

## Risk Yönetilebilirliği: Deniz Yolu Taşımacılığındaki Riskler Üzerine Bir Değerlendirme

*Risk Manageability: An Assessment on Risks in Sea Transportation*

### ÖZET

Deniz yolu taşımacılığı, taşımacılık türleri arasında yaygın şekilde tercih edilmekle beraber söz konusu taşımacılık alanında birçok riskli durum da bulunmaktadır. Bu riskler yalnızca Finansal, İşletme ve Denizcilik riskleri değildir. Özellikle 2000'li yıllarda yaşanan ve gündemden düşmeyen Somali-Aden körfezinde devam eden deniz haydutluğu-korsan krizi, 2022 yılının başlarında Rusya ve Ukrayna arasında başlayan savaşın dünya genelinde yaratmış olduğu tedarik krizi, Azak Denizinin Karadeniz'e bağlantı noktası olan Kerç Boğazında savaş dolayısıyla alıkonulan ticari gemilerin, dünyada ve özellikle ülkemizde yaratmış olduğu Ayçiçek yağı krizi, Rusya-Ukrayna arasındaki savaşın savunma bloğunda Ukrayna tarafından Odesa liman girişine döşendiği iddia edilen mayınların çapalarından kopmak suretiyle Karadeniz'e yayılma tehlikesini de sayabiliriz. Bu tarz riskler göz önünde bulundurulduğunda dışsal risklerin de oldukça önemli bir risk olduğunu ve bu risklere karşı önlemlerin alınmasının önemini de anlamış oluruz. Bu çalışmada derleme yoluyla deniz yolu taşımacılığında oluşan dışsal riskler ve bu risklere karşı alınabilecek önlemlere dair özgün ve faydalı olabileceği düşünülen önerilerde bulunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Rusya, Ukrayna, Taşımacılık, Risk yönetimi, Denizyolu, Dışsal risk

### ABSTRACT

Although maritime transportation is widely preferred among transportation types, there are many risky situations in the field of transportation. These risks are not only Financial, Business and Maritime risks. The piracy-piracy crisis that continued in the Somali-Aden gulf, which was not on the agenda especially in the 2000s, the supply crisis caused by the war between Russia and Ukraine at the beginning of 2022, the supply crisis worldwide, Sunflower oil crisis created by commercial ships in the world and especially in our country, we can also count the danger of spreading to the Black Sea by breaking off the anchors of the mines allegedly laid by Ukraine at the entrance of Odessa port in the defense block of the war between Russia and Ukraine. Considering such risks, we understand that external risks are also a very important risk and the importance of taking precautions against these risks. In this study, suggestions that are thought to be original and useful about the external risks that occur in maritime transport and the precautions that can be taken against these risks have been made by way of compilation.

**Keywords:** Russia, Ukraine, Risk Management, Sea Transportation, External Risks

### GİRİŞ

Lojistik, son dönemlerde dünya ticaretinin artmasıyla beraber önemli bir ekonomik faaliyet alanı ve stratejik bir sektör olmuştur. OECD (Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü) verilerine göre dünyada gerçekleşen ticaretin %90'ı deniz yolu taşımacılık yöntemi ile gerçekleşmektedir. Küreselleşmeye bağlı olarak artan deniz yolu taşımacılığı navlun talebi arttıkça ticaret hacmi de OECD tahminlerine göre 2050'ye kadar mevcut halinin 3 katına kadar çıkacaktır. Tabii ki deniz yolu taşımacılığının tercih edilmesinin önemli sebebi ise düşük maliyetli oluşu ve yüksek hacimli malların taşınmasına olanak sağlamasıdır. Taşımacılık ve ticari performans açısından deniz yolu taşımacılığı incelendiğinde; maliyeti havayolu taşımacılığının 1/14'ü, karayolu taşımacılığının 1/7'si ve demir yolu taşımacılığının ise 2/7'si kadar olduğu görülmektedir (Corbett, & Winebrake, 2008). Kurulan geniş iletişim ağı ve yapılan ticaretin oluşturduğu küresel rekabet, sadece ticarete konu mal ve hizmet ile ilgili olmakla kalmayıp ticarete konu olan malın taşıma maliyetlerini de etkilemektedir. Bundan dolayı serbest ticaretin daha ucuz bir yolla yapılabilmesi için lojistik ve tedarik zincirinde taşımacılık çok önemli bir yer tutmaktadır. İşletmelerin varlıklarını sürdürebilmeleri ve daha uzun ömürlü olabilmeleri için sadece ucuz hammadde, işçiliğe sahip olmaları yeterli değildir. Ürünlerin taşıma maliyetlerinin de ucuz olması gerekmektedir (Bozkurt et al., 2018). Hâlihazırda Ülkemizde ve Uluslararası yük/yolcu taşımacılığında "Deniz Yolu Taşımacılığı" düşük maliyetli olması ve büyük hacimli taşımalarda uygun bir taşımacılık türü olması sebebiyle, her geçen gün önemi daha çok artan bir taşımacılık türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Belirtilen nedenlerden dolayı deniz yolu taşımacılığı özellikle denize kıyısı olan ülkeler başta olmak üzere birçok ülke tarafından tercih edilmektedir. Deniz yolu taşımacılığı çok sayıda fırsat sunmasının yanında büyük riskler de içermektedir. Bu riskler genel olarak Finansal Krizler, Denizcilik Krizleri ve

Görkem Özdem<sup>1</sup>

### How to Cite This Article

Özdem, G. (2024). "Risk Yönetilebilirliği: Deniz Yolu Taşımacılığındaki Riskler Üzerine Bir Değerlendirme" International Social Sciences Studies Journal, (e-ISSN:2587-1587) Vol:10, Issue:3; pp:486-493. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.10903449>

Arrival: 07 February 2024

Published: 31 March 2024

Social Sciences Studies Journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

