalanmaları (Finansal Tehditler)

Uluslararası navlun endeksinde belirlenen navlun fiyatları özellikle ihracat yapan firmalar için finansal yönden tehdittir. Finansal tehdit olarak ayrıca Erol ve Dursun’unda belirttiği gibi “Denizyolu taşımacılığı sektörü için finansman ve finansmana dayalı tehdittir yönetimi üzerinde titizlikle durulması gereken bir konudur. Çünkü sektörün finansal açıdan mevcut yapısı sektör paydaşları için sürdürülebilirlik açısından tehdit oluşturmakta, bu durumda risk yönetimini zorunlu kılmaktadır” (Erol ve Dursun, 2015).

Tablo 2. Çin Konteyner Navlun endeksi (2019-2020 yılları arası)



Kaynak: (Uğurlu, 2020)

Tablo 2 de görüleceği üzere 2019 yılı ve 2020 yılı arasında Çin Konteyner fiyatlarındaki dalgalanma çok ani ve hızlı gelişmiştir. Bunun sonucu olarak, hammadde ithalatı yapan firmaları ekonomik olarak olumsuz etkilemektedir.

3.3.1.3 Doğal Afetler

Uluslararası denizyolu ulaştırmasında dışsal tehditlerin başında deprem sonrası meydana gelen dev dalgalar, fırtına gibi doğal afetler yapıyı son derece hassas bir duruma getirmektedir. Özellikle nem ve rutubete karşı duyarlı olan ürünler (elektronik cihazlar, ahşap ürünleri vb.) dev dalgalar, fırtına gibi olumsuz hava koşullarından son derece fazla etkilenmektedirler. Geçtiğimiz günlerde Süveyş kanalında karaya oturan gemi örnek gösterilebilir.

3.3.1.4 Tehlikeli Madde Taşımacılığında Kaynaklanan Tehditler

Petrol ticaretinin gerçekleştirilmesinde Denizyolu ulaşımının büyük bir katkısı vardır. Özellikle petrol ve petrol ürünlerinin tehlikeli madde sınıflamasına girmesi, ulaştırma esnasında özel muamele gerektirmesi anlamına gelmektedir. Bununla birlikte bu ürünlerin yarattığı en büyük tehditlerden biri doğaya yarattığı tehditlerdir. Ilgar çalışmasında bu durumu “Petrolün deniz yolu ile taşınması potansiyel önemli çevresel riskleri beraberinde getirmektedir. Petrol taşımacılığında kaza sonucu denize petrol dökülmesi tehlikesi mevcuttur. Boğazlar ve Marmara Denizi ekosistem özellikleri ile riski yüksek hassas bölge olarak tanımlanmaktadır. Denize dökülen petrol ve bunun sonucu olarak ortaya çıkan bileşikler, ekosistem içerisindeki tüm organizmaları az veya çok etkilemektedir” şeklinde açıklamıştır (Ilgar, 2018).

3.3.2 İçsel Tehditler

İçsel tehditler, şirket ve gemi çalışanlarından meydana gelen, dışsal hiçbir etkene bağlı olmaksızın gerçekleşen tehditlerdir. Bu tehditlerin başında gemi çalışanların hatalarından kaynaklanan tehditler (kazalar, yaralanmalar, ürünlerin kırılması, ezilmesi, dağılması vb.) limanda gecikmelerden kaynaklı olarak konteynerlerin bekleme süresi, konteyner başına kesilen ücretlerdir. Elektronik cihazlarda yaşanan sorunlar da içsel tehditler arasındadır.

3.3.2.1 Çalışanlardan Meydana Gelen Hatalar

Denizyolu taşımacılığında meydana gelen tehditler arasında özellikler tehlikeli maddelerin yükleme ve boşaltma esnasında elleçlenen ürünlerin kimyasal ve fiziksel özelliklerini yeteri kadar bilmemelerinden kaynaklanan tehditlerdir.

