T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

COVID-19 PANDEMİ SÜRECİNİN GEMİ KİRALAMA VE BROKERLİK FAALİYETLERİ ÜZERİNE ETKİSİ

YÜKSEK LİSANS

Erhan OKATAN
Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı

Danışman
Prof. Dr. Erdal ARLI

EKİM, 2021

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

ERHAN OKATAN tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "COVID-19 PANDEMİ SÜRECİNİN GEMİ KİRALAMA VE BROKERLİK FAALİYETLERİ ÜZERİNE ETKİSİ" başlıklı tez DENİZ İŞLETMECİLİĞİ Ana Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Erdal ARLI

Jüri Üyesi
Prof. Dr. İsmet BALIK

Jüri Üyesi
Doç. Dr. Alper KILIÇ

Jüri Üyesi
Dr. Ögr. Üyesi Ercan YÜKSEKYILDIZ

Jüri Üyesi
Dr. Ögr. Üyesi Mehmet Sıtkı SAYGILI

Tez Savunma Tarihi: 13.10.2021

ETİK BEYAN

İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzu kurallarına uygun olarak hazırladığım " COVID-19 PANDEMİ SÜRECİNİN GEMİ KİRALAMA VE BROKERLİK FAALİYETLERİ ÜZERİNE ETKİSİ " başlıklı YÜKSEK LİSANS tez çalışmasında bilimsel etik ve akademik kurallara riayet ettiğimi;

- Çalışma konusunun özgün olduğunu,
- Tez içinde sunduğum tüm veri ve belgeleri bilimsel etik ve ahlak kuralları çerçevesinde elde ettiğimi,
- Çalışmanın bulgularında tahrifat yapmadığımı ve yanlı davranmadığımı,
- Tez kapsamında yararlandığım tüm eserlere ve doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya atıfta bulunduğumu,
- Yararlandığım tüm eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu,
- Kullandığım veri ve belgelerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- Patent ve telif haklarını ihlal etmediğimi

bildirir, aksinin vuku bulması durumunda yasal sonuç/sonuçları ve aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabul ettiğimi beyan ederim.

13.10.2021

Erhan OKATAN

ÖNSÖZ

Tüm dünyayı etkisi altına alan koronovirüs salgınının, denizcilik sektöründe yer alan gemi kiralama ve brokerlik alanı üzerindeki etkileri araştırılmıştır.

Tez çalışmamın tüm aşamalarında bana yol gösteren, sürekli zaman ayıran, sabırla ve özveriyle yardımcı olan Sayın Prof.Dr. Erdal ARLI'ya en içten ve sonsuz teşekkürlerimi bir borç bilirim. Ayrıca, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü bünyesinde bulunan tüm hocalarıma ve çalışanlarına teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmam boyunca hep yanımda olan, beni destekleyen eşim Şengül OKATAN'a ve desteklerini hep arkamda hissettiğim aileme sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

İÇİNDEKİLER

Sayfa
ÖNSÖZ i
ÖZET iv
ABSTRACT v
TABLO LİSTESİ vi
ŞEKİL LİSTESİ vii
KISALTMA LİSTESİ viii
EK LİSTESİ ix
1. GİRİŞ 1
2. GEMİ KİRALAMA VE BROKERLİK İLE İLGİLİ UNSURLAR 2
2.1. Gemi Kiralama Kapsamı 3
2.2. Gemi Kiralamada Brokerin Rolü 4
2.3. Gemi Kiralama Terminolojisi 5
3. GEMİ KİRALAMA VE NAVLUN SÖZLEŞMESİNDEKİ TARAFLAR 7
3.1. Taşıyan (Carrier), Donatan (Owner), Gemi İşletme Müteahhidi (Disponent Owner) 7
3.2. Taşıtan, Kiracı 8
3.3. Navlun Komisyoncuları (Gemi Brokerleri) 8
4. TARİH BOYUNCA YAŞANAN PANDEMİLER VE COVID-19 12
4.1. 20. Yüzyıl Pandemileri 13
4.1.1. 1918 İspanyol gribi pandemisi 13
4.1.2. 1957 Asya gribi pandemisi 14
4.1.3. 1968 Hong Kong gribi pandemisi 14
4.1.4. Aids-HIV 15
4.2. 21. Yüzyıl Pandemileri 15
4.2.1. 2009 Domuz gribi pandemisi 15
4.2.2. SARS ve MERS pandemileri 16
4.2.3. Covid-19 pandemisi (SARS-CoV 2) 17
4.2.3.1. Literatür taraması 19
5. GEMİ TAHSİSİ SÖZLEŞMELERİ 24
5.1. Gemi Kira Sözleşmesi 25
5.1.1. Çıplak gemi kiralama (bareboat charter) 26
5.1.2. Charter by demise 28
5.2. Navlun Sözleşmesi 28
5.2.1. Kırkambar sözleşmesi 29
5.2.2. Sefer çarteri 29
5.2.2.1. Mürekkep yolculuk sözleşmesi (consecutive voyage) 31
5.2.2.2. Miktar sözleşmesi (contract of affreightment) 33
5.2.3. Zaman çarteri 34
5.2.3.1.Süreye tabi yolculuk sözleşmesi (trip charter) 37
6. DENİZ İŞLETMECİLİĞİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER VE COVID-19 PANDEMİSİ 38
6.1. Deniz Ticaretinde Dört Piyasa 43
6.1.1. Navlun piyasası 43
6.1.2. Gemi alım-satım piyasası 44
6.1.3. Yeni inşa piyasası 45

6.1.4. Gemi söküm piyasası 46
6.2. 1947-1962 Dönemi 46
6.3. 1963-1975 Dönemi 48
6.4. 1976-2007 Dönemi 50
6.5. 2007-2012 Dönemi 52
6.6. 2013-2019 Dönemi 54
6.7. 2020-2021 Dönemi 57
6.7.1. Covid-19'un deniz taşımacılığına etkileri 59
6.7.2. Covid-19'un gemi kiralama faaliyetlerine etkisi 66
7. MATERYAL VE METOT 69
8. BULGULAR 72
8.1. Demografik Özellikler 73
8.2. Covid-19 Sürecinde Gemi Kiralama ve Brokerlik Faaliyetlerinin Genel İşleyişi Üzerinde Etkili Olan Alt Faktörler 75
8.3. Covid-19 Sürecinde Gemi Kiralama ve Brokerlik Faaliyetlerinin Genel İşleyişi ile Alt Faktörler Arasındaki İlişkinin İncelenmesi 77
8.4. Covid-19 Sürecinde Gemi Kiralama ve Brokerlik İşletmelerinin Firma Performansı Üzerinde (Karlılık) Etkili Olan Alt Faktörler 78
8.5. Covid-19 Sürecinde Gemi Kiralama ve Brokerlik İşletmelerinin Firma Performansı (Karlılık) ile Alt Faktörler Arasındaki İlişkinin İncelenmesi 79
9. SONUÇ 80
KAYNAKLAR 83
EKLER 90
ÖZGEÇMİŞ 93
Tez Çalışması Benzerlik Raporu Uygunluk Yazısı ve Eki

ÖZET

COVID-19 PANDEMİ SÜRECİNİN GEMİ KİRALAMA VE BROKERLİK FAALİYETLERİ ÜZERİNE ETKİSİ

Erhan OKATAN

Günümüzde deniz yolu taşımacılığı en çok kullanılan ulaştırma modudur. Bugün dünya ticaretinin %80'inden fazlası denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Denizyolu taşımacılığı talebi, doğrudan ekonomik döngülerden ve uluslararası ticaretten etkilenen türetilmiş taleptir. Tarih boyunca belirli dönemlerde uzun ve kısa dönemli ekonomik döngülerle karşılaşılmıştır. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Wuhan bölgesinde 1 Aralık 2019 tarihinde ortaya çıkan Covid-19 salgınının tüm dünyada etkili olmaya başlamasıyla 11 Mart 2021 tarihinde Dünya Sağlık Örgütü tarafından küresel salgın ilan edilmiştir.

Koronavirüs salgını, küresel ekonomi ve sağlık açısından tüm dünyayı etkisi altına almıştı. Birçok sektörde olduğu gibi denizcilik sektörünü de sıkıntıya sokmuştur. Pek çok ülkede salgını önleyebilmek amacıyla tedbirler alınmıştır. Ülkeler, limanlarına gelen gemiler için de bir takım tedbirler almıştır. Bunun yanı sıra taşıma sözleşme şartlarında bazı soru işaretleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu çalışmada, koronavirüs pandemisi süresince gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişine ve karlılığına etki eden faktörlerin neler olduğu açıklanmaya çalışılmıştır.

Anahtar kelimeler: Koronavirüs, gemi, kiralama, broker, piyasa

ABSTRACT

THE EFFECT OF THE COVID-19 PANDEMIC PROCESS ON SHIP CHARTERING AND ACTIVITIES

Erhan OKATAN

Today, maritime transport is the most used mode of transport. Today, more than 80% of world trade is carried out by sea. Sea freight demand is derived demand that is directly affected by economic cycles and international trade. Throughout history, long and short-term economic cycles have been encountered at certain periods. The Covid-19 pandemic which emerged on December 1, 2019 in the Wuhan region of the People's Republic of China, was declared a global pandemic by the World Health Organization on March 11, 2021, as the pandemic began to be effective all over the world.

The coronavirus epidemic has affected the whole world in terms of global economy and health. It has put the maritime sector in trouble, as it does in most sectors. Many precautions have been taken by many countries to prevent the pandemic. Countries also started to take some precautions against ships coming to their ports. In addition to this, some question marks started to appear in the terms of the carriage contract for chartering. In this study, it has been tried to explain the factors affecting the general operation and profitability of ship chartering and brokerage activities during the coronavirus pandemic.

Keywords: Coronovirüs, ship, chartering, broker, market

TABLO LİSTESİ

Sayfa
Tablo 1. Deniz taşımacılığı döngülerinin tarihsel bir hesabı, 1741-2020.....42
Tablo 2. Deniz taşımacılığı sektörü için Covid-19 destek paketleri.....62
Tablo 3. Güvenilirlik analizi.....70
Tablo 4. Geçerlilik analizi.....71
Tablo 5. Katılımcıların cinsiyeti.....73
Tablo 6. Katılımcıların yaş aralığı.....73
Tablo 7. Katılımcıların eğitim düzeyi.....74
Tablo 8. Katılımcıların brokerlik alanı.....75
Tablo 9. Covid-19 sürecinde gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişi üzerinde etkili olan alt faktörler.....76
Tablo 10. Covid-19 sürecinde gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişi ile alt faktörler arasındaki ilişki.....77
Tablo 11. Covid-19 sürecinde gemi kiralama ve brokerlik işletmelerinin firma performansı üzerinde (karlılık) etkili olan alt faktörler.....78
Tablo 12. Covid-19 sürecinde gemi kiralama ve brokerlik işletmelerinin firma performansı (karlılık) ile alt faktörler arasındaki ilişki.....79

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa
Şekil 1. Kısa dönemli deniz ticaret döngülerinin temel özellikleri.....39
Şekil 2. Kuru yüklerin navlun piyasası, 1947-1962.....47
Şekil 3. Tanker navlun oranları, 1947-1963 48
Şekil 4. Kuru yük navlun oranları, 1963-1975. 49
Şekil 5. Tanker navlun oranları endeksi, 1964-1972 50
Şekil 6. Kuru yük gemileri navlun oranları, 1976-2007. 52

KISALTMA LİSTESİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AIS	: Automatic Identification System (Otomatik Tanımlama Sistemi)
BDI	: Baltic Dry Index
BIMCO	: The Baltic and International Maritime Council (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi)
C/P	: Charterparty
C+F	: Cost + Freight
CIF	: Cost, Insurance, Freight
COA	: Contrat Of Affreightments
DSÖ	: Dünya Sağlık Örgütü
DWT	: Deadweight
F.I.L.O.	: Free in Liner out
F.I.O.	: Free in out
FOB	: Free on Board
FONASBA	: The Federation of National Associations of Ship Brokers & Agents (Acenteler Ulusal Birlikleri Federasyonu)
HIV	: Human Immunodeficiency Virus (İnsan Bağışıklık Yetmezliği Virüsü)
IMF	: International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
LNG	: Liquefied Natural Gas (Sıvılaştırılmış Doğalgaz)
LPG	: Liquefied Petroleum Gas (Sıvılaştırılmış Petrol Gazı)
LR1	: Long Range 1
MR	: Medium Range
MERS	: Middle East Respiratory Syndrome (Orta Doğu Solunum Sendromu)
NOR	: Notice of Readiness (Hazırlık Mektubu)
OPEC	: Organization of Petroleum Exporting Countries (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü)
P&I	: Protection and Indemnity Insurance
PMT	: Per Metric Ton
RNA	: Ribonükleik asid (Ribonükleik Asit)
SARS	: Severe Acute Respiratory Syndrome (Ağır Akut Solunum Yolu Yetersizliği Sendromu)
SSEC	: Shanghai Composite (Şanghay Kompozit Endeksi)
TEU	: Twenty-Foot Equivalent
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı)
VIC	: Volatility Index (Volatilite Endeksi)
VLCC	: Very Large Crude Carrier

EK LİSTESİ

Sayfa
EK 1. Anket Soruları 90

1.GİRİŞ

Çin Halk Cumhuriyeti'nin Wuhan bölgesinde 1 Aralık 2019 tarihinde Covid-19 salgının ortaya çıkmasından dolayı tüm dünya ülkeleri sağlık ve ekonomi açısından olumsuz etkilenmiştir. Salgının hızla yayılması ve öldürücü etkisi sonucu, Dünya Sağlık Örgütü tarafından 11 Mart 2021 tarihinde küresel salgın olarak ilan edilmiştir.

Küresel boyuttaki koronavirüs salgınının yayılma hızı ve şiddeti, ülkelerin ulusal sağlık sistemleri üzerinde büyük bir baskı oluşturmuştur. Ayrıca üretim, tedarik zinciri ve istihdam alanlarında da sorunlar görülmüştür. Koronavirüs salgınının yayılmasıyla üretim ve tüketimdeki daralmalar tüm denizcilik sektörünü de etkilemiştir. 2020 yılında küresel deniz ticareti ve gayri safi hasıla büyümesinin birlikte düşüş gösterdiği görülmüştür.

Pek çok ülke tarafından koronavirüs salgınının etkilerini azaltmak ve yayılmasını engellemek adına ülke limanlarına gelen gemiler için tedbirler alınmıştır. Alınan tedbirler deniz ticareti piyasalarını ve sektörleri farklı şekilde etkilemiştir. Gemilerin dezenfekte edilmesi, limana girişlerinin engellenmesi, gerektiğinde karantinaya alınmaları, fiziki evrak teslimlerinin ve bildirimlerinin online olarak yapılması vb. tedbirler alınmıştır. Personel değişiklikleri de salgın döneminde armatörler için çok sıkıntılı bir konu olmuştur. Bunlarla bağlantılı olarak, koronavirüs salgını taşıma sözleşmelerini (çarter partileri) de etkilemiştir. Gemi kiralama ya da navlun sözleşmeleri yapılırken, ilgili tarafların bu konulara hakim olması gerekmektedir.

Çalışmamızda, tarih boyunca yaşanan önemli pandemiler ve deniz ticareti piyasalarını etkileyen dönemler açıklanmıştır. Koronavirüs salgınının, gemi kiralama ve brokerlik faaliyetleri üzerine etkileri piyasada aktif olarak çalışan yerli ve yabancı brokerlerin anket çalışmamıza vermiş oldukları cevaplar yardımıyla açıklanmıştır.

2. GEMİ KİRALAMA VE BROKERLİK İLE İLGİLİ UNSURLAR

Gemi kiralama, bir geminin hukuki sözleşmeler yoluyla, denizcilik piyasasında rol alan aktif ticari işletmelerce, deniz yolu taşımacılığında kullanılması olarak açıklanmıştır. Yabancı eserlerde gemi kiralama tanımlanırken karşımıza "charter", "vessel chartering", "ship chartering" gibi ifadeler çıkar (Özer, 2010).

Gemi kiralama, uluslararası deniz taşımacılığı işinin, genel olarak yüklerin taşıma ihtiyaçlarının ve gemilerin ticari işletmesinin uygun şekilde eşleştirilmesiyle ilgilenen bir parçasıdır. Kiralama (charter), bir geminin ticari olarak çalışması için yapılan anlaşmadır. İki ilgili taraf, "gemi sahibi" ve "kiracı" arasında, birincisi geminin çıkarlarını temsil etmek ve ikincisi geminin hizmetlerinin belirli bir yükün seferi veya belirli bir süre kullanmak için yapılan sözleşmedir. Bunun karşılığında gemi kiralayan kişi, kiralama türüne göre "navlun" veya "kiralama bedeli" adı verilen bir ücret ödemeyi taahhüt eder. Kiralama sözleşmesi, "charter party" adı verilen sözleşme ile onaylanır. Gemi kiralama, günde 24 saatlik bir faaliyettir ve neredeyse istisnasız olarak zaman baskısı altında gerçekleştirilir. Hatalar ciddi mali kayıplara neden olabilir. Beceriler, deneyim, sezgi ve bilgi, ilgili tüm taraflar için temel araçlardır. Bu önemli uluslararası faaliyetin bütünlüğünü sürdürmek için gerekli olan prosedürler, davranış ve iş etiği de aynı şekilde çok önemlidir (Bristow ve Coutroubis, 2002).

Gemi kiralama, armatörler ve yükleyiciler için de eşit derecede önem taşır. Armatör için gemisine gelir getiren, yükleyici için de mallarını müşterilerine taşıyan ve dolayısıyla ticari gelirini oluşturan faaliyettir. Denizcilik endüstrisi ve genel olarak dünya ticareti için, gemi kiralama faaliyetleri ve ondan üretilen bilgiler, herkesin bağımlı olduğu ve küresel bağlamında modern toplumların refahını sürdüren piyasayı oluşturur (Bristow ve Coutroubis, 2002).

Güçlü ve zayıf piyasalar, arz ve talep arasındaki ilişki ile karakterize edilir. Diğer tüm piyasalarda olduğu gibi, taşınacak yüklere yönelik güçlü talep, artan ticari faaliyet ve dolayısıyla dünya ticaretindeki artış, ulusların zenginliği ve dolayısıyla armatörler için daha yüksek bir gelir anlamı taşımaktadır. Daha fazla yükün mevcudiyeti, daha fazla gemi inşasını

teşvik edecek, kendisi de gemi inşa eden ülkeler için bir zenginlik kaynağı olacaktır. Ancak gemi arzının taşıma gereksinimlerinin ötesinde arttığı veya yük arzının, belki de uluslararası ticaretin azalması nedeniyle beklenen seviyelerin altına düştüğü kaçınılmaz bir an vardır. Bu an, gemilerin artık karlı iş bulamadığı, gemi değerlerinin dramatik bir şekilde düşeceği ve hem dünya ekonomisinin hem de denizcilik endüstrisinin döngüsel olduğu gerçeğinin dünyaya bir kez daha hatırlatılacağı bir "denizcilik krizini" işaret edecektir (Bristow ve Coutroubis, 2002).

2.1. Gemi Kiralama Kapsamı

Gemi kiralamanın kapsamı, armatörün belirlenmesi, yükün deniz yoluyla varış noktasına ulaşmasına ilişkin hüküm ve koşulların müzakere edilmesi, mutabakatı ve üzerinde anlaşılan sözleşmenin iyi bir şekilde uygulanmasının takibidir. Bundan yola çıkarak gemi kiralamayı dört farklı aşamaya ayrılabiliriz (Bristow ve Coutroubis, 2002) :

- İlk aşama, bir yük ile bir gemiyi bir araya getirmek olacaktır. Bu aşama, dünyanın farklı yerlerinde ve ulaştırma ihtiyacının ortaya çıktığı anda yük ve gemilerin mevcudiyeti hakkında bilgi gerektirir. Buna karşılık, gerekli bilgilerin yönetimi başlı başına bir karmaşık görevdir. Her haber ve veri parçası değerlendirilmeli, sınıflandırılmalı, analiz edilmeli ve potansiyel olarak ilgili taraflara dağıtılmalıdır. Modern teknolojinin yardımıyla müzakerelere girmek isteyen iki tarafı belirlemeye çalışması gereken kişi gemi brokeridir. Biri yükün sahibi veya taşıtanı, diğeri ise geminin sahibi veya işleticisi olacaktır.
- İkinci adım müzakerelerdir. Teklifler (offer), karşı teklifler (counter offer), kabuller/istisnalar (accept/except) vb. süreci aracılığıyla, taşıma sözleşmesinin ana hüküm ve koşullarına ulaşılacaktır. Her iki taraf da bu müzakerelerden kendi faydalarını optimize etmeye çalışacak ve ilgili brokerler bu aşamada iki tarafa yardımcı olacaktır.
- Üçüncü aşama, üzerinde anlaşmaya varılan şartları son detaylarıyla yansıtacak bir belge olan bir charter party'nin hazırlanmasıdır. Brokerlar, standart sözleşmeler ve deneyimleri yardımıyla bu sözleşmeleri hazırlayacak ve müşterileri tarafından imzalanmalarını sağlayacaklardır.
- Dördüncü ve aynı derecede önemli olan aşama, bağlantı sonrası takiptir. Taraflar için, yükün güvenli şekilde ve zamanında varış noktasına ulaşması, ödemenin

zamanında yapılması ve taşıma işinin tamamlanmasını takiben geminin bir sonraki işi için serbestçe hareket edebilmesi önemlidir.

2.2. Gemi Kiralamada Brokerin Rolü

Dünyanın tanınmış denizcilik gazetelerinden biri olan Llyod's List'e göre: *"gemi brokeri, türüne az rastlanır bir uzmandır. Kendisi aynı anda hem iyi bir tüccar hem de bir hukuk erbabı, bir finans dahisi, coğrafya dahisi, kriz anlarında sakin kalabilen, rasyonel düşünce yapısına sahip, çok hızlı karar verebilen bir kişidir."* Bu tanımda da belirtildiği gibi bir gemi brokerinin piyasada başarılı olabilmesi için çeşitli donanımlara sahip olması gereklidir. Gemi brokerleri arabuluculuk yaparak hizmet sunduğu tarafları, gemi alım-satım ve gemi kiralama piyasalarında, ortak bir noktada buluşturmayı amaçlar (Yorulmaz ve Tonguç, 2021). Brokerler, belirli işlevleri olan profesyonellerdir ve açıkça tanımlanmış etik kurallarına uymak zorundadırlar (Bristow ve Coutroubis, 2002). *''Gemi brokeri sıfatı, gerçek ve tüzel kişi tarafından kullanılabilir. Örneğin mesleği gemi brokerliği olan birisi, hububat ticareti yapan bir şirkette "gemi kiralama müdürü" pozisyonunda çalışıyor olabilir veya bir armatörlük şirketinde "gemi kiralama uzmanı" olarak görev alabilir''* (Bristow ve Coutroubis, 2002; Yorulmaz ve Tonguç, 2021).

Gemi brokerinin rolü iki farklı alana ayrılmıştır:

- Birincisi piyasa bilgilerinin toplanması ve piyasayı etkileyebilecek gelişmelerin izlenmesi,
- İkincisi ise, belirli müşteri ihtiyaçlarının karşılanmasıdır.

Anlaşmada yasal kısmında rol oynarlar ve müşterilerine karşı belirli görevleri vardır. Deniz taşımacılığı anlaşmasının, sadece müzakere ve anlaşmanın ilk aşaması boyunca değil, bütün süresi boyunca müşterisine hizmet eder. Broker, görevlerinin bir parçası olarak, müşterisinden herhangi bir bilgiyi saklamamalı veya müşterisini yanıltabilecek yanlış bilgiler vermemelidir. Bir gemi brokeri aslında müşterisiyle sadakatle çalışmalı, müzakereleri çok ustaca yürütmeli ve profesyonel dikkatini her ayrıntıya vermelidir. Müşterisinin yanında durmalı ve elbette anlaşmazlıklar ve tahkim durumunda onu desteklemelidir (Bristow ve Coutroubis, 2002).

Bir gemi brokeri, objektif görüşler ve sağlam bilgiler vererek müşterilerini piyasa koşulları hakkında sürekli olarak bilgilendirmelidir. Teklifin ciddi olduğuna, karşı tarafın dürüst ve mali açıdan sağlam olduğuna tam olarak ikna olmamışsa, müşterisinin dikkatine

sunmamalıdır. Broker, müşterisinin itibarını korumakla yükümlüdür, bu nedenle müşterisinin konumuna zarar verebilecek hatalara, ihmallere vb. karşı bir sözleşmenin müzakeresi ve ifası sırasında müşterisini korumalıdır. Brokerler genellikle müşterilerinden daha deneyimli oldukları için bilgi ve deneyimlerinin sağladığı fayda da sunulan hizmetin bir parçasıdır ve broker/müşteri ilişkisinin temel bir parçasıdır (Bristow ve Coutroubis, 2002).

2.3. Gemi Kiralama Terminolojisi

Bir çarter partinin müzakereleri sırasında kullanılan bir dizi standart terim vardır ve bu nedenle bunların anlamlarını ve kullanımlarını bilmek gereklidir. Müzakereler bir teklifle başlar. Teklife, alıcının yanıt vermesi için bir süre sınırı olmalıdır. Aksi takdirde geçersiz hale gelir. Teklifi alan tarafın dört alternatif seçeneği vardır:

- İlgilenmez ve zamanında dönüş yapmaz.
- Sözleşme üzerinde anlaşmaya varılan zaman sınırı içinde teklifi bütünüyle kabul eder.
- Teklifi tamamen reddeder ancak karşı tarafa tamamen yeni bir teklif sunar veya
- Teklifin bazı kısımlarını kabul eder, ancak diğer kısımlarını reddeder veya değiştirir. Bu durumda bir "karşı teklifte bulunur" veya sadece teklif sahibinin teklifine "karşı koyar".

"Teklif (offer)", "ret ve teklif (decline and offer)" ve "karşı teklif (counter offer)" arasındaki farkların anlaşılması çok önemlidir. Çünkü yanlış kullanım ciddi komplikasyonlara ve belki de iddialara yol açabilir. Bu konuda brokerlerin rolü ve tecrübesi çok önemli olup müzakerelerin yürütülmesi sırasında müşterilerini doğru bir şekilde yönlendirmeleri gerekir (Bristow ve Coutroubis, 2002).

Charter party müzakereleri sırasında yukarıdakileri açıklığa kavuşturmak için bazı anahtar ifadeler kullanılır (Bristow ve Coutroubis, 2002) :

- **Reddetme ve teklif (decline and offer)**

Bu, alınan teklifin bütünüyle reddedildiğini ve değerlendirilmek üzere yeni bir teklifin sunulduğunu açıklığa kavuşturur.

- **Kabul et / hariç (accept/except)**

Bu, alıcının belirli noktaları kabul ettiği ("kabul et" altında listelenmiştir), ancak "reddet" altında listelenen noktalarda reddettiği (ve karşı teklifte bulunduğu) bir karşı tekliftir.

- **Sonuncuyu tekrarla, hariç (Repeat Last, Except)**

Bu aslında alınan teklifin reddini ifade eden yeni bir tekliftir. Ancak bu yeni teklifte, teklifi yapan taraf, diğer tarafın daha önceki iletişimlerinde dile getirdiği noktaları içerebilir ve böylece bu yeni teklifin diğer tarafla daha başarılı olmasını mümkün kılar.

- **Özet (Recap)**

Özet, bağlantıda kararlaştırılan ana şartları açıklayan bir e-mail, faks veya telekstir.

- **Detaylar (Details)**

Bu konu, bağlantının ana koşulları üzerinde anlaşmaya varılmış olsa da (navlun, bekleme süreleri, yükleme ve boşaltma limanları vb. dahil), sözleşme tamamlanmadan önce üzerinde anlaşmaya varılması gereken ayrıntılar olduğunu gösterir. Pratik anlamda, kullanılan standart sözleşmenin tam metninin kontrol edilmesi gerektiği, gerekirse değiştirildiği ve iki tarafça mutabık kalındığı anlamına gelir.

- **Stem**

Bu konu, kiracının önerilen yükün hala sevkiyata hazır olduğunu, önerilen tarihlerde yükleme rıhtımının müsait olduğunu ve geminin yükleyici tarafından kabul edilebilir olduğunu teyit edebilmesi için kullanılır.

- **Alıcı onayı (Receivers)**

Bu konu, gemi kiralayanların yükün ve önerilen geminin alıcılar tarafından kabul edilebilir olduğunu teyit edebilmeleri için kullanılır.

- **Armatörün / İşletmecisinin onayı (Owner's / Manager's Approval)**

Bu konu hem gemi kiralayanlar hem de gemi sahipleri tarafından kullanılmaktadır ve nihai onayın gemi sahibi/kiralama sahipleri yönetiminin kıdemli bir üyesi tarafından alınması gerektiğini belirtir.

3. GEMİ KİRALAMA VE NAVLUN SÖZLEŞMESİNDEKİ TARAFLAR

3.1. Taşıyan (Carrier), Donatan (Owner), Gemi İşletme Müteahhidi (Disponent Owner)

Deniz yolu taşımacılığında gemi sahipleri ya da işletmecileri, yüklerin gemi vasıtasıyla taşınmasından dolayı taşıyıcı rolünü üstlenirler. Yüklerini taşıtma talebinde bulunan müşterileri ile navlun sözleşmesi imzalayarak, taşıma işlerini yürütürler (Orhon, 2019).

Donatan ifadesi deniz taşımacılığında "gemi sahibi" sıfatının en net karşılığıdır (Orhon, 2019). Gemisini deniz ticaretinde işleten, sahip olduğu tonaj/taşıma kapasiteyle müşterisinin (kiracının) taşıma talebine karşılık veren kişi donatan olarak tanımlanır. Armatör firmalar, şirket bünyesinde bulunan ya da kiraladıkları gemilerle taşıma hizmetinde bulunurlar. Geminin sahibi olma ve gemi işletme olmak üzere armatörlük hizmetlerini ikiye ayırabiliriz (Nomer, 2014). Talep edilen taşıma kapasitesinin bazı durumlarda geminin sicile kayıtlı armatörüne ait olmadığı ve taşıma sözleşmesi şartlarına göre gemiyi kiralayan kiracıda da olabildiği görülmektedir ve kiracı taşıma sözleşmesi boyunca ‘‘gemi sahibi/donatan’’ sayılmaktadır (Göklergil, 1993).

Türk Ticaret Kanunu'na göre donatan "Gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine denir." Aynı zamanda donatan "Kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır." (Nomer, 2014).

Gemisini başka birine ve faaliyete tahsis etmeyerek deniz yolu ile yük taşımayı üstlenen donatan, aynı zamanda taşıyan kabul edilecektir. Taşıyan, donatan sayılabileceği gibi, başkasına ait bir gemiyi deniz ticaretinde işletirse de gemi işletme müteahhidi olabilir (Bayırhan ve Nas, 2014). Taşıyan ile donatanın ayrı kişilerde olması mümkündür. Örneğin; zaman çarteri (time charter) bazında kiralanan bir geminin donatanı ve taşıyanı farklı kişilerdir (Yorulmaz, 2009).

