

**TÜRKİYE ODAKLI DENİZYOLU TAŞIMACILIK FAALİYETLERİNE
İLİŞKİN NAVLUN GELİRLERİNİN HESAPLANMASI: AZOV-
KARADENİZ HAVZASI UYGULAMASI*****Sercan EROL******ÖZET**

Bu çalışmada 2013 yılında yükleme ya da boşaltma limanı Türkiye olan ve Azov-Karadeniz Havzasına hizmet veren limanlar arasındaki yük hareketleri ortaya konularak oluşan ticaret hacmi ve buna bağlı olarak oluşan navlun gelirlerinin hesaplanması amaçlanmıştır. Bu sayede elde edilen navlun gelirlerinin ne kadarlık kısmının Türk Bayraklı, ne kadarlık kısmının da yabancı bayraklı gemiler arasında paylaşıldığı belirlenmeye çalışılmıştır. Çalışma sonucunda, 2013 yılı Azov-Karadeniz Havzasında elde edilen navlun gelirlerinin % 68 yabancı, % 21 Türk sahipli ve % 11'de Türk Bayraklı gemilerce elde edildiği tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz ticareti, Navlun piyasa yapısı, Navlun hacmi

**DETERMINATION OF FREIGHT REVENUES, FOCUSED ON MARINE
TRANSPORT OPERATIONS IN TURKEY: A CASE STUDY IN AZOV-
BLACK SEA BASIN****ABSTRACT**

In this study, cargo movements of sea ports have been revealed which serving between Turkey and the Azov-Black Sea in 2013. Aimed to determine the consisting trade volume and aimed to calculate the freight revenues. Accordingly, tried to determine how much of the freight revenue was obtained by the Turkish flagged vessels, and how much of the revenue was shared between the foreign flagged vessels. As a result, in 2013, 68% of the freight revenues in Azov-Black Sea basin has been obtained by foreign flagged vessels, 21% of revenues obtained by Turkish ownership (foreign flagged) , and 11% has been obtained by the Turkish-flagged vessels.

Keywords: Marine trade, Freight rate mechanism, Fright volume

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Karadeniz Teknik Üniversitesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, Tel: 0532 496 10 02, Faks: 0462 746 40 46, sercerol@ktu.edu.tr

GİRİŞ

Serbest piyasa şartlarının hüküm sürdüğü düzensiz hat denizyolu taşımacılığında navlun, arz ve talep fonksiyonlarına göre belirlenmektedir (Borger ve Nonneman, 1981: 156; Volk, 2002: 3; Goulielmos ve Psifia, 2006: 302). Dolayısıyla rekabet gücünün yüksek olduğu bu taşımacılık biçiminde navlun piyasası sürekli olarak dalgalı bir seyir izlemekte olup navlun, işletmenin kontrolünde değildir. Bu nedenle girdi maliyelerdeki artış, aynı oranda navlun oranlarındaki artışla karşılanamayabilir (Kavussanos ve Visvikis: 2006: 29-30). Diğer bir ifade ile sektörde giderler yönünde meydana gelen dalgalanmalar karşısında, navlun oranlarının aynı paralelde ayarlanabilmesi mümkün olmayabilir (Köseoğlu, 2010: 44). Navlun oranlarındaki dalgalı yapı, sektöre özgü birçok işletme riskin oluşmasına da sebebiyet verebilmektedir (Erdoğan ve Madak, 2004: 213; Ghiorghe ve Maria, 2012: 25; Kavussanos ve Visvikis, 2004: 2047).

Navlun gelirlerinin mikro düzeyde işletmeler üzerindeki yansımalarının yanında makro düzeyde, ödemeler dengesi ve cari açık gibi parametreler üzerinde de önemli bir etkiye sahip olduğu söylenebilir. Bu itibarla makro düzeyde navlun gelirlerinin doğru, şeffaf ve güvenilir olarak hesap edilebilmesi önem arz etmektedir. Bu itibarla Türkiye’de navlun gelir ve giderlerine ilişkin veriler Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) tarafından kamuoyuna duyurulmaktadır. TCMB tarafından duyurulan bu veriler Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından derlenen, gümrüklerden (limanlardan) edinilen bilgilere dayandırılmaktadır. Ancak sözkonusu hesapların oluşumunda sektörün ve navlun piyasasının kendine özgü yapısından ötürü zaruri olarak tahmin ve genellemeler de kullanılabilir. Dolayısıyla anılan veriler için ölçüm kıstası, kendi içinde bir hata barındırmamakla beraber sektöre özgü kararların şekillenmesinde ihtiyaç duyulan düzeyde ayrıntı içermeyebilmektedir (TCMB, 2014: 17).