İlgili personelinin geminin, limanın ve çevrenin güvenliğini sağlamak amacıyla elleçleme, depolama, istifleme, boşaltma ve yükleme yapılırken meydana gelebilecek tehditler (düşme, vinç kazaları, ürünlerin ezilmesi, kırılması, limanda yaşanan kazalar, çeşitli kimyasalların doğaya bulaşması vb.). Bu işlerden sorumlu olan personelin insan ve doğa faktöründen kaynaklanan riskleri önlemek amacıyla çeşitli eğitimlerden geçmesi gerekmektedir.

“Denizyolu ile taşınan yükler arasında herhangi bir kaza/olay anında çevreye ve insanlara telafisi mümkün olmayan zararlar verebilecek tehlikeli kimyasallar ve malzemeler de bulunmaktadır. Bu nedenle tehlikeli malların denizyolu ile taşınması esnasında karşılaşılmaması muhtemel riskleri ortaya koyabilmek ve bu riskleri ortadan kaldırmak ya da gerçekleşmesi durumunda etkisini azaltabilecek önlemler alabilmek oldukça önemlidir” (Mert ve Çetinyokuş, 2020).

4. Uygulama

4.1 Amaç ve Yöntem

Bu araştırma ile denizyolu ticaretinde faaliyet gösteren firmaların dışsal ve içsel tehditlere karşı ne gibi önlemler aldıklarının araştırmasına yönelik sonuçlar elde etmek amaçlanmaktadır.

Mülakat yöntemi kullanılarak gerçekleştirilen araştırmada katılımcıların verdikleri cevaplar doğrultusunda, firmalara çözüm önerilerinde bulunulacaktır.

4.2 Araştırmanın Bulguları

Bu çalışmanın amacına ulaşılabilmesi için uluslararası arenada faaliyet gösteren denizyolu taşımacılığı yapan firmaların kaptanlarıyla yüz yüze mülakat gerçekleştirilmiştir.

Mülakat sonucunda kaptanların büyük bir bölümü 1. Soruda yöneltilen “Denizyolu ticaretinde karşılaştığınız tehditler en çok içsel mi yoksa dış kaynaklı mı? Sorunun cevabına en çok dışsal tehditlerle karşılaştıklarını belirtmişlerdir. Bu tehditlerin başında ise siyasi ve ekonomik sebeplerden kaynaklanan döviz kuru dalgalanmaları, navlun ücretleri terör saldırıları ve korsanlık, doğal afetler gelmektedir.

2. soruda yöneltilen “Bu tehditlerden en çok hangileriyle karşılaşıyorsunuz?” sorusuna ise kaptanların yine büyük bir çoğunluğu yükleme ve boşaltma sırasında konteynerlerin ezilmesi ve zarar görmesi, kur hareketliliği ve diğer ülkelerle olan politik ilişkiler şeklinde cevap verirken bazıları ise yakıt fiyatlarındaki değişiklik, navlun endeksindeki değişimler ve korsanlık olarak cevaplamışlardır. Özellikle korsanlıktan kaynaklanan tehditler Somali, Malakka Boğazı ve Doğu Afrika Güneydoğu Asya bölgelerinde ekonomik nedenlerle olmasa da ideolojik nedenlerle de saldırılarda buldukları belirtildi.

Bununla beraber Covid-19 pandemisinin de denizyolu ulaşımını etkileyen önemli bir dışsal tehdit olduğu belirtildi. Ayrıca kuru yük navlunlarının son 3 ayda inanılmaz yükseldiği verilen cevaplarda yer almaktadır.

