

Covid-19 Pandemisinin Denizyolu Taşımacılığına Etkisi: Türkiye Örneği

Selvihan TAŞDELEN ^{1*} , Pınar KÖÇ BAKACAK ² , Umut TAŞDELEN ³ 

¹ Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Denizcilik MYO, Deniz ve Liman İşletmeciliği Programı, Sakarya, Türkiye, selviantasdelen@subu.edu.tr

² Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Denizcilik MYO, Mülkiyet Koruma ve Güvenlik Bölümü, Sakarya, Türkiye, pinarkoc@subu.edu.tr,

³ Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Denizcilik MYO, Deniz Ulaştırma ve İşletme Programı, Sakarya, Türkiye, umuttasdelen@subu.edu.tr

ÖZ

Çin'in Wuhan eyaletinde, ilk kez 2019 Aralık ayında görülmeye başlayan ve 2020 yılının ilk aylarında tüm dünyayı tehdit eden, Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi olarak isimlendirilen Covid-19, dünya çapında çok büyük ekonomik kayıplara sebep olmuş ve ülke ekonomilerini zarara uğratmıştır. Uygulanan kısmi veya tam kapanmalarla birlikte ulaşımın dünya çapında birçok noktada durdurulması, ülkelere giriş ve çıkışların yasaklanmasıyla küresel çapta ekonomik faaliyetler neredeyse durma noktasına gelmiştir. Salgın sadece insan sağlığını değil, paralelinde dünya ticaretini de olumsuz yönde etkilemiştir. Salgının yayılmasını önlemek amacıyla ülkelerin uyguladıkları karantina tedbirleri sonucunda fabrikalar kapanmış ve uygulanan sıkı gümrük kontrolleri nedeniyle dış ticaret ciddi ölçüde etkilenmiştir. Küresel çapta ortaya çıkan arz-talep dengesindeki bozulma hem üretim hem de tüketimin daralmasına neden olmuştur. Özellikle tedarik zincirinde yaşanan aksamalardan dolayı tüm dünyada ithalat ve ihracat faaliyetleri durma noktasına gelmiştir. Covid-19 pandemisi sürecinin beraberinde getirdiği olumsuz etkilerin oldukça yoğun bir şekilde hissedildiği sektörlerden biri de, hiç şüphesiz deniz ticaretidir. Uluslararası ticarete taşımacılık faaliyetleri, büyük oranda ekonomik oluşu nedeniyle denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Denizyolu taşımacılığı uluslararası ticaret ve küresel ekonominin temel direğini oluşturmaktadır. Gemilerin, güzergahları boyunca dünyanın çok farklı bölgelerinde bulunan limanlara uğraması nedeniyle salgının ortaya çıktığı ilk zamanlardan itibaren denizcilik sektörü üzerindeki etkileri hissedilmeye başlanmıştır. Türk denizcilik sektörü de bu pandemi sürecinden derinden etkilenmiştir. Bu çalışma da, Türkiye'de 2020 yılının Mart ayında devlet tarafından ilk vakanın açıklanmasıyla başlayan Covid-19 pandemisi, Türkiye'nin deniz ticareti sektörüne olan etkisi, TCMB ödemeler dengesinde bulunan navlun, navlun ve sigorta, ihracat (FOB) ve ithalat (CIF) verileri ışığında yorumlanmıştır. Bu veriler, 2010-2022 dönemi için TCMB EVDS veri tabanından temin edilmiş olup, değerlendirme için durum analizi yapılmıştır. Çalışma bulgularına göre pandemi sürecinde Türkiye'de navlun değeri sürekli düşüş gösterirken, FOB ve CIF değerleri sürekli artmıştır. Ancak FOB'un yükselişi, CIF değerleri karşısında yine de istenilen düzeyde değildir.

Anahtar Kelimeler: Covid-19, denizyolu taşımacılığı, navlun fiyatları, ihracat (FOB), ithalat (CIF)

* Sorumlu yazar e-posta: selviantasdelen@subu.edu.tr

Effect of Covid-19 Pandemic on Sea Freight: The Case of Turkey

ABSTRACT

The world was endangered by Covid-19, which first surfaced in the Chinese province of Wuhan in December 2019 and was dubbed a pandemic by the World Health Organization. It caused significant economic losses globally and hurt the economies of the nations. With the partial or full closures implemented, the suspension of transportation at many points around the world and the prohibition of entry and exit to countries, global economic activities have almost come to a standstill. Along with negatively affecting human health, the outbreak has also had an impact on global trade. Factories were shut down as a result of the quarantine measures countries enacted to stop the pandemic from spreading, and foreign trade was severely hampered by the rigorous customs controls enforced. The deterioration in the supply-demand balance that emerged on a global scale caused both production and consumption to shrink. Imports and exports have ceased entirely, particularly as a result of supply chain problems. These negative effects have thrown off the world's supply chain. Undoubtedly, one industry where the Covid-19 pandemic process is having a negative impact is marine trade. Due largely to its economic nature, shipping activities in international trade are typically conducted by sea. Maritime transport is the cornerstone of international trade and the global economy. The effects of the epidemic on the maritime sector have been felt since the early days of the epidemic, as ships call at ports located in many different parts of the world along their routes. The Turkish maritime industry has also been deeply affected by this pandemic process. This study examines the effects of Covid-19, which became evident in Turkey in March 2020, on Turkey's maritime trade sector, was interpreted in the light of the CBRT balance of payments, freight and insurance, export (FOB) and import (CIF) data. These data were obtained from the CBRT EDDS database for the period 2010-2022, and a situation analysis was made for evaluation. According to the findings of the study, while the freight value decreased continuously in Turkey during the pandemic process, the FOB and CIF values increased continuously. However, the increase in exports FOB is still not at the desired level against CIF values.