<sup>1</sup> Doktora Öğrencisi, Tarsus Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Mersin, Türkiye. ORCID: 0000-0001-9481-765X. ROR ID: <https://ror.org/0397szj42>

İşletme Krizleri olarak ifade edilebilmektedir. Ayrıca dünya genelinde oluşan krizlerin birçoğundan deniz yolu taşımacılığı kısmı ya da tam olarak etkilenmiştir. Bu durum deniz yolu taşımacılığının dış dünya ile ne kadar bütünleşik bir taşımacılık sistemi olduğunu kanıtlamaktadır. Ayrıca 1956-1957 yılları Süveyş kanalının Mısırlılar tarafından kapatılması; 1973 yılında İsrail devletinin Mısır, Ürdün ve Suriye ile belirli anlaşmazlıklar dolayısıyla savaşa girmesi; 1979 yılında İran devrimi sonucunda İran'ın ham petrol satışını kesmesi; 2000'li yıllarla başlayan deniz haydutluğu, deniz korsanlığı gibi yaşanan olaylar, yukarıda bahsi geçen belli başlı krizlerin dışında denizcilik sektörünün en önemli risklerinden birinin politik riskler olduğunu göstermektedir (Akça, 2013). Bu kapsamda çalışmanın temel konusunu oluşturan dışsal risk; çoğunlukla politik nedenlerden kaynaklanan bir risk olarak tanımlanabilir. Jodice'e göre dışsal risk "bir ülkede faaliyet gösteren yasa, yabancı şirketlerin malvarlığı, personel ve faaliyetlerini etkileyecek çapta, ulusal ya da uluslararası nitelikteki olaylar veya olaylar zinciri" olarak da tanımlanmaktadır. Ancak dışsal riskler kapsamında politik olmayan terör, diğer yasadışı faaliyetler, deniz yolunun kapanması veya kapatılması gibi riskleri de sayılabilmektedir. Yaşanan bu sorunlar deniz yolu taşımacılığında navlun fiyatlarının kimi zaman çok düşmesine kimi zaman da çok yükselmesine neden olurken, pek çok dışsal risk ise maddi kayıplara sebep olmaktadır (Rossa, 2008).

Deniz taşımacılığı sektörünün uluslararası bir faaliyet olması, bu sektördeki firmaların birçok farklı ülke ile faaliyet göstermesine ve sözleşme yapmasına olanak sağlamaktadır. Bu nedenle operasyon yapılan ülkeye ait belirli riskler her zaman söz konusu olabilmektedir. Ulusal tehlikeler çeşitli alanlardan ve nedenlerden kaynaklanabilir. Ülke riskleri, sektör fonları üzerindeki para birimi kontrolleri gibi ekonomik riskleri, varlıklara el konulması gibi siyasi riskleri veya denizcilik şirketlerinin mülkiyet yapısına ilişkin kısıtlamalar altındaki yasal gereklilikleri de içerir (Grammenos, & Xilas, 1996).

Politik riskler, yerel işletmeleri olduğu kadar uluslararası alanda faaliyet gösteren işletmeleri de etkileyebilir. Örneğin Türkiye'deki vergi uygulamalarının değiştirilmesi bazı Türk şirketlerine faydalı olurken bazılarına zarar verebilmiştir (Rossa, 2008). Bununla birlikte, uluslararası faaliyet gösteren deniz taşımacılığı sektöründe politik riskler özellikle önemlidir. Çalışma derleme yoluyla deniz yolu taşımacılığında oluşan politik riskler ve bu risklere karşı alınabilecek önlemlere dair özgün ve faydalı olabileceği düşünülen önerilere dayanmaktadır. Denizyolu taşımacılığı risklerine bakıldığında sektörün deniz üstü taşıma, ülke politikaları ve savaşların piyasayı çok etkilediğini de söylemek mümkündür. Sektörde oluşan politik riskler ve bu risklere karşı alınabilecek önlemlere ilişkin bilgilere değinilmektedir.

## KAVRAMSAL ÇERÇEVE

### Risk Kavramı ve Kapsamı

Risk, hayatın her alanında istenmeyen sonuçlara yol açan herhangi bir gelişmedir. Bu nedenle yapılacak her türlü organizasyonda oluşacak risklere karşı hazırlıklı olmak çok önemlidir. Özellikle uluslararası ticaretin zorlukları göz önüne alındığında, ticari hususta arasındaki mal ve para akışında ortaya çıkabilecek birçok risk vardır ve bu riskler, önlem alınmadığı takdirde alıcılar ve satıcılar arasında çok büyük mali kayıplara neden olabilmektedir.

**Risk Kavramı;** Risk, işletmenin faaliyetleri sırasında veya sonucunda ortaya çıkabilecek, henüz gerçekleşmemiş ancak gerçekleşmesi olası risklere karşı önlem alınmadığı takdirde büyük zararlara yol açabilecek tehlikeli durumların tümünü ifade etmektedir. Diğer bir deyişle risk, önceden hedeflenen ve gelecekte bu yönde ilerlemesi beklenen bir faaliyetin, istenmeyen bir olay veya olaylar dizisinin gelişmesi nedeniyle istenildiği gibi gerçekleşmemesi durumudur. Tehlike, zarar, ziyan, potansiyel sorun veya yok etme potansiyeli olarak kullanılabilir ve alana göre farklı anlamlara gelmektedir (Polat, 2007).

Riskler ve bunların ortaya çıkardığı fırsatlar veya tehditler hakkında konuşabilmek için kuruluşların öncelikle gerçekleştirilmesi gereken hedefleri olmalıdır. Riskler türüne göre değişir. Bir kuruluşta faydalı olabilecek gelişmeler, başka bir kuruluşta tehdit edici ve eylem gerektirebilecek gelişmeler olarak ortaya çıkabilir (Kalyoncu, 2013).