3. Soruda katılımcılara yöneltilen soruya “Karşılaştığınız bu tehditlerle baş edebilmek için neler yapıyorsunuz?” verilen cevapların bir kısmı döviz kurundaki dalgalanmalara karşı esnek kapasite kullanımı ve finansal önlemler alınıyor derken bir kısmı ise belirsizliğin yoğun olduğu bu dönemde Reaktif olmaktan çok proaktif çözümler üretilmeye çalışıldığını belirtti. Katılımcılardan bazıları ihracat yönlü taşımalarda “Dummy Booking” denilen blok halde yapılan yükleyicisi belli olmayan rezervasyonlarla ekipman sağlamaya çalıştıklarını belirttiler. Bir kısmı ise ithalat- ihracat dengesizlikleri limanlarda kapasite sorununu öne çıkarmaktadır. Liman kapasitelerini artırmak üzere çalışmalar yapılırken limanlardaki yüklerin bekleme sürelerini azaltmaya yardımcı prosedürel ve organizasyonel iyileştirmeler yapmaktadırlar. Bir kısmının verdiği cevap ise gemi çalışanları ile sürekli iletişim halinde olarak görev ihmallerini en aza indirmeyi sağladıklarını belirtirken, özellikle yükleme ve tahliye limanlarındaki P&I sörveyör atayarak şüpheli yük eksiklik iddialarına karşı tedbir alıyor. Bunun dışında kötü hava şartlarının olmadığı bölgelere bağlantılar yaparak rota planını bu çerçevede oluşturmaya çalışıyor. Bu tehdidi bertaraf etmek için ise mümkün mertebe gemilerini 6 aylık period zaman çarterine bağlamayı tercih ediyorlar.

4. Soruda sorulan “Bu tehditler maliyetlerinizi ve rekabet avantajınızı nasıl etkiliyor?” soruya ise katılımcıların bir kısmı gemilerde yaşanan güvenlik sorunu nedeniyle ilave güvenlik önlemi masraflarına katıldıklarını bir kısmı ise bu durumun müşterilerin rekabet avantajını daha çok etkilediğini belirtmiş. Navlunlar konusunda ise bu durumun daha çok uzun vadede müşteri memnuniyetini etkileyen bir durum olduğunu ve aynı şekilde yüksek navlunlar yüzünden bazı kiracılar, yük sahipleri yüklerini satmama ve bekletme veya fabrika durdurma kararı da alabiliyor. Katılımcıların bir kısmı ise bu tehditlerin, ülkenin rekabet avantajını etkilediğini belirtirken bir kısmı maliyetler tüm pazar için yükseldiğinden rekabet avantajı veya dezavantajı yaratmadığını belirtmiş. Başka bir katılımcı ise ihracat- ithalat dengesizliğinin kontrol edilemediği noktada sefer iptalleri yapılmaktadır. Bu durum gerek ihracatçılar gerekse Deniz yolu işletmecisi olan şirketler için finansal kayıplara sebep olmaktadır. Özellikle yakıt fiyatlarındaki artış maliyetlerini artırırken, rekabet avantajını azalttığını belirtmiştir.

Diğer bir katılımcının verdiği cevapta yine ciddi oranda maliyet artışına neden olabileceği gibi aynı zamanda rakiplerine aralarında olan rekabette kendilerine ciddi oranda olumsuz yansıdığını belirtmiş. Buna örnek olarak PSC denetimlerinde gemi personelinin ihmalden kaynaklanan eksiklikler resmi kayıtlara geçiyor ve artık kiracılar tarafından önemli seçim kriterleri arasında yer aldığını belirtiyor. Diğer bir katılımcı ise maliyetlerin marketle örtüştüğünü ve mevcut durum düzeline kadar büyüme beklenen bazı servislerde maliyetleri düşürerek satışı artırmak hedeflenmiştir.

5. Soruda yöneltilen “Gelecekte bu tehditlerin ne şekilde değişeceğini öngörüyorsunuz?” sorusuna verilen cevaplar genellikle olumlu yönde. Katılımcıların çoğunluğu sektördeki dalgalanmanın pozitif yönde olacağını öngörüyorlar. Bazı katılımcılar ise gemi sayısı ve talep dengesizliğinin düzelmesi ve makul seviyelere gelmesini beklerken, bazıları bulunduğumuz coğrafyadan kaynaklı Avrupa ile olan ticaretimizin her geçen yıl arttığını belirtmiş.