Diğer taraftan navlun hesabının yapılabilmesi için gerekli olan yükleme ve boşaltma ile ilgili bilgiler de Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (DTGM) tarafından Liman Yönetim Bilgi Sistemi (LYBS)’ne aktarılmaktadır. LYBS’ye aktarılan verilerin içeriği incelendiğinde; yükün türü, miktarı, gemi türü, yükleme limanı, boşaltma limanı, gemi sahibi (Türk, yabancı, Türk sahipli), geminin geliş ve gidiş saati

ile gemiyle ilgili teknik bilgileri (GRT, NRT, DWT...) içerdiği görülmektedir. Diğer bir ifadeyle bu veri seti yük bilgilerini kapsamakta olup sözkonusu yüklere ilişkin navlun endeks verilerini içermemektedir (URL-1). Dolayısıyla navlun hesabı açısından yeterli olamayan bu veri sistemine dayalı bir navlun geliri hesabı yapmak mümkün olamamaktadır.

Yukarıda yapılan açıklamalar navlun gelirlerinin sektör paydaşlarının ve politika yapıcıların ihtiyaçlarını karşılayabilecek düzeyde doğru, şeffaf ve güvenilir olarak hesap edilebilmesinde bazı aksaklıkların yaşanabildiğini göstermektedir. Ancak navlun gelirlerinin makro düzeyde hesap edilebilmesi bu gelirlerin geminin türüne, boyuna ve bayrağına göre dağıtılabilmesi, konuyla ilgili politika yapıcılarının kararlarındaki etkinliği artırmakla beraber sektöre dönük yatırım kararlarının şekillenmesine de katkı sağlayabileceği açıktır.

Bu itibarla bu çalışmanın amacı Azov-Karadeniz havzasında Türkiye odaklı denizyolu taşıma faaliyetlerinden elde edilen navlun gelirin hesaplanması ve bu kapsamda elde edilen navlun gelirin ne kadarlık kısmının Türk Bayraklı ya da Sahipli ne kadarlık kısmının ise yabancı bayraklı gemiler tarafından elde edildiğini, navlun gelirlerinin gemi türlerine göre dağılımı ile navlun gelirlerinin Karadeniz'e kıyı devletler arasında hangi oranda paylaşıldığını ortaya koyabilmektir. Bu çalışmada elde edilen sonuçlardan sektör paydaşları, politika yapıcılar ve konuyla ilişkin lisansüstü öğrencilere katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

NAVLUN PİYASA YAPISI

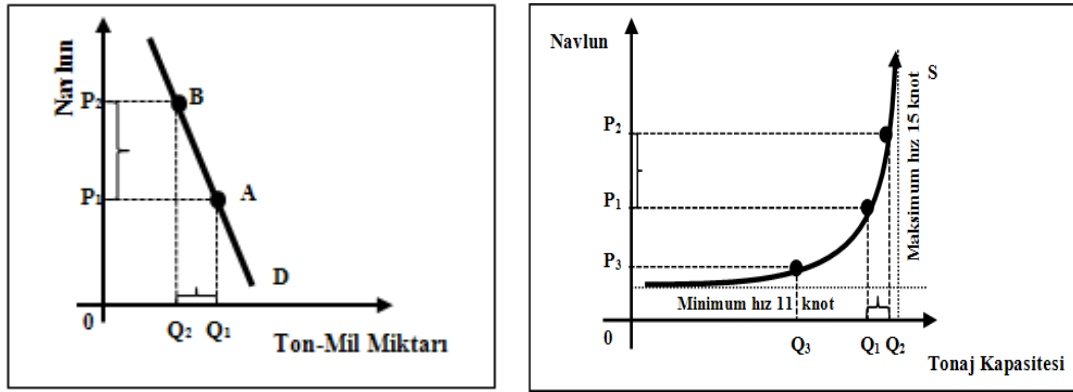
Navlun kavramı Türk Dil Kurumu (TDK) güncel Türkçe sözlüğünde “taşıyıcı tarafından, gemisinde taşınacak yük için istenen ücret” olarak ifade edilmektedir. Diğer bir tanımda ise navlun, denizyolu taşımacılığında, taşınan eşyayı bakım ve muhafaza altına almak suretiyle, bir gemi ile denizyolu üzerinden başka bir yere taşınması işlemi karşılığında verilen ücret olarak belirtilmektedir (Kender ve Çetingil, 2007:104).

Öteyandan denizde, gölde ve nehirde yüzen gemi ve diğer araçlarla, yüklerin ya da insanların zaman ve mekan faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesine imkan sağlayan denizyolu taşımacılığı, hız, zaman, mesafe, maliyet, istikrar ve yükün özellikleri gibi faktörler dikkate alınarak çeşitli açılardan sınıflandırılmaktadır (Erol,

2013: 8-11). Bu sınıflandırmaların birinde denizyolu taşımacılığı, taşımacılık modeli açısından düzenli hat (layner) denizyolu taşımacılığı ve düzensiz hat (tramp) denizyolu taşımacılığı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Her iki taşımacılık modelinde navlun mekanizması birbirinden farklılıklar arz etmektedir.