**Risk Yönetimi ve Süreci;** Risk yönetimi ise, bir şirketin faaliyetleri sırasında ortaya çıkabilecek risklerin, bir şirket yöneticisinin sorumluluğunda fırsat ve tehditler olarak ayrıntılı bir şekilde tanımlandığı, analiz edildiği süreçtir. Ulaşılmak istenen bir hedef karşısında oluşabilecek her türlü riski ortadan kaldırmak için risklerin değerlendirilmesi, belirlenmesi ve kontrol altına alınması sürecinin tamamıdır. Bir tehlikenin olası zararlarını önlemek için önlemler almak, üst yönetimi durum hakkında hızlı bir şekilde bilgilendirmek ve risk etrafında hızlı bir karar alma sistemi geliştirmek, etkili bir risk yönetimi şeklidir (Börekçi, 2004). Risk yönetimi sürecinin aşamaları temel olarak üç aşamadan oluşmaktadır. Bunlar; Tehlike belirleme (bir projede meydana gelebilecek tüm olası tehlikelerin tanımlanması), risk analizi (en şiddetli tehlikelerin olasılığının ve boyutunun saptanması) ve risk

değerlendirmesi (her bir tehlike veya risk kombinasyonu için en uygun yönetim yanıtının belirlenmesidir (Khan, & Zsidisin, 2012).

**Risklerin Tanımlanması ve Belirlenmesi;** Risklerle ilgili koordineli faaliyetlerle bir organizasyonun yönetimi ve kontrolüdür. Kuruluşların başarı şanslarını artırmak ve başarısızlık şanslarını azaltmak için tüm riskleri anlamalarına, değerlendirmelerine ve bunlara göre hareket etmelerine yardımcı olmayı amaçlayan bir süreçtir. Risk tanımlama, değerlendirme, karar verme, iş sorumluluklarının atanması, risk önleme veya tahmine dayalı eylem ve ardından gerekirse sürecin gözlemlenmesi ve yeniden yapılandırılmasını gerektiren faaliyetlerin tümüdür. Bir işletmenin hangi riskleri alması ve hangilerinden kaçınması veya azaltması gerektiğini seçmesini ve ardından riskleri önlemek veya azaltmak için harekete geçmesini içerir (Çakıl, 2017b).

### **Deniz Haydutluğu ve Korsanlık Faaliyetleri**

Deniz haydutluğu, insanların denizlerde faaliyet göstermeye başladığı zamana dayanmaktadır. Ticaret alanlarının deniz yolu ile genişlemesi, denizlerdeki soygun ve yağma faaliyetlerinin de yükselmesine neden olmuştur. Deniz üstünde bir gemiden başka bir gemiye yönelik gerçekleştirilen saldırılar deniz haydutluğu olarak tanımlanmaktadır. Kıyıdaş devletler kimi zaman bu yağmacılarla mücadele etmişse de bu durumu kendi çıkarları doğrultusunda da kullandıkları olmuştur (Çakıl, 2017b). Korsanlık ise denizdeki düşman gemilerine yapılan saldırı veyahut yine gemiden sahildeki yerleşim yerlerine yapılan saldırı olarak tanımlanmaktadır (Tabanlı, 2015). Deniz haydutluğu ve deniz korsanlığı tanımları için geçmiş yıllarda yapılan herhangi bir ayırım olmadığı görülmektedir. Ancak 1958 yılında imzalanan Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi 15.maddesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 101. maddesinde bu kavramların birbirlerinden farklı bir biçimde tanımlandığı görülmektedir (IMB, 2022).

### **1958 Açık Deniz Sözleşmesinde Deniz Haydutluğu;**

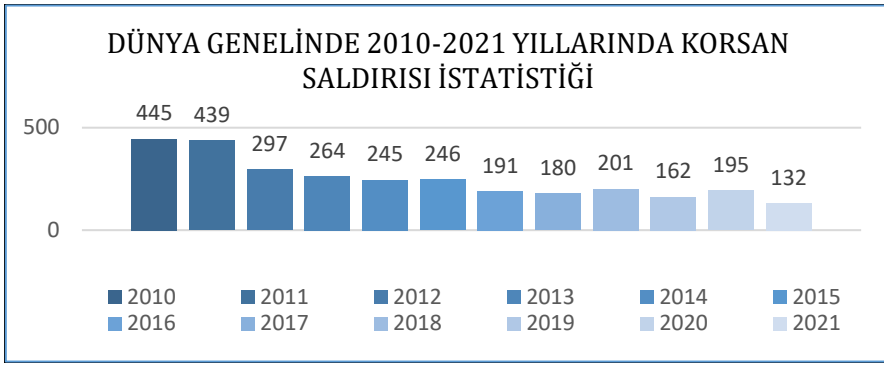
1. Özel bir geminin veya özel bir uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından özel amaçlarla işlenen,
  - a- açık denizlerdeki diğer gemilere veya uçaklara veya bu gemi veya uçaklarda bulunan kişilere ve mallara karşı,
  - b. Herhangi bir ülkenin yetki alanı dışındaki gemilere, uçaklara, kişilere veya mülke yönelik yasa dışı şiddet eylemleri, tutuklama veya yağmalama.
2. Bir gemi veya uçağı haydut gemi veya uçak yapan olayları bilerek onların işletilmesine ihtiyari ile herhangi bir şekilde katılma hareketi;
3. Bu maddenin 1. alt paragrafında veya 2. alt paragrafında tarif edilen bir hareketi teşvik eden veya onu kasten kolaylaştıran herhangi bir hareket olarak tanımlanırken,

1982 Yılında imzalanan ve Açık Deniz Sözleşmesinin devam niteliğinde olan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine göre ise;

### **1982 İleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine göre Deniz Haydutluğu;**

- a. Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından:
  - i. Açık denizde gemilere veya uçağı veya kişilere veya mülke yönelik saldırılar;
  - ii. Herhangi bir Devletin yargı yetkisi dışındaki yerlerde gemilere, uçağı, kişilere veya mülke karşı yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya kişisel amaçlarla yağmalama fiili;
- b. Gemiye veya uçağı korsan gemisi veya uçağı karakter kazandıran bir olaydan haberdar olduğunda, bir gemi veya uçağın kullanımına gönüllü olarak katılma fiili;
- c. a) ve b) fıkralarında tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil olarak tanımlanmıştır.