Bu durumun devam etmesi beklentisi yüksek olduğu düşünülüyor. Artan ticareti desteklemek için düzenli olarak sefer sayılarını artırdıklarını belirtiyorlar. Covid-19 öncesi döneme dönüş beklentisi var.

5. Sonuç ve Değerlendirme

Denizyolu ulaşımında faaliyet gösteren firmaların kaptanları ile yapılan mülakat sonucunda Covid-19 sürecinin denizyolu ulaşımında karşılaşılan tehditlerin değerlendirilmesi üzerine 5 adet aşağıda yer alan sorular sorulmuştur.

Denizyolu ticaretinde karşılaştığınız tehditler en çok içsel mi yoksa dış kaynaklı mı? (İçsel tehditler: şirket çalışanlarının ihmal ve bilgisizliği, finansal yetersizlik, operasyonlarda ve rotalama da yapılan hatalar, yükleme ve boşaltma kaynaklı tehditler, kazalar. Dışsal Tehditler: Korsan saldırıları, dev dalgalar fırtına gibi doğal afetler, navlun endeksinde sürekli değişen fiyatlar, döviz kurunda yaşanan değişimler, diplomatik ve gümrük krizleri vb.)

1. Bu tehditlerden en çok hangileriyle karşılaşıyorsunuz?
2. Karşılaştığınız bu tehditlerle baş edebilmek için neler yapıyorsunuz?
3. Bu tehditler maliyetlerinizi ve rekabet avantajınızı nasıl etkiliyor?
4. Gelecekte bu tehditlerin ne şekilde değişeceğini öngörüyorsunuz?

Çalışmada verilen cevaplar dışsal ve içsel tehditlerin süreçlere olan etkisi üzerine yapılan değerlendirme sonucunda firmaların doğal afetler, korsanlık ve haydutluk, değişken navlun endeksinden kaynaklanan arz ve talep oynaklığı gibi dışsal tehditler firmalar için önemli tehditlerin başında yer almaktadır. Bu tehditlerle başa çıkma noktasında ise ülkelerin uyguladıkları politikaların uluslararası ticaret yapan firmaların güvenlik sorunlarını ele alarak oluşturulması gerekliliği ortaya çıkıyor.

Yapılan mülakatlar sonucunda elde edilen bulgular arasında uluslararası deniz ticareti yapan firmaların dış tehditlerle daha çok karşılaştıkları, içsel tehditlerle başa çıkmanın daha kolay olduğu çünkü kendi bünyelerinde karşılaşılan tehditlerle başa çıkabilmenin maliyet olarak daha düşük olduğu saptandı. Katılımcılar uluslararası sularda en çok karşılaştıkları tehditlerin başında korsanlık ve haydutluğun geldiğini ayrıca bu tehdidin en yoğun olduğu bölgeler olan Somali, Malakka Boğazı, Doğu Afrika ve Güneydoğu Asya bölgesindeki korsanlık olaylarının ekonomik sebeplerden çok ideolojik nedenlerle de karşılaşıldığı belirtilmiştir.

Yapılan değerlendirmeler sonucunda dünya ticaretinde yaşanan dalgalanmalarının bir kısmının Covid-19'dan sonra gerçekleştiği, özellikle navlun endeksinin dalgalı seyretmesi ihracat ve ithalatta oynaklığa sebep olduğunu, reaktif durumlardan çok proaktif davranmanın çözüm üretmede daha faydalı olduğu, maliyet ve kar marjının dış kaynaklı olaylardan daha çok etkilendiği tespit edilmiştir.

Dünya ticaretinin %90 gibi önemli kısmının denizyolu ile yapıldığı ve küresel ekonominin âdete yön belirleyicisi olan denizyolu ulaştırmasının önemi bir kez daha vurgulanmıştır.