Keywords: Covid-19, sea freight, freight prices, export (FOB), import (CIF)

1 Giriş

Ülkelerarası ticaretin çok büyük bir oranı denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Denizyolu taşımacılığının tercih edilmesinin temelinde hem ucuz oluşu hem de tek seferde çok büyük tonajlarda yük taşınımına imkân vermesi yer almaktadır. 19.yy da buhar gücüyle çalışan gemilerin kullanıma başlanması ile gemilerini ticaret amaçlı kullanan gemi sahiplerinin (donatan) yük sahiplerine taşıdıkları mala yönelik oluşan zararlardan dolayı kendi mesuliyetlerini ortadan kaldıran dayatmalara gitmişlerdir (Atamer, 2017). Bu bağlamda yük sahiplerinin mağduriyetini gidermek amacıyla ilk adım 1893 yılında ABD’nde atılmış ve “Harter Act” kabul edilmiştir. Takibinde ILA (International Law Association) tarafından 1921’ de hazırlanan “La Haye Kuralları” gelmektedir. 1924 yılında Türkiye Cumhuriyeti’nin de taraf olduğu “Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme” (kısaca La Haye Kuralları/LK) kabul edilerek konu uluslararası platforma taşınmış oldu (Akıncı,1968; Okay, 1968; Sweeney, 1991). İlerleyen zamanlarda yaşanan olaylarda yetersiz kalması sonucu 1968’de Bükresel Sözleşmesi adıyla güncellenmiştir (Günay, 2013). Son olarak Kasım 2008’ de “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi” (Rotterdam Kuralları) kabul edilmiştir (Kara,2014).

Ayrıca Uluslararası Gemicilik Mevzuatı Çalışma Grubu (ANTICRAL) tarafından deniz yolu taşımacılığında kullanılan gemiler için Birleşmiş Milletler “Gemi Tescili Şartları İsimli Sözleşmeler” hazırlanmıştır. Bu sözleşme ile geminin taşıdığı bayrağın, temsil ettiği devletin gemideki kontrollerinin

arttırılabilmesi böylelikle gemi ve ülke arasındaki koordinasyonun etkili bir şekilde yürütülmesi amaçlanmaktadır. Türkiye ilk defa bu sözleşmeye 2004-2007 yılları arasında üye olmuş, 2010-2022 yılları arasında Türkiye'nin üyeliği yenilenmiştir (UNTICRAL, 2017).

Türkiye'de yıllar boyu hem politik hem de ekonomik nedenlerden dolayı kara yolu taşımacılığı tercih edilmiştir. Dünya üzerinde uluslararası denizyolu taşımacılığının her geçen gün gelişmesine karşın Türkiye gecikmeli olarak bu gelişime ayak uydurmaya başlamıştır. TÜİK ten alınan ve 2010-2018 yılları arasında Türkiye'nin toplam dış ticaretinde kullanılan taşımacılık modlarında deniz taşımacılığı %54 ile birinci sırada yer almaktadır. Türkiye dünya sıralamasında Covid-19 pandemi öncesi 28 milyon detweyt ton kapasitesi ile on beşinci sırada yer alırken, listenin ilk 5 sırasını Yunanistan, Japonya, Çin, Almanya ve Singapur oluşturmaktadır (UNCTAD, 2018). Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili olması nedeniyle sahip olduğu coğrafi konumu gereği oldukça avantajlıdır. Bu karşın listenin ilk sıralarında yer alan Almanya, Fransa, Hollanda gibi ülkeler suni nehir, göl ve su kanalları gibi inşası oldukça yüksek maliyet gerektiren yapılar ile denizleri birleştirmişler ve dezavantajlı durumdan avantajlı duruma sahip olmuşlardır. Bunların hiçbirine ihtiyacı olmayan Türkiye sahip olduğu coğrafi avantajından yararlanamamaktadır (Başer, 1997)

Pandemi öncesi dönem için Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) 2018 verilerine bakıldığında limanlarımızda elleçlenen yük miktarı 430 milyon tonun üzerindedir. Bu miktar içerisinde dış ticaret taşımaları 310 milyon tona ulaşmıştır. Parasal olarak değeri 198 milyar dolara karşılık gelmektedir (TOBB, 2017). İMEAK 2019 verileri incelendiği zaman 2019 yılında ise Türkiye'nin toplam dış ticaretinin %83'ü deniz yolu ile yapılmaktadır. Denizyolu ile gerçekleştirilen ithalatın 221.404.812 ton, ihracatın ise 131.676.578 ton olarak gerçekleştirildiği bildirilmektedir (İMEAK, 2019)

Navlun genellikle deniz ticareti için kullanılmakta olup; havada, karada nehirde veya göllerde yapılan ticari taşımacılık navlun sözleşmesi kapsamına girmez. Navlun deniz yolu ile gerçekleştirilen ticari taşımacılıkta taşıma bedeli olarak tanımlanmaktadır (Tekin, 2017; Aktun, 1995). Deniz aşırı yapılan mal eşya taşımalarında mal sahibi ile gemi sahipleri arasında yapılan sözleşme navlun sözleşmesidir. Navlun sözleşmesi kapsamında yapılan taşıma işlemi sonucu elde edilen gelir, navlun geliridir. Navlun gelirleri sürekli cari açık veren ülkemiz için ciddi öneme sahiptir. Bunun yanı sıra dış ticaret açığı ödemeleri için önemli bir kalemdir. Yıldırım (2021), tarafından yapılan çalışmada pandemi döneminin Türkiye'nin dış ticareti üzerindeki etkisini incelemiştir. Yürütülen çalışmada dış ticarete daralma olduğu ve ithalatta görülen daralmanın, ihracata oranla daha az olduğu ve bunun sonucunda ülke cari açığının arttığını ifade etmiştir (Yıldırım, 2021). Adıgüzel (2020) tarafından yılında yürütülen çalışmada ise pandemi döneminin Türkiye ekonomisi üzerindeki olumsuz etkileri araştırılmıştır. Yapılan çalışmada başta denizcilik sektörü olmak üzere elektronik, yiyecek-içecek vb birçok sektörün bu durumdan etkilendiği ve gayri safi yurt içi hâsıla (GSYH) rakamlarında 400-675 milyar TL civarında bir kayba sebep olacağını öne sürmüştür (Adıgüzel, 2020).