Uluslararası yapılan hukuksal sözleşmelere rağmen denizden yapılan haydutluk faaliyetlerinin önüne geçilememiş, özellikle 2000'li yıllarından başından itibaren de denizden haydutluk faaliyetleri artmış ve neticesinde özellikle 2010-2021 yılları arasında toplamda 2997 adet ticari gemiye dünyanın farklı bölgelerinde deniz haydutluğu saldırıları yapılmıştır. Şekil 1'de 2010-2021 yılları arasındaki ticari gemilere karşı yapılan saldırı oranları yer almaktadır (IMB, 2022).



Şekil 1: 2010-2021 yılları arasında ticari gemilere karşı yapılan saldırı.

Kaynak: <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-driving-prosperity/>.

ICC'ye göre son yıllarda yapılan haydutluk faaliyetlerinde Gine Körfezi bölgesinde 2020 yılında bildirilen olay sayısı 81'den, 2021 yılında 34'e düşmüş ve denizden adam kaçırma olaylarının da %55'e kadar düştüğü bildirilmiştir (ICC, 2023). Ancak 2021'de Singapur Boğazı'nda dolaşan ticari gemilere yönelik 35 olayın olması ve 2020'ye göre %50 artış ve 1992'den bu yana bildirilen en yüksek olay sayısı olması bu tarz faaliyetlerin halen devam ettiğini gözler önüne sermektedir.

Deniz haydutluğu faaliyetlerinin ortalama yıllık gideri International Maritime Bureau (IMB) hesaplarına göre yıllık 13-15 milyar dolar olduğu göz önünde bulundurulduğunda Uluslararası Deniz ticareti ve taşımacılığında ki mevcut riskin ne kadar büyük olduğu anlaşılmaktadır (Nguyen, & Le, 2019). Deniz Haydutluğun yaratmış olduğu bu riskin önüne geçebilmek amacıyla o bölgede dolaşan ticari gemiler birçok önlem almaktadır; Ticari gemilere yönelik saldırılar arttıkça, gemi sahipleri ya caydırıcı güvenlik ekipmanlarını artırıyor ya da gemilerini korumak için özel güvenlik personeli kiralamaktadırlar. Bir diğer seçenekte ise Aden Körfezi yerine daha uzak bir mesafede olan Ümit Burnundan dolaşmayı tercih etmek güvenilir olmasına karşın ek maliyet oluşmasına sebebiyet vererek ve hedef limana ulaşmak isteyen gemi için yüzbinlerce dolardan fazla fiyata mal olabilmektedir. Ayrıca sefer süresinin de 12-21 gün arası uzamasına neden olması tedarik konularında mal/hammadde tesliminin gecikmesine yol açabilmektedir. Yine o bölgeden geçen gemilerin kendilerini emniyete almak ve herhangi bir saldırıya maruz kalmamak amacıyla iktisadi süratin üzerinde seyir yapmaları ek taşıma maliyetlerinde artışa sebebiyet vermektedir. Petrol fiyatlarındaki her sene gerçekleşen artışın, ilerleyen dönemlerde taşıma maliyetlerine ve ürün başına maliyete yansiyarak müşterinin alım gücünü zorlaştıracağı beklenmektedir (Akça, 2013). Deniz Haydutluğunun artması ile beraber gemilere uygulanan sigorta primleri de yükselmiştir. Şubat 2022'de Lloyds Market Association Joint War Committee'nin aldığı karar ile Benin, Cabo-Delgado, Eritrea, Gine Körfezi, Libya, Nigeria, Somalia, Togo ve son olarak Azak Denizi'ni Karadeniz'e bağlayan Kerç Boğazı'nın savaş bölgesi olarak ilan edilmesi (Lmallovs, 2023) bu bölgede taşıma faaliyeti icra eden ticari gemilerin sigorta primlerinin çok yüksek fiyatlara çıkmasına neden olmuştur. Bu nedenle, 2008 yılından bu yana önemli ölçüde artan Somali korsanlık olaylarının ardından Ocak 2009'da Cibuti'de düzenlenen Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO, 2023) toplantısında Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'ndeki meydana gelen deniz haydutluğu ve savunmasız ticaret gemilerini hedef alan saldırı/hırsızlık davranışı için benimsenmiştir. Bunlar arasında Cibuti, Etiyopya, Kenya, Madagaskar, Maldivler, Seyşeller, Somali, Tanzanya, Yemen Komorlar, Mısır, Eritre, Ürdün, Mauritius, Mozambik, Umman, Suudi Arabistan, Güney Afrika, Sudan ve Birleşik Arap Emirlikleri gibi ülkeler Cibuti (The Djibouti Code of Conduct – DcoC) Kodunu imzalayan ülkeler arasındadır (IMB, 2023).

Cibuti kodu ile ülkelerin yapmış oldukları işbirlikleri sayesinde deniz haydutluğu faaliyetlerinin önüne geçilmeye çalışılmıştır. Ancak Cibuti kodu mutabakatının herhangi bir hukuki dayanağının olmaması, yani yakalanan deniz haydutluğu suçlarına yasal bir yaptırım olmaması (Kax, 2012) ve yapılan mutabakatta sadece saldırılara maruz kalan ve o bölgede yoğun taşımacılık faaliyeti icra eden ticari gemilerle saldırı bölgesinde bulunan kıyıdaş ülkelerin yapılan sözleşmeye hemfikir olması (BMGK, 1918, BMGK, 1950, Md.2) ve diğer ülkelerin yalnızca askeri anlamda Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ilgili maddelerine göre anılan bölgede devriye görevi görmesi, denizden haydutluk faaliyetlerini önleme açısından yeterli olmamıştır. Cibuti kodunda belirtilen saldırı faaliyetlerinin Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine göre "SUÇLARIN DENİZDE İŞLENEN SUÇLAR" minvalinde düzenlenmemesi (Tuerk, 2008), bölge ülkelerde politik istikrarsızlık, güvenlik ve iş istihdamının sağlanamaması bu bölgede ki ticari faaliyetleri azaltabileceği gibi yılda ortalama 33.000 ticari geminin taşımacılık yaptığı ve dünyanın en yoğun rotaların geçtiği Aden Körfezi ve çevre bölgelerinde çok ciddi şekilde lojistik ve tedarik zinciri sorununa neden olabileceği değerlendirilmektedir (Doğru, 2017).