IMO (International Maritime Organization) gibi uluslararası deniz yolu ulaşımın yasal düzenli ve çevreye duyarlı şekilde gerçekleşmesini sağlayan organizasyonların, denizyolu ulaşımının güvenliğinin uluslararası sularda sağlanması amacıyla yeni çalışmalar yürütmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Herkesin normalleşme beklentisinde olduğu sektör, üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde önemi ve değeri her geçen gün artmaktadır. Bu sebeple organizasyonların ve firmaların konuyla ilgili çalışmalarını artırmaları gerekmektedir.

Tablo 1. Denizyolu Ulaşımında Karşılaşılan Tehditler

Firma	Çalışan	Denizyolu Ticaretinde karşılaşılan tehditler: İçsel veya Dışsal	Bu tehditlerin çok hangisiyle karşılaşıyorsunuz	Bu tehditlerle baş edebilmek için neler yapıyorsunuz?	Bu tehditler maliyetlerinizi ve rekabet avantajınızı nasıl etkiliyor	Gelecekte bu tehditlerin ne şekilde değişeceğini düşünüyorsunuz
1	KAPTAN A	İçsel Tehditler: bilgisayarların sabotaja uğraması Dışsal tehditler: Olumsuz hava koşulları	Yükleme ve boşaltma esnasında konteynerlerin hasar görmesi, korsan saldırıları	ISM code IMO' nun A. 741(18) sayılı kararı, ISM kodu, CSI	İlave güvenlik önlemi masrafları, Yükselen nakliye ücretleri, ticaret yollarının değişmesi şeklinde etkiliyor.	DTDM uluslararası alanda ilgili kurum ve kuruluş ve sektörlerle toplantılar yapılması, bu konuda yapılan uluslararası toplantılara katılmak, silahlı özel güvenlik personelin gemide bulundurulmasına imkân verilmesi
2	KAPTAN B	Dışsal risklerle daha çok karşılaşılmaktadır. Bunlar döviz kurundaki dalgalanmalar, jeopolitik tehditler	En çok kur hareketleri ve diğer ülkelerle olan politik ilişkilerden etkileniliyor.	Döviz kurundaki dalgalanmalara karşı esnek kapasite kullanımı ve finansal önlemler alınıyor.	Müşterilerin rekabet avantajını daha çok etkiliyor. Döviz hareketleri buna örnek verilebilir.	Orta vadede bu tehditlerin devam edeceği düşünülüyor.
3	KAPTAN C	Daha çok dışsal tehditlerle karşılaşıyor. Bunlar Dünya ticaretindeki dalgalanmalar, hava koşulları.	En çok pandemi gibi dünya marketini domino etkisi altına alan daralma talep azalmasına bağlı direk ve dolaylı etkiler.	Reaktif olmaktan çok proaktif çözümler üretilmeye çalışılıyor.	Maliyetler ve rekabet avantajları kar marjının düşmesiyle olumsuz etkileniyor	Sürdürülebilir hizmet vermeyi başaranların uzun dönemde ayakta kalarak, marketteki arz talep dengesinin yeniden oluşması ve tüketim alışkanlıklarının artmasıyla, tehditlerin değişip avantaj ve fırsatlar yaratacak.