Navlun gelirleri üzerinde en büyük etki yabancı ülke bayrağının kullanılması sonucu oluşmaktadır. Gemi sahiplerinin farklı bir ülkenin bayrağı altında gemilerini çalıştırmayı istemelerinin en büyük sebebi vergi ve ücret kalemlerinden muafiyet elde etmeleridir. Böylelikle bayrağı altında çalışılan ülkenin ekonomisine doğrudan sıcak para akışı olacaktır. Dolayısıyla birçok ücret kaleminden muaf olan gemi sahipleri kazançlı çıkmaktadır.

Covid-19 pandemisi, Türkiye'de ilk defa resmi olarak Mart 2020'de görülmeye başlamıştır. Takibinde tam ve kısmi kapanmalara gidilerek bu salgının önüne geçilmesi amaçlanmıştır. Dünya genelinde yaşanan salgın sonucu oluşan kriz ortamında ülkelerin ekonomilerini ve ticari faaliyetlerini etkilediği gibi denizcilik sektörü de etkilemiştir. Özellikle kapanmalar sonucu dünya ülkelerinin ithalat kısıtlamasına gitmesi, ülkemiz ithalat verilerinde düşüşe sebep olmuştur. Kaya (2020) yılında yaptığı

çalışmada, Türkiye de ilk vakanın görüldüğü Mart 2020 yılında ihracatın bir önceki yılın mart ayına göre %17.81 oranında azaldığını, 13 milyar 426 milyon dolar ithalatın ise %3.13 oranında arttığını ve 18 milyar 821 milyon dolar olduğu belirtilmiştir. İhracatta yaşanan bu düşüşün salgın sebebiyle Irak-İran sınırlarında uygulanan karantina tedbirleri ve Avrupa da oluşan talep daralmasından kaynaklandığını ifade etmiştir. Kısmi ya da tam kapanmanın yaşandığı Nisan ayında bir önceki yıla göre yapılan kıyaslamada ihracatta %41.38, ithalatta ise %28.31 oranında düşüşün olduğu görülmüştür.

Bu çalışmada merkez bankasından alınan veriler ışığında pandemi dönemi deniz taşımacılığı navlun gelirleri incelenmiş olup, pandemi öncesi ile karşılaştırma yapılarak salgının deniz taşımacılığı üzerinde etkisi sayısal veriler ışığında yorumlanmıştır. Bu çalışmanın ilk bölümünde denizyolu taşımacılığı ve gelişimi, navlun sözleşmeleri ve Covid-19 pandemisinde bahsedilmiştir. İkinci bölümde ilgili literatür incelenmiş olup üçüncü bölümde ise Covid-19 Pandemisinde, TCMB ödemeler dengesindeki navlun fiyatlarının, ihracat (FOB) ve ithalat (CIF) değerleriyle birlikte değerlendirilmesi yapılmıştır. Burada dış ticaret dengesindeki Genel Mal Ticareti kalemlerinden ihracat (FOB) ve ithalat (CIF) verileri, teslim şekilleri dikkate alınarak hesaplanmaktadır. Buna göre FOB teslim şeklinde, teslim edilecek olan ürünlerin Türk limanında gemiye yüklenmesiyle başlayan ve navlunuda içeren tüm masraflarını ithalatçı ödemektedir. CIF işlemlerinde ise maliyet, sigorta ve navlun masrafları, Türkiye'deki ithalatçı tarafından karşılanmaktadır. Ayrıca bu bölümde Türk armatörlerin sahip olduğu milli bayraklı ve yabancı bayraklı gemi sayısının navlun gelirine etkisi incelenmiştir. Sonuç Bölümünde ise çalışma bulgularına ait genel bir değerlendirme yapılmış, navlun gelirinin artırılması ve Covid-19 pandemisinde etkilenen denizcilik sektörünün geliştirilmesi için önerilerde bulunulmuştur.

2 Literatür Araştırması

Denizcilik endüstrileri, küresel ekonomi ve toplumlarda sosyal refahın artırılmasında önemli bir yere sahiptir. Denizyolu ticaretinin, Türkiye'de gelişimi analiz edilirken yakın zamanda yaşanan krizleri, salgın dönemlerini ve bu dönemlerde denizyolu ticaretinin tepkilerini araştırmak önem taşımaktadır. Bu dönemlerde yapılan yerli ve yabancı literatürdeki mevcut çalışmalara bu bölümde değinilmiştir. Ege (2020) tarafından Pandemi döneminin denizcilik sektörü üzerine etkilerinin incelendiği çalışmada salgının ve takibinde yapılan kısıtlamaların uluslararası ticareti ve denizcilik endüstrisini derinden etkilediğini ifade etmiştir. Bu etkininde denizcilik sektöründe çoğunlukla kuru yük ve konteyner gemilerinde görüldüğünü tespit etmiştir. Limanlarda azami düzeyde risk kontrolünü sağlamak amacıyla Covid-19 Risk Yönetim Sistemi acil durum hazırlık ve müdahale planı oluşturmak ve uygulamaya koymak pandemi dönemi etkileri ile mücadelede yararlı olacağı ifade edilmiştir (Ege, 2020).

Notteboom ve Haralambides (2020) tarafından yürütülen çalışmada pandemi döneminde konteyner limanlarında konteyner elleçlemelerinin ciddi oranda azaldığı vurgulanmıştır. Bu duruma karşın tedbir amaçlı olarak liman otoriteleri tarafından yeni kar/iş modellerinin geliştirilmesi gerekliliği ifade edilmiştir (Notteboom ve Haralambides, 2020). Budiyanto vd (2020) çalışmalarında diğer çalışmalarla paralel bir sonuca ulaşılmış konteyner limanlarında elleçlemelerin azaldığı ifade edilmiştir (Budiyanto vd, 2020). Deniz taşımacılığının önemli bir kısmını oluşturan turizm ayağının incelendiği Gün ve Tutcu (2021) tarafından yürütülen çalışmada; pandemiyle birlikte yurt dışından gelen turist sayısında 2019 yılına göre göz ardı edilemeyecek bir düşüşün olduğu ifade edilmiştir (Gün ve Tutcu, 2021).