## Rusya-Ukrayna Savaşının Neden Olduğu Tedarik Krizi

Ukrayna ve Rusya, Doğu Avrupa'da birbirine komşu iki ülkedir. Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin, modern, batı eğilimli Ukrayna'nın sürekli bir tehdit olduğu ve Rusya'nın "kendini güvende hissetme, gelişme, var olma" gibi duyguları hissedemeyeceği gerekçesi ile İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana Avrupa'daki en büyük savaş başlatmıştır (BBC, 2022). 24 Şubat 2022'de Rusya ordusunun Ukrayna'ya düzenlediği harekât Avrupa'da seneler sonra icra edilen ilk büyük savaş olması sebebiyle başta Avrupa'yı ve Dünya üzerinde birçok ülkeyi, birçok iş ve sanayi sektöründe zor durumda bırakmıştır. Rusya'nın başlatmış olduğu bu harekât birçok insanlık dramına sahne olurken Dünya ülkelerinin çoğu Rusya'nın oluşturduğu bu istilaya sessiz kalmayarak sayısız yaptırımlar ve ambargolar uygulamaya koymuş ve sonucunda da COVID-19 Pandemisinin etkisinden kurtulmaya çalışan dünya ticaretinin başka bir krizle mücadele etmesine neden olmuştur. Bunların en önemlisi savaşın başlamasıyla dünya genelinde meydana gelen tedarik zinciri krizidir. Bir tedarik zinciri risk yönetimi şirketi olan Interos'un kurucusu ve CEO'su Jennifer Bisceglie'ye göre "Rusya'nın Ukrayna'yı işgali küresel tedarik zincirinin bir işgalidir". İfadesinde bulunarak, ABD ve Avrupa'daki yaklaşık 300.000 şirketin "Rusya ve Ukrayna'da tedarikçileri olduğunu ve ulusal ekonomilerini riske attığını gösterdiğini" belirtilmektedir. "Bugün dünyanın birbirine ne kadar bağlı" olduğunu da belirterek dünyadaki bütün ülkelerin birbirleri ile her anlamda bütünleşik olduğunu dile getirmiştir.

Savaşın başlamasıyla meydana gelen tedarik krizlerinden başlıcaları aşağıda sıralanmıştır;

1.Rusya'da çıkarılan nikel ve paladyum gibi madenlere otomotiv sektöründe ihtiyaç duyulması ve Ukrayna'daki kablo fabrikalarının savaş sebebiyle üretimi durdurması neticesinde otomotiv sektöründe yeni bir krizin tetiklenebileceği bunun da Avrupa otomotiv sanayisine yılın ilk çeyreğinde %15'e kadar kayıp yaşatabileceği belirtilmiştir. Bu sebeple yılsonunda üretilecek araç sayısında düşüş gerçekleşeceği ifade edilmiştir (Habertürk, 2023).

2.Avrupa Komisyonu'nun raporuna göre Rusya-Ukrayna arasında devam eden savaş sebebiyle Rusya'dan tedarik edilen Enerji arzının azalması **Enerji Fiyatlarında artışa sebebiyet vermiştir** (EU, 2022).

3. Rusya ve Ukrayna'nın Bilgisayar çiplerine devre yazdıran lazerleri beslemek için kullanılan neon gazının ve paladyumun tedarik edildiği ülkeler olmasından dolayı bilgisayar seri üretiminde yavaş üretim süresine girilmiş ve bu durum bilgisayar fiyatlarında artışa neden olmuştur.

4.Dünya buğday ihracının yaklaşık %30'unun Rusya ve Ukrayna'nın elinde oluşu sebebiyle savaşın başlamasından bu yana ülkemizde ve dünya coğrafyasında mahsul fiyatları keskin bir şekilde artırmıştır. Her iki ülkenin de sevk edilebilecek bir miktar fazlası olsa da, savaş durumu sebebiyle her iki ülke tarafından uygulanan sınırlı arz uygulamasının buğday fiyatlarını daha da çok arttıracığı değerlendirilmektedir (Callahan, 2022).

5. Rusya Federasyonu askeri müdahalesinin, Ukrayna'daki toplam ekili alanının önemli bir bölümünü oluşturan Dnipropetrovsk, Kharkov, Nikolaev, Luhansk, Odessa ve Poltava'ya doğru ilerleyerek daha ağır saldırılarla devam etmesi, bu bölgelerde depolanan ayçiçeği tohumlarını ulaşılamaz hale getirmiştir. Ayrıca uygulanan lojistik kısıtlamaların, tohum ekim mevsimlerine yaklaştıkça çiftçilerin gübreye erişimini engellemiştir. Ukrayna'da ayçiçeği tohumlarının Nisan-Mayıs aylarında ekilmesi ve genellikle eylül ayında hasat faaliyetlerinin başlamasından dolayı, hâlihazırda mevcut askeri harekâtın devam etmesi sebebiyle bir sonraki büyüme döngüsünün gerilemesine hatta durmasına ve sonucunda da arz/talep dengesinde büyük bir risk oluşturmasına neden olacağı ön görülmektedir. Ticaret yollarının engellenmesi, ithalat-ihracat tesislerinin kapanması ve çiftçilerin ekim yapamaması nedeniyle, 2022 yılı hasat mevsiminde hektar başına ortalama ayçiçeği tohumu verimi büyük bir darbe almasına ve Ukrayna'nın ihracat oranlarında ciddi bir düşüşüne sebebiyet verebilir.