Sahibi olmadığı bir gemiyi kendi namına bizzat veya kaptan aracılığıyla deniz ticaretinde kullananlara gemi işletme müteahhidi denir. Gemi sahibi olmayan donatan

olarakta ifade edilir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1061. maddesinin 2. fıkrasında açıklanmıştır fakat gemi işletme müteahhidi ifadesine bu açıklamada yer verilmemiştir çünkü bu ifade uygulama ve doktrinde oluşmuştur (Ağsakal, 2013; Orhon, 2019).

Kısaca, kendisine ait olmayan bir gemiyi bizzat ya da kaptan aracılığıyla, kendi emri altındaki personel ile kendi namına yönetiyorsa ve gemiden ekonomik menfaat veya ticari gelir sağlıyorsa gemi işletme müteahhidinden söz edilebilir (Orhon, 2019).

3.2. Taşıtan, Kiracı

Taşıtan, navlun sözleşmesinde yer alan taraflardan biri olup, taşıyana gemisi ile yük taşıması karşılığında belirlenen navlunu ödemekle sorumlu gerçek ya da tüzel kişidir. Taşıtana uygulamada "gemi kiracısı" da denmektedir (Orhon, 2019).

Tarafların karşılıklı anlaşmasıyla yapılan kiralama sözleşmeleri (charter party) ile kiralama işlemi gerçekleşir. Kiracı, sözleşmede karşımıza charterer olarak çıkmaktadır. (Bayırhan ve Nas, 2014). Kiracı, zaman ya da sefer çarteri bazında, kısmen ya da tamamen gemi veya gemide bir yeri o geminin personelinin hizmeti de dahil olmak üzere, bir ücret karşılığında kiralayan kimsedir. Kiracı, taşıma sözleşmesine aksi bir hüküm konmamışsa, gemiyi başkalarına da kiralayabilir. Kiracı, anlaştığı gemiyi sefer ya da zaman esaslı olarak kiraya verebilir ya da gemi ile kendi yükünü taşıyabilir (Özdemir, 2009).

Taşıtanın, malın alıcısı ya da satıcısı olabileceği satış sözleşmesine bağlıdır. Yükün FOB satılması durumunda taşıtan alıcı olurken, CIF veya C+F olarak satışının yapılması halinde de taşıtan satıcı olacaktır. Farklı türde kimseler kiracı olabilmektedir çünkü taşıtanın, sözleşmede belirtilen yükün sahibi olması zorunlu değildir. Kendisine ait yükleri taşıtabildiği gibi başkasının yüklerini de taşıtabilir (Öztürkoğlu ve Çalışkan, 2016).

3.3. Navlun Komisyoncuları (Gemi Brokerleri)

Dünya üzerinde yüke gemi ya da gemiye yük bulabilmek adına armatör ile yük sahibi arasında sıkı pazarlık, müzakere ve yazışma sürecince yer alan kişi veya kurumlara gemi brokerleri denmektedir. Bu müzakerelerin sonucunda taraflar arasında anlaşma sağlanırsa, hazır basılı olan ve İngiliz sözleşme sisteminde yer alan navlun sözleşmesinin (charter party) taraflar arasında imzalanmasına aracılıkta bulunur. Gemi brokerleri, navlun sözleşmesinin tarafı olmayıp, aracısı pozisyonunda yer alır ve sunduğu hizmete karşılık elde edeceği komisyon ve yüzdesi c/p'de belirtilmiş olup, anlaşılan navlun üzerinden ödenecektir. Gemi brokeri temsil ettiği tarafların uzlaşmasını sağladığı zaman, komisyon ücretini almaya hak

kazanmış olacaktır. Komisyon ücretleri genelde taşıyan tarafından ödenmektedir (Nomer, 2014).

Türk Hukukuna bakıldığında brokerlik hizmetinin 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda simsarlık (tellallık) sözleşmesine karşılık geldiği görülmektedir. Kanunun 520. maddesinde "*Simsarlık sözleşmesi, simsarın taraflar arasında bir sözleşme kurulması imkânının hazırlanmasını veya kurulmasına aracılık etmeyi üstlendiği ve bu sözleşmenin kurulması hâlinde ücrete hak kazandığı sözleşmedir"* maddesi yer almaktadır (Orhon, 2019).

Uygulamada gemi brokerlerinin 3 türe ayrıldığı görülmektedir. Bunlar; gemi brokerliği, kiracı brokerliği ve gemi alım-satım brokerliğidir. Gemi kiralama sözleşmelerine gemi brokerleri ve kiracı brokerleri aracılık ederler (Nomer, 2014).

Yük ve armatörün bir araya getirilmesinde rol oynayan bir ya da birden çok gemi brokeri olabilir. Bu brokerler competetive broker bile olsa, armatör tarafını temsil eden brokerlere armatör brokeri, kiracı tarafını temsil edenlere de kiracı brokeri denmektedir. Her iki brokerde temsil ettiği tarafın adına hareket eder ve haklarını korur (Şendur, 2019).

Gemi brokerinin, tüm kiralama konularına ve süreçlere hakim olması ve yabancı dil bilerek temsil ettiği tarafın tüm haklarını koruması çok önemlidir (Öztürkoğlu ve Çalışkan, 2016). Gemi brokerleri için sadece İngilizce dilini bilmek yeterli olmayacaktır, mesleki İngilizcenin ve kısaltmalardan oluşan kiralama jargonunun da iyi şekilde bilinmesi gerekmektedir. Müzakere aşamasında bulunan firmalar Türk bile olsa yazışma dili olarak İngilizcenin kullanılması gereklidir. Brokerlik çok stresli bir iş olduğundan, bilgi ve tecrübeden hariç olarak hızlı ve doğru karar verme ve strateji yeteneği de dahil birçok kişilik özelliğinin sahip olunması gerekir (Şendur, 2019).

Brokerler, verdikleri doğru kararlar ile temsil ettikleri taraflara büyük katkılar sağlayabileceği gibi, yapacakları en ufak hatada da ciddi kayıplara neden olabilecektir. (Öztürkoğlu ve Çalışkan, 2016). Brokerler bazı zamanlar, müzakere içerisinde müşterisini ikna edebilmek adına taşıyanı veya kiracıyı herhangi bir isim belirtmeden "birinci sınıf taşıyan" veya "birinci sınıf kiracı" olarak tanıtır. Ancak bu firmalar belirtildiği gibi birinci sınıf değilse, yanlış tanımlamadan dolayı sorumlu olabilir. Brokerlerin tercih edilme nedenlerine baktığımızda, mesleki bilginin haricinde birçok faktörün etkili olduğunu söyleyebiliriz. Etik iş anlayışı da en önemli faktörlerden birisidir.

Gemi brokerliğinde etik kodlara referans olarak Baltic Exchange'in yayınlamış olduğu etik kurallar gösterilebilir. Broker seçiminde önemli olduğunu düşündüğümüz bazı etik kodları aşağıdaki gibidir (Öztürkoğlu ve Çalışkan, 2016) :

- Broker, geminin armatörünün ya da işletmecisinin onayını almadan, o gemi için işlemde bulunamaz, teklif veremez.
- Broker sadece karşı tarafı elinde tutabilmek adına mevcut olmayan bir yükü veya gemiyi varmış gibi gösteremez.
- Bir gemi, zaman kazanmak ya da diğer teklifleri toplayıp, incelemek amacıyla "subject" olarak tutulamaz.
- Broker bir yük ya da gemi için ciddi şekilde müzakereye başlamışsa, gemiyi ya da yükü başka işe tekrardan göstermemelidir. Ayrıca brokerin, müşterisinin ticari ilişkilerini ve sırlarını ortaya çıkarmaması etik iş anlayışının oldukça önemli bir parçasıdır.

Normalde, broker kanalı seçmenin ayrıcalığının armatörde olduğu düşünülür. Ancak, aşağıdaki gibi faktörlere bir kez daha dikkat edilmelidir: Emri ya da pozisyonu ilk kim sundu? En doğrudan bağlantıya kim sahip? Broker, şansını mı deniyor ya da gerçek ihtiyaca veya belirli pozisyona gönderme mi yapıyor? Brokerlerden hangisi söz konusu taşımayla ilgili en iyi ve en eksiksiz bilgiye ve geçmişe sahip görünüyor? Aynı müşteri ile önceki bir bağlantının benzer sözleşmelerle ilgili olarak belirli bir broker aracılığıyla yapılıp yapılmadığı da dikkate alınır. Daha fazla kişisel ilişki doğal olarak çok önemli bir rol oynar.

Gemi brokerleri, taşıyan ve taşıtanlara sundukları aracılık hizmeti ile onları prosedürsel karmaşıklıktan kurtarır ve kendi işlerine odaklanmalarına olanak sağlar. Brokerlerin başlıca görevleri ve sunmuş oldukları faaliyetler aşağıdaki gibi özetlenebilir (Orhon,2019):

- ✓ Gemi için en uygun pozisyon ve tonajda, armatöre en iyi navlunu getirecek yükü, yük içinde en uygun ve düşük navlunlu gemiyi bulmak
- ✓ Limanlardaki yük-gemi pozisyonlarını takibe almak
- ✓ Piyasa hakkında müşterisini sürekli güncel tutmak ve müzakerelerde teklif ve karşı teklif hazırlanmasına/gönderilmesine yardımcı olmak
- ✓ Navlun ve demuraj ücreti gibi ilgili alacakların kontrolünü ve takibini sağlamak

- ✓ Müzakere aşamasında herhangi bir madde üzerinde anlaşmazlık yaşandığında, sorunu çözebilecek yeni bir madde hazırlayarak tarafların onayına sunmak
- ✓ Yükleme ve boşaltma operasyonlarının takibini dikkatlice yapmak ve oluşabilecek sorunlara karşı müşterisinin haklarını en iyi şekilde savunmak
- ✓ Bağlanılan seferin başlangıcından bitişine kadar takibini yapmak ve sonuçlandırmak
- ✓ Anlaşmada dispeç ücreti var ise takibini yapmak
- ✓ Sefer sona erip, dosya kapanana kadar taraflara aracılık hizmetinde bulunmak ve oluşabilecek anlaşmazlıkların çözülebilmesi için çalışmak

Ayrıca, brokerleri vermiş oldukları hizmetlere ve yetkilerine göre üçe ayırabiliriz; Tek yetkili (exclusive) brokerlik, yarı yetkili (semi-exclusive) brokerlik ve rekabete dayalı (competitive) brokerlik.

Armatör veya yük sahibi, bağlantıları için tek bir brokerlik firmasına yetki veriyorsa buna tek yetkili brokerlik denir. Fakat bağlantılarını gerçekleştirmek için birkaç firmaya yetki veriyorsa buna da yarı yetkili brokerlik denir. Rekabete dayalı brokerlikte, belirli bir firma ya da firmalar tarafından yetkili kılınma söz konusu değildir. Rekabete dayalı brokerlikte, gemi ve yük pozisyonları takip edilerek birbiri ile uyanlar eşleştirilip bağlantı yapılmaya çalışılır. Brokerler, listelerinde kayıtlı armatör ve kiracı firmaları yük ve gemi özelliklerine, tonajlarına, çalışma bölgelerine vs. gibi gruplara ayırır. Bunda amaç gelen yük ve gemi taleplerini uygun gruplara çoklu elektronik posta yöntemi ile gönderip, süreci hızlandırmaktır. Bağlantılarda, armatör ve kiracıyı bir araya getiren bir broker olabileceği gibi birden çok brokerde olabilir (Şendur, 2019).

4. TARİH BOYUNCA YAŞANAN PANDEMİLER VE COVID-19

Tarih boyunca dünyada birçok hastalık tespit edilmiş ve bu hastalıkların bazıları dünyadaki birçok noktada salgın boyuntunda etki göstermiştir (Sağlık, 2021). Salgın hastalıklar, yeni tedavi yöntemlerinin geliştirilmesine (ilaç, aşı), bilim ve teknolojinin gelişmesine, ülkelerin sağlık sistemlerini hazırlamalarına rağmen halen gözüken ve gözükmeye devam edecek olan, dünya tarihi boyunca yaşam ve yönetim değişikliklerine sebep olan ve küresel etikileri olan sağlık olaylarıdır ve insanlığı tehdit etmektedir (İşlek ve diğerleri, 2020; Paksoy, 2020; Türkiye Bilimler Akademisi, 2020).

''Hastalıklar, belirli dönemlerde geçiş veya dönemsel hastalık olarak belirtilsede bazı dönemlerde salgın hatta pandemi seviyesine ulaşmıştır. Belirli bir bölge ve ülkelerde gözlemlenen hastalıklar salgın olarak ifade edilirken, bu hastalıkların tüm dünya ülkelerine yayılması ve aynı anda ve aynı zaman diliminde dünyadaki tüm insanları etkilemesi de pandemi olarak ifade edilebilmektedir'' (Sağlık, 2021). *''Pandemi sözcüğü eski Yunanca'dan gelmektedir ve pan:tüm + demos: insanları ifade eder, çok geniş bir bölgede (kıta, dünya) yayılan ve etki gösteren salgın hastalıkların genel adı olarak karşımıza gelir. Dünya Sağlık Örgütü'nün (DSÖ) ifadesine göre, bir hastalığın pandemi olarak ifade edilebilmesi için üç kriter gerekmektedir. Bunlar, yeni bir virüs yada mustasyona uğramış bir etken olması, insanlara kolayca bulaşabilmesi, insandan insana kolay ve sürekli bir şekilde bulaşması olarak sayılabilir. DSÖ tarafından pandemi konusunda gerekli kriterler oluştuğunda, pandemi ilanı yapılır. Bu ilanın yapılabilmesi için, hastalık etkeninin bütün dünya ülkelerini tehdit ediyor olması, farklı bir ifadeyle ortaya çıkan yeni virüsün insanlar arasında kolayca bulaşıyor olması gereklidir''* (TÜBA, 2020).

I. ve II. Dünya savaşları da pandemilerin artmasında etkili olmuştur. Olumsuz savaş koşulları, yetersiz beslenme, insan genetiğine ve dna'sına etki eden silahların (kimyasal ve nükleer) kullanılması, mevcut virüslerin mutasyona uğramasına ve yeni hastalıkların oluşmasına temel hazırlamıştır (Sağlık, 2021). Birçok bilim insanı, 1970'lerde bulunan antibiyotikler ve aşı ile beraber hastalıkların biteceğini düşünse de hastalıklar zaman

içerisinde yapısal değişiklikler göstererek yeniden meydana çıkmıştır (Budak ve Korkmaz, 2020).

İnsanoğlunun var oluşundan günümüze kadar, birçok bölgeye yayılarak etkisini gösteren, çok sayıdaki pandemiler, birçok sağlık problemlerine ve toplu ölümlere sebep olmuştur (Paksoy, 2020). Günümüzde de hijyen koşullarının sağlanamadığı az gelişmiş ülkelerde bulaşıcı hastalıklar en önemli ölüm nedenlerindendir (İşlek ve diğerleri, 2020). Veba, kolera, çiçek, tifüs, grip ve ebola gibi salgın hastalıkların bugüne kadar insan tarihine en çok etki edenler olduğu bilinmektedir (TÜBA, 2020). Yirminci yüzyıl pandemilerini inflenza pandemileri, 1918 İspanyol gribi pandemisi, 1957 Asya pandemisi, 1968 Hong Kong gribi pandemisi, Aids-HIV ve 21.yüzyıl pandemilerini, Domuz gribi pandemisi, Ebola, Zika, SARS ve MERS pandemileri ve en son olarak da Covid-19 pandemisi olarak açıklayabiliriz (İşlek ve diğerleri, 2020).

İnsanların, ülkeler, şehirler ve kıtalar arası seyahati, teknolojinin ve ulaşımın gelişmesi ve küreselleşmenin artması gibi nedenlerle kolaylaşmıştır. Bundan dolayı, bir konumda ortaya çıkan bulaşıcı hastalık, daha hızlı şekilde pandemiye dönüşmektedir. Buna ilave olarak, vahşi hayata olan yakınlaşma, iklim değişiklikleri ve virüslerin mutasyonlara uğraması henüz tedavisi ya da aşısı olmayan hastalıkların meydana çıkmasına sebep olmaktadır (İşlek ve diğerleri, 2020). Salgın hastalıklar ve pandemiler, tarih boyunca yıkıcı sonuçlara sebep olmuşlardır. Geçmişte ve günümüzde yaşanan salgın hastalıkların, gelecekte de yaşanacak olması muhtemeldir (Budak ve Korkmaz, 2020).

4.1. 20. Yüzyıl Pandemileri

Üç büyük grip salgını ya da başka bir ifadeyle üç grip pandemisi yirminci yüzyılda ortaya çıkmıştır. Bunlar, on milyonlarca ölüme sebep olan 1918 İspanyol gribi ve dünyada yaklaşık birer milyon ölüme neden olan 1957 Asya A(H2N2) ve 1968 Hong Kong A(H3N2) pandemileridir (Temel, 2012). HIV enfeksiyonu da ilk defa ortaya çıktığı 1980'li yıllardan beri dünya üzerinde artarak yayılmayı sürdürmektedir (T.C. Sağlık Bakanlığı Düzce İl Sağlık Müdürlüğü, 2018; Budak ve Korkmaz, 2020).

4.1.1. 1918 İspanyol gribi pandemisi

"İspanyol gribi, 1918-1920 yıllarında H1N1 virüsünün ölümcül bir alt türünün sebep olduğu grip salgınıdır" (TÜBA, 2020). Bu hastalık, insandan insana, memeli hayvanlardan insana ve kuşlardan insana bile bulaşmaktadır. Burun akıntısı, yüksek ateş, yorgunkuk en

belirgin özellikleri arasındadır (Sağlık, 2021). Pandemi üç dalga halinde seyretmiştir, vakaların en ağır ve en fazla ölümün olduğu dalga 1918'in sonlarındaki ikinci dalgadır (İşlek ve diğerleri, 2020).

En çok ölüm I. Dünya Savaşında verilmiştir. Pandeminin dünya üzerinde artmasında I. Dünya Savaşının rolü büyüktür. Askerlerin bölge değişimlerinin, askerli lojistik hareketlerinin virüsü yaydığı düşünülmektedir. İspanya'nın I. Dünya Savaşına katılmamasına rağmen, katılan ülkelerden daha fazla vaka sayısana sahip olması nedeniyle bu gribe "İspanyol Gribi" denmiştir. Bu salgında hayatını kaybedenlerin sayısı, I. Dünya Savaşı'nda hayatını kaybeden insan sayısından fazladır. Dünya nüfusunun üçte birine bulaştığı ve 40 ile 100 milyon arasında insanın hayatını kaybettiği tahmin edilmektedir (TÜBA, 2020; Sağlık, 2021). Toplamda ölümlerin %50'si, grip riski düşük olan 20-40 yaş grubu insanlarda gözükmüştür (İşlek ve diğerleri, 2020).

4.1.2. 1957 Asya gribi pandemisi

20. yüzyıldaki üç grip pandemisinin ikincisi ve en yumuşak seyirlisi 1957 Asya gribi pandemisiydi. Yapılan incelemeler, virüsün kuş ve insan tabanlı suşlar arasında genetik karışımdan ortaya çıktığını göstermiştir (Temel, 2012).

Virüsün 1957'de Çin'de izolesi sağlanmış fakat sonrasında Uzakdoğu'ya daha sonra da Avustralya, Amerika ve Avrupa'ya yayılmıştır (Temel, 2012). Bu pandeminin toplamda 2-4 milyon kişinin ölümüne neden olduğu tahmin edilmektedir. Virüs bazılarında zayıf ateş ve öksürük yaparken, bazılarında ise pnömoni gibi tehlikeli komplikasyonlara neden olmuştur. H2N2 virüsü insanlarda 11 yıl hastalık oluşturmasından sonra H3N2 alt türü olarak değişerek Hong Kong'da meydana çıktı (İşlek ve diğerleri, 2020).

4.1.3. 1968 Hong Kong gribi pandemisi

20. yüzyılın son grip pandemisidir. 1957 yılında virüse yakalananların, 1968 yılındaki virüse karşı bağışıklık sağladığından dolayı da daha düşük ölümler gözükmüş olabilir. Virüsün ortaya çıkmasının ardından iki hafta içerisinde vaka sayısı 500.000 kişi olarak açıklanmıştır. Virüs Asya ülkelerinin dışında Amerika, Avrupa ve Afrika'da da gözükmüştür (Temel, 2012). Toplamda yaklaşık bir milyon insanın ölümüne neden olmuştur (İşlek ve diğerleri, 2020).

Ateş, kas ağrısı, üşüme, halsizlik gibi semptomlar gözükmüş ve 4-6 gün sürmüştür. Aşı geliştirilmiş olsa bile salgının en tepe noktasında bu aşıya ulaşılmıştır (Temel, 2012).

4.1.4. Aids-HIV

HIV virüsü yani Aids, günümüzün kara vebası olarak tanımlanmaktadır. Tıp literatürüne 1981 yılında girmiştir. Virüsün açılımı 'İnsan İmmün Yetmezliği' olarak ifade edilmiştir. Bulaştığında insanın bağışıklık sistemini çökertmekte ve dışarıdan gelecek tüm hastalıklara karşı vücudu dirençsiz bırakmaktadır. Bundan dolayı, HIV virüsüne yakalanan kişi çocukların bile atlatabileceği hastalıkları atlatamayarak ölmektedir. HIV pozitif bir insanı, en zararsız bir mikrop bile öldürebilmektedir (Sağlık, 2021).

Bu virüs, rektal sıvılar, meni, mezi, vajinal sıvılar ve anne sütü gibi insanların vücut sıvıları ile bulaş özelliğindedir. 10 yıl gibi bir sürede yakalanan kişilerin bağışıklıklarını yok etmekte ve ikincil bir hastalıktan hayatlarını kaybetmelerine neden olmaktadır. Dünya üzerindeki tüm kıtalara yayılmış bir salgındır. Dünya üzerindeki farklı noktalarda bulunan yaklaşık 39 milyon insana enfekte olduğu bilinmektedir. Günümüzde de AIDS/HIV pandemisinin sarsıcı etkileri gözlemlenmektedir (Sağlık, 2021).

4.2. 21. Yüzyıl Pandemileri

2009 domuz gribi (H1N1) pandemisi, SARS ve MERS pandemileri ve son olarak da Covid-19 pandemisi, 21. yüzyılın en önemli pandemileridir. İspanyol gribinden sonra dünyada üzerinde görülen bu kapsam ve büyüklükteki ilk bulaşıcı salgın Covid-19'dur (Er ve Ünal, 2020; TÜBA, 2020).

4.2.1. 2009 Domuz gribi pandemisi

21. yüzyılın ilk grip pandemisi olarak H1N1 virüsü 2009 yılında görülmeye başlanmıştır (Temel, 2012). 2009 İnflenza Pandemisi, Meksika'da La Gloria-Veracruz yerleşim biriminde meydana çıkmış, 17 Nisan 2009 tarihinde ABD'de Hastalık Kontrol Merkezinin (Centre for Diseases Control-CDC, Atlanta) iki pediatri olgusunda belirlenen "domuz gribi" tanısını açıklaması ile başlamıştır (İşlek ve diğerleri, 2020).

''1918 A(H1N1) virüsünün kuşlardan insan ve domuzlara geçtiği düşünülürken, 2009 A(H1N1) virüsünün domuzlardan insanlara geçtiği düşünülmüştür'' (İşlek ve diğerleri, 2020). Virüsten dolayı hastaneye yatış ve ölümler görülmüş olsa da genelde baş, kas ve boğaz ağrıları, ateş ve öksürük gibi belirtilerin biraz daha yoğun hissedilmiştir. Akciğer ve kalp hastalarının, hamile kadınların ve çocukların daha çok etkilendiği görülmüştür. A(H1N1) enfeksiyonundan dolayı hastanelere kaldırılanların çoğunun 18 yaş altı çocuklardan oluştuğu,

65 yaş ve üzeri hastaların, çok düşük seviyelerde hastaneye kaldırıldıkları gözlemlenmiştir (Temel, 2012).

Türkiye'de ilk vaka Temmuz 2009'da görülmüş olup, toplamda 627 kişi hayatını kaybetmiştir (Temel, 2012).

4.2.2. SARS ve MERS pandemileri

Coronaviridae ailesinde yer alan ve ciddi akut solunum yetmezliğine neden olan bir koronavirüs (CoV) olduğu için SARS-CoV olarak isimlendirilmektedir (Sağlık, 2021). Coronavirüs enfeksiyonu olan SARS-CoV (Severe Acute Respiratory Syndrome / Ağır Akut Solunum Yetmezliği Sendromu), 2002-2003 yıllarında çıkan ortaya çıkan 21. yüzyılın ilk uluslararası acil sağlık durumudur (TÜBA, 2020). İnsanlara, omurgalı hayvanlardan bulaşan bir virüs olarak belirtilmektedir (Sağlık, 2021). İlk olarak Çin'de başlayan Sars salgını, daha sonra 37 ülkeye dağılmıştır ve toplamda 8322 vaka ve 916 ölüme sebep olmuştur. DSÖ'ye göre 9 aylık süre içerisinde bu virüsten dolayı ölüm oranı %10,9'dur (TÜBA, 2020).

İnsanlar üzerinde ağır belirtiler gösteren ilk koronavirüs olarak SARS virüsü kayıtlara alınmıştır. Bu virüs insandan insana kolay bir şekilde geçebilir, insanların öksürmesi, aksırması, konuşması ile meydana çıkan mikro damlacıkların başka insanların üzerine tutunması ile bulaşmaktadır (Sağlık, 2021). İnsanlar arasındaki yakın temas bulaşıcılığı arttırdığından koruyucu önlemlerin alınması gereklidir. Virüsün en önemli belirtileri arasında 38 derecenin üzerinde ateş, öksürük, boğaz ağrısı, letarji ve miyalji vardır. Sonrasında nefes darlığı gözükebilmektedir. Korunmak için, hijyenin sağlanması çok önemlidir (TÜBA, 2020).

SARS virüsünün tekrar farklı yapılarda gözükebileceği öngörülmüştür. Ukrayna'da 319 kişi SARS virüsünden dolayı vefat etmiştir. DSÖ'ye göre ölüm hızı en çok 65 yaş ve üzerinde gözükmektedir (TÜBA, 2020).

Yaklaşık 10 yıl sonra, daha önce varlığı hayvanlarda veya insanlarda gözükmemiş olan diğer Coronavirüs enfeksiyonuda MERS-CoV (Middle East Respiratory Syndrome corona virus) enfeksiyonudur. 2012 yılında Suudi Arabistan'da ilk olarak insanlarda görülmüş fakat sonrasında ilk vakaların Ürdün'de bulunan bir hastanede yaşandığı meydana çıkmıştır (İşlek ve diğerleri, 2020; Pilekoğlu, 2020). Deveden insana bulaşarak salgına sebep olduğu tespit edilen MERS-CoV virüsü ile ilgili 5 kıta ve 27 ülkede 2229 vaka tespiti yapılmıştır. Vakaların 791'i vefat etmiştir. SARS-CoV virüsünde ölüm oranı %10,9 iken MERS-CoV virüsünde bu oran %35 olarak görülmüştür (TÜBA, 2020).

Virüs, temas yoluyla insanlara arasında bulaşmaktadır. Ellerin, virüsün nüfus etmiş olduğu yüzey ve eşyalara teması sonrasında göz, ağız ve buruna teması, hapşırık, öksürük, tıksırık, konuşma sırasına meydana çıkan damlacıkların solunum yoluyla alınmasıyla virüs insanlara bulaşmaktadır. 2-14 gün kuluçka süresi vardır. Bulantı, kusma, ishal, ateş, öksürük, nefes darlığı en önemli belirtilerindendir. Sonrasında böbrek yetmezliği ve zatürreye ortaya çıkabilir. %30 oranında hastalarda ölüm gözükmektedir veya asemptomatik geçirerek iyileşmektedir. Korunma için hijyenin sağlanması çok önemli olup, ellerin sıklıkla yıkanması ve alkol özellikli temizliyicilerin kullanılması gerekir (TÜBA, 2020).

4.2.3. Covid-19 pandemisi (SARS-CoV 2)

Yirminci yüzyıl sonrası görülen en son salgın koronavirüs ya da literatürdeki ismi ile Covid-19'dur (Sağlık, 2021). Daha önceden tanımlanmış koronavirüslerden değişik olarak, bu virüse SARS-CoV-2 ismi verilmiş olup, virüsün neden olduğu hastalığa da 2019 Novel Coronavirüs denmiştir fakat bu isim sonrasında Covid-19 olarak değiştirilmiştir (Budak ve Korkmaz, 2020). İlk koronavirüs vakası Çin'in Wuhan şehrinde, 2019 yılının son zamanlarında görülmüştür (Sağlık, 2021). *''Koronavirüsler, tek zincirli, pozitif polariteli, zarflı RNA virüsleridir"* (Gürsoy ve diğerleri, 2020; Pektaş, 2020). RNA virüsleri; vahşi hayvanlarda gözüken ve onlardan insanlara geçen, mutasyona hızlı uğrayabilen virüsler olduklarından dolayı, salgın oluşturabilme oranı yüksek patojenler olarak ifade edilmektedir (Budak ve Korkmaz, 2020). Hayvanlarda, koronavirüsün birçok alt türü saptanmıştır ve bunların hayvanlardan insanlara bulaşarak ağır hastalıklara neden olabileceği bilinmektedir (İşlek ve diğerleri, 2020). Çin'de ortaya çıkan yeni tip koronavirüs, insandan insana hızlı bir şekilde bulaşarak salgın halini almıştır. Tüm dünyayı etkisi altına alması üç ay gibi kısa bir sürede olmuştur. *"Türkiye'de de ilk vaka 11 Mart 2020 tarihinde görülmüştür"* (Budak ve Korkmaz, 2020; Özlü ve Öztaş, 2020).

Hapşırıldığında, öksürüldüğünde, tıksırıldığında ya da konuşma sırasında dışarı çıkan küçük damlacıklarla virüsler insandan insana geçmektedir. Enfekte bir insanın dışarı atmış olduğu damlacıkları soluyan kişilerde hastalığa yakalanırlar. Bu nedenle sosyal mesafe kuralı getirilmiştir. Ayrıca, hasta bir insanın çıkarmış olduğu damlacıkların bulundukları yüzeye temas sağlandıktan sonra, ellerin ağız, burun ve göze teması da hastalığa neden olmaktadır. Bundan dolayı hijyenin sağlanması çok önemlidir. Ne kadar süre boyunca kişilerin taşıyıcı

oldukları konusunda kesin bir bilgi bulunmamakla birlikte, hiçbir semptom bulunmayan kişilerin de virüsü yaydıkları görülmüştür (Budak ve Korkmaz, 2020).

Covid-19'a yakalanan hastalarda, kuru öksürük, yüksek ateş, yorgunluk, nefes darlığı, miyalji, normal ya da azalmış lökosit sayısı ve radyografide pnömoniye ait belirtiler gözükür ve bunlar SARS-CoV ve MERS-CoV enfeksiyonlarında görülen semptomlara benzerdir (İşlek ve diğerleri, 2020). Hastalığın beşinci gününde bu semptomların meydana çıktığı, fakat farklı hastalarda bu semptomların ikinci günden on dördüncü güne kadar bazı zamanlarda farklılık gösterdiği görülmüştür (Budak ve Korkmaz, 2020; Pilikoğlu ve Sağlam; 2020). Başta basit bir soğuk algınlığı olarak görülse de ağır akut solunum sendromuna kadar değişkenlik gösterebilmektedir (İşlek ve diğerleri, 2020). Parmaklarda renk değişimi, vücutta kızarıklık, baş ağrısı, burun tıkanıklığı, genel ağrı, ishal, tat ve koku kaybı da az da olsa bazı hastalarda görülmektedir (Budak ve Korkmaz, 2020).