Yazır vd. (2020) Covid-19 pandemisinin denizcilik endüstrilerine etkisini kuru yük, tanker, konteyner ve kruvazör sektörü açısından incelemiştir. Pandemi sürecinde uygulanan kısıtlamalar ve düzenlemelerin, navlun oranlarını, charter oranlarını, gelir ve kazançları, tesis ve insan kaynaklarının kullanımını olumsuz etkilediğini belirlemiştir. Araştırma bulgularına göre, Covid-19 farkındalığının güçlendirilmesi, operasyonel risklerin azaltılması ve denizcilikle ilgili sektörler ve yetkililerin iş performansları daha da iyileştirilmelidir (Yazır vd., 2020).

Xu vd. (2022), çalışmalarında Covid-19 pandemisinin, Çin'deki karayolu taşımacılığına, havayolu taşımacılığına ve denizyolu taşımacılığına etkilerini belirlemeye çalışmışlardır. Çalışma bulgularına göre, Covid-19'un havayolu ve karayolu taşımacılığını olumsuz etkilerken, denizyolu taşımacılığı bağlamında anlamlı bir etki bulunmamıştır (Xu vd., 2022). Yine Grzelakowski (2022) tarafından yapılan çalışmada pandeminin deniz taşımacılığı sektörünün işleyişi üzerindeki etkisini değerlendirerek 2020 ile 2021 ilk çeyreği arasındaki küresel tedarik zincirleri üzerindeki sonuçlarını ortaya koymaya çalışmışlardır. Araştırma sonuçları göre küresel lojistik tedarik zincirlerinin yeniden yapılandırılması ve yeni dijital çözümler getirilerek dayanıklılıklarının artırılması gerektiğini belirtmiştir (Grzelakowski, 2022). Chua vd. (2022), Covid-19'un denizcilik endüstrisi üzerindeki etkilerini, özellikle nakliye yönetimi yönü ve açık deniz sektörü üzerindeki etkilerini analiz etmişlerdir. Sonuçlar, salgının küresel ekonomiyi olumsuz etkilediğini, küresel ticaret ağını değiştirdiğini söylemişlerdir (Chua vd., 2022).

3 TCMB Ödemeler Dengesindeki Navlun Fiyatlarının Covid-19 Pandemisinde Değerlendirilmesi

3.1 Araştırmanın Amacı

Çalışmanın bu bölümünde, Covid-19 Pandemisinin, denizyolu taşımacılığına Türkiye açısından etkisi değerlendirilecektir. Bu değerlendirme için Türk denizyolu taşımacılığıyla ilgili olarak TCMB ödemeler dengesinde bulunan navlun, navlun ve sigorta, FOB ve CIF verileri kullanılmıştır. Bu verileri değerlendirmek için durum analizi yapılacak olup, veriler TCMB EVDS veri tabanından temin edilmiştir.

Covid-19 pandemisi Dünya'da 2019 sonlarında Türkiye'de ise ilk olarak Mart 2020'de görülmüş olup, etkileri hala günümüzde hala sürmektedir. Veri seti olarak bu dönemi kapsayan 2010-2022 yıllarına ait yıllık verileri tercih edilmiştir. Bu tercihin sebebi, pandemi öncesi ve sonrası dönem değerlendirilerek, Türk denizyolu taşımacılığına etkileri gözlemlenip yorumlanabilecektir.

3.2 Navlun Fiyatları, İhracat (FOB) ve İthalat (CIF) Değerleri

Dünyada küreselleşmeyle birlikte tüm ticari faaliyetlerde devamlı bir artış görülmektedir. Denizyolu taşımacılığı, bu ticari faaliyetler içerisinde önemli bir paya sahiptir. Denizyolu ticareti faaliyetlerinin düzgün ve sağlıklı bir şekilde yürütülebilmesi için en önemli kavram ise navlun sözleşmeleridir.

Bu çalışmada TCMB'nin hazırladığı Ödemeler Dengesi içerisinde cari işlemler hesabında bulunan Dış Ticaret Dengesi kalemlerinden navlun hesaplarının, Covid-19 pandemi sürecinden etkilenip etkilenmediği değerlendirilecektir. Bunun için Hizmetler Dengesi kaleminde yer alan navlun verileri kullanılmıştır. Yine yurt içi-yurt dışı Türk vatandaşlarınca yapılan işlemleri hesaplamak için Dış Ticaret kaleminde bulunan navlun ve sigorta verileri alınmıştır. TCMB kayıtlarına göre Navlun ve sigorta değerlerinin, büyük çoğunluğunu navlun fiyatları oluşturmaktadır. Bu rakamın Merkez bankasından ayırım yapılarak istendiği fiyatlamada, navlun fiyatlarının %87, sigorta fiyatlarının %13'lük bir bölümü oluşturduğu tespit edilmiştir (Atıcı, 2019;17). Dış ticaret dengesindeki Genel Mal Ticareti kalemlerinden CIF ve FOB verileri, teslim şekilleri dikkate alınarak hesaplanmaktadır.

Tablo 1'i incelediğimizde dikkat çeken durum, tüm dünyada salgına bağlı ilk yasakların başladığı 2020 yılında, hem navlun hem de ithalat değerlerinde, 2019 yılına göre büyük bir değişim olmamıştır. Ancak pandemi sürecinin etkilerinin iyice ilerlediği dönemlerde ülkemizin ithalatı artıkça, navlun ve sigorta değeri ile navlun değerindeki kaybında arttığı görülmektedir. Dolayısıyla navlun değerinin, hep düşük değerlerde olmasında en büyük payın, Türkiye'nin CIF artışına bağlı olduğunu söyleyebiliriz.

Türkiye’de üretimin büyük kısmının, ithal girdiye bağlı olmasından dolayı bu dönemde ithalat değeri büyük oranda artmıştır. Bu artışta, 2021 Eylül ayında TCMB’nin faizleri düşürmeye başlamasıyla, tüketim talebinin artmasının da etkili olduğu düşünülmektedir.