6.Ukrayna'nın yağ üretim kapasitesi, bölgedeki ayçiçeği tohumu üretimini fazlasıyla aşmaktadır. USDA (United States Department of Agriculture) verilerine göre, 2020 yılında Ukrayna'da hasadı yapılan tüm mahsullerin preslenmesi suretiyle imal edilen yağın toplam kapasitesi 23 milyon ton iken, bunun sadece 19 milyon tonunu Ayçiçek yağı oluşturmaktadır. Bu da Dünya üretim kapasitesinin %46'sı gibi ciddi bir oranla Ukrayna'yı, Dünyadaki en büyük Ayçiçek Yağı ihracını yapan ülke olarak temsil etmektedir (Time, 2022). Özellikle Ayçiçek yağı ithalatı yapan birçok ülke, savaşın patlak vermesinden önce oluşturmuş oldukları siparişleri teslim almayı beklerken 2014 yılında Kırım'ı ilhak ederek Kerç Boğazı'nın her iki yakasına da hâkim olan Rusya'nın 24 Şubat 2022 tarihinde giriş çıkışları kapatması sebebiyle bahse konu bölgede Yaklaşık 5 milyon dwt'ye denk gelen toplam 213 ticari gemi mahsur kalmıştır. Bu durumdan en çok etkilenen gemi tipleri tanker gemileridir (Meade, 2022). Bölgede bekletilen gemilerin uluslararası normlara uygun olarak bekletilmediği ortadadır. 2003 de yapılan Rusya-Ukrayna arasındaki anlaşma (The Treaty Between the Russian Federation and Ukraine on Cooperation in the Use of the Sea of Azov and the Kerch Strait) 2014 yılında Rusya'nın Kırım'ı ilhakıyla Kerç boğazının her iki yakasına sahip olması üzerine geçerliliğini yitirmiş olsa da Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 19. Maddesi

ve 37. Maddesine (“Zararsız geçiş” deyimiminin anlamı” ve “Transit Geçiş” deyimiminin anlamı maddeleri) aykırı hareket etmiştir (Astutik, & Özaltın, 2021).

### Rusya-Ukrayna Savaşının Karadeniz’de Yol Açtığı Mayın Tehdidi

Rusya-Ukrayna savaşının başlamasının ardından Rusya’nın Ukrayna’nın Karadeniz’de kıyısı bulunan şehirleri denizden bombardımana başlaması sonrasında Ukrayna tarafından Karadeniz’e yaklaşık 420 adet mayın döşendiği, Rusya tarafından iddia edilmesinin ardından 26 Mart’ta İstanbul’un Karadeniz kıyılarında, 28 Mart’ta ise Kırklareli’nin İğneada ilçesi açıklarında tespit edilen iki mayın imha edilmiştir (Hacaoğlu, 2022).

İşletmeciler firmalar ise muhtemel mayın tehdidine karşı alternatif yolları araştırmaktadır. Mayın tehdidi, Karadeniz’e kıyıdaş birçok ülkeyi kendi karasularını koruyabilmek, uluslararası ticaretin sürekliliğini ve en önemlisi emniyetini sağlamak amacıyla bir dizi önlemler almak durumunda bırakmıştır. Mevcut durumda mayının kim tarafından bırakıldığı kesin olarak bilinmemesi, hem Ukrayna hem de Rusya’yı dünya kamuoyuna karşı zor durumda bıraktığı gibi özellikle Karadeniz bölgesinde taşımacılık faaliyeti yapan ticari gemiler açısından çok büyük risk oluşturmuştur. Karadeniz’de aktif ticari faaliyetleri olan işletmeler bu riskleri en aza indirmek ve ticaretin sürekliliğini sağlamak amacıyla, Karadeniz’de gemilerle taşıma faaliyeti yapmak yerine alternatif taşımacılık yollarını tercih ederken Karadeniz’e kıyıdaş olan ülkeler ise Kendi ülkelerine ait Deniz Kuvvetleri ve Sahil Güvenlik ekipleri envanterinde bulunan mayın tarama gemileri ve mayın imha ekipleri ile tespit edilen mayınların imhasını gerçekleştirmektedir. Mayın tehdidi ile ilgili olarak 18 Ekim 1907 yılında imzalanan “Otomatik Denizaltı Temaslı Mayınların Yerleştirilmesine İlişkin Sözleşme Lahey VIII”nde 1. Maddesinde;

-Demirsiz otomatik temaslı mayın döşemek, ancak bu mayınları döşeyen kişinin kontrolü sona erdikten sonra en fazla bir saat sonra zararsız hale gelecek şekilde yapılmış olmadıkça;

-Bağlarından kurtuldukları anda zararsız hale gelmeyen, demirli otomatik temaslı mayınları döşemenin yasak olduğu belirtilmiş olup yine aynı sözleşmenin;

2. Maddesinde ise; Tek amacı ticari gemilere müdahale etmek amacıyla, düşmanın kıyılarına ve limanlarına otomatik temaslı mayın döşenmesi yasaktır.

Şeklinde yapılan düzenlemeler ile bir savaş ortamında deniz yüzeyinde yerleştirilecek mayınların nasıl denize döşenmesi gerektiği bildirilmiştir. Ancak bu sözleşmenin taraf olduğu savaşın hiçbir devlet olmadığı göz önünde bulundurulduğunda yalnızca Türk Karasularında oluşabilecek mayın patlamasında eğer sorumlulukların tespiti yapılabilirse ilgili ülkeye bir yasal müeyyide uygulanabileceği belirtilmiştir.