Bu itibarla, belirli bir hatta düzenli gemi seferlerinin yapıldığı düzenli hat denizyolu taşımacılığında rekabet, mümkün olduğu kadar ortadan kaldırılmakta, deniz trafiğine bir düzen getirilmekte, navlun oranları ve politikalarında istikrar ve birlik sağlanmaktadır. Diğer bir deyişle navlun oranları firmaların kontrolünde olup şirketler arasındaki yıkıcı rekabet ortadan kalkmaktadır. Bu nedenle düzensiz hat denizyolu taşımacılığında, eksik rekabet şartları hüküm sürdüğü söylenebilir (Haralambides, 2004: 3; Kutoğlu, 2007; 12-13).

Düzensiz hat denizyolu taşımacılığında ise farklı limanlar arasında, gemiler kendi hızlarını kendileri belirleyebilmekte, düzenli hat denizyolu taşımacılığında olduğu gibi önceden açıklanmış ve yayınlanmış bir sefer tarifesine göre hareket etmemektedirler (Trivedi, 2010: 6). Dolayısıyla, gemiler nerede kendilerine uygun yük varsa oraya yönlendirilmektedir. Bundan ötürü taşımayı gerçekleştiren her bir gemi, bir biri ile rekabet içerisinde (Clarkson: 2004: 3). Rekabet gücünün yüksek olduğu tramp taşımacılıkta fiyat mekanizması da serbest piyasa şartlarında arz ve talebe göre belirlenmektedir. Burada talep, denizyolu ile taşınmak istenen hammadde, yarı mamul ve mamulü ifade etmekte iken arz ise, kullanıma hazır uygun kapasitedeki filo büyüklüğüdür (Spring, 2000:5; Tsolakis, 2005: 34). Ayrıca denizyolu taşımacılığında arz ve talep fonksiyonlarını etkileyen çeşitli faktörler vardır. Bunlardan talep fonksiyonu için olanları; dünya ekonomisi, denizyolu yük ticareti, taşıma mesafeleri, politik olaylar ve taşıma maliyetleri olarak; arz fonksiyonu için olanlar da; ticaret filosu, filo verimliliği, gemi inşa piyasası, hurda gemi piyasası ve navlun geliri olarak sıralanmaktadır (Taylor, 1975: 64; Stopford, 2009: 136; Lun ve diğ., 2010: 19; Donatus ve Geraldine, 2012: 188). Aşağıda Şekil 1’de kısa dönem arz ve talep eğrileri görülmektedir.



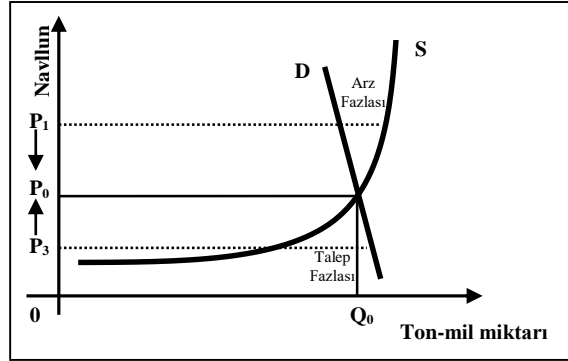
(a): Talep eğrisi

(b): Arz eğrisi

Şekil 1. Kısa Dönem Denizyolu Taşımacılığı Piyasa Arz-Talep Eğrileri (Stopford, 2009: 161)

Şekil 1-a'da görüldüğü üzere; navlun fiyatındaki artış oranı, talep miktarındaki azalış oranından çok daha yüksektir. Bu durum, denizyolu taşımacılığına ilişkin talep eğrisinin esnek olmamasının bir sonucudur. Çünkü denizyolu taşımacılığı sağladığı maliyet avantajı sayesinde, diğer taşımacılık türlerine göre ürünün toplam maliyeti içerisindeki payı daha azdır. Bundan ötürü denizyolu taşımacılığı alternatifleri arasında maliyet avantajı sağlayan en ucuz seçenek olduğu için talebi esnek bir yapıya sahip değildir (Erol, 2013: 28). Ayrıca, Şekil 1-b'de navlun fiyatında meydana gelen artış ya da azalışa karşılık, arz miktarındaki artış ya da azalış farklı seviyelerde gerçekleştiği görülmektedir. Diğer bir ifadeyle arz eğrisi ilk olarak esnek bir yapıya sahipken, daha sonra esnek olmayan bir yapıya doğru hareket etmektedir. Bu durum arz fonksiyonunun temel belirleyicisi olan dünya ticaret filosunun tam kapasite ile çalışıp çalışmaması ile açıklanabilir. Şöyle ki, Koopmans (1939), filonun atıl kapasitede çalışması durumunda, arz eğrisinin yatay ve esnek bir yapıya sahip olduğunu; filonun tam kapasitede çalışması durumunda ise arz eğrisinin dik ve esnek olmayan bir yapıda olduğunu ifade etmiştir (Aktaran eser, Tsolakıs, 2005: 34). Dolayısıyla filonun atıl kapasitede çalışması durumunda navlun fiyatında meydana gelebilecek bir artış, esnek yapıdan ötürü arzın artmasında önemli bir etki yaratacaktır. Buna karşılık filonun tam kapasitede çalışması durumunda ise navlun fiyatında meydana gelebilecek bir artış, esnek olmayan yapıdan ötürü, arzın artmasında önemli bir etki yaratmayacaktır. Öteyadan aşağıda Şekil 2'de denizyolu taşımacılığında