Virüsün ortaya çıktığı ilk zamanlarda çoğu ülkede testlerin yapılamaması ya da kısıtlı şekilde yapılması nedeniyle gerçek vaka sayıları sunulamamıştır. Bundan dolayı da hasta olan insanların tespiti yapılamamakta ve insanların birbirlerine hastalığı taşıma ihtimali yüksekti (Çakır ve Barakazı, 2020). Hastalığın ilk belirtilerinden biri yüksek ateş olduğundan, çoğu kapalı alanlarda (havaalanları, tren istasyonları vb.) ateş ölçülerek taramalar yapıldı. Bununla birlikte virüsü en az seviyeye indirmek için bazı politikalar hayata geçirilmiştir. Şehirlerde karantinalar başlatılmış, eğitime ara verilmiş, toplu katılım sağlanan etkinlikler iptal edilmiş, şirketler uzaktan çalışma sistemine geçmiş ve toplumsal hareketin en aza indirilmesi planlanmıştır. Şehirlerarası yolculuklar izine tabi tutulmuş ve yolculardan 14 gün kendilerini ev izolasyonuna almaları istenmiştir (İşlek ve diğerleri, 2020).

Ülkelerin kendi içerilerinde küresel bir salgına karşı aldıkları tedbirlerin kapsamı, zamanlaması ve etkisi farklıdır. Bu tedbirler dört gruba ayrılabilir. İlk gruba, salgının hızını kesmek için gerekli olan maske kullanımını, sosyal mesafe kuralını, test kapasitesinin arttırılmasını, takip sisteminin kurulmasını ve sürveyans uygulamasını katabiliriz. İkinci gruba, seyahat kısıtlamalarını ve toplu katılımın sağlandığı sosyal etkinliklerin iptali, üçüncü gruba da okulların ve iş yerlerinin geçici kapatılması ve sokağa çıkma kısıtlaması gibi önlemler eklenebilir. En son gruba da sağlık sistemiyle alakalı özel önlemleri katabiliriz. Türkiye'de de kişilerin yaşına, kronik rahatsızlığının olup olmaması durumlarına göre Covid-19 tedavilerinde farklı yaklaşımlar görülmektedir. Virüsün etkisinin hafif olduğu, 50 yaş altı

ve kronik rahatsızlığı olmayan hastalar evden takip edilirken, hastalığı ağır geçirenler ya da ağır geçirme riski olanlarda hastanede tedavi edilmektedir (İşlek ve diğerleri, 2020).

"Virüsün teşhisinde çeşitli immünolojik testler ve spesifi genleri hedef alarak yapılan Polimeraz Zincir Reaksiyonu (PCR: Polimeras Chain Reaction) çalışmaları büyük önem arz etmektedir. COVID-19'un en ideal tanı yöntemi; Nazofarengeal sürüntü ile Kantitatif Real Time Polimeraz Zincir Reaksiyonu (qRT-PCR) yöntemidir." (İşlek ve diğerleri, 2020).

. Etkisini şuanda da sürdüren Covid-19'un, ne zaman yok olacağı konusu halen daha tahmin edilememektedir. Covid-19'a bağlı olarak hemen hemen her alanda (eğitimi, sağlık vb.) düzenlemeler oluşturulmaktadır. İnsanların yaşam koşulları, virüsün getirdiği yeni normallerle şekil almaktadır (Paksoy, 2020). Virüsün ne zaman sona ereceği tahmin edilemediğinden insanlardaki gelecek kaygısı artmış ve sosyolojik ve ekonomik problemler ortaya çıkmıştır. İnsanların sağlığını fiziksel olarak etkilediği gibi, ölüm ve hastalık korkusuyla psikolojik olarakta etkilemektedir (Çakır ve Barakazı, 2020).

4.2.3.1. Literatür taraması

Koronavirüsün dünya ve Türkiye'deki etkileri hakkında çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Özellikle, koronavirüsün ülkelerin ekonomilerine, turizmine, konteyner limanlarına, ticaret ve lojistik faaliyetlerine, tedarik zincirlerine olan etkileri hakkında çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Çakır ve Barakazı (2020), koronavirüs salgın sürecinin tüm dünyada yürütülen turizm faaliyetlerini nasıl etkilediğini istatistiksel olarak belirtmiş ve turizm faaliyetlerinin sürdürülebilirliği için alınan önlemleri ortaya koymuştur. Diğer kriz dönemlerinde yaşanan düşüşün, koronavirüs pandemisinde de görüldüğünü bildirmişlerdir. Bahar ve İlal (2020), turizm sektörü üzerinde Covid-19 salgınının ekonomik etkilerini kavramsal olarak ortaya koymuştur. Bu dönemde üreticinin ve tüketicinin bütünüyle değiştiğinden, temizlik, hijyen, dijitalleşmenin yeni popülerlik olduğundan, pazar ve yeni ürün geliştirmenin yüksek ihracat geliri elde etmek için gerekli olduğundan bahsetmiştir. Taşkın (2020), Covid-19 salgınının zaman çarteri sözleşmeleri üzerindeki etkilerini "Off-hire" klozu üzerinden incelemiştir. Zaman çarteri sözleşmelerine ilişkin standart çarter partilerde, "gemideki hastalık ve karantina tedbirleri" klozu bulunmasının off-hire sebepleri arasında sayılacağından, gemi ve gemi adamları ile alakalı belge eksikliklerinin, çarter partilerde belirtilmesi sonucu off-hire sebebi olarak sayılacağından, gemi adamlarının yetersizliğinin off-hire sebebi sayılabileceğinden, çarter partideki genel off-hire kaydına "her ne olursa olsun geminin çalışmasını engelleyen

diğer herhangi sebep" ibaresi eklenirse, Covid-19 salgını da gemiyi ticari bakımdan etkileyeceğinden kaybedilen süre boyunca geminin off-hire durumunda kabul edileceğinden bahsedilmiştir. Gürsoy ve diğerleri (2020), Covid-19 Koronavirüs salgınıyla finansal göstergeler arasındaki nedensellik ilişkisini ortaya koymuştur. Virüsünün yayıldığı ülke olan Çin`in gösterge pay piyasası olan SSEC endeksi bağımlı değişken olarak alınmışken, bağımsız değişken olarak altın, Brent petrol, Bitcoin ve VIX (Volatitity IndeX) endeksi verileri kullanılmıştır. Nedensellik ilişkisi SSEC endeksinden Altına doğru tek yönlü olarak gerçekleşmişken VIX endeksi ile çift yönlü olarak gerçekleştiği saptanmıştır. Bunun haricinde Brent petrol ve Bitcoin arasında herhangi ilişki olmadığı tespit edilmiştir. Er ve Ünal (2020), dünyada ve Türkiye'deki 2019 koronavirüs pandemisinden bahsetmiş olup, mevcut salgınlardan ders alınarak yeni salgınlara hazırlıklı olunmasını, stratejilerin geliştirilmesini, ulusal pandemi rehberinin devamlı güncel ve kullanılma hazır bulundurulmasının gerektiğini aktarmıştır. Sağlık (2021), Covid-19 sürecinde tüketicilerin seyahat tercihleri ile koronafobi düzeyleri arasındaki ilişkiye bakarak, tüketicilerin seyahat tercihleri ile koronafobi düzeyleri arasında ilişki olduğunu ortaya koymuştur. Ramazan (2021), karayolu taşımacılık sektörünün Covid 19'dan operasyonel anlamda nasıl etkilendiğini inceleyerek, kriz döneminde ülkemizin karayolu taşımacılık sektörünün hazırlıksız yakalandığı belirtmiştir. Ece (2020), Covid-19 pandemisinin konteyner limanlarına ve taşımacılığına etkisini incelenmiş, kuru yük ve konteyner gemilerinin salgından en fazla etkilenenler olduğu belirtilmiştir. "Covid-19 Risk Yönetim Sistemi", "Acil Durum Hazırlık ve Müdahale Planı" ve "Limanlarda Covid-19 Kontrol ve Önleme Programı"nın oluşturulması ve uygulamaya konulmasının koronavirüsle mücadelede yararlı olacağı konusunda öneride bulunmuştur. Akçacı ve Çınaroğlu (2020), tarafından 2018-2020 yılları arasındaki yük trafiği ve havayolu yolcu sayısındaki değişimler analiz edilerek, Covid-19'un ticareti ve lojistik sektörünü nasıl etkilediği açıklanmıştır. Salgın etkisini kaybettiğinde, lojistik hareketliliğin tekrardan artacağını, döviz gelirinin artacağını, yaşam standartlarının yükseleceğini ve ülkelerin ekonomisinin yeniden ivme kazanacağını savunmuştur. Atay (2020), Covid-19 salgınının turizme olan etkilerini incelemiş ve akıllı şehir ve akıllı destinasyon gibi turist sağlığını ve seyahatini kolaylaştıran uygulamaların hızlıca hayata geçirilmesi gerektiğini önermiştir. Tanrıkulu ve Odabaş (2021), Covid-19 pandemisinin lojistik sistemler üzerine etkilerini araştırmış ve bu dönemde insanların e-ticarete yöneldiğinden, kargo ticaretindeki yoğun artıştan bahsetmiştir. Ayrıca, alınan çeşitli

önlemlerle lojistik sistemlerin faaliyetlerine devam ettiğini ettiğini aktarmıştır. Budak ve Korkmaz (2020), genel olarak Covid-19 pandemisini değerlendirerek, sağlık yönetimi bakımından pandeminin dünya ve Türkiye'deki etkileri konusunda çıkarım ve önerilerde bulunmuştur. Koruyucu sağlık hizmetleri için yapılan çalışmaların ve yatırımların arttırılması gerektiğini, sağlık okuryazarlık seviyesini arttırılmasını ve bu yönde toplumsal eğitimin başlatılması gerektiğini önermiştir. Sağlam (2020), Covid-19 salgını boyunca dijitalleşmenin lojistik sektöründe bulunan işletmeleri iş süreçleri açısından nasıl etkilendiğini ve ilerde ortaya çıkabilecek olumlu olumsuz etkilerinin neler olabileceğini incelemiş, robotik ve otomatik üretim ve dağıtım sistemlerinin kullanımında bu dönem boyunca artış olabileceği yönünde tahminde bulunmuştur. Salgının kontrol altına alınabilmesi için de yeni dijital teknolojilerin kullanılması gerektiğini önermiştir. Nakıboğlu (2020), tedarik zincirlerinin salgından nasıl ve neden etkilendiğini, tedarik zincirlerinin gelecekteki kırılganlıklarının azaltılması için hangi açılardan yapılandırılması gerektiğini anlatmıştır. Bu salgın periyodunda ortaya çıkanlar ve etkileri ülkeye, ekonomiye, işletmeye, sektörün hazırlığına göre değişiklik gösterebilse de krizden kurtulabilmek için etkin ve temel faktörler genel olarak, tedarikçilerle yakınlaşma ve alternatif tedarikçiler oluşturma, mümkünse yerelleşme, lojistik ağını gözden geçirme, dijitalleşme ile görünürlüğü ve esnekliği artırma, uçtan uca tüm kısıtları gözden geçirme, çalışanların yetkinliklerini yeni normale hazırlama, müşteriye ve paydaşlara yakın olma şeklinde açıklamıştır. Güven (2020), Covid-19 periyodunun e-ticaret üzerine etkilerini ve farklı ürün gruplarında görülen talep değişimlerini değerlendirmiştir. Bu dönemde sağlık, kişisel bakım ve temizlik ürünlerine olan talepte artışın olduğunu ve giyim, aksesuar ürünleri ile lüks tüketim ürünlerine olan talepte ise azalma görüldüğünü aktarmıştır. Ay (2021), Covid-19 pandemisinin Türkiye'nin ihracatına yönelik daraltıcı etkisinin, 2020'nin ilk aylarında başladığını ve Nisan-Mayıs aylarında daralmanın zirve yaptığını aktarmıştır. Tekoğlu (2020), Covid-19 pandemisinde dış ticarette kriz yönetimi konusunda Türkiye'yi ele alarak, Türkiye'nin yeni ticari düzende gıda, enerji ve savunma gibi sektörlerde kendi üretimini yaparak dışa bağımlılığını azaltan, üstün konumda bulunduğu sektörlerde temel tedarikçi pozisyonunda olan bir hedefe yürüyeceği konusunda tahminde bulunmuştur. Farzanegan ve diğerleri (2021), 90'dan fazla ülkede uluslararası turizm ve Covid-19 vakaları ve ilişkili ölümler arasındaki anlamlılığı araştırmış ve yüksek uluslararası turizm akışlarına maruz kalan ülkelerin Covid-19 salgınının neden olduğu vaka ve ölümlere daha yatkın olduğu

konusunda inceleme yaparak uluslararası turizm ile 30 Nisan 2020'ye kadar kümülatif Covid-19 teyit edilmiş vaka ve ölüm seviyesi arasında pozitif bir ilişki olduğu sonucuna varmıştır. Notteboom ve diğerleri (2021), çalışmalarında Covid-19'un konteyner limanları ve konteyner taşımacılığı endüstrisi üzerinde neden olduğu arz ve talep şoklarını, 2008-2009 finansal krizi ile kıyaslayarak incelemiştir. Finansal krizler ve Covid-19'un benzer etkileri var gibi gözüktüğünü fakat bu etkilerin limanlar ve deniz taşımacılığı ağları arasında benzer yapı göstermediğini aktarmışlardır. Gözlemlenen değişiklikler ve dahil olan piyasa oyuncularının stratejik davranışları (slow-steaming, ölçek ekonomileri ve kapasite yönetimi gibi) finansal kriz ile Covid-19 arasında farklı şekilde uygulandığını ve bunun farklı sonuçlara yol açtığını ortaya koyulmuştur. Denizcilik endüstrisinin şoklara uyum sağlamak için kullandığı adaptasyon mekanizmalarında (dayanıklılık) çeşitli farklılıklar olduğu aktarılmıştır. Arlı ve Ülker (2021), pandeminin kurvaziyer turizmini nasıl etkilediğini ve pandemi sırasında ve sonrasında hangi stratejilerin uygulanabileceğini inceleyerek, bu dönemde kısıtlamalar ve değişen alışkanlıklar nedeniyle yerel turizme yönelim olduğu, yerel ve küçük ölçekli kruvaziyer turizminin durumu avantaja çevirdiği, butik hizmetlerin ön plana çıktığı ve pandemi sonrası uluslararası kruvaziyer yönetim şirketleri için de reklamların önemli olduğu aktarılmıştır. Gössling ve diğerleri (2020), Covid-19'un etkilerini önceki salgın/pandemiler ve diğer küresel kriz türleri ile karşılaştırıp, pandeminin toplumu, ekonomiyi ve turizmi nasıl değiştirebileceğini araştırarak, dünyada son 40 yılda yaşanan bir dizi büyük salgın/pandemiden hiçbirinin küresel ekonomi üzerinde Covid-19 pandemisi kadar benzer sonuçlar doğurmadığını aktarmıştır. Zhu ve diğerleri (2020), Otomatik Tanımlama Sisteminin (AIS) kullanarak gemilerin hareketlerini takip etmiş ve Covid-19 pandemisinin Çin'in konteyner limanları üzerindeki etkilerini nicel olarak araştırmıştır. Pandeminin, Çin limanlarına gelen konteyner gemilerinin sayısını önemli ölçüde etkilemediği ancak konteyner gemilerinin ortalama yanaşma sürelerini önemli ölçüde etkilediği ve limanlarda yüklenen ve tahliye edilen konteyner sayılarını önemli derecede azalttığı aktarılmıştır. Notteboom ve Haralambides (2020), Covid-19 pandemisi sonrası liman işletme ve yönetimi konulu çalışmasında, pandeminin etkisiyle dünya limanlarında uğrak yapan gemilerin sayısındaki düşüşü, yük hacimlerindeki yaşanan orta-güçlü düşüşleri ve limanlarda ve etrafındaki endüstriyel çevrelerde ve lojistik alanında bütünüyle bir faaliyet düşüklüğü yaşandığını aktarmıştır. Liman işletme yönetim modellerine yönelik sürekli ve daha akıcı yaklaşımların

geliştirilmesi, bireysel liman yönetim zorluklarına yönelik daha güçlü bir alan, özel hedefli yaklaşım, artan bölgesel ve küresel liman karmaşasının koşulları ve sonuçları üzerine araştırma ve bunun sonucunda yönetim çözümleri, liman yönetimi alanında performans ölçümünün geliştirilmesi, liman otoriteleri için yeni kar/iş modellerinin araştırılması tavsiyelerinde bulunulmuştur. Ege (2020), pandeminin kruvaziyer endüstrisine etkisini, Diamond Princess Cruise gemisi vakası üzerinden inceleyip, pandemilerin gemilerde hızla yayıldığı sonucuna ulaşmış ve kruvaziyer endüstrisinin önleyici ve proaktif önlemler alması gerektiği konusunda tavsiyede bulunmuştur. Bakar ve Rosbi (2020), Covid-19'un turizm sektörüne etkisini inceleyerek pandeminin halk arasında panik yarattığını ve turizm endüstrisinde talebin düşmesine neden olduğunu açıklamıştır. Vidya ve Prabheesh (2020), Covid-19 salgını öncesi ve sonrasında ülkeler arasındaki ticaretin birbirine bağlılığını incelemiş ve ticaretin gelecekteki yönü hakkında tahminlerde bulunmuştur. Covid-19 pandemisi ile ülkelerin ticari bağlantılarında ciddi azalma olduğundan, ticaret ağının yapısında gözle görülür değişiklikler olduğundan, ticarette merkez konumda olan Çin'in pandemiden dolayı bu konumundan etkilenmediğinden bahsetmiştir. Arlı (2020), Covid-19'un deniz turizmi işletmeleri üzerindeki etkilerini değerlendirerek, turizminin tüm alanlarının pandemiden dolayı olumsuz etkilendiğini belirtmiştir. Kruvaziyer turizmi, günübirlik tekne turlarının ve sualtı ve su üstü sporlarının olumsuz etkilenmesine karşılık pazarlama stratejileri geliştiren mavi yolculuk işletmelerinin daha az etkilenenlerden biri olduğu aktarılmıştır. Doumbia-Henry (2020), pandemi döneminde denizcilerin karşılaştıkları (karantina gereklilikleri, sınır geçiş kısıtlamaları, mürettebat değişimleri, gemiden çıkış, sertifika yenileme, ikmal ve gemi sörveyleri vb.) ciddi zorlukları aktarmıştır. Ito ve diğerleri (2020), Ocak-Mart 2020 ayları arasındaki otomatik tanımlama sistemi (AIS) verilerini kullanarak dünyadaki tüm büyük yolcu gemilerinin hareketini incelemiş ve varış ve ayrılış limanlarına sahip ülkelerde Covid-19 enfeksiyon oranlarının, yalnızca uğrak limanlarına sahip ülkelere göre daha yüksek olduğu tespitinde bulunmuştur. Daha çok büyük gemilerde Covid-19 vakası ile karşılaştıldığı ve mart ayına kadar kruvaziyer gemilerini kabul etmeye devam eden ülkelerde Covid-19 enfeksiyon oranlarının, kabul etmeyen ülkelere göre daha çok olduğu bilgisi verilmiştir.

5. GEMİ TAHSİSİ SÖZLEŞMELERİ

İngiliz hukukunda yer alan "Charter" sözcüğü kullanma, kiralama ya da taşıma anlamlarına karşılık olarak kullanılan bu kelime deniz yolu taşımacılığında, "Bareboat Charter", "Time Charter", "Voyage Charter" olarak karşımıza çıkmakta ve çarter ibaresi kullanıldığı görülmektedir. Türk hukukunda da navlun sözleşmesi türleri ayırt edilirken başına sefer – zaman gibi tamlamalar konularak kullanılmaktadır. Çıplak gemi kiralama (bareboat) ise kira sözleşmesi niteliğindedir (Dilek, 2011). Kira sözleşmelerinde amaç "tahsis", navlun sözleşmelerinde amaç "taşıma" olmuştur. (Karataş, 2010).

Türk Ticaret Kanunu'nda denizde eşya taşımayı konu edinen sözleşmeler üç ana gruba ayrılmıştır (Özdemir, 2020).

- Gemi Kira Sözleşmesi (çıplak kira ve gemi adamları ile kira sözleşmesi)
- Zaman Çarteri Sözleşmesi
- Navlun Sözleşmesi (sefer çarteri sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesi)

Uluslararası sahada çarter sözleşmeleri (Dilek, 2011) ;

1. Çıplak Gemi Çarteri (Bareboat Charter /Charter by Demise)
2. Zaman Üzerine Çarter (Time Charter)
3. Sefer Üzerine Çarter (Voyage Charter)
4. Diğerleri

a. Ardışık Sefer Üzerine Çarter (Consecutive Voyages Charter)

b. Miktar Sözleşmesi (Contrat Of Affreightments – COA Charter)

olarak ayrılmaktadırlar.

Gemilerin kiralanma şekilleri birkaç türde olmaktadır. Kiracının ticari işletme sahası, yüklerin durumları ve bağlantıları ile gemi sahiplerinin tercihleri gibi etkenler geminin hangi şekilde kiraya alınacağı konusunda belirleyici rol oynamaktadır (Öztürker, 2009). Taraflar arasında kiralamanın türü belirlendikten sonra sıra yapılacak sözleşmenin cinsini belirlemeye gelir. Bu sözleşmelere kiralama sözleşmesi, orjinal ifade ile charter party olarak adlandırılır. Bu kelimenin kökeni Latincede "charta partita" kelimesinden gelmektedir ve kelime anlamı

bölünmüş mektup (letter divided) demektir. Bunun yanında "charter party" kelimesinin Türkçe sözcük anlamı da "gemi kira kontratı", "gemi kiralama beyannamesi" olarak ifade edilmektedir (Özer, 2010). Kiracı ve kiralayan ya da gemi sahibi/işleticisi ile kiracı arasında sözleşmeye esas olacak olan şartları yine tarafların rızasına göre düzenlemek ve tarafları buluşturmak adına uygulamada "broker" adı verilen aracılardan yararlanılmaktadır (Öztürker, 2009).

Gerek çıplak kiralama, gerek zaman ve sefer esaslı kiralama sözleşmeleri yapılırken kullanılan pek çok standart form vardır. Kiralama sözleşmelerinde şekil şartı bulunmamakla birlikte standart formların kullanılmaları taraflara kolaylık sağlar. Ticarette kullanıldıkça taraflar standart formların içeriğine alışmakta, sözleşme müzakereleri sırasında şartlar üzerinden daha kolay görüşme yapabilmektedirler (Öztürker, 2009).

Bir kira sözleşmesinin geçerli olması için karşılıklı taraflarca imzalanması gerekmemektedir. Taraflar karşılıklı olarak telefon, telex, fax ya da e-mail üzerinden maddeler üzerinde anlaşmış olmaları durumunda sözleşme geçerli sayılır (Özer, 2010).

5.1. Gemi Kira Sözleşmesi

Armatörün geçici bir süre boyunca, kira bedeli karşılığında, gemisinin kullanılmasını çıplak olarak kiracıya bırakmayı üstlendiği sözleşme, gemi kira sözleşmesi olarak ifade edilebilir. Bu sözleşmenin üç öğesi vardır; kira bedeli yatırma taahhüdü, kullanmanın geçici olarak devri taahhüdü ve taraflar arasındaki anlaşmadır (Önder, 2016a).

''Diğer kira sözleşmelerinden gemi kira sözleşmesini ayıran en temel özellik konusunun "gemi" olmasıdır. Dolayısıyla suda kullanılan fakat gemi kabul edilmeyen yüzer araçların kiraya verilmesi, tek başına gemi kira sözleşmesine vücut vermez. 6762 sayılı Mülga Türk Ticaret Kanunu'nun 816. maddesinde gemi, "tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne" olarak belirtilmekteydi. Bu tanım, sadece denizde hareket etmesini ve tekne olmasını esas alması nedeniyle geminin güncel tanımından uzak olması ile beraber, bazı sıkıntıları da beraberinde getirmesi bakımından eleştirilmekteydi. Ancak günümüzde gemi sadece denizde değil, iç sularda da kullanılabilmektedir. Ayrıca, günümüz gemi inşa ve mühendisliğinde gerçekleşen gelişmeler sonucuyla gemilerin tekne şeklinin dışında üretilmesi de mümkün olmuştur. Geminin TTK'nın 931(1). maddesinde yeni bir tanımı belirtilmiştir ve buna göre; "tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük

olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkanı bulunmasa da, bu Kanun bakımından ‘‘gemi’’ sayılır.’’ Bir su taşıtının gemi olarak kabul edilebilmesi için, öncelikle tahsis edildiği amaç suda hareket edebilmesini gerektirmektedir. Dolayısıyla, bir yere devamlı vaziyette demirlenme, karaya oturtulma ya da karada bulundurulma suretiyle otel, lokanta ya da diğer herhangi bir şekilde işletilen su araçları, tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektirmiyorsa gemi tanımının kapsamı dışındadır. Bu tarzdaki araçların kiralanması suretiyle devrini öngören sözleşmeler gemi kira sözleşmesinin konusunu oluşturmaz. Tersine yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan bir su aracı, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da gemi sayıldığından, bunların kiralanması suretiyle devrini öngören sözleşmeler gemi kira sözleşmesinin konusunu oluşturur’’ (Önder, 2016b).

5.1.1. Çıplak gemi kiralama (bareboat charter)

Gemi sahibi olmanın yüklemiş olduğu mali sorumluluklar ve riskler ve gemi maliyetlerinin yüksek oluşu sebebiyle deniz taşımacılığında geminin kiralanması yoluyla teminini daha avantajlı duruma getirmiştir. Bu avantajlarından dolayı geminin kira sözleşmesiyle temini en çok tercih edilen yoldur (Önder, 2016b).

Kiraya verenin belirli bir süre için geminin işletmesini, kira bedeli karşılığında, kiracıya bıraktığı sözleşmeler gemi kira sözleşmesi olarak tanımlanır. Gemi kira sözleşmesinde, taşıma taahhüdü bulunmamaktadır, yalnızca geminin kullanımı kiracıya bırakılmaktadır. Dolayısıyla, bu sözleşme, bir navlun sözleşmesi değildir. Uygulamada gemi kira sözleşmesi “çıplak” olarak gerçekleşmektedir (Kara, 2016). İngilizcede “bare boat charter” tabiri kullanılmaktadır. Çıplak gemi kiralanmasından anlaşılması gereken “personelsiz kiralamadır”. Bu tür kiralamada gemiyi kiraya verenin, gemi üzerindeki teknik, ticari işletmede hakkı bulunmamaktadır. Bu haklara kiracı sahiptir. (Karataş, 2010). Gemi kira sözleşmesinde kiracı, gemiyi teslim edene kadar oluşabilecek denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırmak ile yükümlüdür (Önder, 2016a).

6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1119 ile 1130. maddeleri arasında gemi kira sözleşmesi düzenlenmiştir. TTK’nın 1119(1). maddesi sözleşmeyi, “Kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşme” olarak açıklamaktadır. TTK’nın 1119(2). maddesi ise “Kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesi, sözleşmenin niteliğini değiştirme(yeceği)” hükme bağlanmaktadır. *‘‘Bu anlamda geminin, gemi adamları ile birlikte*

kira sözleşmesinin konusuna dahil edilmesi, sözleşmeyi gemi kira sözleşmesi olmaktan çıkarmayacaktır. Gemi adamlarının hizmetlerinin de kiracıya tahsis edildiği gemi kira sözleşmesinde gemi adamlarının çalıştırılmasından oluşan bütün borç ve yükümlülükler kiracıya aittir'' (Önder, 2016a).

''TTK'nın bu tanımı aslında geminin, gemi adamları olmaksızın kiracıya tahsis edilmesi olan "Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi"ne ilişkindir. Halbuki gemi kira sözleşmesine konu gemi ile birlikte gemi adamlarının hizmetinin de kiracıya verilmesini öngören "Donatılmış Gemi Kira Sözleşmesi" isimli bir türü daha bulunmaktadır. TTK'nın 1119(2). maddesi, donatılmış gemi kira sözleşmesinin de hukukî nitelik olarak bir gemi kira sözleşmesi olduğunu ve dolayısıyla bu tür sözleşmelerin de gemi kira sözleşmesine uygulanan kurallara tabi olduğunu göstermektedir'' (Önder, 2016a).

Bareboat charter sözleşmeleri için kullanılmak üzere BIMCO (Baltic and International Maritime Council) tarafından 1974 yılında BARECON A (faal gemiler için) ve BARECON B (ipotek yoluyla finans sağlanarak inşa edilen gemiler için) olmak üzere iki metin düzenlenmiştir, 1989 yılında bu iki metnin birleştirilmesi BARECON 89 formu ortaya çıkarılmıştır. Son olarak 89 formunun güncelleştirildiği BARECON 2001 çıkarılmıştır (Dağ, 2018).

Bazen kiracı, kira süresi sonunda geminin kendisine geçilmesini isteyebilir. Böyle bir opsiyonun kendisine tanımasını isteyebilir. Bu kiralama türü çoğunlukla gemisini işletmeyen armatör için faydalı bir yaklaşımdır. Kiracının üçüncü kişilere karşı armatör gibi hareket etme hakkı vardır (Dilek, 2011).

- Armator, kiralanan gemisini kararlaştırılan bölgede ve tarihte denize elverişli olarak teslim etmekle sorumludur.

-Gemi anlaşılan periyot boyunca kiracının emrine tahsis edilmiştir.

-Gemi anlaşılan sefer bölgelerinde çalışır.

-Navlun kira olarak peşin her ay ya da 15 günde bir veya anlaşılan belli bir tarihte ödenir.

-Fazla sıklıkta uygulanmayan bir kiralama türüdür.

-Gemi tamamen kiracının emrine verilmiştir.

-Geminin tüm operasyonel masrafları kiracı tarafından ödenir.

-Kiracı tarafından gemiye direk emir ya da talimatlar verilir.

-Gemi tam olarak kiracının sevk ve idaresi altındadır.

-Gemiyi ticari olarak işletmek kiracının sorumluluğundadır.

-Kurtarma ve yardım ücreti tamamen kiracıya aittir.

5.1.2. Charter by demise

Bu kiralama türünde çıplak tekne kiralamadan farklı olarak; geminin çıplak olarak değil de "personelli" olarak kiralanabilmesi mümkündür. *''Bareboat Charter ile benzer gibi gözüksede bir farkı mevcuttur. Ilgili taraflar bareboat charter formuna ilave edecekleri bir "MANEGEMENT AGREEMENT" (Yönetim Anlaşması) maddesi ile sözleşmeyi Charter By Demise formuna dönüştürebilirler. Bu durumda gemi sahibi, gemi işletme müteahhidinin temsilci olarak donatma, geminin bakımını yapma ve mürettebatı temin etme sorumluluğu altına girmekte karşılık olarak da kendisi "işletme ücretine (Management Fee)" hak kazanmaktadır''* (Kahveci, 2020).