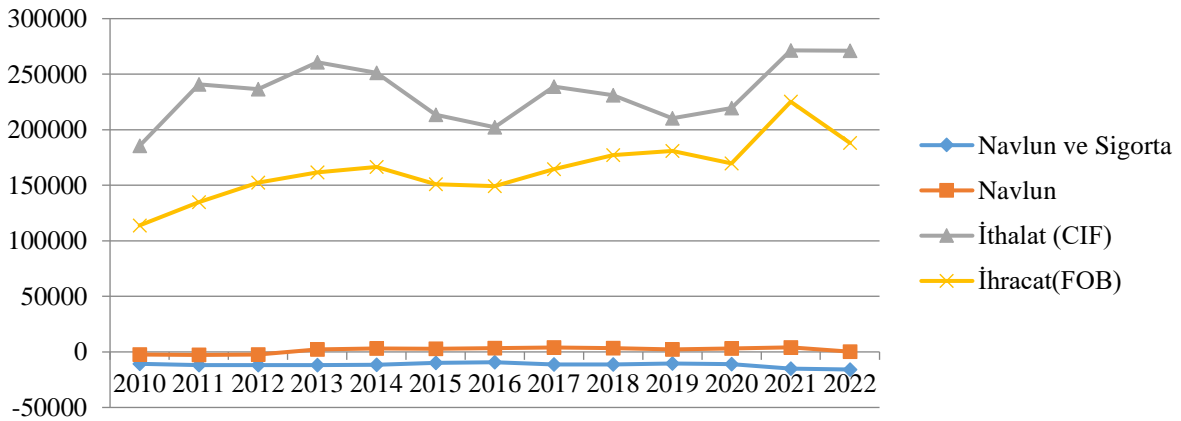
Tablo 1: 2010-2022 Yılları Arasında TCMB Ödemeler Dengesinde, Navlun, Navlun ve Sigorta İthalat(CIF) ve İhracat (FOB) Rakamları (Milyon ABD Doları)*

Yıllar	Navlun ve Sigorta	Navlun	İthalat(CIF)	İhracat (FOB)
2010	-10762	-2450	185544	113883
2011	-11838	-2709	240839	134906
2012	-11871	-2413	236544	152462
2013	-11909	2389	260823	161481
2014	-11536	2982	251141	166506
2015	-9745	2789	213619	150981
2016	-9286	3511	202189	149246
2017	-11348	4016	238715	164495
2018	-11252	3514	231152	177169
2019	-10436	2331	210344	180835
2020	-10874	2982	219517	169637
2021	-15042	4109	271425	225215
2022	-15832	214	271251	188152

* <https://evds2.tcmb.gov.tr/>, Ödemeler Dengesi Ayrıntılı Sunum (6. El Kitabı) , (Erişim Tarihi: 13.11.2022)

Tabloda pandemi sürecinde navlun ve sigorta değerinde yaklaşık %50’lik eksi (-) artış olduğu görülmektedir. Bu değer, büyük çoğunluğunu navlun fiyatlarının oluşturduğu düşünülürse bu dönem içerisinde navlun giderlerinin, navlun gelirlerinin çok üzerinde olduğu söylenebilir. Covid-19 pandemi sürecinde navlun gelirlerinin olumsuz etkilendiği gözlemlenmiştir. Benzer şekilde Kalaycı (2014), çalışmada 2008 küresel finansal krizinde navlun giderlerinin gelirlerinden daha fazla arttığını ve navlun fiyatlarının bu krizden olumsuz etkilendiğini söylemiştir (Kalaycı, 2014). 2021 yılı Eylül ayı itibari ile TCMB’nin faizleri indirmeye başlamasıyla dolar yükselişe geçmiştir. Bu nedenle ülkemizde bu yıl için ihracat değeri yükselmiştir. Ancak hala ithalat, karşısında istenen düzeyde değildir.

Türkiye’de denizyolu taşımacılığı, ülkemizin önemli sorunlarından birisi kabul edilen dış ticaret açığının kapatılmasında önemli bir kalemdir. Çünkü deniz taşımacılığı ile elde edilen navlun gelirleri ülkemize döviz girdisi sağlamaktadır. Bu nedenle ülkemizde deniz taşımacılığının artırılmasına yönelik gerekli yatırımlar yapılmalı ve bu sektör devlet tarafından desteklenmelidir.



Şekil 1: 2010-2022 Yılları TCMB Ödemeler Dengesinde, Navlun, Navlun ve Sigorta, İthalat(CIF) ve İhracat (FOB) Rakamları (Milyon ABD Doları)

Şekil 1’de görüldüğü gibi çalışmada dikkate alınan 2010-2022 yılları arasında, CIF ve FOB değerlerinin, navlun ile navlun ve sigorta değerlerine göre hep daha yüksek olduğu göze çarpmaktadır.

3.3 Denizyolu Taşımacılığında Türk Milli Bayraklı ve Yabancı Bayraklı Dış Ticaretteki Payı

Dünyada denizyolu dış taşımacılığında faaliyet gösteren gemiler ya kendi ülke bayrağını ya da yabancı bir ülkenin bayrağını taşımaktadırlar. Ülkemizde denizyolu taşımacılığında, 2021-2022 döneminde Türk armatörlerin, milli bayraklı gemileri ile yabancı bayraklı 1000 GT ve üzeri gemi sayısı, %6,1'lik bir artış göstermiştir. Covid-19 pandemi sürecinde Türk armatörlere ait milli bayraklı gemi sayısı sürekli düşerken, yabancı bayraklı gemi sayısı sürekli yükümlü göstermiştir (DTO, 2021).

Tablo 2: 2010-2022 Yılları Arasında Türk Armatörlerin Milli ve Yabancı Bayraklı Gemi Sayısı (1000 GT ve Üzeri)*

Yıllar	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo		
	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	Yıllık DWT% Değişim
2010	560	7246	42,1	665	9954	57,9	1225	17201	12,2
2011	547	7797	39,7	672	11863	60,3	1219	19660	14,3
2012	523	8479	37,6	642	14093	62,4	1165	22572	14,8
2013	627	9488	31,3	842	20838	68,7	1469	30326	34,4
2014	599	8580	28,2	890	21846	71,8	1489	30427	0,3
2015	564	8297	30,2	834	19209	69,8	1398	27507	-9,6
2016	551	8272	28,4	984	20,879	71,6	1535	29151	6,0
2017	525	7800	26,7	1022	21465	73,3	1547	29265	0,4
2018	483	7288	25,5	1028	21323	74,5	1511	28611	-2,2
2019	457	6831	23,9	1027	21758	76,1	1484	28589	-0,1
2020	410	6194	21,1	1074	23157	78,9	1484	29352	2,7
2021	384	5432	18,8	1108	23497	81,2	1492	28929	-1,4
2022	353	5157	16,8	1164	25523	83,2	1517	30680	6,1

* İMEAK DTO İstatistikleri (2021), s.103.