piyasanın Walrasgil fiyat intibakı ile nasıl dengeye¹ geldiği ve navlun oranının nasıl oluştuğu görülmektedir.



Şekil 2. Denizyolu Taşımacılığında Piyasa Dengesi (Erol, 2013: 34)

Şekil 2’de görüldüğü üzere P_1 fiyat düzeyinde arz fazlası vardır. Söz konusu arz fazlası, gemileri P_1 fiyat seviyesinden kiraya veremeyen gemi sahiplerini daha düşük navlun fiyatından kiraya vermelerine neden olacaktır. Bu durumda navlunun P_0 düzeyine yani denge fiyatına doğru hareket etmesine yol açacaktır. Benzer şekilde navlun fiyatı P_3 düzeyinde iken talep fazlası olacaktır. Söz konusu talep fazlası nedeni ile yüklerini P_3 fiyat seviyesinden taşıtamayan yük ilgilileri daha yüksek navlun fiyatı vermeye razı olacaklardır. Aynı şekilde bu durum da, navlunun P_0 düzeyine yani denge fiyatına doğru hareket etmesine yol açacaktır (Erol, 2013: 34).

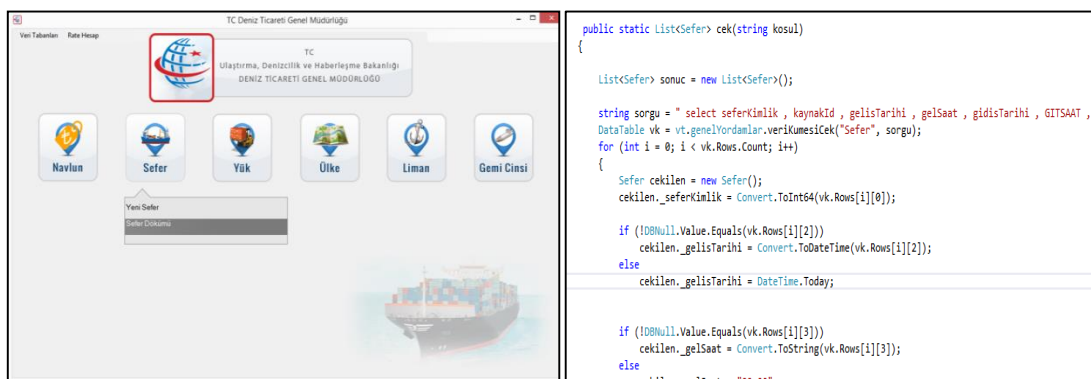
Yukarıda ifade edilen navlun mekanizmasının işleyişi gemi türü, gemi boyu, yük türü, mesafe ve sefer bölgesi gibi kriterler ışığında her bir deniz yolu taşımacılığı alt sektörlerinde birbirinden bağımsız olarak çalışmaktadır. Dolayısıyla çalışmanın bu kısmında Azov-Karadeniz hattında faaliyet gösteren gemilerin navlun gelirleri hesaplanacaktır. Ayrıca navlun gelirleri hesap edilirken gemilerin tamamının sefer esaslı çalıştığı kabul edilmiştir. Navlun hesabında sadece yükleme ve boşaltma kalemleri ele alınmış, transit yükleme, transit boşaltma ve her nevi kabotaj taşıması ile tanker, yolcu ve canlı hayvan taşımacılığı hesaplamaya dahil edilmemiştir.

¹ Denge, bir mal ya da hizmetten talep edilen miktarın o mal ya da hizmetten arz edilen miktara eşit olması olarak ifade edilmektedir. Dengenin gerçekleştiği fiyat düzeyine denge fiyatı, dengenin gerçekleştiği miktara da denge miktarı denilmektedir. “İktisatçılar piyasa dengesinin nasıl sağlandığını iki farklı biçimde açıklarlar, bunlardan biri Walrasgil fiyat intibakı, ikincisi ise Marshalgil miktar intibakıdır” (Ünsal 2001: 88-89).