''Charter By Demise bu hali ile zaman çarterine yakın bir sözleşmedir. Ancak "demise charter" durumunda zilyetliğin gemi işletme müteahhidine geçmesi, bu türü zaman çarterinden net olarak farklılaştırmıştır. Gemi işletme müteahhidi, gemiyi deniz ticaretinde kullanmazsa kanunen gemi işletme müteahhidi sıfatını kazanmaz'' (Önder, 2016a; Kahveci, 2020).

5.2. Navlun Sözleşmesi

Navlun Sözleşmesi; *''taşıtan olarak isimlendirilen tarafın, malını (yükünü) deniz yolu ile taşıtmayı ve bunun karşılığında navlun adını alan bir ücret ödemeyi garanti ettiği, taşıyan olarak isimlendirilen diğer tarafın ise, navlun karşılığında bu eşyayı deniz yolu ile taşımayı ve bu taşıma sırasında yükün bakımı ve korunmasını üstlendiği iki taraflı (yani, iki tarafa da karşılıklı borç ve alacak yükleyen) bir sözleşmedir.''* (Şumlu, 2007; Dilek, 2011).

Navlun sözleşmesinin tanımına TTK'da yalın olarak yer verilmemiştir. TTK'nın navlun sözleşmesi türlerini açıklayan 1138. maddesinden yola çıkarak navlun sözleşmesinin açıklaması yapılabilir. Taşıyanın navlun karşılığında yükü denizde taşımayı üstlendiği sözleşme, navlun sözleşmesi olarak ifade edilebilir. *''Görüldüğü gibi navlun sözleşmesinin yapılış amacı navlun karşılığında eşyanın deniz yoluyla taşınmasıdır. Bu özelliğinden dolayı ancak navlun karşılığında yapılan ve konusu ya da amacı eşyanın deniz yoluyla taşınması olan sözleşmeler navlun sözleşmesi olarak ifade edilebilir. TTK'nın 1138. maddesinde düzenlenen navlun sözleşmesinin, "yolculuk çarteri" ve "kırkambar sözleşmesi" isimli iki alt türü vardır''* (Önder, 2016a).

Navlun sözleşmeleri Türk Ticaret Kanunu gereğince aşağıdaki unsurları içermektedir;

Navlun Sözleşmelerinin Unsurları;

1) Deniz yolu ile taşıma

2) Gemi ile taşıma

3) Eşya taşıma taahhüdü

4) Taşımanın gemi ile yapılması

5) Taşımanın navlun karşılığında yapılması

Navlun sözleşmeleri çeşitleri bakımından (Dilek, 2011) ;

1) Çarter Sözleşmeleri

a) Tam Çarter

b) Kısmi Çarter

2) Kırkambar Sözleşmeleri

olarak ayrılmaktadır.

5.2.1. Kırkambar sözleşmesi

'Kırkambar' kelimesinin sözlükteki anlamı; "içinde değişik türden şeyler bulunan kap veya yer"dir. Günlük hayatta çok az kullanılan bu kelime konuya yabancı kişiler tarafından yadırganmakta; hukukçular tarafından da eleştirilmektedir (Cumalıoğlu, 2010). *''Belirli bir yükün deniz yolu üzerinden gemiyle taşınmasının taahhüt edildiği sözleşmedir. Çarter sözleşmelerinde geminin ferdileştirilmesi söz konusu iken kırkambar sözleşmelerinde taşınacak mal ferdileştirilmektedir''* (Orhon, 2019).

5.2.2. Sefer çarteri

Denizcilikte en çok kullanılan tür olması nedeniyle çok önemlidir. Gemi burada sadece bir seferlik ya da birkaç seferlik olarak kiracının emrine navlun karşılığında verilir. Sefer süresi çok kısa birkaç günlük olabileceği gibi bir aydan fazla olanları da mevcuttur. Ayrıca bazı çok uzunları 3/4 ay bile sürer (Dilek, 2011). Taşıyan, sefer çarteri için gemisini denize elverişli, tam işlevsel durumda, her anlamda bir yük operasyonunu talimat verilen sefer için yapabilecek kabiliyette olacak şekilde taşıtanın emrine vermelidir (Özer, 2010). Kiracı, armatöre bir sefer için navlun ücretini yatırırken armatör de gemisinin tüm maliyetlerini karşılar (Dilek, 2011). Zaman esaslı kiralama sözleşmesinden farkı, geminin kiracılara belirli bir zaman periyodu için değil, belirli bir sefer için tahsis edilmiş olmasıdır (Öztürker, 2009).

''TTK'nin 1138(1)(a). maddesinde yolculuk çarteri sözleşmesi, ''taşıyanın navlun karşılığında geminin tamamını ya da bir kısmını veya belli bir yerini taşıtana tahsis ederek eşya taşımayı üstlendiği sözleşme'' şeklinde açıklanmıştır. Taşıyanın navlun karşılığında ve geminin tamamı da dahil belli bir yer tahsis etmek suretiyle eşya taşımayı üstlenmesi sözleşmenin esaslı öğelerindendir. Sözleşmenin tanımında kullanılan "tahsis" ifadesi, yolculuk çarteri sözleşmesinin bir tür gemi tahsis sözleşmesi olduğu anlamına gelmez. Aslında tahsis ifadesiyle söylenmek istenen eşyanın taşınması nedeniyle geminin tamamı ya da bir kısmının ya da belli bir yerinin taşıtana ayrılmasıdır. Bu husus yolculuk çarteri sözleşmesini diğer deniz ticareti sözleşmelerinden ayırt eden karakteristik özelliktir'' (Önder, 2016a).

Sefere bağlı gemi kiralamalarında armatör/gemi sahibi, geminin işletmesini yürütmektedir (Özdemir, 2009). Bu kiralamada geminin teknik ve ticari yönetimi donatandadır. Bu tarz sözleşmelerde geminin yolculuğunun gecikme yaşanmadan başarı ile yapılmış olması gereklidir. Donatan bu görevin yerine getirilmesinde sorumludur. Ayrıca gemisinin sefere elverişsizliğinden dolayı tüm sefer boyunca donatan sorumlu olacaktır (Karataş, 2010). *''Kiracının sorumluluğunda altında olan unsurlar ise, tamamen yük ile ilgili olan yükleme ve tahliye masraflarıdır. Pratikte, yükün istiflenmesi ve gemi içerisindeki düzenlenmesi, yapılan sözleşmelerde gemi sahibi ve kiracı arasında paylaştırılabilir ancak malın cinsine göre önem arz eden ücretleri kiracı karşılamaktadır. Taşıma sözleşmelerinde masrafların paylaşımı açık şekilde belirtilmelidir. F.i.o. (free in and out) olarak anlaşılan bir taşıma sözleşmesinde, yükleme ve tahliye masrafları kiracı adına olacaktır. F.i.l.o. (Free in-liner out) olarak yapılan bir taşıma sözleşmesinde ise yükleme masrafları kiracı, boşaltma masrafları armatör hesabına olacaktır''* (Özdemir, 2009).

Taşıma hizmetine olan talep ve arz dengelerine göre sefer çarterindeki navlun oranları ayarlanır (Özer, 2010). Seferlik çarter sözleşmelerinde geminin tahsis edildiği sefer ne kadar uzun sürer ise sürsün ödenecek olan navlunda bir değişiklik olmaz. Navlun "pmt" ya da "lumpsum" olarak ödenir (Dilek, 2011). Taşıtanın ticari olarak kaptana talimat verme yetkisi sefer charteri sözleşmesinde söz konusu olamaz (Baştuğ, 2017).

Geminin yükleme limanında hazır olarak bulunması için gerekli son tarih konçello tarihidir ve sefere bağlı gemi kiralama sözleşmelerinde çok önemlidir. Bu sözleşmelerde, seferin gecikmesi ya da başarısızlığa uğraması armatörün aleyhine olacaktır. Geminin

yükleme limanına konçello tarihinden sonra varması durumunda, kiracı sözleşmeyi iptal edebilmektedir (Özdemir, 2009). Taşıyan seferden en iyi verimi ve en çok kazancı elde etmek için, gemi kaptanına geminin emniyetini de göz önüne alarak en fazla yükü yüklemesi konusunda talimat verir. Sefer çarterinde geminin yüklenmesi ve boşaltılması için verilen süreye "lay days" ya da "lay time" adı verilir. Taşıtan, geminin varış zamanına göre yükünü yükleme limanında hazır eder ve gemi vardığında vakit kaybetmeden yük operasyonuna başlar. *''Taşıtanın ihmali ya da eksikliğinden dolayı meydana gelen yük operasyonundaki gecikmeler için taşıtan, taşıyana demuraj ücreti ödeyecektir. Tersi durumda yük operasyonu sözleşmede şart koşulan süreden daha kısa bir sürede tamamlanmış ise taşıyan taşıtana dispeç (despatch) adı verilen bir ücret öder. Dispeç ücreti çoğunlukla demurajın yarısı olarak uygulanmaktadır''* (Özer, 2010). Taraflarların anlaşmalarına bağlı olarak çoğunlukla dispeç ödemesi olmadan da sözleşme yapılabilir (Dilek, 2011).

Sefer çarteri sözleşmesinde başlıca ayırıcı unsur sürenin önemli olmaması yapılacak seferin ön planda olmasıdır.

-Gemi tek seferlik olarak kiracı emrine verilmiştir.

-Bir ya da birkaç liman arasında yapılan taşıma türüdür.

-Navlun yük üzerinden ton başına veya götürü olarak alınır.

-Tramp taşıma olarak bilinir, en sık uygulanan taşıma çeşididir.

-Gemi tam veya kısmen yüklenek üzere anlaşılmıştır.

-Geminin operasyonel olarak armatörün kontrolündedir.

-Armatör tarafından gemiye direkt emir ya da talimatlar verilir

-Geminin sevk ve idaresi armatördedir.

-Gemiye yük ayarlamak, ticari olarak işletmek armatörün sorumluluğundadır.

-Kurtarma ve yardım ücreti tamamen armatöre aittir (Dilek, 2011).

5.2.2.1. Mürekkep yolculuk sözleşmesi (consecutive voyage)

Mürekkep yolculuk sözleşmesi, seferlik çarter sözleşmesinin diğer bir türü olarakta anlaşılabilmektedir, geminin aynı liman ya da limanlar arasında birden fazla sefer için yüklemek için anlaşılması ve bu seferlerin birbirinden farklı olmadan aynı seferler olması gerektiğini belirtir. Seferler birbiri arkası yani ardışık olarak gerçekleştirilmektedir, Sefer adedi önceden belirlenmiş olabilir (Dilek, 2011).

Uygulamada armatörlerin lehine olarak duran çarter sözleşme türüdür ve piyasada gemisinin boş kalmaması için birçok armatörün öncelikli tercihli çarter sözleşmeleri türü arasında yer almaktadır. Her sefer, ilk yapılan kontrat koşullarında gerçekleştirilir. Navlun ve sürastarya tazminatının ödenmesi, uygulamada problem çıkartan konulardır, birbiri arkası yapılan eş seferlerde bazen navlun değişebilir. Hukuki olarak ardışık sefer üzerine çarter sözleşmesi, sefer üzerine çarter sözleşmesi gibi aynı şekilde Türk Ticaret Kanunu hükümlerine tabiidir (Dilek, 2011).

Tanker taşımacılığında ihtiyaçları karşılayan sözleşmelerdir. Ayrıca, kuru yük taşımacılığında da tercih edilmektedir. Büyük petrol şirketlerinin kendilerine özel mürekkep yolculuk charter party formları geliştirdikleri görülmektedir. Yeni tür sözleşmelerin konusu klasik sözleşmelerden farklı olarak kaç seferin yapılacağı belirsiz ve genel bir süre verilerek sefer sayısı "bu süre dahilinde mümkün olduğu kadar fazla yolculuk" şeklinde belirtilmektedir (Kahveci, 2020).

Mürekkep yolculuk sözleşmesi, sefer çarteri ile zaman çarteri arasında bir pozisyondadır. *''Fakat sözleşmede gecikme riski taşıyanın üzerinde olmakta, ayrıca off-hire klozu veya bu paralelde bir düzenleme mevcut değildir. Mürekkep yolculuk charterında gemi sadece sözleşmenin kuruluşunda değil belirtilen süre dahilinde yapılacak seferlerin her birinin başlangıçta elverişli ve sözleşme şartlarına uygun olmalıdır. Her ne kadar belli bir süre tayin edilmiş olsa da sözleşmeye göre navlun taşınan yük üzerinden hesaplanmaktadır''* (Kahveci, 2020).

Özetle, mürekkep yolculuk sözleşmesinin özellikleri aşağıdaki gibidir;

-Gemi ardışık sefer olarak kiracının emrine verilmiştir.

-Gemi kararlaştırılan limanlar arasında çalışır.

-Navlun sefer başına alınır.

-Taşıma sahasına göre yapılan bir taşımadır.

-Gemi ticari olarak kiracının emrine verilmiştir.

-Geminin operasyonel olarak armatörün kontrolündedir.

-Armatör tarafından gemiye direk emir veya talimatlar verilir.

-Geminin sevk ve idaresi armatördedir.

-Gemi yapılan anlaşma üzerinden belli süre aynı yüke bağlanmıştır.

-Kurtarma ve yardım ücreti tamamen armatöre aittir (Dilek, 2011).

5.2.2.2. Miktar sözleşmesi (contract of affreightment)

Miktar sözleşmeleri, yıllık bir taşıma sözleşmesi gibi düşünülebilir. Navlun taşınan mal miktarına göre ödenir. Armatör deniz taşımasında olabilecek gecikme risklerini de üstlenir ve taşınacak malın miktarı da önceden ayarlanmıştır. Armatörün sorumluluğu geniş olduğundan dolayı yapacağı kontrat taşımasını piyasayı çok iyi değerlendirerek ve ileriyi düşünerek yapmalıdır. Kiracılar da bu tip miktar taşımalarında her zaman piyasadan alternatif olarak birkaç armatörden navlun tekliflerini inceledikten sonra bu navlunlar üzerinden tekrardan düzenleme yoluna gider. Uzun vadeli kontrat taşımalarında armatörün verdiği sorumluluğu yerine getirmesi gerektiğinden dolayı tüm taşımayı zarar etmesi durumunda bile yerine getirmesi gerekmektedir (Dilek, 2011).

Miktar Sözleşmesinde konu hacim üzerinden anlaşılan navlun karşılığında, belirli bir tonajdaki yükün, belirli bir süre dahilinde birden fazla gemi ile taşınmasıdır. Bu yöntemde diğer gemi tahsisi türlerinden farklı olarak anlaşmaya konu olan sabit bir gemi yoktur. Bu taşıma türünde hangi gemilerin, ne zaman kullanılacağının kararı taşıyana bırakılmıştır (Özer, 2010).

''Taşıyan, miktar sözleşmesinde belli bir taşımayı garanti ettiğinden ve geminin sahipliğini korumaya devam ettiği için sözleşme bir navlun sözleşmesidir. Navlun, miktar sözleşmeleri yük üzerinden hesaplandığından ve gecikme riskine taşıyan katlandığı için sefer charterinin alt türü olarak sınıflandırılır'' (Kahveci, 2020).

''Miktar sözleşmesinde önemli olan konu sözleşmedeki belirli tonajdaki yükün taşınmasıdır. Bu taşımaya tahsis edilen gemi ya da gemilerin arada başka sefer yapmaları mümkündür. Ayrıca seferlerin ard arda olması gibi bir zorunluluk söz konusu değildir'' (Kahveci, 2020).

''Hem mürekkep yolculuk hem de miktar sözleşmelerinde taraflar belli bir süre içerisinde belirli bir tonajdaki yükün taşınması konusunda anlaşmaktadır. Fakat mürekkep yolculuk ve miktar sözleşmesini ayıran en önemli konu sözleşmeye konu geminin kendisi ile ilgilidir. Mürekkep yolculuk sözleşmesinin klasik bir sefer çarteri sözleşmesi olması nedeniyle gemi bütün özellikleriyle ferdileştirilebilir. Böylece taşıyanın eğer sözleşmede "ikame-subtitution klozu" yok ise başka bir gemiyi kullanma imkanı da yoktur. Yani herhangi sebeple gemi zayi olursa mürekkep yolculuk çarteri imkansız hale gelir. Miktar sözleşmelerinde ise

taşıyan sözleşmedeki şartlara uyarsa taşıma başka bir gemi ile ayarlanabilmektedir'' (Kahveci, 2020).

Gemiler açısından aranan koşullar genel hatlarıyla miktar sözleşmelerinde belirtilmiştir. Taşıyan bu sözleşmeyle gemilerini uzun bir süre çalıştırabilecektir ve büyük avantaja sahip olacaktır. Taşıtan da uzun bir süre navlun piyasasındaki dalgalanmalardan bu sözleşme sayesinde etkilenmeyecektir. (Kahveci, 2020).

Özetle, miktar sözleşmesinin özellikleri aşağıdaki gibidir;

- Gemi önceden belirlenen limanlar arasında anlaşılan yük toplamının taşınması süresi boyunca kiracının emrine verilmiştir.
- Gemi anlaşılan zaman süresi boyunca kiracının emrine verilmiştir.
- Navlun anlaşılan zaman süresi boyunca kontrat yükünün taşındığı sefer başına ödenir.
- Taşıma sahasına göre yapılan bir taşımadır.
- Gemi ticari olarak kiracının emrine verilmiştir
- Geminin operasyonel olarak armatörün kontrolündedir.
- Armatör tarafından gemiye direk emir veya talimatlar verilir
- Geminin sevk ve idaresi armatördedir.
- Armatör tarafından taahüt edilen yük/yükleri taşımak zorundadır.
- Kurtarma yardım ücreti tamamen armatöre aittir (Dilek, 2011).

5.2.3. Zaman çarteri

''Zaman çarteri ile taşıyan gemiyi yük taşınması için belirli bir süre taşıtana zaman esası üzerinden ödenecek olan navlun karşılığında, tahsis etmeyi ve bu amaçla geminin ticari kontrolünü devretmeyi garanti eder. Zaman esaslı kiralama sözleşmeleri, tarafların anlaştıkları herhangi bir uzunluktaki süre için yapılabilir'' (Öztürker, 2009). *''Piyasanın yakın gelecekte sahip olacağı navlun oranı beklentilerine göre zaman çarteri ücretleri ayarlanır''* (Özer, 2010). *''Zaman çarterında, kiracı ve armatör belirli bir periyot (gün, ay, yıl) üzerinde anlaşma sağlar. Yükün miktarı, cinsi, yükleme ve boşaltma limanları bu ücret üzerinde etkili olmaz''* (Kahveci, 2020). Bu çarter sözleşmesinde kiracılar deyimi yerinde ise elini taşın altına biraz daha koymaktadır. Kiracılar bu tarz çarter sözleşmelerinde her iki uçtaki (yükleme ve tahliye limanları) liman masraflarını ve yakıt ücretini öderler. Geminin denize elverişlilik açısından bakımı, tutumu, yüke özen gösterilmesi, gemicilik geleneğine

uygun olarak seyir yapacak durumda olması, sigortalanması ve gemi adamlarının donatılması armatörün sorumluluğunda olup onun tarafından yapılmaktadır (Dilek, 2011).

Yeni Türk Ticaret Kanunu Tasarısında göz ardı edilmemiş ve Tasarının 1131 ve 1137 maddeleri arasında, "Zaman Çarteri Sözleşmesi" altında özel bir Deniz Ticareti Sözleşmesi türüne yer verilmiştir (Dilek, 2011). TTK'nın 1131 ila 1137. maddelerinden hareketle, *''sözleşme boyunca geminin zilyetliği ve teknik yönetimini elinde bulunduran tahsis edenin, ücret karşılığında donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için kiracıya bırakmayı üstlendiği sözleşme olarak açıklanabilir''* (Önder, 2016a).

Kiracı ve gemi sahibi, üzerinde anlaşılan ve özel ihtiyaçlarına göre ayarlamış oldukları muhtelif formları kullanabilirler. Bunlar arasında genel geçerlilik görmüş olan formlar olarak;

- NYPE 1993
- BIMCO BALTIME
- BIMCO GENTIME
- BPTIME3 formları sayılabilir.

Bu sözleşme formları, maddeleri ve genel muhtevaları bakımından birtakım değişiklikler içerirler. Aynı zamanda formlara ek olarak birtakım "ek klozlar (rider clauses)" eklenebilir ve gerektiği takdirde yine birtakım sözleşme maddelerinin de karşılıklı ittifakla iptali söz konusu olabilir. Kiralama sözleşmeleri burada belirtilenler ile sınırlı olmayıp uygulamada kullanılan çok çeşitli sözleşme formatı mevcuttur (Öztürker, 2009).

Zaman çarteri gerçek anlamda bir kiralama ya da kira kontratı değildir çünkü bu sözleşmede taşıyan gemi üzerindeki mülkiyetinden vazgeçmez. Taşıyan sözleşmede yer alan gemiye, çarter sözleşmesinde açıkça bildirilmiş olan sınırlamalara bağlı kalarak ne yük taşıyacağı ve nereye gideceği konusunda talimatlar verir. *''Zaman çarteri süresince taşıyan geminin her sefer başlangıcında denize elverişli olmasından sorumludur. İlave olarak taşıyan zaman çarterine tahsis edilen geminin bakımından, tamiratından, gemi makinelerinin yedek parçalarının tedariğinden, tüm gemi personelinin kumanya ihtiyacının karşılanmasından, tekne, makine ve koruma & tazmin (protection and indemnity) sigorta primlerinin ödenmesinden sorumlu olacaktır. Fakat, yakıt masraflarını taşıyan ödemekle sorumlu değildir''* (Özer, 2010).

Kira ücreti, aylık ya da kararlaştırılmış bir süre için peşin olarak ödenir. Kira ödemeleri zamanında yapılmalıdır. Zamanında yapılmaması durumunda armatör anlaşmayı

iptal etme hakkına sahip olur. Zaman üzerine çarter edilen bir gemi, yük taşıma kapasitesi, hız, yakıt harcama ve diğer koşulları için armatörden onay alınmıştır (Dilek, 2011). Zaman çarterinde, taşıtan yakıttan sorumlu olduğu için geminin yakıt harcaması konusunda detaylı bilgiye sahip olması ve yakıt tüketimi konularının detaylı bir şekilde zaman çarterinde belirtilmesini sağlamalıdır. Bundan dolayı zaman çarterinde geminin özelliklerinin belirtilmesi büyük önem taşımaktadır. Diğer önemli bir konuda geminin hızıdır. Geminin hızı sefer sayısını da etkileyecektir. Yakıt tüketimi, geminin bakım tutumu ve hız ile ilgili konular zaman çarteri sözleşmelerinde en çok anlaşmazlığa düşülen konulardır (Kahveci, 2020).

Kiracı, geminin kullanımı süresince oluşacak zararlardan sorumludur. Gemi zaman esasına göre kiraya verildiğinde, gemi kullanılırken kiracı tarafından verilecek zarar, ziyan daima tespit edilerek gemi sahibine bildirilir. Çünkü armatör gemisini teslim ettiği şekilde teslim alma hakkına sahiptir. Kiracı tarafından verilen zarar ziyanlar gemi sahibine tazmin edilir (Dilek, 2011). Kiracı gemiyi işletemediği zamanlar için de kira ücreti ödemek zorundadır. Taraflar arasında yapılan sözleşmedeki teminatlarla ilgili bir anlaşmazlık meydana çıktığında, uygulamada genellikle konu deniz mahkemelerine ya da tahkime taşınmadan arabulucuların (mediator) görüşüne sunularak çözüm aranır. Bunun yanında birçok zaman çarteri sözleşmesinde geminin günlük yakıt harcama değerleri ve hızı yaklaşık ifadesiyle (about) birlikte verilerek bu hususlardaki teminatlarda taraflara esneklik sağlanır. Taraflar arasında doğabilecek bir anlaşmazlığın önüne bu esneklikten yararlanılarak geçilmeye çalışılır (Özer, 2010).

-Gemi anlaşılan zaman süresince kiracının emrine verilmiştir.

-Gemi anlaşılan sefer bölgelerinde çalışır.

-Navlun kira olarak peşin her ay veya 15 günde bir veya anlaşılan belli bir tarihte ödenir.

-Sık olarak yapılan bir taşıma türüdür.

-Gemi ticari olarak kiracının emrine verilmiştir.

-Geminin yakıt ve liman masrafları kiracıya aittir.

-Kiracı tarafından gemiye direk emir veya talimatlar verilir.

-Geminin teknik idaresi armatörde olup, gemiyi ticari olarak işletilmesi kiracıya aittir.

-Kiralama süresi boyunca gemiye yük bulmak kiracının sorumluluğundadır.

-Kurtarma ve yardım ücreti tamamen kiracıya aittir (Dilek, 2011).

5.2.3.1. Süreye tabi yolculuk sözleşmesi (trip charter)

''Belirli bir seferin sözleşmesinde öngörülmüş olan süre dahilinde yapılması söz konusudur. Navlun zaman üzerinden ayarlanır, ve gecikme riski taşıyandan taşıtana geçmektedir. Taşıyanın ek navlun ücreti isteme hakkı vardır. Seferin uzaması halinde aşılan süre için taşıyan taşıtandan ek navlun ücreti talep etme hakkına sahip olacaktır. Sözleşmede aksine bir madde yok ise aşılan günler için gün başına navlun yansıtılır. Ancak taraflar anlaşmışsa farklı bir navlun kriteri de uygulayabilirler'' (Kahveci, 2020).

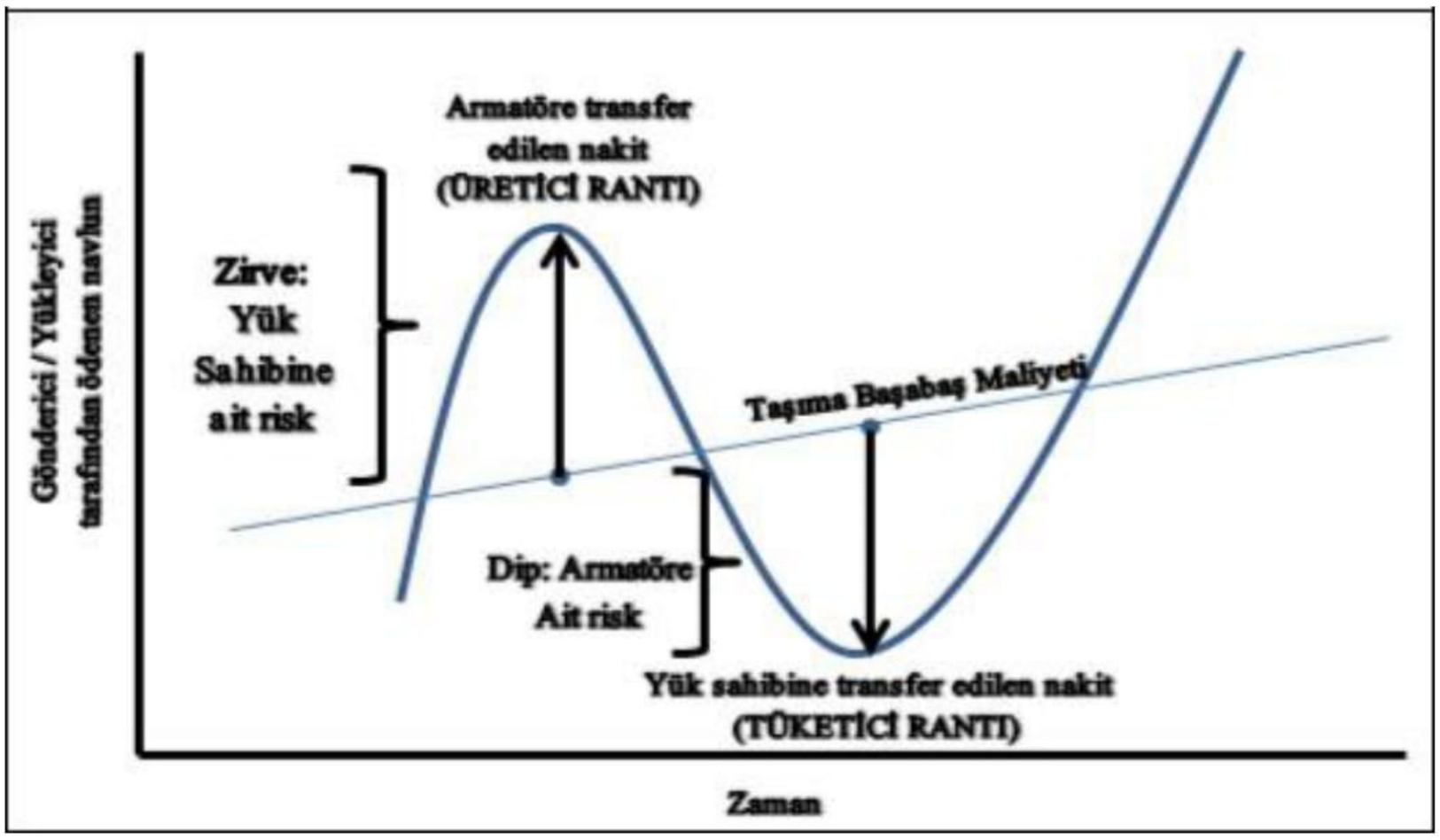
''Süreye tabi yolculuk sözleşmesi uygulamada kalıplaşmış bir sözleşme çeşidi değildir. Uygulamada kullanılış esasıyla zaman charterının bir alt türüdür ve daima bir zaman charter partinin tadil edilmesi sonucunda meydana çıkmaktadır. Bu nedenle özel bir forma sahip değildir. Taraflar charter partiye gerekli klozları eklemekte ve özellikle geminin tahsis edileceği sürede belirli bir seferin gerçekleştirileceğini ortaya koymaktadır'' (Kahveci, 2020).

''Sefer charterının taşıyan açısından risklerini ortadan kaldırmak için trip charter sözleşmesi yapılmaktadır. Yani gecikme rizikosunu taşıtana devredecek şekilde değiştirilmektedir. Taşıtana, gemi belirli bir periyot içerisinde ve belirli bir seferi yapması için tahsis edilmektedir. Bunun anlamı sözleşme kuruluşu anında taşıyanın pazarlık gücünün taşıtana oranla daha kuvvetli olduğudur. Sefer çarteri ile zaman çarteri arasındaki farklar navlunun kararlaştırılmasına göre ve gecikme riskinin hangi tarafta olduğuna göredir. Her iki özellik de trip charter sözleşmesinde yan yanadır'' (Kahveci, 2020).

6. DENİZ İŞLETMECİLİĞİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER VE COVID-19 PANDEMİSİ

Deniz ticareti, doğası gereği katı iktisadi kuralların bulunduğu yüksek riskli bir pazarda yapılmaktadır (Koray ve Çetin, 2019). *''Deniz yolu taşımacılığından elde edilen gelirler de dünya ekonomik görünümü, gemi arz-talep değişimleri ve beklenmeyen büyük değişim ve krizlere bağlı olarak sürekli dalgalı bir şekilde ilerlemektedir''* (Arslan, 2008). *''Gemi fiyatları ve navlun oranları arasında doğru orantı vardır. Navlun oranları artışa geçtiğinde, gemi siparişleri de artar, düşüşe geçtiğinde ise gemi siparişleri azalır ve gemi söküm pazarında bir artış söz konusu olur. Her ne kadar döngü böyle olsa da yatırımcıların, sürü psikolojisine girmesi, rasyonel hareket etmemesi, korku ya da aşırı hırs nedeniyle aşırıya kaçmaları, gemilerini hurdaya göndermek yerine bir süre piyasada tutunarak nakit akışını daraltmaları ve güçsüz rakiplerin piyasadan çekilmesine yol açmaları, her bir dalganın boyunu ve süresini farklı kılmaktadır. Deniz ticaretini cazip ya da riskli hale getiren durum ise her bir döngünün karakteristiğinin farklı olmasıdır''* (Koray ve Çetin, 2019).

Denizcilik pazarındaki piyasa döngüleri hem dünya ekonomisi hem de sektör açısından çok önemlidir. Arz ve talep dinamiklerinin sürekli değiştiği iktisadi döngüler sadece denizcilik pazarına özgü değildir. *''Ülkelerin veya bölgelerin her bir sektör ya da piyasasında karşılaşılabilecek iktisadi döngüler genel olarak kısa ve uzun süreli olmak üzere iki kısımda incelenmektedir. Ekonomik, teknolojik ve bölgesel değişimlere bağlı olarak uzun süreli döngüler şekillenmektedir. Kısa süreli döngüler de dört kısımda incelenmektedir. Bunlar dip, genişleme, tepe ve daralma safhalarıdır''* (Tarı ve İnce, 2019). *''Deniz ekonomisiyle ilgili olarak Martin Stopford da, dip (through), toparlanma (recovery), zirve (peak) ve düşüş (collapse) aşamaları olmak üzere benzer bir açıklama yapmıştır''* (Koray ve Çetin, 2019). Şekil 1'de kısa dönemli deniz ticaret döngülerinin temel özellikleri verilmiştir.



Şekil 1. Kısa dönemli deniz ticaret döngülerinin temel özellikleri (Tarı ve İnce, (2019)'dan alınmıştır).

''Kısa döngüler ve mevsimsel döngülerin dip, iyileşme, zirve ve düşüş safhalarında farklı eğilimler gösterdiği görülmektedir. Burada navlun değerlerinin ve navlun değerlerine bağımlı ve bağımsız değişkenlerin önemli bir faktör olduğu görülmektedir'' (Koray ve Çetin, 2019).

Döngünün dip aşamasında, gemiler yük bağlamak için sırada beklemekte, boşta bekleyen gemi kapasitesi ortaya çıkmakta ve gemiler yakıt harcamalarında tasarruf yapmak sebebiyle düşük hızda seyir yapmaktadır. Navlun ücretlerindeki seviyeler taşıma maliyetleri seviyesine kadar düşmekte ve sonuçta gemiler demir atmak için demir bölgesine çekilmektedir. Navlun ücretleri neredeyse şirketlerin operasyon maliyeti ile eşit seviyededir (Tarı ve İnce, 2019). *''Finansal sorunlar ortaya çıkmaya başlar. Navlun oranları dibe düşer, durgunluk meydana gelir, bazı radikal kararlar ertelenir, nakit akışı için şirketler ellerindeki gemileri satışa koyar, piyasa baskısıyla yeni gemiler defter değerinin oldukça altına iner, eski gemilerin değeri ise neredeyse hurda değerine kadar geriler, geri dönüşüm piyasası hareketlenmeye başlar, sonunda, dip dalgası sönümlenir sönümlenmez yeni gemi üretimi için bir potansiyel ortaya çıkar''* (Koray ve Çetin, 2019).

Döngünün toparlanma safhasında, deniz taşımacılığındaki arz-talep dengededir; navlun oranlarının operasyon maliyetlerinin üzerinde olduğu görülür. Navlunlar yükseldiği

için hurdaya ayrılan gemi sayısında düşüş yaşanır (Arslan, 2008). Gemi sahipleri açısından nakit akışı artmakta, ikinci el gemi piyasasında fiyatlar artmakta ve piyasa toparlanma aşamasına girmektedir (Tarı ve İnce, 2019). Durumun pozitif ya da tekrar negatife döneceği konusunda değişik öngörülerde bulunulur, piyasaya belirsizlik durumu hakim olur (Arslan, 2008).

Piyasanın zirve aşamasına gelindiğinde gemilerin tamamı tam kapasite ile çalışmaktadır (Tarı ve İnce, 2019). Deniz taşımacılığındaki arz-talep dengesi, talep artışa geçer, navlun ücretleri işletme maliyetlerine oranla iki, üç misli ya da çok daha fazla yükselir, piyasada dolaşan nakit çoğalır, gemiler seyirlerini yüksek süratler ile yaparlar (Arslan, 2008). İkinci el gemi fiyatlarının yeni inşa gemi fiyatlarının üzerinde olduğu bu nokta zirve aşamasının en ilginç noktalarından birisidir (Tarı ve İnce, 2019). *''Tersanelere verilen yeni gemi inşa siparişleri başlarda yavaşken daha sonraları hızlanarak artışa geçer, bankalar ve kredi veren diğer kuruluşlar tarafından verilen krediler de artış gösterir''* (Arslan, 2008).

''Çöküş sürecinde döngüyü incelediğimizde ise deniz taşımacılığındaki arz-talep dengesinin arz yönünde artmıştır, buna ilave olarak dünya ekonomisinin iyi şekilde ilerleyişini bozacak olayların meydana çıkması düşüş/çöküş sürecini hızlandırır, navlun oranları düşmeye başlar, yüksek fiyatlarla alınan gemilerin, yeteri kadar kazanç getirmediği görülür'' (Arslan, 2008). *''Tepe noktasında verilen yeni gemi inşa siparişlerinin tamamlanabilmesi uzun sürdüğünden, bu gemilerinde piyasaya girmesiyle arz iyice artıracağından daralma giderek hızlanacaktır''* (Tarı ve İnce, 2019). *''Henüz zirveden aşağı yönlü düşüş yeni başladığından ikinci el gemi fiyatlarında belirli bir direnç olur. Fakat fiyatlarda kademeli bir düşüş gözlemlenir. Bir kısım gemiler servis dışı bekletilirken nakit akışını devam ettirmek amacıyla navlun ücretleri düşse de elverişli gemilerle taşımacılık devam eder''* (Koray ve Çetin, 2019). *''Gemi arzının talebi geçtiği durumlarda, armatörlerin kapasite fazlası gemilerini devre dışı bırakma konusundaki gönülsüzlükleri, navlunların normal seviyelerine ilerlemesini geciktirmektedir''* (Arslan, 2008).

''Toparlanma ve zirve aşamalarında elde edilen kazançların, kriz dönemini çevirmeye yetecek kadar olması durumunda, uzun dönemde gerek tersanelerin gerekse armatör şirketlerinin daima karlılığını koruyabileceği dikkate alınmakla birlikte, kısa döngülere dahi dayanamayacak güçte olan denizcilik firmalarının stratejik kararlar alırken daha tedbirli olmaları ya da küçük şirketlerin birleşerek daha dayanıklı bir yapıya kavuşmaları

gerekmektedir. Navlun piyasasında gemi arzı fiyatların ortaya çıkmasında çok önemli bir faktördür. Üretim daralması yoluyla gemi arzı artabilmekte ya da navlun ücretleri yüksek olduğundan yeni gemi inşasının artması suretiyle gemi arzı yükselebilmektedir. Denizcilik piyasası tekstil piyasası gibi kuralları daha net olan bir piyasa olmadığından deniz ticaret döngülerinin kısa ya da uzun dönemli olarak tahmin edilebilmesi zordur. Büyük yatırımcıların manipülatif hareketleri ve aktörlerin spekülasyon güdüsüyle hareket etmesi, geleceğin tahmin edilmesini zorlaştırmakta ve olası durumlara karşı ihtiyati tedbirleri yetersiz bırakmaktadır'' (Koray ve Çetin, 2019). Martin Stopford ve ekibi tarafından 2007 yılına kadar 259 yıl boyunca 22 adet deniz ticaret döngüsü kaydedilmiştir (Koray ve Çetin, 2019). 1741 yılından 1871 yılına kadar 130 yıl süren "Rüzgar/Yelken döneminde", deniz ticaret döngüsünün süresi ortalama 7 döngü üzerinden 18,5 yıldır. İlginçtir ki, 1945'ten 2020'ye kadar, 76 yılda yalnızca 10 deniz ticaret döngüsü gerçekleşmiş ve ortalama döngü süresi 18,5 yıldan 7,6 yıla düşmüştür (Goulielmos, 2020). Teknoloji ilerledikçe döngülerin daraldığı görülmektedir. Tablo 1'de tarihteki önemli dönemler ve döngü süreleri verilmiştir. Uzun dönemli döngülerin üzerinde değişik sayıda kısa döngüler yer almaktadır. Dip döngüsüne baktığımızda ilginç bir hareket görürürüz, bazen döngünün dibe ulaşmadan geri döndüğünü, bazen 1-3 yıl dipte kaldığını ve bazı durumlarda da dip süresinin çok daha uzun olduğunu görürüz (Koray ve Çetin, 2019). Bu bölümde, deniz ticaretinde yer alan dört piyasadan bahsedilecek ve sonrasında tarihte önemli döngülerin yaşandığı dönemler açıklanacaktır.

Tablo 1. Deniz taşımacılığı döngülerinin tarihsel bir hesabı, 1741-2020 (Goulielmos, (2020)' den değiştirilmiştir).

Döngü Numarası	Dönem	Süre (Yıl), Ana Olay
1	1743-1753	11 Avusturya Veraset Savaşı 1740-48
2	1754-1774	21
3	1775-1791	17 Amerikan Bağımsızlık Savaşı 1775-83
4	1791-1825	35
5	1792-1813	22 Napolyon Savaşları
6	1821-1836	16
7	1837-1852	16 **Ortalama döngü = ~ 20 years (19.7)**
8	1873-1879	7 Amerikan İç Savaşı 1861-1865
9	1880-1886	7
10	1889-1897	9
11	1898-1910	13
12	1911-1913	3 1. Dünya Savaşı
13	1921-1925	5
14	1926-1937	12 Dünya çapında depresyon 1929-1933; ticaret çöktü 1931-1934
14a	1939-1946	8 2. Dünya Savaşı 1939-1944 **Ortalama döngü: 8 yıl**
15	1945-1951	7 Kore Savaşı: 1950 başlarında
16	1952-1955	16 Vietnam savaşı: 07/05/1954; 1. Süveyş Kanalı'nın kapanması: Ekim sonu 1956
17	1957-1969	13 Süveyş Kanalı Nisan 1957'de yeniden açıldı; Küba savaşı: 1959-1962 1967 Altı Gün Savaşı İsrail-Mısır Süveyş Kanalı'nın 2. kapanışı: 1967; petrol krizi
18	1970-1972	2
19	1973-1978	6 Petrol krizi: 1973 sonu; Arap-İsrail Savaşı 1973 Süveyş Kanalı Haziran 1975'te yeniden açıldı Vietnam savaşı sona erdi (30/04/1975)
20	1979-1987	9 İran İslam Devrimi 1979 İran-Irak Savaşı 1982 1981-1987 Kuru yük gemileri bunalımı
21	1898-1910	13
22	2003-2007	5 Çin Ekonomisi
23	2008-2013	6 Subprime Mortgage Krizi
24	2020-2021	1 Covid-19 **Ortalama döngü : 6.9 yıl ~ 7**

6.1. Deniz Ticaretinde Dört Piyasa

Denizcilik piyasası, gemilerin alım ve satımının, nasıl kiralandığının ve bu kiralama fiyatlarının nasıl belirlendiği bir bütündür. Bu piyasayı hareketlendiren aktörler armatörler, gemi inşacılar, kiracılar ve denizcilik şirketleridir. Bu piyasa, her bir kısmı birbiri ile örtüşen ve birbirlerinin durumunu etkileyen dört piyasadan oluşmaktadır;

- Navlun Piyasası
- Gemi alım-satım piyasası
- Yeni İnşa Piyasası
- Gemi Söküm (Hurda) Piyasası

(Anyanwu, 2013).

Bu dört piyasa, nakit akışıyla bağlantılı olarak birlikte çalışır. Oyuncular, nakit akışı ve piyasa duyarlılığının bir kombinasyonu ile piyasanın gitmelerini istediği yöne itilir, ancak piyasa tam kontrole sahip değildir. Nihayetinde yarın ne olacağı, insanların bugün ne yaptığına bağlıdır (Stopford, 2009).

6.1.1. Navlun piyasası

Teorik olarak denizcilik piyasalarında hareketin başladığı yer navlun piyasasıdır. Navlun piyasasında artış olduğunda, armatörlerin mevcut ve gelecekteki gelir beklentileri yükselir ve buna bağlı olarak ikinci el gemi fiyatları da yükselir. Ayrıca yeni inşa gemi sipariş ederek taşıma kapasitesi tercihlerini artırmak isteyen yatırımcılar sebebiyle tersanelerin yoğunluğu artar ve yeni inşa gemi fiyatları da artar. Öte yandan, eski ve yaşlanmış gemilerin bile canlı piyasa şartlarında ticari faaliyetlerini yeterli karla yapabilmeleri nedeniyle hurdaya gönderilen gemi sayısı düşer. Bundan dolayı, gemi söküm tesislerinin gemilere verdiği hurda fiyatları da artar. Tersine navlun piyasasında düşüş başladığında, ikinci el gemi talepleri düşer ve fiyatların düşmesine neden olur. Yeni siparişler düştükçe yeni inşa gemi fiyatları da düşer, hurdaya çıkan gemi sayısı yükseldikçe hurda fiyatları da düşer (Açık, 2020).

Navlun piyasası, armatörler, gemi kiralayıcıları ve brokerlerden oluşmaktadır. Dört tür sözleşme düzenlemesi vardır. Bunlar; sefer esasına göre kiralama, miktar sözleşmesi, zaman esasına göre kiralama ve çıplak kiralamadır (Anyanwu, 2013).

Sefer esasına göre gemi kiralamada, armatör bütün masrafları üstlenerek, belirli bir yükü, ton başına anlaşılan bir fiyat karşılığında belirli bir gemide taşımak için sözleşme yapar. Bir başka benzer şekli de miktar sözleşmesidir, bu sözleşmede ise armatör, ton başına

anlaşılan navlun üzerinden düzenli tonajlarda yük taşımayı ve yine bütün masrafları karşılamayı taahhüt eder. Zaman esasına göre gemi kiralamada da, armatör ve kiracı arasında gemiyi mürettebatla birlikte, günlük, aylık veya yıllık bir ücret karşılığında kiralamak için bir anlaşma yapılır. Bu durumda armatör sermaye ve işletme giderlerini, gemi kiralayan ise sefer masraflarını öder. Gemi sahibi gemiyi yönetmeye devam eder, ancak kiracı kaptana nereye gideceğini ve hangi yükün yüklenip boşaltılacağını bildirir. Son olarak çıplak kiralamada kiracı, gemiyi mürettebatsız veya herhangi bir operasyonel sorumluluk olmadan kiralar, bu nedenle bu durumda armatör sadece sermaye maliyetlerini öder (Stopford, 2009).

6.1.2. Gemi alım-satım piyasası

Gemi alım-satım piyasasında katılımcılar yükleyiciler, denizcilik firmaları ve navlun piyasasında ticaret yapan spekülatörlerdi (Stopford, 2009). Denizcilik piyasasında ikinci el gemi alımı yapmak isteyen girişimcilerin genellikle iki amacı vardır; mevcut taşıma kapasitesini artırmak veya varlık oyuncusu olmak. Varlık oyuncuları, doğru zamanda ticaret yaparak önemli bir kâr elde etmeyi umarlar. Bir geminin ikinci el değerini oluşturan öğeler iki grupta toplanabilir; gemiye özel ve pazara özel. Gemiye özgü faktörler yaş, boyut, tip, genel koşullar, ekipman, motor vb. iken, piyasaya özel faktörler gemi sahiplerinin şuanda ve gelecekteki gelir beklentileridir (Açık, 2020).

Armatör gemisini satmak için piyasaya çıkar. Genellikle gemi, herhangi bir kiralama, ipotek ya da deniz haczinden muaf olarak hemen teslim ve nakit olarak satılır. Bazen zaman esaslı gemi kiralama sözleşmesi devam ederken de satış yapılabilir. Armatörün gemisini satış sebebi değişebilir. Belirli bir yaşa ulaşmış gemileri değiştirme politikası olabilir, gemi daha fazla ticaret yapmaya uygun olmayabilir ya da armatör ikinci el gemi fiyatlarının azalmak üzere olduğunu düşünebilir (Stopford, 2009).

Alıcının da farklı amaçları olabilir. Bazı ticari taahhütleri yerine getirmek için belirli bir tür ve kapasitede bir gemiye ihtiyacı olabilir. Ayrıca alıcı, belirli türde gemiyi satın almanın doğru zaman olduğunu hisseden bir yatırımcı da olabilir. İkinci durumda alıcı geminin kendisinden çok yatırım potansiyeli ile ilgilendiğinden gemi üzerindeki gereksinimleri de daha esnek olabilir (Stopford, 2009).

Çoğu gemi alım-satım işlemleri brokerler üzerinden yapılır. Armatör, gemisine alıcı bulması için brokerine talimat verir. Bazen gemi tek bir brokere verilir ancak gemiyi birkaç broker firması kanalıyla sunmak yaygındır. Broker talimatı aldıktan sonra, bu türde gemi

arayan, bildiği müşterilerine telefon edecek ya da mail atacaktır. Tekne, makine, ekipman, klas, sörvey durumu veya genel ekipman özellikleri de dahil olmak üzere geminin tam detaylarını hazırlayacaktır. Aynı zamanda broker firma, potansiyel alıcılardan talepler de alacaktır. Brokerin kendi listesinde satış için uygun gemiler olabilir, eğer uygun aday yoksa diğer uygun adayları araştırabilir. Ayrıca kendi listesindeki armatörlere, gemisini satmak için herhangi bir isteği olup olmadığını da sorabilir (Stopford, 2009).

Genel olarak gemi alım-satım prosedürü aşağıdaki gibi beş aşamaya ayrılabilir (Stopford, 2009) ;

- Gemiyi piyasaya çıkartmak
- Fiyat ve koşullar için pazarlık
- Anlaşma (Memorandum of Agreement)
- Denetleme
- Kapatma (Closing)

6.1.3. Yeni inşa piyasası

Gemi inşa piyasası, gemi alım satım piyasası ile yakından ilgili olmasına rağmen karakteri oldukça farklıdır. Her iki piyasa da gemilerle ilgilenir, ancak yeni inşa piyasası mevcut olmayan, inşa edilecek gemilerle işlem yapar (Stopford, 2009). Yeni gemi inşa piyasası, armatörler ve gemi inşa mühendisleri arasındaki işlemlerle ilgilenir. Sözleşme müzakeresi çok karmaşık olabilir ve fiyatın ötesine geçebilir. Ayrıca gemi özelliklerini, teslim tarihini, aşama ödemelerini ve finansmanı da kapsar. Yeni gemi inşa piyasasında fiyatlar çok değişkendir ve bazen gemi alım-satım piyasasındaki fiyatları takip eder (Anyanwu, 2013).

Gemi inşası sözleşmesi yapanlar için piyasanın beklentileri çok önemlidir. Ödeme genellikle beş parça halinde yapılır. Sözleşme imzalandıktan sonra yüzde on ödenir. Gerisi, inşaatın farklı aşamalarında eşit kısımlarda; çeliğin kesilmesi; omurganın döşenmesi; indirme; teslimatta yapılır. Fiyatlar, her zaman olduğu gibi, fiyat ve talebe göre belirlenir. Ayrıca kaynaklar da dikkate alınmalıdır (Anyanwu, 2013). Gemi inşa fiyatları da tıpkı ikinci el fiyatları gibi arz ve talebe göre belirlenir. Ancak bu durumda satıcılar diğer armatörler değil, tersanelerdir. Talep tarafında ise navlun oranları, modern ikinci el gemilerin fiyatları, alıcıların finansal likiditesi, kredinin mevcudiyeti ve en önemlisi beklentiler kilit faktörlerdir (Stopford, 2009).

6.1.4. Gemi söküm piyasası

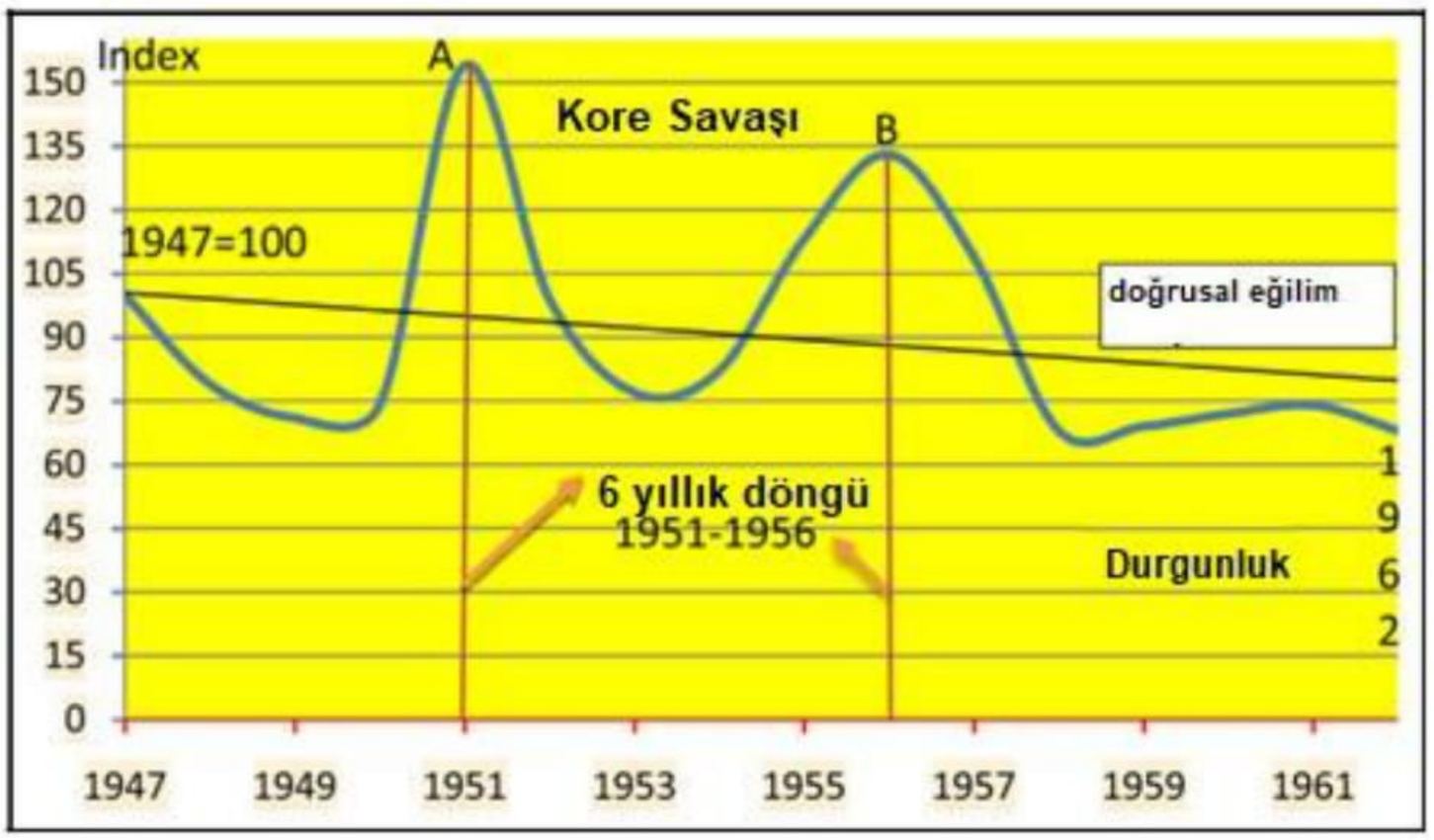
Dördüncü pazar gemi sökümdür. Bu, artık genellikle geri dönüşüm endüstrisi olarak adlandırılan işin daha az çekici ama önemli bir parçasıdır. Prosedür büyük ölçüde ikinci el piyasasına benzer, ancak müşteriler armatörlerden ziyade gemileri söken hurda tersaneleridir (Stopford, 2009). *''Gemilerin iş göremez halde olmasında birçok etken rol oynamaktadır. En önemli faktörler ise geminin teknik eskime, yaşı, değer kaybetme, hurda değeri ve piyasa beklentileridir. Başka bir ifade ile yeni siparişler arzda yükseliş sağlarken, işlev görmez hale gelen gemiler arzda azalmaya yol açmaktadır''* (Erol ve Dursun, 2016).

Genellikle satış bir komisyoncu tarafından gerçekleştirilir ve büyük broker şirketlerinin bu pazarda uzmanlaşmış bir "gemi söküm masası (demolition desk) " vardır. Bu brokerler son satışların kayıtlarını tutarlar ve piyasada oldukları için herhangi bir zamanda kimin satın aldığını bilirler. Broker, armatörden talimat aldığında, gemi genel ağırlığı (lightweight), konumu ve kullanılabilirliği de dahil olmak üzere geminin ayrıntılarını ilgili taraflara dağıtır. Nihai alıcılar, çoğu Uzak Doğu'da (örneğin Hindistan, Pakistan, Bangladeş ve Çin) bulunan yıkım tersaneleridir. Ancak satın alma genellikle aracılar tarafından yapılır, gemileri nakit olarak alıp gemi söküm sahalarına satarlar. Fiyatlar pazarlıkla belirlenir. (Stopford, 2009).

6.2. 1947-1962 Dönemi

1945'te dünya pazarlarının yeniden açılmasıyla, kuru yük navlun oranları arttı ve 1947'ye (1. zirve) kadar sürekli yükseldi, 1947 olumlu bir yıldı. 2. WW'den sonra, devletler doğal olarak yeniden inşa etmeye başlamıştı, bu nedenle 2. küresel savaş durduktan kısa bir süre sonra talep (deniz yoluyla ticarete) yoğundu. Ancak çok geçmeden bir düşüş trend başladı ve armatörler arasında aşırı sipariş nedeniyle karamsarlık geri döndü (1948-9) (Goulielmos, 2020).

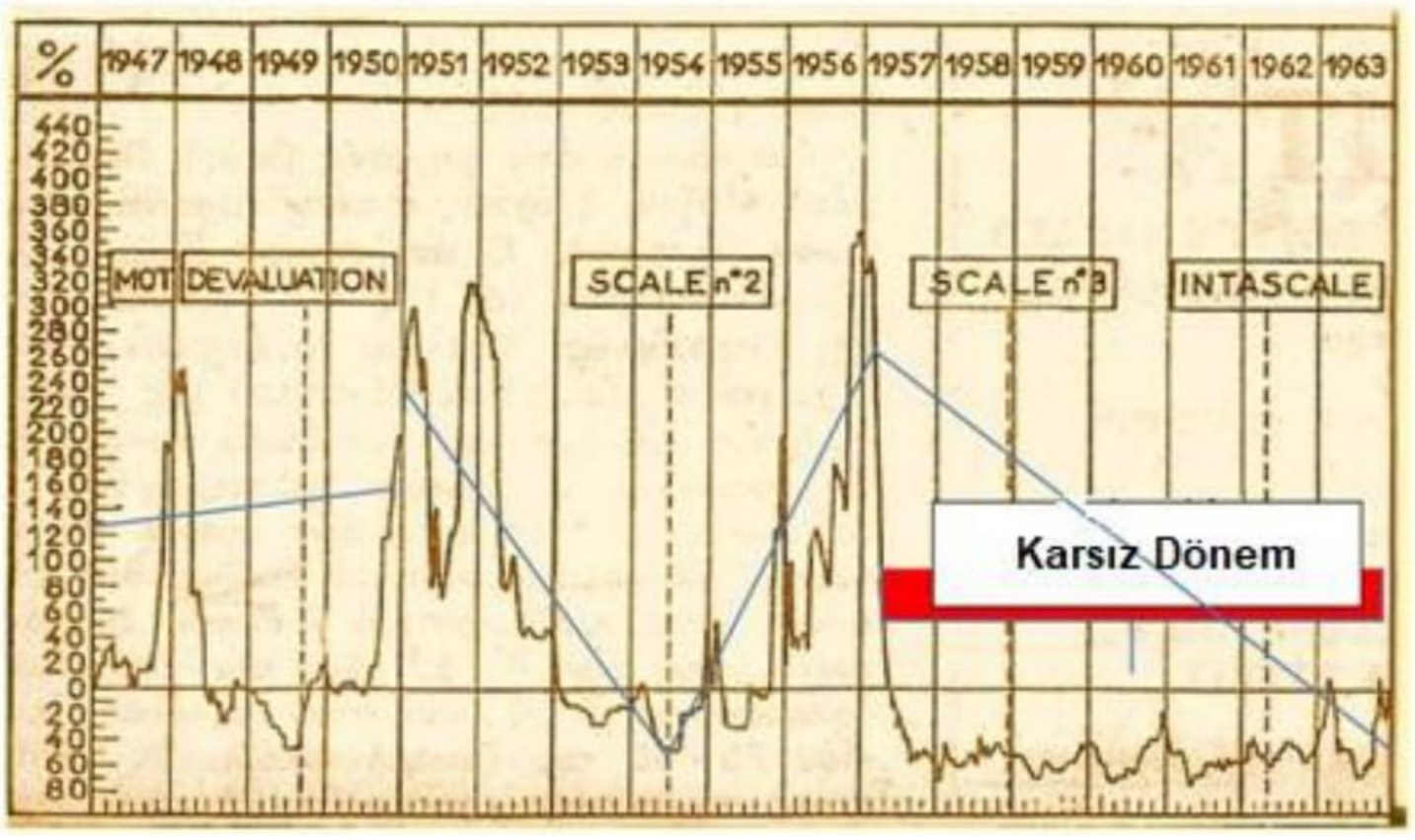
Kuru yükler için 1. Dünya Savaşı sonrası döngü Şekil 2'de gösterilmektedir. Navlun oranlarının döngüselliği açıktır. Yukarıda verilen döngü tanımına göre, döngü 1951'de (Kore Savaşının neden olduğu) A'da başladı ve 1956'da (6 yıl sonra) B'de sona erdi. Burada iki kısa ömürlü zirve belirledik: 1951 ve 1956 Süveyş Kanalı da 6 aylığına kapandığında (1956 sonunda). Mesafeler bir gecede arttıkça, kanalın kapanması gemilere olan talebi artırdı (Goulielmos, 2020).



Şekil 2. Kuru yüklerin navlun piyasası, 1947-1962 (Goulielmos, (2020)'den değiştirilmiştir).

Arz yetersizliği ve/veya talep artışı nedeniyle oranlardaki artış, daha yüksek gemi inşa üretimine neden oldu ve teslim edildiğinde navlun oranları düştü. İhtiyaçtan fazla sayıda gemi teslim edildi! Böylece, ana nedenler şunlardı: Hem daha fazla talep hem de ölçek ekonomileri için bir fırsat yaratan "Kore savaşı" ve "1. Süveyş Kanalı'nın kapatılması"; aşırı sipariş daha fazla arza neden oldu (Goulielmos, 2020).