Tablo 2'ye göre 2010 itibari ile, Türk armatörlerin sahip olduğu milli bayraklı gemi sayısı giderek azalırken, yabancı bayraklı gemi sayısı giderek artmıştır. Bu artış, pandemi sürecinden de devam etmiştir. Türkiye'de de denizyolu taşımacılığında yabancı bayrak sorunu dikkate alınması gereken önemli konulardan birisidir. Çünkü bir gemi taşıdığı ülkenin bayrağına göre o ülkenin ekonomisine; vergi, personel istidamı, katma değer, navlun gibi pek çok gelir kaynağı sağlamaktadır. Bir ülkeye ait milli bayraklı gemi sayısı azaldıkça hem gelir kaynağı azalacak hem de denizyolu taşımacılığında dünya sıralamasında, ülkenin gerilemesine sebep olacaktır.

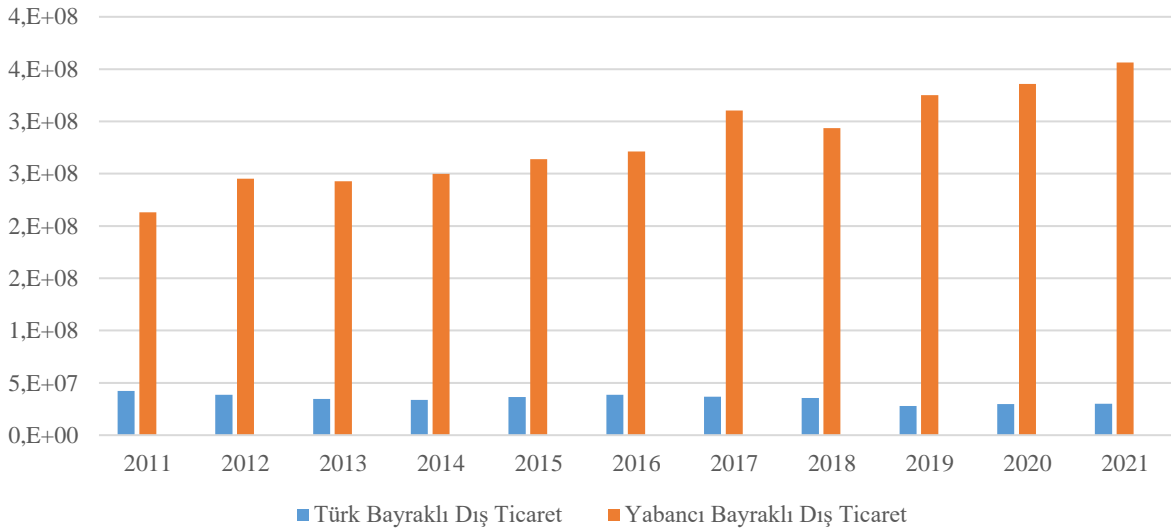
Türkiye'de armatörlerin yabancı bayraklı gemilere yönelmesinin en önemli nedeni, devletin bu sektöre gerekli önemi vermemesidir. Oysa ki yabancı devletler denizyolu taşımacılığına gerekli önemi vermekte ve sürekli armatörlere çeşitli imtiyazlar ve teşvikler sağlamaktadır. Bu nedenle Türk armatörler, o ülkelerde gemi sahibi olmaktadır. Dolayısıyla bu gemilerle yapılan ticaretten, Türkiye herhangi bir pay alamamakta ve ekonomimiz önemli ölçüde döviz kaybı yaşamaktadır. Eğer Türk devleti de, denizcilik sektörünü destekler ve gelişmesi için gerekli teşvikleri sağlarsa, denizcilik sektöründeki bayrak sorunu da azalacaktır. Dolayısıyla da ülkemizin navlun geliri de artmaya başlayacaktır.

Tablo 3'de görüldüğü gibi 2011-2021 döneminde yapılan toplam ithalatın ve ihracatın büyük bir kısmını yabancı bayraklı gemiler gerçekleştirmiştir. Covid-19 pandemi sürecinde de toplam ithalatın %7'si milli bayraklı gemilerle, %93'ü yabancı bayraklı gemilerle yapılmış olup; toplam ihracatın ise %10'u milli bayraklı gemilerle, %90'ı yabancı bayraklı gemilerle yapılmıştır. Denizyolu dış ticaret taşımacılığında incelenen dönemde ihracat ve ithalat hacmi sürekli artarken, milli bayraklı payı giderek azalmıştır.

Tablo 3: 2011-2021 yılları arasında Denizyolu Dış Taşımalarında Milli ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Payları(ton)*

Yıllar	Milli Bayraklı İthalat	%	Milli Bayraklı İhracat	%	Milli Bayraklı Dış Ticaret	Yabancı Bayraklı İthalat	%	Yabancı Bayraklı İhracat	%	Yabancı Bayraklı Dış Ticaret
2011	30.122.065	17	12.273.945	15	42.396.010	143.433.119	83	69.505.583	85	212.938.702
2012	26.476.350	14	12.235.897	13	38.712.247	165.998.578	86	79.071.589	87	245.070.167
2013	22.949.887	12	11.660.647	13	34.610.534	164.831.728	88	77.893.343	87	242.725.071
2014	20.880.367	11	12.743.955	14	33.624.322	173.891.061	89	75.800.837	86	249.691.898
2015	22.724.776	11	13.754.810	15	36.479.586	185.601.532	89	78.397.812	85	263.999.344
2016	23.350.424	11	15.272.855	16	38.623.279	191.782.095	89	79.532.265	84	271.314.360
2017	21.667.485	9	15.138.335	13	36.815.820	211.978.539	91	98.553.733	87	310.532.272
2018	19.850.109	9	15.660.122	14	35.510.231	198.694.711	91	94.764.513	86	293.459.224
2019	13.763.576	6	14.132.161	11	27.895.737	207.641.236	94	117.544.417	89	325.185.653
2020	16.098.249	7	13.580.911	10	29.679.160	210.441.224	93	125.321.912	90	335.763.136
2021	15.257.051	7	14.742.145	10	29.999.196	217.376.009	93	139.021.513	90	356.397.522

* İMEAK DTO İstatistikleri (2021), s.124.