VERİ SETİ VE YÖNTEM

Navlun geliri; arz ve talep olgularının yanısıra ilgili gemi türü, gemi boyu, yük türü, mesafe ve sefer bölgesi gibi kriterlere göre şekillenen navlun oranları ile bu gemilerde taşınan yük miktarının (ton, TEU) çarpılması ile hesap edilebilmektedir. Bu kapsamda navlun gelirlerinin hesap edilebilmesi için öncelikle yük sınıflarının oluşturulması ve sonrasında ise oluşturulan bu yük sınıflarına karşılık gelen navlun oranları ile eşleştirilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda hesaplamaların yapılabilmesi için öncelikle gerekli olan yük hareketleriyle ilgili veri seti T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı liman yönetim bilgi sisteminden (LYBS), yük hareketlerine ilişkin oluşan navlun oranları da International Seaborne Market (ISM), Clarkson Research ve İstanbul navlun endeksi (ISTFIX) veri sisteminden elde edilmiştir.

LYBS’de kayıtlı yük hareketleriyle ilgili veriler, navlun gelirlerin hesap edilebilmesi açısından analize uygun değildir. Bu kapsamda verilerin ıslah edilebilmesi ve analize uygun hale getirilebilmesi için MSSQL tabanlı “LYBS Programı” geliştirilmiştir. Sonrasında ise LYBS’de yer alan 167.600 satırlık veri seti geliştirilen bu programa aktarılmıştır. MSSQL tabanlı yazılan kodlar sayesinde oluşturulan gemi türü, gemi boyu, yük türü ve mesafe matrislerinin birbiriyle rahat ve tutarlı ilişki kurması sağlanarak sistemdeki sağlıklı veriler elimine edilmiştir. Aşağıda Şekil 3’te MSSQL tabanlı geliştirilen “LYBS Programı”nın ara yüzü ve yük hareketlerinin sınıflandırılabilmesi için yazılan örnek kod görülmektedir.



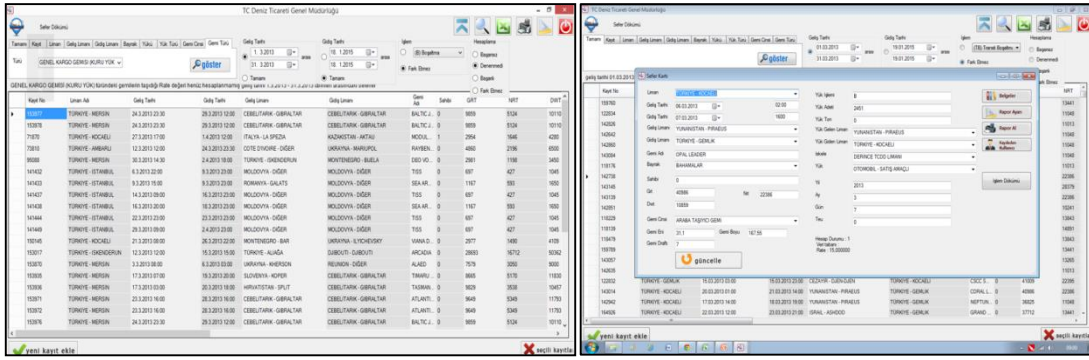
(a) (b)

Şekil 3. LYBS Programı Arayüzü ve Örnek Kod.

LYBS Programına aktarılan ham haldeki veriler program yardımı ile sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırma; gemi türü (Tanker, kuru yük gemisi, konteyner,

TÜRKİYE ODAKLI DENİZYOLU TAŞIMACILIK FAALİYETLERİNE İLİŞKİN
NAVLUN GELİRLERİNİN HESAPLANMASI: AZOV-KARADENİZ HAVZASI UYGULAMASI

Ro-Ro vb.) ve büyüklüğü (Capesize, Panamax, Handy, Koster vb.), yük türü (tahıl, kereste, çimento, kömür, maden, cevher, palet yük, konteyner, petrol vb.) yükün taşıdığı hat (mesafe) gibi kriterler kullanılarak geliştirilen program üzerinden yapılmıştır. Aşağıda Şekil 4’te sözkonusu işlemi ile ilgili, geliştirilen programa ait ekran görüntüleri görülmektedir.



(a)

(b)

Şekil 4. LYBS Programı’na Ait Veri Sınıfları ve Veri Girişleri Arayüzü

Şekil 4-a’da LYBS Programı’na ait veri sınıfları görülmekte iken Şekil-b’de ise yeni veri girişinin sağlanabilmesi için oluşturulan ara yüz görülmektedir.

Navlun gelirlerinin hesap edilebilmesi için ilk aşama olan yük hareketlerinin gemi türü, gemi boyu, yük türü ve mesafe gibi kriterlere göre sınıflandırılması işleminden sonra her bir gemi hareketi, taşıdığı yük ve yükün taşıdığı bölge ve tarihten oluşan (haftalık) navlun oranları matrisi, ulusal veri kaynakları ile uluslararası veri tabanlarından çekilmiştir. Böylece sadece bir gemi hareketi için; taşıdığı yük, büyüklüğü, yükün taşıdığı hat ve yükün taşıdığı tarih kriterleri göz önüne alınarak 52 adet navlun oranı sisteme eklenmiştir. Navlun oranlarının sisteme haftalık olarak girilmesi ile mevsimsel dalgalanmaların gelir üzerindeki etkisi hesaba katılabilmektedir.