Şekil 3'te gözüktüğü gibi tanker navlun oranları da 1947 ve 1963 yılları arasında döngüsel bir modele sahipti, Aslında 4 döngü belirledik: 1947-1950 (4 yıl); 1951-1954 (4 yıl); 1954-1957 (4 yıl) ve 1957-1963 (7 yıl).



Şekil 3. Tanker navlun oranları, 1947-1963 (Goulielmos, (2020)'den değiştirilmiştir).

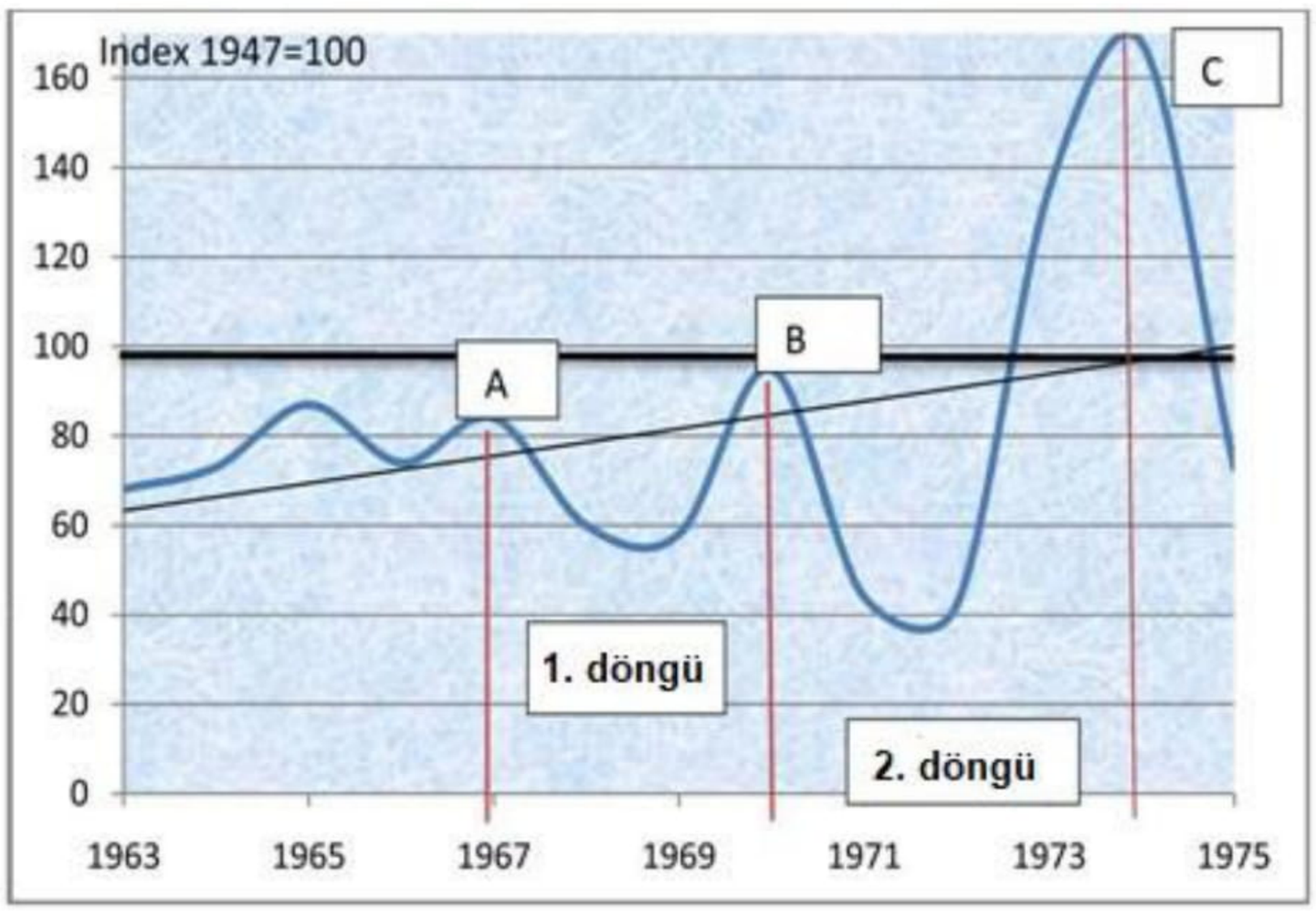
Tanker gemisi alanı talebi yeniden güçlü bir şekilde ortaya çıktı (1950'nin sonunda), ancak yeni gemi siparişleri kısa süre sonra durdu. 2. Dünya Savaşı'nın hatırası kaybolmaya başladığında, Kore Savaşı (1950-1951), onu yeniden canlandırdı ve bir "stok oluşturma paniği" yarattı. 1945 ile 1950 arasında navlun piyasaları istikrar kazanırken, 1951 ile 1952 arasında zirveye ulaştı. Deniz yoluyla yapılan ticaret %16 arttı, ancak bu kısaydı (12 ay), ardından belirli ithalat kısıtlamaları da geldi. Bu faktörler 1953 yılına kadar gemilerin laid up yapılmasına neden oldu. Kriz derinleşti ve 1954'ün 1. yarısını da kapsıyordu. Navlun oranları 1956'da zirveye ulaştı (1. Süveyş Kanalı'nın kapanması nedeniyle) (Goulielmos, 2020).

6.3. 1963-1975 Dönemi

''Araplar ve İsrail arasında 1967 yılında yapılan 6 Gün Savaşları denizcilik pazarını etkilemişti. Kanalın tekrar kapanması ile tanker piyasaları hareketlenirken, 1970'li yılların başlarına kadar dökme yük piyasalarının durgunluk dönemine girdiği görülmüştür'' (Akça, 2013). Bu dönemde spot kuru yük piyasası 3 yıl boyunca (1970-1971-1972) durgunluğa girdi. Tahminde bulunabilen gemi sahipleri (uzun vadeli) time charter anlaşmaları imzaladılar (Goulielmos, 2020).

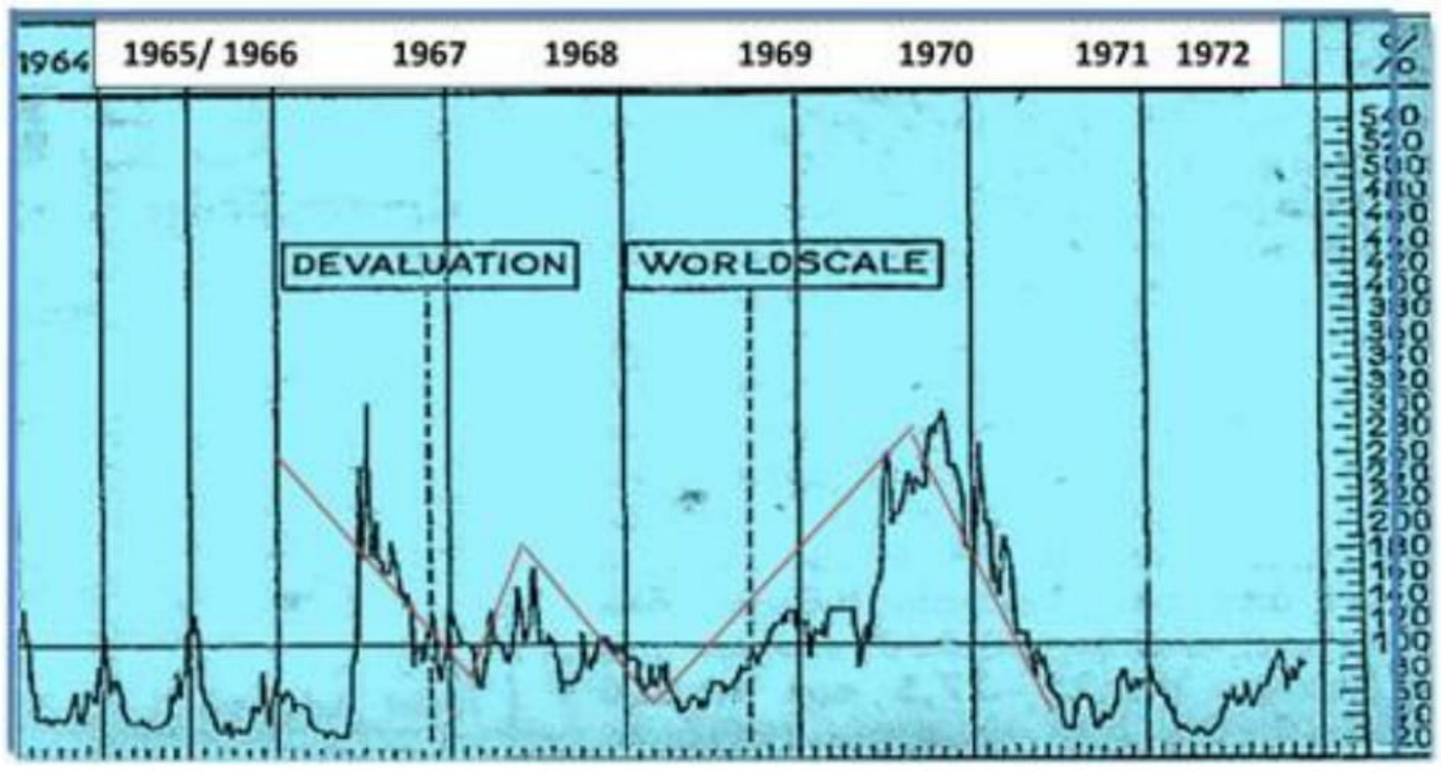
Şekil 4'te gösterildiği gibi, kuru yük gemileri için navlun oranları, iki kazançlı yıl olan 1973 ve 1974 ile kesintiye uğrayan 1975 yılına kadar uzanan bir durgunluğun ortaya çıktığı 1972 yılına kadar 100 birimin (1947=100 endeksi) altında dalgalanmıştır. 1970 ve 1973-1974'te zirveler, 1973- 1974'teki 1. "Petrol krizi" ile aynı zamana denk gelir. 2 döngü

1967'de (A'da) başladı ve 1970'de (4 yıl) (B'de) ve 1970'de (B'de) sona erdi.) 1974'te C'ye kadar (5 yıl). Kuru yük gemileri 1974'e kadar, küçük yük gemileri ise 1975'e kadar direndi (Goulielmos, 2020).



Şekil 4. Kuru yük navlun oranları, 1963-1975 (Goulielmos, (2020)'den değiştirilmiştir).

Şekil 5'te görüldüğü gibi tankerlerde, 1967 ve 1970 yılları büyük bir fark yarattı. Zirveler 1967 ve 1970'de gerçekleşti. 1973'te ise Ekim ayında petrol krizi yaşandı. Gösterildiği gibi, tanker navlun oranları, 1957'den 1967'nin ortalarına kadar (~10 yıl) uzun bir düşük seviyelerden sonra, döngüsel bir model gösterdi. Ancak 1973'teki Yom-Kippur savaşı tanker pazarını çökertti. Döngü 1967'de başladı ve 1970'de sona erdi (4 Yıl) (Goulielmos, 2020). 1974 yılında satış bedellerinde ciddi düşüşler görülmüştür. Örneğin; 200.000 bin DWT. kapasiteli Very Large Crude Carrier'ın satış bedeli 1970 yılında 70 milyon dolar iken, 1974 yılında 8 milyon dolar olduğu görülmüştür. Bundan dolayı oluşan tonaj fazlalığı günlük çarter oranlarının 38.000 dolardan 11.000 dolara inmesine neden olmuştu. Gemileri bağlama oranları bu dönemde artmıştır (Akça, 2013).



Şekil 5. Tanker navlun oranları endeksi, 1964-1972 (Goulielmos, (2020)'den alınmıştır).

Bu dönemde; kimi gemi sahipleri ve bankalar milyonlarca dolar kazanırken, kimileri de milyonlarca dolar kaybetti. Bu değişkenliğin nedenlerinden en önemlisi bankaların piyasalara verdikleri kredilerdi. Petrol taşımacılığındaki yükselen talep, armatörleri bankalardan yeni gemi yaptırmak veya ikinci el gemi almak için kredi almaya zorladı. O dönemde bankalara karşı olan yoğun talep, finans yöneticilerini mutlu ediyordu. Kredi talebinde bulunan herkese basit sorular sorularak, gelişi güzel krediler verilmeye başlanmıştı. Dokümantasyon işlemleri ise bugün ile karşılaştırdığında çok eksik ve külfetsizdi (Akça, 2006).

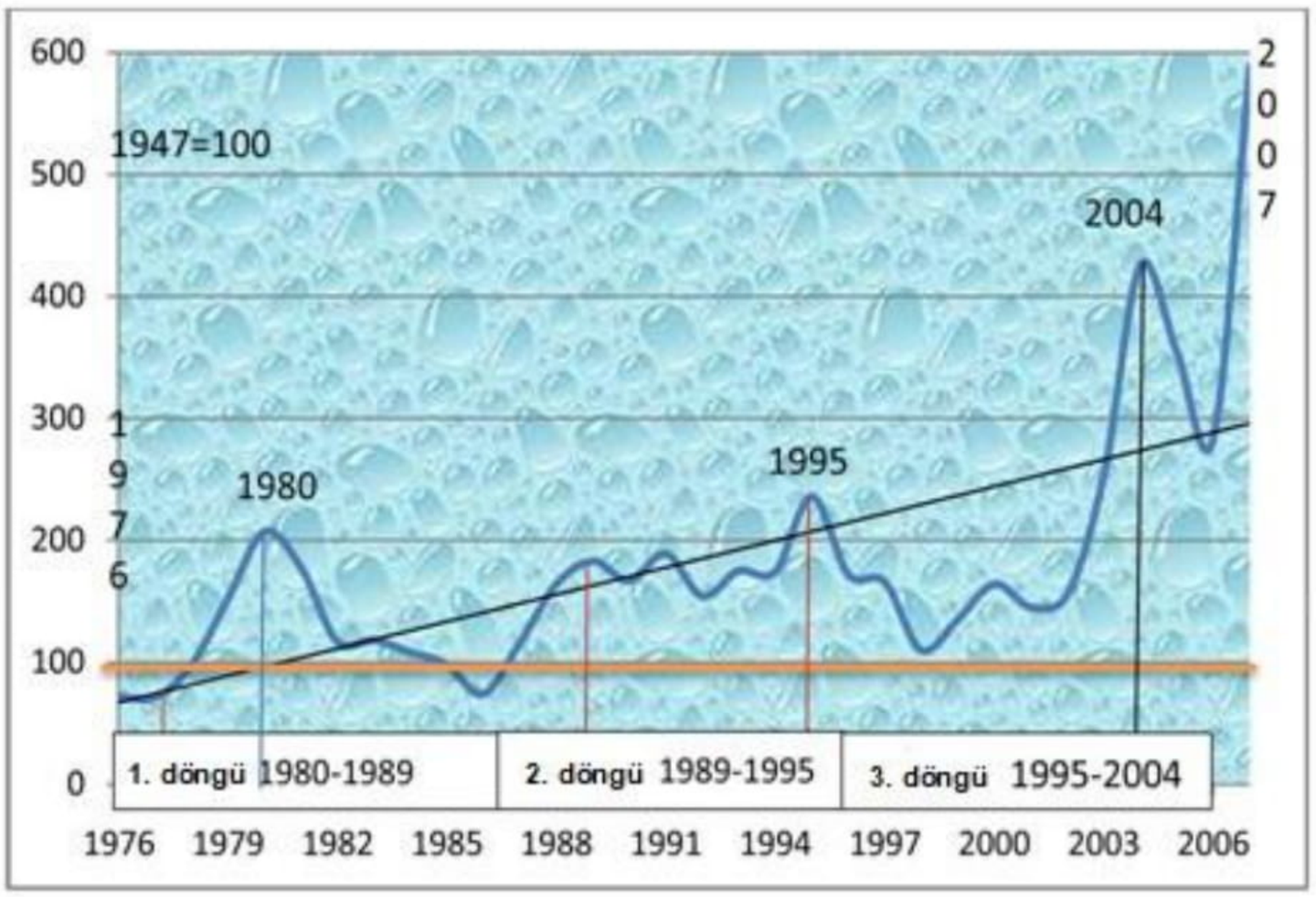
6.4. 1976-2007 Dönemi

Kombine taşımacılığın dünya ticaretinde artması ile birlikte uygun maliyetli taşıma fırsatları ortaya çıkmıştı. Bu dönem de liner taşımacılığının önemi, konteyner taşımacılığı yapan gemilerin uygun imkanlar sunması sebebiyle artmıştı. Tramp taşımacılık sektöründe de artan petrol taleplerine karşılık artan günlük çarterlar, tanker gemilerinin boyutlarının daha da büyümelerine olanak sağlamıştır. Denizcilik sektörü bu dönemde altın çağını yaşayacaktır. Kendi tersanelerini yapan birçok ülke, piyasaya kendi filolarını sürecektir. Ayrıca limanlarda hızlıca gelişip gemilerdeki yüklerin hızlı bir şekilde elleçlenmesini sağlayacaklardır (Akça, 2013).

''Denizcilik sektöründe aşırı arz (oversupply) durumunun oluşmasıyla 1980'li yıllara doğru yaklaşıldığında bir krize daha doğru ilerleme başlamıştı. Gemilerin günlük kazançlarının ciddi şekilde düştüğü görülmüştür. Mesela, bir Panamax gemisinin günlük

navlun kazancı 14.000 dolar iken 6 ay içerisinde 8.500 dolara düştüğü kayırlara geçilmiştir. 1982 yılında ise bu rakam 4.200 dolara kadar inmiştir. Azalan deniz taşımacılığı talebinin ve ekonomik durgunluğun, kiralama piyasasında olumsuz bir etkiye neden olması kaçınılmazdı 1981 yılının ikinci yarısından sonra navlun oranları hızla azalmaya başlamıştı. 1984'te ekonomik büyüme tekrardan canlanmaya başlamış olsa da, deniz taşımacılığı pazarı genel olarak ciddi bir durgunluk içinde kalmıştı. Bazı finansal kuruluşlar problemli kredileri 1970 ortaları ve sonundan itibaren çözmeye çalışırken, ikinci petrol şoku olumsuz bir etki yarattı ve çok sayıda finansal kuruluşun deniz taşımacılığı finansmanından çekilmesine yol açmıştır. Neticesinde 80'li yılların başında yaşanan kriz, denizcilik sektöründeki herkesin bir anda sıkıntıya girmesine neden olmuştu. Bankalardan çekilen krediler, krizin de etkisiyle geri ödenemiyordu. Armatörler çok düşük rakamlara gemilerini satmak zorunda bırakılmışlardı. Bankalar da bu dönemden zararlı çıkmıştı. Denizcilik departmanlarına sahip birçok banka bu departmanlarını kapatmak zorunda kalmıştı. Bugün bile denizcilik pazarını bu sebeplerden dolayı riskli görüp girmek istemeyen bankalar mevcuttur'' (Akça, 2006).

1976-2007 kuru yük pazarındaki navlun oranları Şekil 6'da gösterilmiştir. Üç döngü seçilebilir (sırasıyla 9, 6 ve 9 yıllık süre). Gösterildiği gibi, kuru yük navlun oranları 1980, 1995, 2004 ve 2007'de zirve yaparak patladı ama gerçek servetler 2003'ten sonra ve 2008'in sonuna kadar yapıldı (Goulielmos, 2020).



Şekil 6. Kuru yük gemileri navlun oranları, 1976-2007 (Goulielmos, (2020)'den değiştirilmiştir).

''1986 yılında OPEC'in (Organization of Petroleum Exporting Countries) üyelerinin yeniden fazla üretime geçmeleri ile birlikte petrol fiyatlarında düşüşler yaşanmaya başlanmıştı. Yükselen talebe hızlı cevap veren gemi sahipleri neredeyse 7 kat kazançla bu dönemi kapatmışlardı'' (Akça, 2006).

Tankerlerde 1979 heyecan vericiydi; 1988 iyi bir yıldı; 1989 daha da iyi; 1996-1997, nispeten iyileştirildi; 2000 yılı da 2004 yılı için çok daha zengindi; 2007'de navlun oranları ilk kez en yüksek seviyeye ulaştı. Bu dönemin armatörler için altın bir dönem olduğuna ve Çin'in büyümesiyle bağlantılı olduğuna inanıyoruz (Goulielmos, 2020).

6.5. 2007-2012 Dönemi

''2008 yılında Amerika Birleşik Devletlerinde patlak veren kredi krizi Dünya deniz taşımacılığını da etkilemiştir. Dünyanın en önemli yatırım bankalarından birisi olan Lehman Brothers'ın batması, pazarda bu banka ile çalışan denizcilik sektörünü zor duruma sokmuştu. Hemen ardından Royal Bank of Scotland'ın iflas etmesi, dünya deniz yolu taşımcılığının daha da derin bir krize girmesine sebep olmuştu. Piyasalarda yaşanan nakit sıkıntılarından dolayı navlun oranları beklenen zamandan daha önce aşağı doğru düşmeye başlamıştı'' (Akça, 2013).

''Piyasalarda yeniden toparlanma 2010 yılında gözürken, 2011 yılında dünya deniz ticaretinin yıllık taşıma tonajının 9 milyar tona yükseldiği görülmektedir. Çin Devleti'nin oluşturduğu talepler artışın ana nedeni olarak gözükmektedir. Yaşanan doğal afetler, politik kargaşalar, piyasalarının belirsizliği, 2011 yılında dünya ekonomisinin %3,1 oranında büyümesi rağmen sektörün tekrardan ikinci bir krize gidildiğinin işaretlerini gösteriyordu'' (Akça, 2013).

''Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansının 2011 yılı verilerine göre dünya deniz ticaret filosu yaklaşık olarak 103.000 adet ve toplam 1.400.000 bin DWT'dur. Önceki senelere göre %9,4'lük bir artış söz olmuştur. Bu büyüme oranı 2012 yılında tonaj fazlası krizine neden olacaktır'' (Akça, 2013).

''İkinci el gemi alım-satım ve gemi inşa piyasalarında olduğu gibi navlun seviyelerinin 2007-2008 yılllarından 2011-2012'ye sert inişler olduğu görülmüştür. Türk denizcilik pazarı için önemli olan Handysize gemilerinin 2007 yılında navlun oranları 32.000 dolar iken 2011 yılında 5.600 dolara düştüğü görülmüştür'' (Akça, 2013).

''2012 krizinde yaşanan belirgin düşüşün belirtileri 2011 yılından itibaren gözükmeye başlamıştır. İlk önce spot 4 piyasasında çalışan yani başlıca rotalar olan uzakdoğu-pasifik, uzakdoğu-atlantik, ortadoğu-pasifik hatlarında çalışan capesize gemilerde ciddi navlun düşüşleri gözlemlenmiştir (Akça, 2013). Düşüşlerde yaşanan bir diğer neden ise Japonya Avustralya'da ortaya çıkan doğal afetler olmuştu. Bu bölgelerde çok yoğun çalışan limanlar işletilememiş ve deniz yolu taşımacılığında önemli aksamalar olmuştur. Doğu ABD limanlarını da aynı şekilde 2012 Kasım ayında yaşanan Sandy kasırgası etkilemişti'' (Akça, 2013).

''Danish Ship Finance verilerine göre konteyner taşımacılığı piyasasında 2012 senesinde 2011 senesi ile kıyaslandığında %16 oranında bir düşüş görülmüştür. Piyasaların kötü gitmesine rağmen 2011 senesinde görülen konteyner filosundaki %11'lik artış piyasadaki tonajı arttırmıştır. Yatırımcıların, 2008 yılında piyasaların iyiye gideceğini düşünerek verdikleri siparişlerin piyasaya girmesi, navlun oranlarını aşağıya çekmektedir'' (Akça, 2013).

''Tanker taşımacılığı piyasasındaki navlun oranlarındaki düşüş %30-40'a ulaşmıştı. Bir VLCC'nin günlük navlun oranı 2011 senesinin başında 30.000 dolar iken, 2012 senesinin başında 19.000 dolara düşmüştür. Yaşları genç olan bazı VLCC gemilerinin kriz sebebiyle

söküme gittikleri de görülmüştür. Petrol tankerlerinden, dökme yük taşıyıcılara 3,5 milyon DWT miktarında gemi dönüştürülmüştür'' (Akça, 2013).

''2008 krizi dünya ekonomisine bağlı bir kriz iken 2012 krizinin böyle olmadığı, tonaj fazlalığından dolayı olduğu görülmüştür. 2008 döneminde yaşanan dip nokta ile 2011 senesinde yaşanan aynı seviyelerde olan dip noktadan farklıdır. Aynısı 1970'li yılların sonunda 1990'lı yıllarında başında denizcilik sektöründe yaşanan krizlerde görülmüştür. Fakat 2012 krizinin bu krizlere göre daha büyük ve keskin olduğu görülmüştür'' (Akça, 2013).

6.6. 2013-2019 Dönemi

Dünya küresel ekonomik büyümesi 2014'teki %3,4'ten 2015'te %3,1'e düşerken, dünya deniz ticareti büyümesi yavaşlamaya devam etti (2010'da %9,6'ya karşılık 2015'te %2,6). 2016'da küresel ekonomik büyümesi yaklaşık %3,1'de büyük ölçüde sabit kalırken, dünya deniz ticareti büyümesi, yedi yıllık sürekli düşüşün ardından 2016'da %2,4'e yükseldi (Barry Rogliano Salles - Brs group, 2017;2018).

Kuru dökme yük ticareti büyümesi yavaşlamaya devam etti ve 2015'te %2,0'a ulaştı ve 2010'dan bu yana en düşük rakam oldu. İki yıllık düşüşün ardından, deniz yoluyla taşınan petrol ticareti, 2015'te neredeyse %4 büyüyerek önemli bir toparlanma kaydetti. Bu, petrol fiyatlarındaki düşüşün, petrol rezervlerini artırma stratejisinin ve kömürden uzaklaşmanın etkisini yansıtıyor. Birkaç yıl süren oynaklığın ardından, petrol ticareti büyümesi, düşük petrol fiyatlarının ve kömürden uzaklaşmanın etkisini yansıtarak 2016'da yaklaşık %3,6'da sabitlendi. 2013 ve 2014'teki toparlanmanın ardından, konteyner taşımacılığında artış 2015'te %2,7'ye düştü. 2015'in başında %3-4'lük bir büyüme tahmin edildiğinden bu, konteyner işi için iç karartıcı bir sonuç. Konteyner taşımacılığında büyüme, 2010'dan bu yana en düşük seviyelerinden birinde ve 2016'da %1,5'e ulaştı (Brs group, 2017;2018).

2017 yılında, dünya filosu 1.678 milyon dwt'den 1.774 milyon dwt'ye (33.939 gemi) yükseldi. Filonun sadece 711m dwt'den (17.406 gemi) oluştuğu 2008'den bu yana iki katından fazla arttığını belirtmek ilginçtir. Baltık Dry Index (BDI) 1985'te piyasaya sürülmesinden bu yana en düşük seviyesini (290 puan) kaydettiği korkunç bir 2016'dan sonra, kuru yük piyasası 2017 boyunca iyileşti (Brs group, 2017;2018).

Dünya ekonomisi 2018'de iyi bir performans sergiledi ve 2017'dekinden sadece %0,1 daha düşük olan %3,7'lik bir büyüme gösterdi. IMF'ye göre küresel ekonomik büyüme,

2018'e kıyasla 2019'da %3,2'ye geriledi. Bu, 2009 mali krizinden bu yana en yavaş hız oldu. IMF tarafından öne sürülen gerekçeler arasında şunlar vardı: Brexit ile ilgili belirsizlikler, gümrük tarifelerinin yükselmesine sebep olan dünya ekonomisinin en büyükleri Amerika ve Çin'in arasındaki ticari tansiyon ve gelişmekte olan ülkelere uyguladıkları yaptırımlar. Tüm bunlar, şirketlerin güvenini ve yatırım yapma kapasitelerini zedeledi. Ne yazık ki, bunun küresel ticaret ve deniz taşımacılığı üzerinde olumsuz bir etkisi oldu. Deniz yoluyla yapılan ticaret büyümesi 2017'de %4,2'den 2018'de %3,1'e, 2019'da da %1,7'ye geriledi (Brs group, 2017;2018).

Kuru dökme ticaret büyümesi 2017'de %3,9 ve 2018'de %2,6 iken, 2019'da %1,3'e düştü. Tanker ticareti büyümesindeki yavaşlama, 2018'de %0,6'dan 2019'da %0,8'e hafifçe hızlanarak durduruldu. Ancak büyüme, sırasıyla %4,0 ve %2,7'ye ulaştığı 2016 ve 2017'ye göre önemli ölçüde düşük kaldı. Son olarak, konteyner taşımacılığı 2017'de %5,5 ve 2018'de %4,1'den 2019'da %2,3'e düştü (Brs group, 2019;2020).

Hepimiz 2016'nın, Baltık Dry Endeksinin (BDI) 290 ile 1985'te başladığından bu yana en düşük rekor düşük seviyeyi kaydettiği son derece zor bir yıl olduğunu hatırlıyoruz. Öte yandan 2019, BDI'de o zamandan beri en büyük düşüşle işaretlendi. 2009, Brezilya'daki Ocak Vale barajının çökmesinin ardından, demir cevheri ihracatını potansiyel olarak yıllık ihraç edilen 350 milyon tondan 80 milyon ton azalttı. Beş günlük bir süre içinde BDI'nin en aşırı aşağı yönlü hareketi, %35'lik bir düşüşün kaydedildiği Ekim 2008'de gerçekleşti. 2008 veri deposundan çıkarıldığında, BDI'deki en büyük 5 günlük düşüş 25 ve 31 Ocak 2019 arasında kaydedildi çünkü 905'ten 668'e %26,2 düştü.

Ortalama 1 yıllık time Charter oranları aşağıdaki gibidir: (Brs group, 2020).

• Supramax (50-60.000 dwt): 2018'de 11.487 dolar ve 2019'da 9.948 dolar

• Kamsarmax.....: 2018'de 13.008 dolar ve 2019'da 12.429 dolar

• Capesize..... : 2018'de 16.529 dolar ve 2019'da 18.025 dolar

2019 boyunca, 1 yıllık Time Charter oranları aşağıdaki bantlarda dalgalandı: (Brs group, 2020).

• Supramax...: Günlük 4.837 dolar ve 15.233 dolar arasında

• Kamsarmax: Günlük 5.898 dolar ve 19.918 dolar arasında

• Capesize..... :Günlük 3.460 dolar ve 38.012 dolar arasında

2019 yılı Baltık Capesize 5TC, 1. çeyrekte ortalama 8.740 dolar, 2. çeyrekte 11.508 dolar, 3. çeyrekte 29.514 dolar ve 4. çeyrekte 22.184 dolar oldu. (Brs group, 2020).

The Baltic Exchange Clean Tanker Index (BCTI) 2019'a 666'da başladı ve 958'de sona erdi ve 2018'de 579'a kıyasla yıl boyunca ortalama 607 oldu. (Brs group, 2020).