**Şekil 2:** 2011-2021 yılları arasında Denizyolu Dış Taşımalarında Milli ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Payları(ton)

Şekil 2’de 2011-2021 döneminde milli bayraklı gemilerle yabancı bayraklı gemilerin, denizyolu dış taşımacılığındaki payları arasındaki fark, özellikle pandemi sürecinde daha da artmıştır. Bu süreçte denizyolu dış taşımacılığında yabancı bayraklı gemiler %90’lık bir kısmı, milli bayraklı gemilerle ise %10’luk bir kısmı oluşturmaktadır. Covid-19 pandemi sürecinde Türkiye’nin denizyolu dış taşımacılığındaki payı giderek azalmıştır. Bu durumda, TCMB Ödemeler dengesinde yer alan navlun değerlerindeki azalmanın en önemli göstergelerinden birisidir. Covid-19 pandemi sürecinde denizyolu dış taşımacılığında ithalat ve ihracat hacmi giderek artmıştır. Ancak bu hacim artışında milli bayraklı gemilerin payı çok düşük olmasından dolayı, TCMB ödemeler dengesine navlun artışı olarak yansımadağı düşünülmektedir.

4 SONUÇ

Dünya ticaretinin yaklaşık olarak %90’lık bir kısmı denizyolu taşımacılığı yapılmaktadır. Bu kadar büyük bir sektör içerisinde ülkemizin payı ne yazık ki istenilen düzeyde değildir. Türkiye coğrafi olarak üç tarafı denizlerle çevrili olma avantajına sahip ve dünyada deniz taşımacılığı konusunda sözü

geçen ülkelerden birisi olabilecek konumda olmasına rağmen, Türkiye’de hala yük ve yolcu taşımacılığında çoğunlukla karayolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Oysa ki, güvenli ve maliyeti düşük olan denizyolu taşımacılığının, tercih edilmesinin ülke ekonomisine pek çok olumlu katkısı olacaktır. Denizyolu taşımacılığının gelişmesiyle, navlun gelirleri ile ülkeye döviz girdisi sağlanacak, dış ticaret açığı azalacak, yurtiçi ticaret gelişecek, ülkeye yabancı sermaye girişi hızlanacak, ülkemizin adı tüm dünyaya duyurulacak ve denizcilik sektörü geliştikçe daha fazla kişiye istihdam olanağı sunulacaktır. Ünal (2017), çalışmasında denizyolu taşımacılığının Türkiye ekonomisine önemli etkilerinin olduğunu ve ekonomiyi olumlu yönde etkilediğini tespit etmiştir (Ünal, 2017).

Covid-19, salgın dönemi tüm dünyada olduğu gibi Türkiye ekonomisi üzerinde ciddi baskılar doğurmuş ve problemler oluşturmuştur. Kronikleşmiş dış açığı bulunan Türkiye gibi ülkelerde pandemi sürecinde ve pandemi sonrası dönemde bir süre daha etkilerinin devam edeceği öngörülmektedir. Dolayısıyla ülkelerin ihracatı artıracak çeşitli politikalar uygulaması gerekmektedir. Ülke ekonomilerinde ciddi bir yer tutan denizyolu taşımacılığı, pandemi döneminde derinden etkilenen sektörler arasında yer almaktadır. Yapılan bu çalışmada, Covid-19 Pandemisinin, Türkiye’de denizyolu taşımacılığına etkileri değerlendirilmiştir. Bu değerlendirme için Türk denizyolu taşımacılığıyla ilgili olarak, TCMB ödemeler dengesinde bulunan navlun, navlun ve sigorta, FOB ve CIF verileri kullanılmıştır. Bunun için 2010-2022 yıllarını kapsayan yıllık veriler tercih edilmiştir. Araştırmada bu dönemin seçilmesinin nedeni, pandemi öncesi ve sonrası dönemde, Türkiye’de denizyolu taşımacılığına ait verileri değerlendirebilme imkanı sunmasıdır. Çalışma bulgularına göre pandemi sürecinde navlun değeri sürekli düşüş gösterirken, FOB ve CIF değerleri sürekli artmıştır. Ancak FOB yükselişi, CIF değerleri karşısında yine de istenilen düzeyde değildir. Bu dönemde navlun değerindeki düşüşün ilk sebebinin, CIF artışı olduğu söylenebilir. Ayrıca Türkiye’nin CIF artışında, üretimin çoğunluğunun ithal girdiye bağlı olmasının, faizlerin düşmesiyle tüketim talebinin artmasının, tüm dünyada emtia fiyatlarının yükselmesinin ve gıda maddelerinde dışa bağımlı olmamızın etkili olduğu düşünülmektedir. Navlun değerindeki düşüşün bir diğer nedeni ise, Türk armatörlere ait milli bayraklı gemi sayısının azlığıdır. Covid-19 pandemi sürecinde bu sayı daha da azalmıştır. Bu durumu önlemek için, devlet tarafından denizcilik sektörüne yatırım yapılmalı ve gerekli teşvik ve imtiyazlar sağlanmalıdır. Ayrıca ülkemizde denizcilik sektörünün gelişmesi için, tersane sayısı artırılmalı, tersanelerin bakımları yapılmalı, tersane ve armatörlere bankalar tarafından uygun faizli kredi verilmeli, limanlarla demiryolları birbirine entegre edilmeli, milli bayraklı gemileri arttıracak teşvikler verilmeli ve yabancı bayraklı gemilere belli bir sınırlama getirilmesinin faydalı olacağı düşünülmektedir. Böylece navlun gelirlerinin artmasıyla birlikte döviz gelirleri yükselecek, ekonomi için yeni kaynaklar oluşturacak, istihdam artacak, dış borç azalacak ve ekonomik faaliyetler hız kazanacaktır.

5 Beyanlar

5.1. Çıkar Çatışması

Bu araştırmada herhangi bir çıkar çatışması yoktur.