BULGULAR

Çalışma için geliştirilen LYBS Programı sayesinde yapılan hesaplamalar sonucunda Azov-Karadeniz Havzasında 2013 yılında oluşan navlun gelirleri belirlenmiştir. Bu kapsamda Aşağıda Tablo 1’de navlun gelirlerinin yabancı bayraklı, yabancı bayrak ancak Türk sahipli ve Türk Bayraklı gemiler arasındaki dağılımı görülmektedir.

Tablo 1. Navlun Gelirlerinin Bayrağa Göre Dağılımı

Sahiplik	Gemi Türü	Navlun/USD	Oran
Yabancı Bayraklı	Kuruyük gemisi	23.816.877	80%
	Ro-Ro gemisi	1.296.726	4%
	Konteyner gemisi	34.651	0%
	Dökme yük gemisi	4.567.085	15%
	Toplam	29.715.339	68%
Türk Sahipli	Kuruyük gemisi	7.881.590	86%
	Ro-Ro gemisi	127.077	1%
	Konteyner gemisi	32.858	0%
	Dökme yük gemisi	1.094.462	12%
	Toplam	9.135.987	21%
Türk Bayraklı	Kuruyük gemisi	530.078	12%
	Ro-Ro gemisi	609.688	13%
	Konteyner gemisi	240.128	5%
	Dökme yük gemisi	3.203.872	70%
	Toplam	4.583.766	11%
Toplam		43.435.092	100%

Tablo 1’de görüldüğü üzere 2013 yılı itibari ile Azov-Karadeniz havzasında yükleme ya da boşaltma limanı Türkiye olan denizyolu taşımacılık faaliyetlerinden toplam 43.435.092 USD gelir elde edilmiştir. Elde edilen gelirlerin 29.715.339 USD ile % 68’i yabancı bayraklı, 9.135.987 USD ile % 21’i yabancı bayraklı ancak Türk sahipli ve 4.583.766 USD ile % 11’de Türk Bayraklı gemilerce elde edilmiştir.

Yabancı bayraklı gemilerce elde edilen navlun gelirinde en çok payı 23.816.877 USD ile kuru yük gemileri almıştır. Bu tutar yabancı bayraklı gemilerce elde edilen toplam gelirin % 80’ine tekabül etmektedir. Kuruyük gemilerini sırasıyla 4.567.085 USD ile dökme kuruyük gemileri, 1.296.726 USD ile Ro-Ro gemileri takip etmiştir. Aynı şekilde yabancı bayraklı ancak Türk sahipli gemilerce elde edilen navlun gelirinde en çok payı 7.881.590 USD ile kuru yük gemileri almıştır. Bu tutar Türk sahipli gemilerce elde edilen toplam gelirin % 86’sına tekabül etmektedir. Yine kuruyük gemilerini sırasıyla 1.094.462 USD ile dökme kuruyük gemileri, 127.077 USD ile Ro-Ro gemileri takip etmiştir. Ancak, Türk Bayraklı gemilerce elde edilen navlun gelirinde en çok payı 3.203.872 USD ile dökme yük gemileri almıştır. Bu tutar da Türk Bayraklı gemilerce elde edilen toplam gelirin % 70’ine tekabül etmektedir. Dökme yük gemilerini sırasıyla 609.688 USD ile dökme Ro-Ro gemileri, 530.078 USD ile kuruyük gemileri takip etmiştir.

TÜRKİYE ODAKLI DENİZ YOLU TAŞIMACILIK FAALİYETLERİNE İLİŞKİN
NAVLUN GELİRLERİNİN HESAPLANMASI: AZOV-KARADENİZ HAVZASI UYGULAMASI

Öteyandan Aşağıda Tablo 2’de 2013 yılında Türkiye odaklı denizyolu taşıma faaliyetlerinden elde edilen navlun gelirlerinin Karadeniz’e kıyısı olan ülkeler arasındaki dağılımı görülmektedir.

Tablo 2. Navlun Gelirlerinin Ülkeler Arasındaki Dağılımı

Ülke	Navlun/ USD	%
Türkiye-Rusya	23.305.978	54
Türkiye-Gürcistan	829.686	2
Türkiye-Romanya	4.798.420	11
Türkiye-Bulgaristan	1.962.161	5
Türkiye-Moldova	53.130	0
Türkiye-Ukrayna	12.485.717	29
Toplam	43.435.092	100

Tablo 2’de görüldüğü üzere 2013 yılında Türkiye odaklı denizyolu taşımacılığı faaliyetlerinden elde edilen navlun gelirlerinde en çok payı 23.305.978 USD ile Türkiye-Rusya arasında gerçekleşen denizyolu taşımacılık faaliyetlerinden elde edilmiştir. Bu, toplam navlun gelirinin % 54’üne tekabül etmektedir. Türkiye-Rusya arasındaki navlun geliri hacmini, 12.485.717 USD (% 29) ile Türkiye-Ukrayna, 4.798.420 USD ile Türkiye-Romanya ve 1.962.161 USD ile Türkiye-Bulgaristan navlun hacmi takip etmektedir. Ayrıca Tablo 3’te Türkiye odaklı ülkeler arasındaki denizyolu taşımacılığında elde edilen navlun gelirlerinin bayrağa göre dağılımı görülmektedir.