Ortalama 1 yıllık time Charter oranları aşağıdaki gibidir (Brs group, 2019;2020) :

• MR2: 2017'de 13.147 dolar ve 2018'de 13.261 dolar

• LR1: 2017'de 13.725 dolar ve 2018'de 13.240 dolar

• LR2: 2017'de 14.789 dolar ve 2018'de 14.040 dolar

• MR2: 2018' te 13.703 dolar ve 2019'da 14.439 dolar

• LR1 : 2018' te 13.326 dolar ve 2019'da 16.072 dolar

• LR2 : 2018' te 14.221 dolar ve 2019'da 20.311 dolar

2018- 2019 boyunca, 1 yıllık Time Charter oranları aşağıdaki bantlarda dalgalandı (Brs group, 2019;2020) :

• MR2: Günlük 13.000 dolar ve 14.500 dolar arasında

• LR1 : Günlük 13.000 dolar ve 15.000 dolar arasında

• LR2 : Günlük 13.500 dolar ve 18.000 dolar arasında

• MR2: Günlük 13.750 dolar ve 16.000 dolar arasında

• LR1 : Günlük 15.000 dolar ve 18.000 dolar arasında

• LR2 : Günlük 18.000 dolar ve 26.000 dolar arasında

Ham petrol segmentinde, the Baltic Exchange Dirty Tanker Index (BDTI) yıla 1009'da başladı ve 2018'de 798'e karşılık 2019'da 855 genel ortalama ile 1597'de sona erdi (Brs group, 2020).

Ortalama Time Charter oranları (Brs group, 2019, 2020) :

• Aframax: 2017'de 14.833 dolar ve 2018'de 14.220 dolar

• Suezmax: 2017'de 18.196 dolar ve 2018'de 16.050 dolar

• VLCC : 2017'de 26.539 dolar ve 2018'de 25.750 dolar

• Aframax: 2018'de 14.395 dolar ve 2019'da 20.694 dolar

• Suezmax: 2018'de 16.372 dolar ve 2019'da 26.356 dolar

• VLCC.. : 2018'de 22.186 dolar ve 2019'da 34.856 dolar

2019 boyunca, 1 yıllık Time Charter oranları aşağıdaki bantlarda dalgalandı: (Brs group, 2020).

• Aframax: Günlük 17.500 dolar ve 26.000 dolar arasında

• Suezmax: Günlük 22.000 dolar ve 40.000 dolar arasında

• VLCC.. : Günlük 28.000 dolar ve 60.000 dolar arasında

2020 yıllık raporuna göre, VLCC'ler için Time Charter oranları, yıla 31.000 dolardan başladı, Şubat sonunda 28.000 dolara düştü ve yılı 48.000 dolarda bitirdi. Konteyner taşımacılığında, Alphaliner Charter Index 2019'da %44 büyüdü, ancak bu sağlıklı büyüme geniş tabanlı değildi ve daha büyük gemiler daha küçük boyutlardan daha iyi performans gösterdi. 4.000 teu ve üzeri, 4.000 teu'nun altından çok daha iyi performans gösterirken, 1.000 teu sektörü yatay seyretti (Brs group, 2020).

6.7. 2020-2021 Dönemi

Covid krizi ve bununla bağlantılı karantinalar, dünyanın geçen yıl derin bir resesyona girdiğini gördü. En son tahminler, küresel ekonomik düşüşü 2019'da kaydedilen %2,8'lik büyümeye kıyasla 2020'de %-4,4 olarak gösteriyor. IMF'ye göre bu, ikinci dünya savaşından bu yana yaşanan en kötü durgunluktu ve hatta dünyayı sarsan 2008 krizini gölgede bıraktı. Aslında, 2009'da kaydedilen düşüş sadece -%0.1 idi. Ne yazık ki, 2020'nin sıkıntıları küresel ticarete ve deniz taşımacılığı sektörüne gerçekten zarar verdi: deniz yoluyla ticaret büyümesi 2019'da %1,7'den 2020'de %-3,0'a düştü (Brs group, 2021).

Kuru dökme ticaret büyümesi 2019'da +%0,5'ten 2020'de %-2,1'e düştü. Tanker ticareti büyümesindeki düşüş, 2019'da -%2,5'ten 2020'de -%9,6'ya çok daha dik oldu. Son olarak, konteyner taşımacılığı artışı 2019'da %+2,0'dan 2020'de %-1,4'e düştü. (Brs group, 2021).

Baltık Dry Index (BDI) 2018 ve 2019'da yıllık bazda sırasıyla 1.352 ve 1.353 ortalamasıyla önemli ölçüde sabit kalırken, 2020'de 1.066'ya düştü (%20'den fazla düşüş). Ancak önceki yıllarda olduğu gibi, kuru dökme yük piyasası 2020 boyunca oynaklık ile karakterize edildi. BDI yıla 976'da başladı ve ardından %50 oranında hızla düştü ve ardından 14 Mayısta 393'lük bir dip seviyesine dokunmadan önce 500 civarında dalgalandı. Daha sonra yazdan önce toparlandı ve 6 Ekim 2020'de 2.097'de zirveye ulaştı ve yılı 1000-1500 puan aralığında bitirdi. (Brs group, 2021).

Ortalama 1 yıllık Time Charter oranları aşağıdaki gibidir:

• Supramax (50-60.000 dwt) : 2019'da 9.964 dolar ve 2020'de 8.189 dolar

• Kamsarmax..... : 2019'da 12.451 dolar ve 2020'de 9.923 dolar

• Capesize.....: 2019'da 18.004 dolar ve 2020'de 13.070 dolar

2020 boyunca, 1 yıllık Time Charter oranları aşağıdaki bantlarda dalgalandı:

• Supramax...: Günlük 4.208 dolar ve 11.631 dolar arasında

• Kamsarmax: Günlük 4.681 dolar ve 16.415 dolar arasında

• Capesize.....: Günlük 1.992 dolar ve 34.896 dolar arasında

Baltık Capesize 5TC, 1. çeyrekte ortalama 4.558 dolar/gün, 2. çeyrekte 9.932 dolar/gün, 3. çeyrekte 20.761 dolar/gün ve 4. çeyrekte 16.949 dolar/gün (Brs group, 2021).

Tanker sektörü, 2020 yılının birinci yarısı boyunca Suudi Arabistan'ın talihsiz petrol piyasa payı için savaşı ve Covid-19 kaosunun çıkması olarak nitelendirilir. 2020 yılının ikinci çeyreğinde, pandemide gözüken küresel petrol talebi 16,2 mb/d olarak bir yıl öncekiden aşağıdadır, üstelik küresel rafinerilerin verimliliğinin düştüğü görülmüştür. Suudi Arabistan'ın hareketleri, talebin çöktüğü zamanda piyasayı vuracak, yüksek miktarda ham petrol artışına izin verdi. Sonuçta, artan ham petrolün çoğunluğu depolara konuldu. Neticede ana terminallerin depolama kapasitesi zorlandı. Tanker gemilerine depolama yapılmaya başlandı. Haziran 2020'nin sonundan itibaren tanker sektörü için her şey yokuş aşağı oldu. ABD fiyatlarının tarihte ilk kez kısa bir süreliğine negatife döndüğünde, Suudi Arabistan, petrol fiyatlarının düşmesinden sonra pazar payı için savaşını hızla durdurdu (Brs group, 2021).

The Baltic Exchange Clean Tanker Index (BCTI), 2020'ye 889'da başladı ve 385'te sona erdi ve 2019'da 607'ye kıyasla yıl boyunca ortalama 585'e çıktı (Brs group, 2021).

Ortalama 1 yıllık Time charter kiralama oranları aşağıdaki gibidir:

• MR2.....: 2019'da 14.440 dolar ve 2020'de 13.976 dolar

• LR1.....: 2019'da 16.070 dolar ve 2020'de 16.760 dolar

• LR1.....: 2019'da 20.310 dolar ve 2020'de 22.140 dolar

2019 boyunca, 1 yıllık Time charter kiralama oranları aşağıdaki bantlarda dalgalanmıştır:

• MR2.....: Günlük 11.500 dolar ve 17.500 arasında dolar

• LR1.....: Günlük 13.500 dolar ve 28.000 arasında dolar

• LR1.....: Günlük 16.000 dolar ve 37.500 arasında dolar

Ham petrol segmentinde, the Baltic Exchange Dirty Tanker Index BDTI) yıla 1.503 seviyesinden başladı ve 466 seviyesinden kapandı (Brs group, 2021).

Ortalama time charter oranları:

• Aframax: 2019'da 20.690 dolar ve 2020'de 21.500 dolar

• Suezmax: 2019'da 26.360 dolar ve 2020'de 28.577 dolar

• VLCC.. : 2019'da 34.860 dolar ve 2020'de 40.529 dolar

2019 boyunca, 1 yıllık time charter oranları aşağıdaki bantlarda dalgalanmıştır:

• Aframax: Günlük 15.000 dolar ve 33.500 dolar arasında

• Suezmax: Günlük 19.000 dolar ve 48.000 dolar arasında

• VLCC : Günlük 25.000 dolar ve 85.000 dolar arasında

VLCC'ler için time charter oranları, yıla 49.000 dolar/gün ile başladı ve Kasım ayının başında 25.000 dolar/gün gibi düşük bir seviyeye indikten sonra yılı 25.500 dolar/gün ile bitirdi. Konteynerde The Alphaliner Charter Index 2020 de %4 arttı (Brs group, 2021).

6.7.1. Covid-19'un deniz taşımacılığına etkileri

Çin'in Wuhan bölgesinde 1 Aralık 2019 tarihinde ortaya çıkan yeni Covid-19 salgını, hızlı şekilde yayılarak dünyayı etkisi altına almış ve Dünya Sağlık Örgütü tarafından 11 Mart 2021 tarihinde küresel salgın olarak ilan edilmiştir. Covid-19 salgınının halk sağlığına etkileri, yayılma şiddeti ve hızı, ulusal sağlık sistemleri üzerinde büyük bir baskı meydana getirmiştir. Bunu üretim, tedarik zinciri ve istihdam alanlarında meydana çıkan sosyo-ekonomik sorunlar takip etmiştir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, 2020; Bankpozitif Kredi ve Kalkınma Bankası Anonim Şirketi, 2021).

Koronavirüs (COVID-19) salgını, küresel ekonomi ve sağlık bakımından tüm dünyayı etkilemiştir. Tüm sektörleri etkilediği gibi birçok fırsatı sağlayan küresel denizcilik pazarını da etkisi altına almıştır (Cengiz ve Turan,2021). Deniz yolu taşımacılığı talebi, doğrudan ekonomik döngülerden ve uluslararası ticaretten etkilenen türetilmiş bir taleptir. Buna göre, Covid-19'un yayılması nedeniyle devam eden ve beklenen üretim ve tüketim daralması tüm denizcilik sektörünü etkilemektedir (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pasific - UNESCAP, 2020).

Dünya genelinde 2020 yılı Covid-19 salgını sebebiyle pek çok açıdan zorlu bir yıl olmuştu. Covid-19 salgını, 2021 yılında da etkisini sürdürmektedir. *''2020 yılında küresel*

deniz ticareti ile gayri safi hasıla büyümesinde birlikte bir düşüşün olduğu görülmüştür. 2020 yılının başlarında salgının başlaması ile birlikte dünya ekonomilerinin ulaşım, seyahat ve tüketim alışkanlıklarının yanında üretim faaliyetleri ve tedarik zincirleri üzerindeki olumsuz etkileri de bu durgunluğa neden olmuştur'' (Oğuz, 2021).

2020'nin ilk yarısı, yaygın karantinalar, seyahat kısıtlamaları, hızla artan işsizlik, hükümet kurtarma paketleri ve petrol ve borsa çöküşleriyle damgasını vurdu. Tablo 2'de gösterildiği gibi, 2020'nin ilk dört ayında birçok sektör olumsuz etkilenmiştir. Sektörler arasındaki farklılıklar hem azalan talep hem de arz yönlü aksaklıkları yansıtmaktadır. 2020'nin ilk çeyreğinde tekstil ve konfeksiyon yaklaşık %12 azaldı. Büro makineleri ve otomotiv sektörleri yaklaşık %8 oranında daraldı. Buna karşılık, en az değişken olan Tarım-gıda sektöründe uluslararası ticaretin değeri yaklaşık %2 arttı. Ulaştırma Ekipmanı ve Yakıt Ticareti Nisan ayında sırasıyla %30, %50 düştü. Enerji ticaretinde %40 ve Otomotiv Ürünlerinde %50 keskin daralmalar kaydedildi. Bu arada, ofis makineleri ticareti, büyük ölçüde Çin'in olumlu ihracat performansı nedeniyle Nisan ayında toparlanmış gibi görünüyor. Tahmin edilebileceği gibi, temel mal ticareti pandemi sırasında mütevazı bir artış kaydetti (United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD, 2020).

''UNCTAD tahminlerine göre ''2020 yılında uluslararası deniz ticaretinin yıllık büyüme oranının %-4,1, 2021 yılında %4,8 oranında'' Clarkson Research araştırma şirketinin verilerine göre ise ''2020 yılında uluslararası deniz ticaretinin yıllık büyüme oranının %-4,0, 2021 yılında %4,7 oranında olacağı öngörülmüştür.'' Ancak, Covid-19 salgını sebebiyle arz ve talep şoklarından olumsuz yönde etkilenen ekonomiden dolayı, UNCTAD uluslararası deniz ticaretinin 2020 yılında %4,1 oranında azalacağını tahmin etmektedir'' (Ece, 2020).

''Limanlar açısından ise 2019 ve 2020 yılları karşılaştırıldığında Covid-19 krizinin liman uğrak sayılarında yarattığı etki daha net olarak görülmektedir. 2020'nin ilk yarısında çoğu gemi türü tarafından daha az liman ziyareti yapılmıştır'' (Oğuz, 2021). En can alıcı değişiklik, pandeminin başlangıcında konteyner gemilerinde gözlemlenmiştir (Cengiz ve Turan, 2021). *''İlk çeyrekte sıvılaştırılmış doğal gaz ve sıvılaştırılmış petrol gazı taşıyıcıları ve tankerleri (yaş dökme yük gemileri) artış kaydetmeye devam etmiş olsa da, ikinci çeyrekte tüm gemi türlerinde düşüş görülmüştür. Krizden en çok darbe alanlar, feribotlar ve yolcu taşıyan diğer gemileri de içeren Ro-Ro (roll-on roll-off) gemileri olmuştur''* (Oğuz, 2021).

‘‘Dünyadaki her büyük kruvaziyer hattı, koronavirüs salgını büyüdükçe Mart ortasında kalkışları askıya aldı ve bazıları sınırlı sayıda gemi ve bölgede operasyonlara geri döndü. Avrupa’dan Çin’e ve Avrupa’dan ABD’ye olan nakliye güzergahları da etkilendi. Mart-Aralık 2020 arasında, Avrupa’dan Çin ve ABD’ye gemi trafiği 2019’un aynı dönemlerine göre azaldı. 2019 ve 2020’de 1-49. haftalara göre Avrupa'dan Çin’e %51,9'luk önemli bir düşüş varken, Çin’den Avrupa’ya trafik akışı %40,3’lük bir düşüş gösterdi. 2019 ve 2020’nin aynı dönemine kıyasla Avrupa’dan ABD’ye trafikte %32,2’lik bir düşüş ölçülürken, ABD’den Avrupa’ya olan rotalarda düşüş daha da belirgindi ve %38,0’a ulaştı’’ (European Maritime Safety Agency, 2020).

Birçok hükümet, ihracat kredileri koşullarındaki değişiklikler gibi denizcilik sektörü üzerinde önemli etkisi olabilecek araçlar da dahil olmak üzere, Coronavirüs krizinden kaynaklanan genel ekonomik yansımayı hafifletmeye yönelik geniş kapsamlı desteğin üzerine, denizcilik için ek destek önlemleri uygulamaya koydu. Tablo 2’de son aylarda en az 13 ülkenin denizcilik sektörüne uyguladığı desteklerini görebilirsiniz (International transport form-ITF, 2020).

Tablo 2. Deniz taşımacılığı sektörü için Covid-19 destek paketleri (International Transport Form (2020)' den değiştirilmiştir).

Ülke	Hak sahipleri	Ana tedbirler	Mio Eur
Singapur	Denizcilik şirketleri, gemi adamları	Liman ücretlerinin düşürülmesi	20
Güney Kore	HMM	Nakit desteği	600
Güney Kore	Denizcilik şirketleri	Nakit desteği	1000
Birleşik Krallık	Yolcu gemisi şirketleri	Nakit desteği İngiltere Merkez Bankası Covid Kurumsal Finansman Kolaylığı (CCFF)	350
Birleşik Krallık	Feribot işletmeleri	İngiltere-Kuzey feribot güzergahları için destek İrlanda ve Birleşik Krallık - Kıta Avrupası	63
Almanya	Detay yok	İnovasyon, araştırma, kıyı gücü, LNG yakıt ikmali, filo yenileme, daha temiz gemiler	1000
Fransa	CMA CGM	Kredi garantisi	1050
Fransa	MSC Cruise	Kredilerin kamu tarafından yeniden finanse edilmesi kalkınma bankası SFIL	2600
Finlandiya	Denizcilik firmaları	Kredi garantileri	600
İsveç	Sekiz feribot firması	Atıl durumdaki on feribot gemisine vergi indirimi	10
Estonya	Dört feribot firması	Kaybedilen gelirleri telafi etmek için hibe	20
Hırvatistan	Denizcilik şirketleri	Kredi garantileri	80
İrlanda	Üç feribot firması	Beş feribot güzergahının maliyetine destek	15
Yunanistan	Feribot firmaları	Detay yok	35
İtalya	Feribot ve yolcu gemisi firmaları	Vergi indirimleri, kayıp gelir tazminatı	85
Hong Kong, Çin	Feribot ve yolcu gemisi firmaları	Kira ve ücretlerden feragat, rıhtım depozitolarının iadesi (kruvaziyer)	n.a.
Çin Taipei	Yang Ming, Evergreen	Kredi imkanı	850

''Ülkemizde 2019 ve 2020 yılları için aylar bazında liman elleçleme istatistiklerine bakıldığında Covid-19 sürecinin deniz taşımacılığını özellikle mayıs ayında dramatik biçimde etkilediği görülmüştür. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre ''Mayıs ayında 2019 yılında dış ticaret, kabotaj ve transit yüklerde toplam 41.963.593 ton elleçleme yapılırken 2020 yılında aynı kapsamda 37.840.418 ton elleçleme gerçekleşmiştir.'' Düşüş eğiliminin mayıs ayında en yüksek seviyeye geldiği ve kısıtlamaların zayıflaması ile birlikte Haziran ve

Temmuz aylarında 2019 değerlerinin yakalanabildiği, kasım ayında ise düşüşün tekrar olduğu görülmüştür. En büyük düşüş mayıs ayı transit yüklerde %18,24 ile gerçekleşmiş olup, diğer yük türleri ile birlikte mayıs ayı toplam düşüşü %49,39 olmuştur'' (Oğuz, 2021).

Konteynerler tipik olarak Asya'dan Kuzey Amerika'ya gönderilen mamul mallarla dolu olarak gelir ve bazı boş konteynerler Asya'ya dönüş yolculuğu için özel mahsullerle yüklenir. Çin üretiminin Covid-19 ile ilgili olarak durması ve ardından Kuzey Amerika talebindeki düşüş, Asya'ya geri dönüş için boş konteyner sıkıntısı yarattı. Birçok ithalatçı ülkede konteynerlerin varış limanında 14 gün karantinaya alınmasına yönelik getirilen yeni ek gereksinimler, döngü sürelerini uzattı ve bu sorunu daha da kötüleştirdi (Gray, 2020).

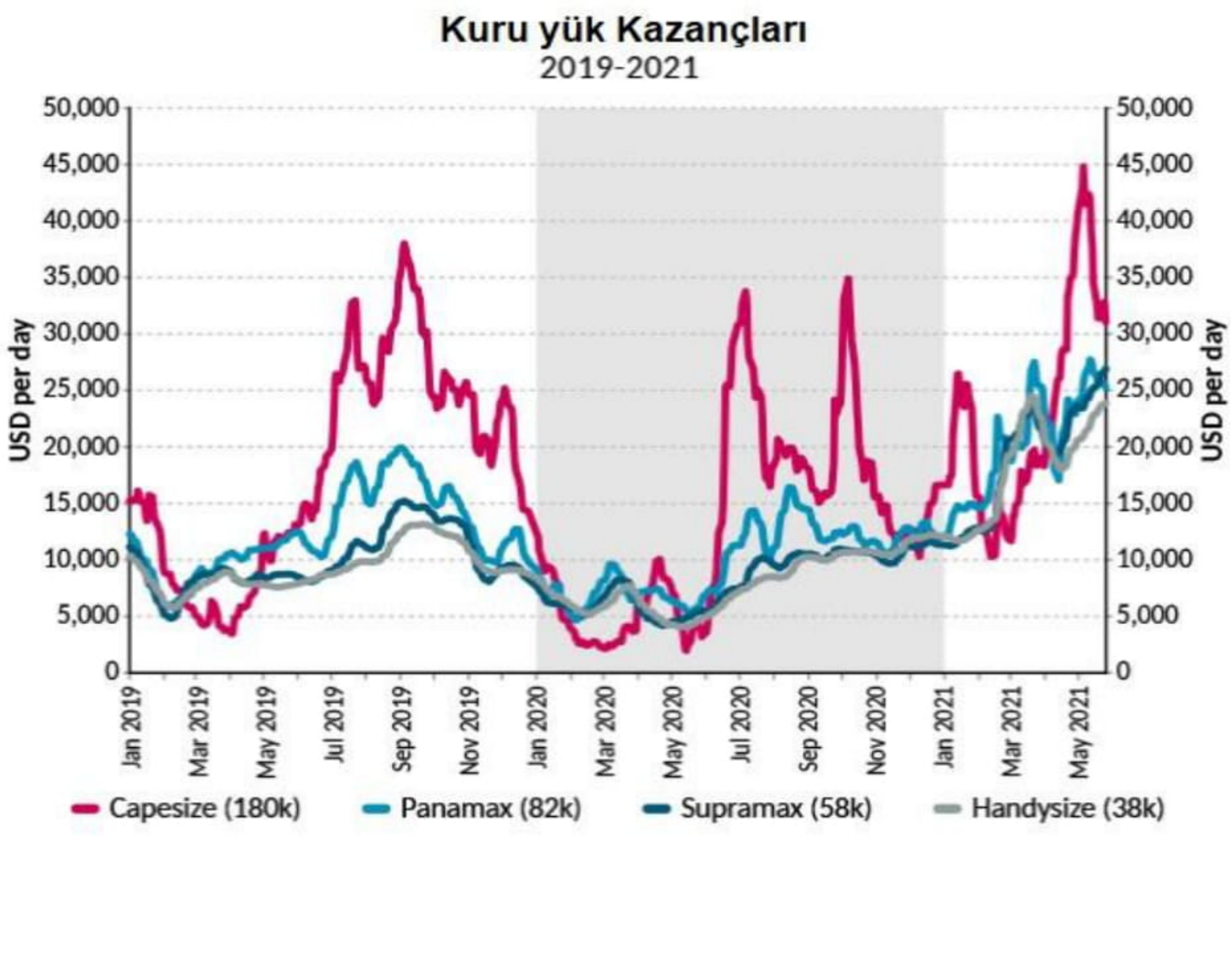
''Çin'in pandeminin başında durmasıyla armatörlerin ilk stratejileri, "blank sailing" yani sefer iptalleri oldu. Ayrıca pandemiden kaynaklı ithalat yüklerinin tahliyesindeki yavaşlık sonucu, boş ekipman elde etmede de sorunlar ortaya çıkmıştı. Tüm büyük armatörler (hatlar; MSC, Maersk, Hapag Lloyd, CMA CGM, Cosco, Yang Ming, Evergreen v.b.) daha karlı gördükleri Uzakdoğu'ya boş ekipman pozisyonladılar. Ülkemizin ithalatının yavaşlaması ve boş ekipman desteğinin yeterince olmaması sorunların başlangıcı oldu. Gemi kapasitelerinin düşürülmesiyle asıl sıkıntılar baş göstermiş oldu. Başta Avrupa olmak üzere, Kuzey Afrika'ya büyük armatörler yeterli lokasyon vermedi. Bu da lokal armatörlerde yığılmalara yol açtı. Bütün bu gelişmeler ve yüksek talep piyasada navlunların yükselmesine yol açtı. Asya-USA hattındaki yüksek navlunlar ve sıkışıklık nedeniyle Türkiye'den siparişler arttı. Üreticilerin stok fazlası olmaya başladı'' (Özkal, 2021).

''Nisan-Mayıs 2020 aylarında gemi sahipleri blank/void sailing yapmanın daha karlı olabildiğini gördükler. Armatörler için navlunu yüksek tutmak, gemiyi atıl yatırmanın maliyetinden daha avantajlı hal aldı. Gemi kapasiteleri blank sailing'ler ile birlikte 2020 yılı ortasında küresel olarak çekilmişti ve sonrasında kapasite kontrollü şekilde geri konuldu. Armatörler navlunları aşağıya indirmemek için kapasiteyi taktiksel olarak yönetmeye başladı'' (Özkal, 2021).

Konteyner Piyasası 2020'nin ilk yarısında baya kötü durumda iken 2020'nin Ağustos ayından beri ve özellikle 2021'in ilk çeyreğinde navlunlar çoğu rota da Çin- ABD, Çin-Avrupa rekor kırmaktadır. 40' Çin- ABD Navlunu usd 17.500'u görmüştür (Şişmanyazıcı, 2021). Türkiye – Avrupa hattında navlunlar Q4 2020 itibariyle artışa geçti. Türkiye- Afrika hattında navlunlar ortalamada iki katına çıkmış durumdadır (Özkal, 2021). Kuru dökme yük

piyasası 2020'nin ikinci yarısından itibaren ve özellikle 2021 başından itibaren ivme kazanmış ve BDI günümüzde 3000'ini geçmiştir. Tanker taşımacılığında 2020'nin mart ve özellikle nisan ayında VLCC talebi yüzen depo ve stratejik depolama sebebiyle artarken, aynı şekilde MR'ların durumu iyi olurken, diğer tonaj guruplarının durumu bu kadar iyi olmamıştır. 2020 de LNG ve LPG piyasası iyi olurken, kurvaziyer taşıma piyasası ve RORO'lar çökmüştür (Şişmanyazıcı, 2021).

Şu ana kadar Capesize kazançları, günlük ortalama 36.536 USD ile Mayıs 2020'nin 9 katından fazla, 2010'dan bu yana en iyi Mayıs ayı olma yolunda ilerliyor. geçmiş yıllardaki en yoğun sezonlar. 4. çeyrekte günlük 25.000 USD'nin bile üzerinde olan ortalama kazanç en son 2013'teydi. Pazarın geri kalanı da 26 Mayıs'ta günlük 24.903 ABD Doları Panamax kazançları ve 27.413 ABD Doları olan Supramax kazançları ile armatör ve gemi işletmecilerine güçlü karlar sağlıyor. 38.000 DWT Handysize gemi için bile günlük 24.000 USD'nin üzerinde kazanç gösteriyor (Sand, 2021).



Şekil 7. 2019-2021 Kuru yük kazançları (BIMCO'dan alınmıştır).

Tüm gemi boyutları için navlun oranlarının artması gibi, yük taşımacılığına olan iştah da tüm dünyada arttı. Supramax'lar, 2020'ye kıyasla bu yılın ilk dört ayında %10,6 artan

taleple en büyük kazananlar oldu. Capesize talebi %6,0 artarken Panamax %1,5 arttı. Handysize gemilere olan talep, 2020'nin başından itibaren %7,3'lük bir büyümeye rağmen, 2019'un ilk dört ayına göre sadece %0,1 artarak pandemi öncesi seviyesine kıyasla en az arttı (Sand, 2021).

Panamax ve Supramax gemilerine olan talepteki son zamanlardaki güçlü büyüme, dünya çapında rekor ihracat ve ithalatın kaydedildiği tarım ürünlerinden kaynaklanmaktadır. Çin'in tarım ürünleri ithalatı, yılın ilk dört ayında iri taneli tahıl ve buğdayın %155,2 oranında artmasıyla güçlü bir şekilde arttı- geçen yılın sadece 7,5 milyon tonluk rakamına kıyasla toplam 19,1 milyon ton. Çin, aynı zamanda geçtiğimiz yıl boyunca ortaya çıkan zayıf noktalarına karşılık stok arttırmak için tahıl alımını artırdı (Sand, 2021).

Çin soya fasulyesi ithalatı daha az, ancak daha yüksek bir tabandan (geçen yılın ilk dört ayına göre %16,8 artışla) büyürken, hacim olarak 4,1 milyon ton artarak 28,6 milyon tonluk rekor seviyeye ulaştı. Bu, büyük ölçüde 2. çeyreğe kadar Çin'e herhangi bir anlamlı hacimde ulaşmayan gecikmeli Brezilya soya fasulyesi nedeniyle, ABD'den yapılan rekor ihracata bağlıdır (Sand, 2021).

Ancak o zamandan beri Brezilya soya fasulyesi ihracatı Mart ve Nisan aylarında aylık rekor kırdı ve ikincisi 17,4 milyon tona ulaştı. Bu, Ocak ve Şubat aylarındaki düşük ihracatı fazlasıyla telafi ediyor ve ardından ihracat, 2020'nin başlangıcına göre %56,4 düştü. Dört aylık dönemle karşılaştırıldığında, geri dönüş tamamlandı ve hacimler artık %3,9 arttı (Sand, 2021).

2020 yılına bu yavaş başlangıç ve ardından rekor düzeyde ihracat, önce gemileri limanların dışında yük bekleterek, ardından da önceki yıllara göre çok daha fazla tonaj gerektiren Mart ve Nisan aylarında kuru yük endüstrisine büyük destek sağladı. . Yalnızca bu iki ayda, Brezilya ihracatını karşılamak için 2020'ye kıyasla 64 Panamax gemisine daha ihtiyaç duyuldu (Sand, 2021).

Brezilya demir cevheri ihracatı, yılın ilk dört ayında soya fasulyesinden bile daha fazla arttı, toplam ihracat 105,9 milyon ton, 2020'nin ilk dört ayında 12,8 milyon ton (+13,8%) ve 3,4 milyon ton arttı (%+3,3) 2019'un ilk dört ayına göre daha yüksek. Bu yıl şimdiye kadar toplam Brezilya demir cevheri ihracatının yaklaşık %64,2'si, dünyanın en uzun ticaret yollarından biri olan 11.050 deniz mili ortalama mesafesine sahip bir yolculuk olan Çin'e gitti (Sand, 2021).

Yük piyasasındaki gücü yansıtan kuru dökme yük gemi alım ve satım piyasası da son birkaç aydır yüksek seyrediyor. Yılın başından bu yana, 15 yaşındaki bir Capesize gemisinin değeri %73,4 arttı. Küçük boyuttaki gemilerin, 15 yıldaki değerleri 1 Ocak'tan 25 Mayıs'a kadar %54,4 ile %59,6 arasında artmaktadır. Bu yıl şimdiye kadar, üçte ikisi Panamax ve Handymax gemileri olmak üzere ikinci el pazarında 81 anlaşma yapıldı (Sand, 2021).

İkinci el gemilere olan artan talep, armatörlerin daha fazla tonajı hemen elde etme isteklerini yansıtıyor, buradaki faaliyet yoğunluğu daha yüksek sözleşmelere yansımadı; Bu, 2020'nin başlangıcına kıyasla düştü. Yıldan bugüne 92 gemi sipariş edildi (2020'nin aynı döneminde 111'e karşı), en popüler olanı Panamax gemileri, 44 tanesi sipariş edildi (Sand, 2021).