Firma	Çalışan	Denizyolu Ticaretinde karşılaşılan tehditler: İçsel veya Dışsal	Bu tehditlerin çok hangisiyle karşılaşıyorsunuz?	Bu tehditlerle baş edebilmek için neler yapıyorsunuz?	Bu tehditler maliyetlerinizi ve rekabet avantajınızı nasıl etkiliyor?	Gelecekte bu tehditlerin ne şekilde değişeceğini düşünüyorsunuz?
4	KAPTAN D	Dışsal tehditlerde: Ro-Ro taşımacılığındaki halat-ihracat dengesizliği. Bu dönemde limanlarda bekleyen yük sayısında yaşanan artış ticareti aksatabilmektedir.	Yakıt fiyatlarındaki değişimler	Liman kapasitelerini artırarak limanlarda yükün bekleme süresini azaltmak. Ek olarak müşteri davranışlarını değiştirmek.	İthalat – ihracat dengesizliğinin kontrol edilemediği noktada sefer iptalleri yapılmaktadır. Bu durum finansal kayıplara neden olmaktadır.	Avrupa ile ticaret her geçen gün artmakta. Artan ticareti desteklemek için düzenli olarak sefer sayıları artıyor ve yeni tren hatları açılıyor. Covid-19 salgınında yaşanan %35'lere varan ve ilk birkaç ay süren hacim azalmasına rağmen bölgedeki potansiyel sayesinde hacim tekrar eski seviyesine ulaşacaktır.
5	KAPTAN E	Genel olarak dışsal risklerle karşılaşılıyor. Doğa olayları, korsanlık bunların başında yer almakta.	Navlun değişimleri ve diplomatik durumlar ve vize problemi.	Müşteriler kiracıları olduğu için kiracıların haklarını savunan sözleşmeler yapıyor	Yüksek navlunlar, uzun vadede müşteri memnuniyetini etkileyecektir.	Tamamıyla dijital çağa giriş yapıyoruz. Otonom limanlar ve insan faktörünün en aza indiren yazılımlar piyasaya Hâkim olacak.
6	KAPTAN F	En çok dışsal tehditler var. Covid-19 nedeniyle ticaretten çekilen gemi sayısındaki azalma ve dolaşımdaki konteyner sayısının düşmesiyle navlun belirsizliği	Dışsal tehditler baskın durumda. Döviz kuru dalgalanmaları, ithalatta azalma.	Dummy Booking denilen, blok halde yapılan yükleyicisi belli olmayan rezervasyonlarla ekipman sağlamaya çalışıyor.	Maliyetler tüm pazar için yükseldiğinden rekabet avantajı veya dezavantaj yaratmıyor.	Covid-19 öncesi döneme dönüş temennisi var. Çalışma saatlerinin daha esnek olduğu, adaptasyon hızının yüksek, evden çalışma sürelerinin artacağı öngörülüyor ticaret adaptasyonu yüksek firmaların yeni iş modelleri kurduğu gözlemleniyor.

Firma	Çalışan	Denizyolu Ticaretinde karşılaşılan tehditler: İçsel veya Dışsal	Bu tehditlerin çok hangisiyle karşılaşıyorsunuz?	Bu tehditlerle baş edebilmek için neler yapıyorsunuz?	Bu tehditler maliyetlerinizi ve rekabet avantajınızı nasıl etkiliyor?	Gelecekte bu tehditlerin ne şekilde değişeceğini düşünüyorsunuz?
7	KAPTAN G	Daha çok dışsal tehditlerle karşılaşıyor.	Navlun endeksinin değişkenliği, döviz kuru dalgalanmaları, beklenmedik doğal veya doğal olmayan olaylar (Covid-19, Süveyş Kanalı tıkanıklığı vs.)	Şirket içi değerlendirmeler sonucu müşteri/yük öncelik verilmelidir.	Maliyetler marketle çoğunlukla örtüşmektedir ancak büyüme beklenen bazı servislerde maliyetleri düşünerek satışı artırmak gerekmektedir.	Geleceği öngörmek mevcut şartlarda mümkün görünmüyor ancak dalgalanarak pozitif veya negatif yönde seyredeceği öngörülmektedir.
8	KAPTAN H	Her iki tehdit de yapılan işin bir parçası. Tehditlerin nitelikleri zaman zaman değişiyor.	Son bir senede Covid-19 oldu. Bunun sonucu olan finansal değişimler, yakıt fiyatlarındaki artış ve döviz kurundaki değişimler	Tehditlere karşı hazır olunmaya çalışılıyor, önceden yaşanan tehditlerden ders çıkartılıyor, değişimlerle başa çıkabilme gücü çok önemli.	Yaşanan tehditler maliyetleri ve buna bağlı olarak rekabet avantajını direkt etkiliyor. Maliyetler arttıkça müşterilere yansıyor ve bu durum karayolu taşımacılığına olan talebi artırıyor.	Deniz ulaştırması, ülkenin ekonomik ve siyasal durumu ile çok yakından ilişkili ve bu konulardaki değişimlere karşı çok hassas. Türkiye ekonomisinin ilerleyen yıllarda gelişeceği öngörülmüyor.
9	KAPTAN I	Hem içsel hem dışsal tehditler var ama en ciddi boyutta olan dışsal tehditler.	Gemi çalışanlarının ihmalleri, yükleme ve boşaltmada yaşanan kazalar, kötü hava koşulları, navlun endeksinde yukarı aşağı oynamalar	Gemi çalışanları ile sürekli iletişim halinde olmak, kötü hava koşullarına karşı rota planı yapmak.	Tehditler maliyet artışına sebep olmakta. Aynı zamanda rekabet avantajı kaybetmeye neden olmakta	Gemi sayısı ve talep dengesizliğinin düzelmesi ve makul seviyelere inmesi bekleniyor.