### SONUÇ

Her yıl yaklaşık 11 milyar ton mal deniz yolu taşımacılığı yöntemi ile taşınmaktadır. Bu, mevcut küresel nüfusa göre kişi başına 1,5 ton gibi etkileyici bir rakamı temsil etmektedir. Nakliyenin mal ve malzemeleri üretildikleri yerden nihai olarak tüketilecekleri yere transfer etme kapasitesi, modern yaşamın temelini oluşturmaktadır (International Chamber of Shipping, b.t.). Bu kadar yoğun olarak kullanılan deniz yolu taşımacılığında oluşabilecek bütün riskleri en aza indirme faaliyetleri hem tedarik krizinin önüne geçilmesine hem de daha akıcı ve süratli bir lojistik faaliyet zincirinin oluşmasına fayda sağlayacaktır. Çalışma da değinilen politik krizler tedarik zincirini etkileyen en önemli hususlar olmakla beraber özellikle günümüzde daha çok görülmektedir. Artan siyasi krizler, ambargolar, deniz haydutluğu faaliyetleri ve savaşlar dünya ile bütünleşik olan deniz ticaretini direkt etkilemektedir.

Deniz haydutluğu kapsamında alınan yasal önlemlerin hâlihazırda yeterli olmaması dolayısıyla belirtilen bölgelerde taşımacılık faaliyeti gösteren gemiler tarafından tedarik zincirini etkileyen taşıma süresi ve sigorta maliyetlerinin yüksek olması, taşıma maliyetinde artışlara neden olmaktadır. Bu suçların Cibuti Kodunda belirtilen ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde geçen “denizde işlenen suçlar” bağlamında tekrardan düzenlenmesi önerilmektedir. Bu yönde bir düzenleme ve önlemler bölgedeki ülkelerin mevcut yerleşik hayat düzeni, yasal düzenleme, politik istikrar, güvenlik ve iş istihdamının sağlanmasına yönelik mutabakatların genişletilmesi bölgedeki haydutluk faaliyetlerini azaltacağı gibi Aden körfezi ve çevre bölgelerde taşımacılık faaliyeti gösteren ticari gemilerin taşıma faaliyetlerini zamanında, emniyetli ve eksiksiz yerine getirmelerini sağlayacaktır.

Rusya-Ukrayna Savaşının açmış olduğu tedarik krizi birçok ülkede hammadde temini sorunu yaratmıştır. Ülkelerin kendi öz kaynakları ile ikame mal üretimi yapabilmeleriyle, bunun mümkün olmaması halinde farklı ülkelere tedarik yoluna gitmeleriyle dünya genelinde oluşan fiyat artışlarının da önüne geçilebileceği değerlendirilmektedir. Özellikle dünyada ve ülkemizde oluşan ayçiçeği yağı krizi ekilebilir alanların önemini gözler önüne sermektedir. Çiftçiye mazot ve gübre desteği sağlanmasının, ekilebilir alanların arttırılmasının, ekim faaliyetlerinin cazibesini arttırmak için gerekli teşvikler sağlanmasının, devlet hazine arazilerinin hububat üretimi amacıyla

kullanılmasının, atıl durumda olduğu için çiftçilerin kullanamadığı, icraya düşen arsaların hazine tarafından temditli ve şartlı şekilde çiftçiye verilerek çiftçinin tekrar üretim zincirine katılımının sağlanmasının ayçiçeğinde ve Ayçiçek yağında oluşan/oluşabilecek krizin aşılmasında önemli bir faktör olacağı düşünülmektedir.

Karadeniz’de bağlı olduğu çapadan kopma suretiyle serbest kalan ve akıntıyla sürüklenerek, özellikle Sinop burnundan İstanbul Boğazı’nın Karadeniz’e kadar olan kısmında tehlike oluşturan ve yaklaşık 420 adet olduğu iddia edilen, ikinci dünya savaşından kalma olduğu tespit edilen mayınların, meydana getirdiği tehlikenin önüne geçebilmek amacıyla öncelikle Karadeniz’e kıyısı olan ülkelerin; yapılacak mutabakatlar ve iştirak edilecek ortak çalışmalarla mayın arama/tarama faaliyetleri icra etmek, Denizcilere Uyarı (NAVTEX) ilanı yaparak bölgedeki gemileri sürekli uyararak, gerekli insan faktörü ekseninde düşünülerek teknolojik altyapı cihazları ile tespit edilen mayınların imhası yoluna gidilmesinin önemli olduğu düşünülmektedir. Gemi sigortalarında can ve mal güvenliği içerecek ek ilave maddelerin konulmasının ilgili ülkelerin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Kıyı Emniyet birimlerince mayınların sürüklenme ihtimali olan bölgelerde sık sık devriyede olmaları ve özellikle söz konusu bölgedeki ülkenin tarım ve orman bakanlığından izinli balık avlama teknelerinin Sonar cihazları yardımı ile ticari gemilerinin güvenli rotada seyir etmelerine yardımcı olunması bu ve benzeri pek çok sorunun çözümüne katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Nguven ve Le’nin 2019 yılında yapmış oldukları çalışmada önerdikleri üzere Literatürde dışsal riskleri azaltmak ve mali kayıpları azaltmak amacıyla ülkelerin dünya ticaretinin %80’ini gerçekleştiren ticaret gemilerini korumak için müstakil yasalarını ve bu yasaların uygulanması neticesinde elde ettikleri deneyimleri paylaşarak aralarındaki iş birliğini artırıp, oluşan ve oluşması muhtemel dışsal risklerin çözülmesi amacıyla mevcut uluslararası anlaşmaları güncellemesi önerilmektedir.