Tablo 3. Ülkeler Arası Navlun Gelirlerinin Bayrağa Göre Dağılımı

Ülkeler	Navlun/USD	%	Ülkeler	Navlun/USD	%
Türkiye-Rusya Navlun Hacmi			Türkiye-Gürcistan Navlun Hacmi		
Yabancı bayraklı	15.530.081	67	Yabancı bayraklı	485.342	58
Türk sahipli	4.991.408	21	Türk Sahipli	133.486	16
Türk Bayraklı	2.784.489	12	Türk Bayraklı	210.858	25
Toplam	23.305.978	100	Toplam	829.686	100
Türkiye-Romanya Navlun Hacmi			Türkiye-Bulgaristan Navlun Hacmi		
Yabancı bayraklı	3.197.884	67	Yabancı Bayraklı	1.064.581	54
Türk sahipli	553.994	12	Türk Sahipli	304.226	16
Türk Bayraklı	1.046.542	22	Türk Bayraklı	593.354	30
Toplam	4.798.420	100	Toplam	1.962.161	100
Türkiye-Moldova Navlun Hacmi			Türkiye-Ukrayna Navlun Hacmi		
Yabancı bayraklı	53.130	100	Yabancı Bayraklı	7.332.085	59
Türk sahipli	0	0	Türk Sahipli	2.714.967	22
Türk Bayraklı	0	0	Türk Bayraklı	2.438.665	20
Toplam	53.130	100	Toplam	12.485.717	100

Tablo 3’te görüldüğü üzere Türkiye odaklı yapılan denizyolu taşımacılık faaliyetlerinde elde edilen navlun gelirlerinin ülkelere göre dağılımında yine en çok payı

alan gemiler yabancı bayraklı gemiler olmuştur. Yabancı bayraklı gemileri Türkiye-Rusya ve Türkiye-Ukrayna navlun hacminde Yabancı bayraklı ancak Türk sahipli gemiler, Türkiye-Romanya, Türkiye-Gürcistan, Türkiye-Bulgaristan navlun hacminde ise Türk bayraklı gemiler takip etmiştir.

SONUÇLAR

Bu çalışmada Azov-Karadeniz havzasında Türkiye odaklı denizyolu taşıma faaliyetlerinden elde edilen navlun geliri hesaplanmış ve bu kapsamda elde edilen navlun gelirinin bayrak ve Karadeniz'e kıyısı olan devletlere göre dağılımı hesaplanmıştır. Yapılan hesaplamalar ve çalışmada belirtilen kısıtlar çerçevesinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır. Bu kapsamda;

- 2013 Yılı Azov-Karadeniz Havzası navlun hacmi 43.435.092,-USD'dir.
- 2013 yılında en büyük navlun hacmi 23.305.978,-USD ile Rusya ile gerçekleşmiştir. Bu tutar toplam navlun hacminin yaklaşık % 54'ne tekabül etmektedir. Rusya'yı 12.485.717,-USD ile Ukrayna takip etmektedir.
- 2013 Yılı Azov-Karadeniz Havzasında elde edilen gelirin % 68 yabancı, % 21 Türk sahipli ve % 11'de Türk Bayraklı gemilerce elde edilmiştir.

Öteyandan yapılan hesaplamaların güvenilirliği şüphesiz gemi türü, gemi boyu, yük türü, mesafe ve sefer bölgesi gibi kriterlere göre programa girilen navlun oranlarının cari navlun oranlarını hangi düzeyde yakaladığı ile ölçülebilir. Sisteme girilen navlun oranları her bir taşıma faaliyetinin cari navlun oranları olmayıp taşıma faaliyetinin gerçekleştiği tarihlerdeki gemi türü, yük türü, mesafe gibi kriterler dikkate alınarak International Seaborne Market (ISM), Clarkson Research ve İstanbul navlun endeksi (ISTFIX) veri sisteminden çekilmiştir. Dolayısıyla tutar olarak yapılan değerlendirmeler tahmin niteliğinde olup çalışmanın sonuçlarını elde edilen oranlar üzerinden değerlendirmek daha doğru bir yaklaşım olacaktır. Bu itibarla Türk sahipli gemilerinde yabancı bayrak taşıdığı göz önüne alındığında Azov-Karadeniz Havzasında Türkiye odaklı denizyolu taşımacılık faaliyetlerinden elde edilen navlun gelirlerinin % 89'luk kısmı yabancı bayraklı gemilerce elde edildiği söylenebilir. Bu durum ödemeler dengesi ve cari açık gibi makro ekonomik göstergelere olumsuz etki yapmaktadır. Dolayısıyla navlun açığının azaltılabilmesi için politika yapımcıların bu konuda gerekli önlemleri alması ve hayata geçirilmesi önerilmektedir. Yabancı

bayrakta olan Türk sahipli gemilerin Türk Bayrağına geçmesine yönelik adımların atılması ve sektörün bu manada teşvik edilmesi gerekir.