5.2. Yazarların Katkıları

Selvihan TAŞDELEN: Makale için fikir geliştirilmesi, verileri düzenlemek ve raporlama. Sonuçların yorumlanması, makalenin yazılması, gözden geçirilmesi

Pınar KÖÇ BAKACAK: Makale için fikir geliştirmek literatür taraması, yayının yazılması

Umur TAŞDELEN: Sonuçların açıklanması, şekil şartlarının yapılması, gözden geçirilmesi

5.3. Finansman Beyanı

Araştırmada herhangi bir finansman desteği bulunmamaktadır.

KAYNAKÇA

Adıgüzel, M. (2020). *Covid-19 Pandemisinin Türkiye Ekonomisine Etkilerinin Makroekonomik Analizi*. İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 19(37) Bahar (Özel Ek), 191-221.

Akinci, S. (1968). *Deniz Ticaret Hukuku: Navlun Mukaveleleri*. 89-90.

Akten, N. (1995). *Navlun Taşımacılık Kılavuzu*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 123.

Atamer, K.(2017). *Deniz Ticareti Hukuku*. Cilt I, 164-165.

Atıcı, B. (2019). *Türkiye’de Deniz Taşımacılığı Ve Ödemeler Dengesi Açısından Navlunun Değerlendirilmesi*. Aydın Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Aydın.

Başer, S. Ö. (1997). *Türk Deniz Ticaret Filosunun Makro Ekonomik Analizi*. Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 96-99.

Budiyanto, E.H., Gurning, R.O.S, Pitan, T, Novalsyah, H., Yudha, D.,Mulyono,Akbari, D.,R., Ardarifa, D.A. and Fadhilah, M.A. (2020). *The analysis of disruption management due to COVID-19 using business continuity management and house of risk on maritime operations*. Research Square, 15.

Chua, J. Y., Foo R., Tan K. H. and Yuen K. F. (2022). *Maritime resilience during the COVID-19 pandemic: impacts and solutions*. Continuity & Resilience Review 4(1) pp. 124-143, © Emerald Publishing Limited 2516-7502 DOI 10.1108/CRR-09-2021-0031

Ege, İ. (2020). *The Impact of Coronavirus Disease (COVID-19) Pandemic On Cruise Industry: Case of Diamond Princess Cruise Ship*. Mersin University Journal of Maritime Faculty , 3.

Grzelakowski, A.S. (2022). *The Covid 19 Pandemic – Challenges for Maritime Transport and Global Logistics Supply Chains*, The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation 16(1), 71-77, DOI: 10.12716/1001.16.01.07

Gün, S., ve Tutcu, A. (2021). *Covid-19 Sürecinde Turizm Sektörü ve Türkiye Açısından Bir Değerlendirme*. Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimler Dergisi, 4(6), 530-543.

Günay, M. B.(2013). *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*. Ankara, 32-33.

İMEAK (2019). *Sektör Raporu*. İstanbul: İMEAK Yayımları.

İMEAK (2021). *DTO İstatistikleri*, s.124.

İMEAK DTO (2022). *Deniz Sektörü Raporu – 2021*, https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sectorraporu/sector_raporu_tr_2021.pdf, 102. (Erişim Tarihi: 11.11.2022)

Kalaycı, İ (2014). *Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu’nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler*, Avrasya Etüdleri, 45(1), s. 87 – 122.

Kara,H.(2014). *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*. Legal Yayıncılık, 11-18.

Kaya, D. G. (2020). *Koronavirüs Pandemisinin Küresel Ekonomideki İzleri: Kamu Finansman Dengesi, Ticaret Hacmi, Enflasyon, İşsizlik ve Ekonomik Büyüme*, Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 7(5), 221-23

Notteboom, T.E. and Haralambides, H.E. (2020). *Port management and governance in a post-COVID-19 era: quo vadis?*. Maritime Economics & Logistics, 22, 332.

Okay, M. S.(1968). *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Mukaveleleri*. 153-154

Sweeney, J. C.(Ekim 1991). *UNCITRAL and the Hamburg Rules – The Risk Allocation Problem in Maritime Transport of Goods*. Journal of Maritime Law and Commerce, 22(2), (Risk Allocation Problem), 515-516.

Tekin S. M (2017). *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*. On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 24.

TCMB (2022), <https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/TR/TCMB+TR/Main+Menu/Istatistikler/Odemeler+Dengesi+ve+Ilgili+Istatistikler/Odemeler+Dengesi+Istatistikleri/>, (Erişim Tarihi: 10.11.2022)

TCMB (2022). <https://evds2.tcmb.gov.tr/>, Ödemeler Dengesi Ayrıntılı Sunum (6. El Kitabı) , (Erişim Tarihi: 13.11.2022)

TOBB. (2017). *Denizcilikte 'lider denizci ülkeler' arasına girmeliyiz*. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği: <https://www.tobb.org.tr/Sayfalar/Detay.php?rid= 22495&lst= Manset Listesi>, (2017, 12 28).

UNCTAD. (2018). *Review Of Maritime Transport 2018 (UNCTAD hesaplamaları, Clarksons Research 'in verileri derlemesi*. Newyork-Geneva, 30.

UNTICRAL, (2017). *Working Group on International Shipping Legislation*: (2017, 12 11) http://www.uncitral.org/uncitral/en/about_us.html,

Yıldırım, U. (2021). *Covid-19 Pandemisinin Dış Ticaret Üzerine Etkisi: İstatiksel Bir Yaklaşım*, Fiscoeconomia, 5(1), 280-295.

Ünal N. (2017). *Denizyolu taşımacılığının Türkiye ekonomisi üzerine etkileri: Ampirik bir araştırma*. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Ulaştırma ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Yazır , D., Şahin B., Yip T. L.and Tseng P.H. (2020). *Effects of COVID-19 on maritime industry: a review*. Int Marit Health, 71(4), 253–264, 10.5603/IMH.2020.0044, www.intmarhealth.pl

Xu Y., Li J.P, Chu, C.C and Dinca, G (2022). *Impact of COVID-19 on transportation and logistics: a case of China*, *Economic Research*, 35(1), 2386-2404



© 2020 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).