Örneğin, tehlikeli bölgeden demiryolu transferine müteakip tekrar başka bir limandan gemi yolu ile taşımacılık (İng. multimodal) bir çözüm olabileceği düşünülmektedir. Tedariği yapılacak malın başka üretici ülkelerden teminin ve aciliyeti olmayan malın nakliyesinin başka bir tarihe ertelemek, bozulabilecek malın nakliyesini iptal etmek ya da yeni mal tedariği yapılacaksa bu tip risklerin maddi telafisinin sağlanabileceği kapsamlı taşımacılık sigortası yapılması gibi seçeneklerin çözüm olarak değerlendirilebileceği de düşünülmektedir.

#### KAYNAKÇA

Akca E.C, (2013). Türk denizcilik sektöründe risk yönetimi. Doktora Tezi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul Üniversitesi.

Astutik, ZA, & Özeltin MA, (2021). The Legal Status of Azov Sea and the Kerch Strait: Ukraine v. Russia. Indonesian Comparative Law Review, 3(2), 124-134. <https://doi.org/10.18196/iclr.v3i2.11576>

BM Güvenlik Konseyi, 1918 (2010). Sayılı Karar, Md. 2.

BM Güvenlik Konseyi, 1950(2010). Sayılı Karar.

Bozkurt, C, Pelit ÖGİ, Irmak ÖGE, (2018). Türkiye ve Dünyada Denizyolu Taşımacılığı. Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, Gaziantep.

Börekci, E. (2004). Bankacılıkta Faiz ve Döviz Riski Yönetimi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi: İstanbul.

Callahan, M, (2022). The Russia-Ukraine War Could Throw Global Supply Chains Into Chaos. And That’s The Best-Case Scenario.

Corbett, J. J., & Winebrake, J., (2008). “The Impacts of Globalization on International Maritime Transport Activity”. *OECD Global Forum on Transport and Environment in a Globalizing World* 10–12 Kasım, Guadalajara. Mexico.2008.s:6.

Çalık, T., (2017b). Uluslararası hukukta deniz haydutluğu ve Somali açıklarındaki deniz haydutluğu ile mücadele. *Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi*, 7(1), 1-38.

Doğru, S., (2017). Uluslararası hukukta deniz haydutluğu: uluslararası toplumun mücadelesi ve Türkiye'nin katkıları. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 66(3), 551-580. [https://doi.org/10.1501/Hukfak\\_0000001900](https://doi.org/10.1501/Hukfak_0000001900).

Grammenos, C., & Xilas, EM, (1996). Shipping Investment and Finance, Department of Shipping Trade and Finance, City University Business School, London.

Hacaoğlu, H., (2022). Türk Sularındaki Mayınların Sorumlusu Hangi Ülke?. Amerikanın Sesi.

- <https://www.newfoodmagazine.com/article/162772/supply-chain-ukraine>.
- <https://www.bbc.com/news/world-europe-56720589>.
- [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_22\\_1511](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_1511).
- <https://www.forbes.com/sites/edwardsegal/2022/04/02/supply-chain-crisis-worsens-as-russias-war-against-ukraine-continues/?sh=3acab3816e49>.
- <https://www.haberturk.com/rusya-ukrayna-savasi-otomotivde-yeni-kriz-cikardi-3378911-ekonomi>.
- <https://maritimecyprus.com/wp-content/uploads/2022/01/2021-Annual-IMB-Piracy-Report>.
- <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/caution-urged-despite-lowest-reported-maritime-piracy-incidents-since-1994>.
- <http://www.imo.org/en/ourwork/security/piu/pages/content-and-evolution-of-the-djibouticode-of-conduct.aspx>.
- <https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>.
- <https://www.theconservation.com/why-did-russia-invade-ukraine-178512>.
- <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-driving-prosperity/>.
- Hopkin, P., (2014). *Fundamentals of risk management: Understanding, evaluating and implmenting effective risk management* (3. Baskı). London: Kogan Page.
- Kalyoncu, D., (2013). *Risksiz Risk Yönetiminin Alternatif Yolları*. Yüksek Lisans Tezi, Okan Üniversitesi, İstanbul.
- Kax, S., (2012). *Regional cooperation as part of the solution to piracy—the importance of ReCAAP in Southeast Asia*. Master's thesis, Lund University. Lund University Publication. <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOID=2695891&fileOID=2695892>.
- Khan, O., & Zsidisin, G. A. (2012). *Handbook for supply chain risk management: Case studies, effective practices and emerging trends*. USA: J. Ross Publishing.
- Lahey Sözleşmesi 1907 “Otomatik Denizaltı Teraslı Mayınların Yerleştirilmesine ilişkin Sözleşme Lahey VIII”.
- Meade, R., (2022). *Sea of Asov closed to shipping as Russia invades Ukraine*. Lloydlist maritime intelligence. <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139962/Sea-of-Asov-closed-to-shipping-as-Russia-invades-Ukraine>.
- Nguyen, C.M., & Le T.Q., (2019). *Impact of piracy on maritime transport and technical solutions for prevention*. *International Journal of Civil Engineering and Technology*, 10(01), 958. <http://www.iaeme.com/ijciet/issues.asp?JType=IJCIET&VType=10&IType=01>.
- Polat, A., (2007). *Uluslararası Ticarete Risk Yönetimi*. Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- Ross, W.J., (2002). *Corporate Finance*, McGraw Hill, 6.bs.
- Statista, (2022). *Number of pirate attacks against ships worldwide from 2010 to 2021*.
- Tabanlı, F., (2015). *Uluslararası deniz haydutluğuna karşı alınabilecek önlemler ve yaptırım uygulaması*. Yüksek Lisans Tezi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Ankara.
- Takım, A., & Ersungur, Ş.M., (2015). *Taşıma Şekillerine göre Türkiye’de dış ticaretin analizi: mevcut durum, sorunlar ve beklentiler*. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 19(3).
- Time, (2022). *How the Ukraine-Russia Conflict Will Raise the Price of Snack Foods*.
- Tuerk, H., (2008). *Combating terrorism at sea: the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation*. *In Legal Challenges in maritime security*, 41-78. Brill Nijhoff. <https://doi.org/10.1163/ej.9789004164277.v-594.13>.