KAYNAK

- Borger, B. ve Nonneman, W. (1981). “Statistical Cost Functions For Dry Bulk Carriers”. *Journal of Transport Economics and Policy*, 15(2), 155-165.
- Clarkson Research Studies, (2004). The Tramp Shipping Market, Erişim Tarihi: 11.12.2012, http://www.clarksons.net/archive/research/freestuff/tramp_shipping_market_April_2004.pdf.
- Donatus, O. ve Geraldine, O. (2012). “An Evaluation of Nigeria’s Seaborne Trade and Demand for Sea Transport”. *European Journal of Business and Management*, 4(13), 187-195
- Erdoğan, O. ve Madak A. (2004). “Gemi Sanayi Şirketleri İçin Finansal Risk Yönetimi” [Bildiri]. *Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu*, (ss.213-221). İstanbul: On2 Tanıtım Hizmetleri Tic. Ltd. Şti.
- Erol, S. (2013). *Denizyolu Taşıma Maliyetlerinin Finasmanında Türev Ürünlerin Kullanımına Yönelik Bir Uygulama*. (Doktora Tezi). Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Ghiorghe, B. ve Maria, B. A., (2012). “Considerations on the Financial Risks in the Shipping Industry”. *Constanta Maritime University Annals*, 15, 25-28
- Goulielmos, A. M. and Psifia, M. (2006). “Shipping Finance: Time to Follow a New Track. *Maritime Policy and Management*, 33 (3), 301–320.
- Haralambides, E., H., 2004. *Determinants of Price and Price Stability in Liner Shipping*, Singapore: Workshop on the Industrial Organization of Shipping and Ports National University of Singapore.
- Kavussanos, M. G. ve Visvikis, I.D. (2006). *Derivatives and Risk Management in Shipping*. Greece: Witherby Publishing.
- Kavussanos, M. G. ve Visvikis, I.D. (2004). “Market Interactions in Returns and Volatilities Between Spot and Forward Shipping Freight Markets”. *Journal of Banking & Finance*, 28, 2015–2049
- Kender, R. ve Çetingil, E. (2007). *Deniz Ticaret Hukuku*. İstanbul: Arıkan Yayım.
- Köseoğlu, S. D. (2010). *Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı Sektöründe Risklerin Analizi ve Gemi Yatırım Kararlarını Etkileyen Faktörlerin Araştırılması*. (Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kutoğlu, L. (2007). *Düzenli Hat Taşımacılığında Regülasyon ve Rekabet*. Ankara: Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi.

- Lun, Y. H., Lai K. H. ve Cheng, T.C.E. (2010). *Shipping and Logistics Management*. New York: Springer London Dordrecht Heidelberg.
- Spring, L. (2000): *The Cost of Nontariff Barriers to Trade in Shipping*, Constantino Stylianos Halkias Substantial Research Paper. Erişim Tarihi: 27.03.2012, http://www1.american.edu/tes/projects/halkias.htm#_ftn2.
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*. London and New York: Routledge.
- Taylor, A. J. (1974). "The Dynamics of Supply and Demand in Shipping". *Dynamica*, 2 (2), 62-71.
- TCMB, 2014. "Ödemeler dengesi Raporu II", http://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/f07e0a7f-bb78-4c38-ac82-c23c871fdc89/ODRapor_20142.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=f07e0a7f-bb78-4c38-ac82-c23c871fdc89.
- TDK, (2015), Güncel Türkçe Sözlük, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.558f4089352f37.71243325
- Trivedi, S. M., (2010). *An Analysis of Financial Performance of State Road Transport Corporation In Gujarat*. (Ph.D. Thesis). Rajkot: Saurashtra University.
- Tsolakis, S. (2005). *Econometric Analysis of Bulk Shipping Markets Implications for Investment Strategies and Financial Decisions Making*. (Ph.D. Thesis). Rotterdam: Erasmus University.
- URL-1. <https://atlantis.udhb.gov.tr/UMA/Login.aspx>
- Ünsal, E. M. (2001). *Mikro İktisat*. Ankara: İmaj Yayıncılık.
- Volk, B. (2002). "The Dynamics of Supply and Demand in Tramp Shipping" [Düzensiz Hat Deniz Taşımacılığında Arz ve Talebin Dinamikleri]. *Fachhochschule University of Applied Sciences, Launceston*, April, 1-9.