Kaynakça

- Atar, F., Aydoğdu, Y. V., Duru, O., and Şenol, Y. E. (2013). Kısa mesafe deniz taşımacılığının avantajları ve kombine taşımacılıktaki önemi üzerine bir çalışma. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 5(1), 77-93.
- Balisampang, T., Abbasi, R., Garaniya, V., Khan, F., and Dadashzadeh, M. (2018). Review and analysis of fire and explosion accidents in maritime transportation. *Ocean Engineering*, 158, 350-366.
- Erdönmez, E. S., and İncaz, S. (2016, Kasım). 2018 yılına kadar AB denizyolu taşımacılığının stratejik hedefleri ve önerilerinin Türkiye'ye yansması. *Journal Of Emerging Economies And Policy*, 1, 111-125.

- Erol, S., and Dursun, A. (2015, Eylül). Denizyolu Taşımacılığında Riskler ve Riskden Korunma. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 7(2), 172-201.
- Ilgar, R. (2018, Haziran). Çevresel Duyarlılık Açısından Petrol Sektörü, Çanakkale Boğazının Pazardaki Yeri ve Önemi. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 23(39), 25-44.
- Mert, A., and Çetinyokuş, S. (2020). Denizyolu Tehlikeli Madde Taşımacılığına Yönelik Kazaların Analizi. *Journal of Humanities and Tourism Research*, 10(1), 41-54.
- Şipal, Y. Z. (2016). Türkiye'de ticari deniz taşımacılığı ve gemi fiyatlarında arz- talep dengesizliği, navulun fiyatlarına yansımaları. *International Multidisciplinary Conference* (s. 641-648). Antalya: İMUCO.
- Tabur, İ., Tağ, M. N., and Demirhan, N. A. (2016, Haziran). Korsanlık ve deniz haydutluğu ile mücadele :Somali örneği ve Türkiye'nin katkıları. *Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 2(1), 1-20.
- Türe, I. (2020, ekim 4). *Konteyner taşımacılığında yeni normaller neler getirecek*. nisan 3, 2021 tarihinde 7deniz.net: <https://www.7deniz.net/m-haber-35600.html> adresinden alındı
- Uğurlu, U. (2020, Kasım 11). *2020 Yılı ilk 3 Çeyreğinde Konteyner Piyasası*. Nisan 1, 2021 tarihinde Denizbülten.comn: <https://www.denizbulten.com/yazar-2020-yili-ilk-3-ceyreginde-konteyner-piyasasi-104.html> adresinden alındı
- Wang, W., Huang, W., and Liang, X. (2018). On the smulation based Reliability of complex emergency logistics networks in Post- accidents resques. *Journal of nvironmental Reasearch and public helath*, 15(1).
- Weng, J., Yang, D., and Du, G. (2018). Generalized F distribution model with random parameters for estimating property damage cost in maritime accidents. *The flagship journal of international shipping and port research*, 45(8), 963-978.