Bu yıl teslim edilmesi beklenen 30,1 milyon DWT'den sadece 16 milyon DWT, 4,2 milyon DWT'lik söküme kıyasla geldi. Bu, filoyu yılbaşına göre %1,3 artışla 923,9 milyon DWT'de bırakıyor. BIMCO, tüm yıl içinde filonun %2,4 oranında büyümesini ve sökümlerin yaklaşık 9 milyon DWT'ye ulaşmasını bekliyor. Bu, 2016'dan beri görülen en yavaş filo büyümesi olacak (Sand, 2021).

Kuru dökme yük piyasasının mevcut gücüne rağmen, temelde çok az şey değişti ve yüksek talep öncelikle pandemi ile ilgili teşvik harcamaları ve stoklamayla bağlantılı kısa vadeli faktörlerden kaynaklanıyor. Uzun vadede ne olursa olsun, bu yıla güçlü bir başlangıç, kuru dökme yük sahiplerinin ve işletmecilerinin karlılığını artırdı ve birçok büyük kuru dökme yük ürününe yönelik devam eden güçlü talep ile bu yıl hatırlanması gereken bir yıl olacak gibi görünüyor (Sand, 2021).

Son altı ayda tüm denizcilik sektörü koronavirüs pandemisinden etkilendi, ancak bunun şiddeti farklı denizcilik sektörlerine göre değişti. Denizcilik endüstrisinin tüm segmentleri etkilendi, ancak genel resim, 2020'nin ilk yarısında uluslararası denizcilik pazarlarındaki gelişme ile 2019'un ilk yarısı karşılaştırıldığında, belirli sektörlerin gelişiminin çok farklı yönlere gittiğidir (Clasen ve Olesen, 2020).

6.7.2. Covid-19'un gemi kiralama faaliyetlerine etkisi

''Dünya üzerindeki birçok ülke Covid-19 salgınının yayılmasını önlemek ve etkilerini en aza indirmek için limanlarına uğrak yapan "gemilere yönelik" birtakım önlemler almıştır ve "ticaretin devamını sağlamaya" yönelik bazı yeni uygulamalar geliştirilmiştir. Bu etapta, gemilerin limana gelişinden önce yapılması gereken bildirimlere ilişkin süreler uzatılmış;

geminin limana girişinde tıbbi olarak sakınca bulunmadığına dair serbest pratika düzenlenmesi, gemilerin son uğrak yaptıkları limanların tespit edilmesi ve yakın zamanda riskli liman olarak nitelendirilen limanlara giriş yapan gemilerin limana girişinin engellenmesi; gemilerin dezenfekte edilmesi; gerektiği durumlarda karantinaya alınması; teması en aza indirmek için fiziki evrak teslimi ve diğer yapılan işlemlerin ve bildirimlerin elektronik posta yolu ile veya online olarak yapılması gibi birtakım tedbirlere başvurulmuş hatta bu periyotta limanların gemi giriş-çıkışına kapatılmasına kadar varan ciddi önlemler getirilmiştir'' (Taşkın, 2020).

Mürettebat değişiklikleriyle ilgili sorunlar, son altı ayda inanılmaz bir zaman aldı ve hala devam ediyor. Mürettebatın gemilere katılması ve gemiden inmesi bu kadar karmaşık olduğundan bir armatörlük şirketi işletmek inkar edilemez derecede zordur (Clasen ve Olesen, 2020).

''Covid-19 salgını ile birlikte tüm sözleşmeleri etkilediğini gibi taşıma sözleşmeleri (çarter partiler) de etkilemiştir. Bu konuda yapılan uzman değerlendirmeleri, sözleşmenin uygulanacağı hukuk sistemine göre değişiklik gösterebileceği yönündedir. Örneğin; mücbir sebep, İngiliz Hukuku'nda yalnızca ilgili sözleşmede tanımlanmış ise kabul edilebilmektedir. Yani müzakere aşamasında çarter partilere mücbir sebepler ile ilgili kloz eklenmeli ve bu klozda mücbir sebepler arasında salgın hastalığın gösterilmiş olması gereklidir. Bundan dolayı, BIMCO'nun armatör firmalara çarter partilerini düzenlerken dikkat etmesi tavsiyesinde bulunduğu bilinmektedir. Aksi halde söz konusu salgın, tarafların sözleşmesel yükümlülüklerini sora erdirmeyecektir'' (Topdemir İnandıoğlu Kömüç Avukatlık Bürosu - Tilegal, 2020).

''Covid-19 salgını döneminde de gemi seferleri, yükleme ve boşaltma işlemleri devam etmek durumundadır. Fakat bu dönemde demuraj konusuyla ilgili bazı soru işaretleri oluşmuştur. Limanın yükleme/boşaltamaya karantina ya da salgın hastalık nedeniyle elverişli olmaması durumunda işleyen sürelerin demurajdan sayılıp sayılmayacağı konusunda da soru işaretleri oluşmuştur. Gemi ticari operasyonu için uğrak yapacağı limanın ticari sahasına girdiğinde serbest sürenin başlaması için usulüne uygun bir şekilde hazırlık mektubu (NOR) verecektir. Armatörün demuraj talep edebilmesi için yüklemenin/boşaltmanın taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan serbest süre içerisinde tamamlanamamış olması gerekmektedir. Öncelikle geminin hukuken veya fiilen hazır halde olması ve Covid-19 açısından özellikle

serbest pratika (free pratique) alması serbest sürenin başlayabilmesi için gereklidir. NOR'un geçerli olabilmesi ve sürelerin işleyebilmesi serbest pratikanın gerekli olmaması için tarafların, aralarındaki taşıma sözleşmesinde bu kapsamda bir düzenleme yapıp yapmadığı incelenmelidir. Uygulamada farklı kurumların hazırladığı matbu çarter partiler kullanılmakta ve recaplerle hükümleri taraflarca her somut olaya göre değiştirilebilmektedir'' (Tilegal, 2020).

''Covid-19 sebebiyle taşıyanın, rota değiştirmesinin veya taşıma sözleşmesinde belirtilenden farklı bir limana yanaşmasının mümkün olup olmadığı, uygulanacak hukuka göre değişiklik göstermektedir. Türk Hukuku bakımından değerlendirecek olunursa; TTK md. 1178 uyarınca ''taşıyan, eşyayı navlun sözleşmesinde belirtilen limanda teslim etmekle yükümlüdür.'' Rota değiştirilmesi durumunda değişikliğin haklı olup olmadığının değerlendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca taraflar, navlun sözleşmesine ya da konşimentoya koyacakları bir klozla, taşıyana rotadan sapma yetkisi verebilirler ki bu durumda da rota değişikliği, haklı sapma kapsamında olacaktır. Bu kapsamda, gemiden birinin hastalığı durumunda da rotadan sapmanın can kurtarma kapsamında değerlendirilmesi mümkün olabilir'' (Tilegal, 2020).

''Covid-19 salgınının P&I kulüpleri tarafından da yakından takip edildiği görülmektedir. Bu kapsamda, geminin P&I kulübünün ne tür masrafları karşılayıp karşılamayacağı ve hangi etapta devreye gireceği sıkıntısı ortaya çıkmaktadır. Donatan, gemisini TTK md. 932 gereği denize, yola ve yüke elverişli halde tutması, yüklemeden önce ve seyir boyunca Covid-19 salgını ile ilgili gerekli tüm hazırlıkları yapmalıdır. Birçok P&I klubü Covid-19 salgını ile ilgili olarak, üyelerine Covid-19'un etkileri ve bu konuda kulüpün işleyişi hakkında sirküler hazırlamışlardır. Bu sirkülelerde, Covid-19 salgını ile ilgili gemi mürettebatında meydana gelen hastalıkların ya da ölümlerin kapsam dışında tutulmasının söz konusu olmayacağı belirtilmiştir'' (Tilegal, 2020).

7. MATERYAL VE METOT

Dünya ticaretinin çok büyük bir kısmı deniz taşımacılığı ile sert kuralların uygulandığı riskli bir piyasada yapılmaktadır. Arz-talep değişiklikleri, dünya ekonomisi, beklenmedik krizler deniz ticaretinde birbiri ile bağlantılı dört piyasayı (navlun, gemi alım-satım, yeni inşa ve gemi söküm) etkilemektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Wuhan bölgesinde 1 Aralık 2019 tarihinde ortaya çıkan koronavirüs pandemisi de bu dört piyasayı ciddi şekilde etkilemiştir.

Ülkeler salgının etkilerini en aza indirmek için limanlarına uğrak yapacak gemilere karşı bazı önlemler almıştır. Gemi tahsisi veya navlun sözleşmeleri yapılmadan önce, piyasadaki gelişmeler ve alınan tedbirler, ilgili tarafların haklarını koruyan gemi brokerleri tarafından takip edilmelidir. Brokerler, müşterilerinin aleyhine olacak maddelere karşı dikkatli olmalıdır.

Bu bağlamda araştırmanın amacı; koronavirüs küresel pandemisinin gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerine etkisini ortaya koymaktır. Araştırma sonuçlarının gemi brokerlerine, gemi brokerliği işletmelerine ve bünyesinde gemi kiralama departmanı bulunan armatör veya kiracı işletmelerine beklenmedik kriz dönemlerinde piyasanın nasıl şekillendiğini görmeleri açısından ve literatürde de gemi kiralama ve brokerlik faaliyetleri için benzer bir çalışma yapılmadığından katkı sağlayacağı öngörülmektedir.

Araştırmanın amaçlarını gerçekleştirmek için nicel araştırma yönteminden yararlanılmış ve anket tekniği kullanılmıştır. 4 akademisyen ve 8 uzman görüşlerine başvurularak beşli likert ölçek anket soruları düzenlenmiştir. Anket 7 başlık altında 39 sorudan oluşmaktadır. Detayları EK 1'de paylaşılmıştır.

Veri toplama 27/01/2021 – 30/07/2021 tarihleri arasında Google Forms URL erişim linki üzerinden gerçekleştirilmiştir. Türkiye'deki brokerlere ulaşmak için Gemi Brokerleri Derneği ile iletişime geçilmiş ve anket erişim linki, toplu mail gönderimi yapılarak dernek üyeleri ile paylaşılmıştır. Yabancı brokerlere ulaşmak için de Acenteler Ulusal Birlikleri Federasyonu (FONASBA) ile iletişime geçilmiştir. Anket erişim linki, FONASBA resmi sosyal medya hesapları üzerinden üyeleri ile paylaşılmıştır. Anket erişim linki ayrıca yazarın

çalışmakta olduğu armatör firmanın portföyünde yer alan işletmelere mail ve skype üzerinden gönderilmiştir.

Anketin ilk bölümü bazı demografik özellikleri (cinsiyet, yaş, eğitim düzeyi, meslek alanı) öğrenmeye yönelik soruları içermektedir. Diğer bölümleri ise, pandeminin kiralama ve brokerlik faaliyetlerine, işletme performansına, kiralama sözleşme ve maddelerine, navlun pazarına, gemi brokerleri üzerindeki psiko-sosyal duruma, gemi ve sefer planlamasına, işletmelerin finans ve pazarlama faaliyetlerine etkilerini öğrenmeye yönelik soruları içermektedir. Bu bölümlerde 1=kesinlikle katılmıyorum, 2=katılmıyorum, 3=ne katılıyorum ne katılmıyorum, 4=katılıyorum, 5=kesinlikle katılıyorum şeklinde derecelendirilmiş cevaplara yer verilmiştir.

Araştırmaya konu olan değişkenlerin güvenilirliğini test etmek üzere Croanbach Alpha katsayısı belirleme analizi yapılmış ve Tablo 3'te sonuçlar verilmiştir. Alfa katsayısına bağlı olarak ölçeğin güvenilirliği aşağıdaki gibi derecelendirilmiştir (Kalaycı, 2006).

- $\leq \alpha < 0.40$ ise ölçek güvenilir değil,
- $0.40 \leq \alpha < 0.60$ ise ölçek güvenilirliği düşük,
- $0.60 \leq \alpha < 0.80$ ise ölçek oldukça güvenilir,
- $0.80 \leq \alpha < 1.0$ ise ölçek yüksek derecede güvenilirdir

Tablo 3. Güvenilirlik analizi

Cronbach's Alpha	N of Items
,893	39

Daha önce yapılan araştırmalarda, çalışan motivasyonu için Dündar ve diğerleri (2007) tarafından geliştirilen ve içsel ve dışsal motivasyon araçlarına ilişkin Cronbach alfa değerleri 0.83 ve 0.84 olarak hesaplanan motivasyon ölçeğinin; mesleki tükenmişlik için Maslach ve Jackson (1981) tarafından geliştirilen ve Türkçe'ye uyarlaması Ergin (1992) tarafından yapılmış, Cronbach alfa değerleri duygusal tükenme 0,83, duyarsızlaşma 0,71 ve düşük kişisel başarı 0,72 olarak hesaplanan tükenmişlik ölçeğinin; yaşam doyumu için Kaba ve diğerleri (2017) tarafından geliştirilmiş, Cronbach alfa değeri 0.89 olarak hesaplanmış yetişkin yaşam doyumu ölçeğinin; iş tatmini kavramı için Locke EA (1976), Vroom (1964), Erdoğan (1996); işten ayrılma niyeti için Cammann ve diğerleri (1979) tarafından geliştirilmiş

Türkiye'de Gül ve diğerleri (2008) yaptığı çalışmada kullanılmış ve Cronbach alfa değeri 0,87 olan işten ayrılma ölçeğinin ana temaları genel isimleri/kavramları anket formunda kullanılmış ve ana faktör olarak "pandeminin brokerlerin iş-sosyal yaşama ilişkin içsel faktörleri (psiko-sosyal faktörler) üzerindeki etkisi olarak adlandırılmıştır. Bu faktörler sosyal psikolojinin yanı sıra endüstriyel/örgütsel psikoloji ve örgütsel davranış çalışmalarında da ele alınan kavramlardır (Lawler ve Porter, 1967; Cribbin, 1972; Lloyd ve Hamner, 1979; Davis, 1982; Feldman ve Arnold, 1985; Parnell ve Crandall, 2003; Judge vd., 2009).

Ayrıca, araştırmamıza konu olan değişkenlerin geçerliliğini test etmek üzere açımlayıcı faktör analizi yapılmış ve aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Tablo 4. Geçerlilik analizi

Ana faktörler	Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy	Approx. Chi-Square	Bartlett's Test of Sphericity df	Sig
Pandeminin kiralama sözleşme ve maddeleri üzerine etkisi	,570	18,329	6	,005
Pandeminin navlun pazarına etkisi	,646	114,014	15	,000
Pandeminin gemi brokerleri üzerindeki psiko-sosyal etkisi	,690	198,250	10	,000
Pandeminin gemi ve sefer planlaması üzerine etkisi	,864	479,994	55	,000
Pandeminin işletmelerin finans ve pazarlama faaliyetleri üzerine etkisi	,704	170,827	55	,000

Araştırmaya konu olan ana faktörler (bağımsız değişkenler) ile bağımlı değişkenlere ilişkin Skewness değerleri ise -0,753 ile 0,104, Kurtosis değerleri ise -1,163 ile + 1,386 değerleri arasında değişmektedir.

Araştırmaya konu olan ana faktörler ile bağımlı faktörler arasındaki neden-sonuç ilişkisi ve iki değişken arasındaki ilişkinin yönü ve şiddeti incelenmiştir. Verilerin analizleri SPSS paket programı kullanılarak yapılmıştır. İstatistiksel analizden sonra elde edilen bulgular tablolaştırılarak yorumlanmıştır.

8. BULGULAR

Araştırmamıza, Türk ve yabancı brokerlerden oluşan toplamda 141 kişi katılım göstermiştir. Katılımcıların 85'i Türk, 56'sı yabancı brokerlerden oluşmaktadır. Araştırmamızın hipotezleri aşağıda belirtildiği gibidir;

H_1: Pandeminin kiralama sözleşme ve maddeleri üzerine etkisi ile gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişi arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki vardır.

H_2: Pandeminin navlun pazarı üzerine etkisi ile gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişi arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki vardır.

H_3: Pandeminin brokerler üzerindeki psiko-sosyal etkisi ile gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişi arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki vardır.

H_4: Pandeminin gemi ve sefer planlamaları üzerine etkisi ile gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişi arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki vardır.

H_5: Pandeminin işletmelerin pazarlama ve finansal yönetimleri üzerine etkisi ile gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişi arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki vardır.

H_6: Pandeminin kiralama sözleşme ve maddeleri üzerine etkisi ile işletme karlılığı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki vardır.

H_7: Pandeminin navlun pazarı üzerine etkisi ile işletme karlılığı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki vardır.

H_8: Pandeminin brokerler üzerindeki psiko-sosyal etkisi ile işletme karlılığı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki vardır.

H_9: Pandeminin gemi ve sefer planlamaları üzerine etkisi işletme karlılığı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki vardır.

H_{10}: Pandeminin işletmelerin pazarlama ve finansal yönetimleri üzerine etkisi ile işletme karlılığı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki vardır.

8.1. Demografik Özellikler

Anketimizin ilk bölümü bazı demografik özellikleri (cinsiyet, yaş, eğitim düzeyi, meslek alanı) öğrenmeye yönelik soruları içermektedir. Katılımcılara ait demografik özellikler Tablo 5 ve Tablo 8 arasında özetlenmiştir. **Yüzdeler hesaplanırken her bir broker grubu kendi katılımcı sayısı üzerinden değerlendirilmiştir.**

Tablo 5. Katılımcıların cinsiyeti

	Cinsiyetiniz			
	TÜRK BROKERLER		**YABANCI BROKERLER**	
	Frekans	%	Frekans	%
			1	1,8
Erkek	73	85,9	13	23,2
Kadın	12	14,1	42	75,0
Total	85	100,0	56	100,0

Katılımcıların toplamda %61,43'ü erkeklerden oluşmuştur. Erkeklerin oranı, Türk brokerlerde %85,9 iken, yabancı brokerlerde sadece %23,2'dir. Kadınların katılım oranı yabancı brokerlerde %75 iken, Türk brokerlerde sadece %14,1 olmuştur.

Tablo 6. Katılımcıların yaş aralığı

	Yaşınız			
	TÜRK BROKERLER		**YABANCI BROKERLER**	
	Frekans	%	Frekans	%
	1	1,2	1	1,8
18-25			1	1,8
26-35	26	30,6	11	19,6
36-45	31	36,5	17	30,4
46-55	20	23,5	14	25
56 ve üstü	7	8,2	12	21,4
Toplam	85	100,0	56	100,0

Her iki grubun verileri, 26-35 ve 36-45 yaş aralıklarında katılımın yüksek olduğu görülmektedir. Bu soruyu her iki gruptan birer kişi yanıtlamamıştır. Türk brokerlerde, en yüksek oranda katılımcı çoğunluğunun yaş profili %36,5'lik oran ile 36-45 yaş aralığında olurken bunu sırasıyla %30,6'lık oran ile 26-35 yaş, %23,5'lik oran ile 46-55 yaş ve son

olarak %8,2'lik oran ile 56 yaş ve üstü takip etmiştir. Yabancı brokerlerde de katılım yine en yüksek %30,4 ile 36-45 yaş aralığında gerçekleşmiştir. Bu yaş grubunu sırasıyla %25 ile 46-55 yaş, %21,4 ile 56 yaş ve üstü ve %19,6 ile 26-35 yaş aralığı takip etmiştir. En düşük katılımın 18-25 yaş aralığında olduğu gözlemlenmiştir. Türk brokerlerde 18-25 aralığında katılımcı bulunmazken, yabancı brokerlerde 1 kişi katılım sağlamıştır.

Tablo 7. Katılımcıların eğitim düzeyi

	Eğitim Düzeyiniz			
	TÜRK BROKERLER		**YABANCI BROKERLER**	
	Frekans	%	Frekans	%
			1	1,8
İlkokul / Ortaokul			1	1,8
Lise	3	3,5	9	16,1
Ön lisans	6	7,1	3	5,4
Lisans	62	72,9	17	30,3
Yüksek lisans	14	16,5	22	39,3
Doktora			3	5,3
Total	85	100,0	56	100,0

Katılımcıların eğitim düzeyi incelendiğinde, Türk broker grubundakilerin %72,9'unun lisans mezunu olduğu gözlemlenirken, Yabancı brokerlerin %39,3'ünün yüksek lisans mezunu olduğu tespit edilmiştir. Türk Brokerlerde en düşük katılımcı eğitim düzeyi %3,5 ile lise olurken, yabancı brokerlerde %1,8 ile ilkokul düzeyi olmuştur. Bu soruya Türk brokerler grubundaki katılımcılar tam cevap verirken, Yabancı brokerler grubundaki bir kişi cevapsız bırakmıştır.

Tablo 8. Katılımcıların brokerlik alanı

	Brokerlik Alanınız			
	TÜRK BROKERLER		YABANCI BROKERLER	
	Frekans	%	Frekans	%
Armatör Brokeri	39	45,9	8	14,3
Kiracı Brokeri	21	24,7	23	41,1
Serbest Broker	25	29,4	25	44,6
Total	85	100,0	56	100,0

Brokerlik alanını sorduğumuz bu kategori, bütün katılımcılar tarafından eksiksiz olarak doldurulmuştur. Türk brokerler grubundaki katılımcıların %45,9'unun armatör brokeri olarak çalıştıkları tespit edilirken, yabancı brokerlerde katılımcıların %44,6'lık oranla serbest broker olarak çalıştıkları gözlemlenmiştir. Bu çalışmada kiracı brokerleri, Türk brokerler grubunda %24,7'lik kısmı oluştururken, yabancı brokerler grubunun %41,1'ini oluşturur. Genel olarak baktığımızda bütün brokerlik alanlarının neredeyse eşit dağıldığını görebiliyoruz. Genel toplama baktığımızda 141 katılımcının %35,46'sını serbest brokerler oluştururken bunu sırasıyla %33,33 ile armatör brokerleri ve %31,21 ile kiracı brokerleri takip etmektedir.

8.2. Covid-19 Sürecinde Gemi Kiralama ve Brokerlik Faaliyetlerinin Genel İşleyişi Üzerinde Etkili Olan Alt Faktörler

Covid-19 sürecinde gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişi üzerinde etkili olan alt faktörleri belirlemek üzere regresyon analizi yapılmış ve aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Tablo 9. Covid-19 sürecinde gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişi üzerinde etkili olan alt faktörler

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	-,060	,493		-,121	,904		
Pandeminin kiralama sözleşme ve maddeleri üzerine etkisi	-,038	,143	-,023	-,265	,791	,649	1,542
Pandeminin navlun pazarına etkisi	**,503**	**,139**	**,308**	**3,605**	**,000**	,691	1,446
Pandeminin gemi brokerleri üzerindeki psiko-sosyal etkisi	**,351**	**,098**	**,285**	**3,570**	**,000**	,793	1,261
Pandeminin gemi ve sefer planlaması üzerine etkisi	,237	,133	,161	1,778	,078	,616	1,622
Pandeminin işletmelerin finans ve pazarlama faaliyetleri üzerine etkisi	,050	,216	,024	,233	,816	,495	2,022
ANOVA F:13,010 Anlamlılık: 000, R:0,573 R^2 :0,328							

Dependent Variable: Genel İşleyiş

Predictors: (Constant), İşletmelerin finans ve pazarlama faaliyetleri üzerine etkisi, Kiralama sözleşme ve maddeleri üzerine etkisi, Gemi brokerleri üzerindeki psiko-sosyal etkisi, Navlun pazarına etkisi, Gemi ve sefer planlaması üzerine etkisi

Tablo 9 incelendiğinde pandeminin etkisinin olduğu düşünülen navlun pazarı ile psiko-sosyal faktörlerin, gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişi üzerinde istatistiksel olarak anlamlı bir etkisinin olduğu saptanmıştır. İlave olarak regresyon analizi için gerekli koşullardan VIF ve Tolerance değerlerinin istenen sınırlar içerisinde olduğu görülmektedir. Regresyona konu olan bağımsız değişenlerin bağımlı değişken (genel işleyiş) üzerindeki etkiyi %33 düzeyinde açıkladıkları anlaşılmaktadır.

Çoklu regresyon analizleri yapılırken dikkat edilmesi gereken değerler vardır. Bağımsız değişkenler arasında çoklu bağıntının olması, regresyon modellerini önemli düzeyde etkileyebilecek ciddi bir sorundur. VIF değerinin 10'dan büyük olması, ciddi bir çoklu bağıntı sorunu olduğunu gösterir (Montgomery, Peck ve Vining, 2013). Tolerans değerlerinin 0,10'dan büyük olması, değişkenler arasında çoklu bağıntı sorununun olmadığını ortaya koyar (Çokluk, Şekercioğlu ve Büyüköztürk, 2012: 36).

8.3. Covid-19 Sürecinde Gemi Kiralama ve Brokerlik Faaliyetlerinin Genel İşleyişi ile Alt Faktörler Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Covid-19 sürecinde gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişi ile alt faktörler arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığını belirlemek üzere korelasyon analizi yapılmış ve aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Tablo 10. Covid-19 sürecinde gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişi ile alt faktörler arasındaki ilişki

		Pandeminin kiralama sözleşme ve maddeleri üzerine etkisi	Pandeminin navlun pazarına etkisi	Pandeminin gemi brokerleri üzerindeki psiko-sosyal etkisi	Pandeminin gemi ve sefer planlaması üzerine etkisi	Pandeminin işletmelerin finans ve pazarlama faaliyetleri üzerine etkisi
Genel İşleyiş	Pearson Correlation	,277**	,477**	,445**	,335**	,364**
	Sig. (2-tailed)	,001	,000	,000	,000	,000
	N	139	139	139	139	139

Tablo 10 incelendiğinde pandemi sürecinden etkilenen araştırmamıza konu olan değişenler ile genel olumsuz etkilenme düzeyi arasında %95 güven aralığında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişkinin olduğu görülmektedir. Bu bağlamda H1, H2, H3, H4 ve H5 hipotezleri kabul edilir. Gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişi üzerinde en olumsuz etkiye sahip değişkenin navlun pazarı ikinci değişkenin ise brokerlerin psiko-sosyal durumlarının olduğu görülmektedir.

8.4. Covid-19 Sürecinde Gemi Kiralama ve Brokerlik İşletmelerinin Firma Performansı Üzerinde (Karlılık) Etkili Olan Alt Faktörler

Covid-19 sürecinde gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin firma performansı üzerinde etkili olan alt faktörleri belirlemek üzere regresyon analizi yapılmış ve aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Tablo 11. Covid-19 sürecinde gemi kiralama ve brokerlik işletmelerinin firma performansı üzerinde (karlılık) etkili olan alt faktörler

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	,169	,657		,258	,797
Pandeminin kiralama sözleşme ve maddeleri üzerine etkisi	-,146	,198	-,073	-,735	,464
Pandeminin navlun pazarına etkisi	**,516**	**,178**	**,269**	**2,906**	**,004**
Pandeminin gemi brokerleri üzerindeki psiko-sosyal etkisi	,100	,127	,068	,791	,430
Pandeminin gemi ve sefer planlaması üzerine etkisi	**,483**	**,201**	**,259**	**2,398**	**,018**
Pandeminin işletmelerin finans ve pazarlama faaliyetleri üzerine etkisi	,064	,279	,025	,230	,818
ANOVA F: 6,411 Anlamlılık: 000, R:0,442 R^2 :0,195					

Dependent Variable: İşletme karlılığında azalma

Predictors: (Constant), İşletmelerin finans ve pazarlama faaliyetleri üzerine etkisi, Kiralama sözleşme ve maddeleri üzerine etkisi, Gemi brokerleri üzerindeki psiko-sosyal etkisi, Navlun pazarına etkisi, Gemi ve sefer planlaması üzerine etkisi

Tablo 11 incelendiğinde pandemiden etkilendiği düşünülen faktörlerden navlun pazarı ile gemi ve sefer planlamasına ilişkin olumsuz koşulların işletme karlılığı üzerinde istatistiksel olarak %95 güven aralığında anlamlı bir etkisinin olduğu görülmektedir. Bu sonuca göre navlun pazarı ile gemi ve sefer planlaması konusunda yaşanan olumsuzluk düzeyi arttıkça işletme karlılığının da olumsuz etkilendiği söylenebilir. İlave olarak regresyon analizi için gerekli koşullardan VIF ve Tolerance değerlerinin istenen sınırlar içerisinde

olduğu görülmektedir. Regresyona konu olan bağımsız değişenlerin bağımlı değişken (işletme karlılığı) üzerindeki etkiyi %19,5 düzeyinde açıkladıkları anlaşılmaktadır.

8.5. Covid-19 Sürecinde Gemi Kiralama ve Brokerlik İşletmelerinin Firma Performansı (Karlılık) ile Alt Faktörler Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Covid-19 sürecinde gemi kiralama ve brokerlik işletmelerinin firma performansı ile alt faktörler arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığını belirlemek üzere korelasyon analizi yapılmış ve aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Tablo 12. Covid-19 sürecinde gemi kiralama ve brokerlik işletmelerinin firma performansı (karlılık) ile alt faktörler arasındaki ilişki

		Pandeminin kiralama sözleşme ve maddeleri üzerine etkisi	Pandeminin navlun pazarına etkisi	Pandeminin gemi brokerleri üzerindeki psiko-sosyal etkisi	Pandeminin gemi ve sefer planlaması üzerine etkisi	Pandeminin işletmelerin finans ve pazarlama faaliyetleri üzerine etkisi
İşletme karlılığında düşüş	Pearson Correlation	,203**	,366**	,228**	,342**	,301**
	Sig. (2-tailed)	,017	,000	,007	,000	,000
	N	138	138	138	138	138

Tablo 12 incelendiğinde pandemi sürecinden etkilenen araştırmamıza konu olan değişenler ile işletmelerin karlılık düzeyi arasında %95 güven aralığında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişkinin olduğu görülmektedir. Bu bağlamda H6, H7, H8, H9 ve H10 hipotezleri kabul edilir. Gemi kiralama ve brokerlik işletmelerinin karlılık düzeyi üzerinde güçlü ilişkiye sahip değişkenin navlun pazarı ikinci değişkenin ise gemi ve sefer planlamaları olduğu görülmektedir.

9. SONUÇ

Çin Halk Cumhuriyeti'nin Wuhan bölgesinde 1 Aralık 2019 tarihinde ortaya çıkan Covid-19 pandemisi, dünya üzerinde hızla yayılarak ülkeler üzerinde ekonomik ve sosyolojik sorunlara neden olmuştur. Ayrıca bu dönemde insanlar üzerinde hakim olan hastalanma ve ölüm korkuları, insanları psikolojik olarak da etkilemiştir. Covid-19 pandemisi birçok sektörü etkilediği gibi denizcilik sektörünü de olumsuz etkilemiştir ve bu etkiler navlun, gemi alım-satım, yeni inşa, gemi söküm pazarları üzerinde hissedilmiştir. Salgının öldürücü etkisinden ve hızla yayılmasından dolayı bir panik havasının oluşması ve küresel salgın ilan edilmesi, ülkelere bazı önleyici kısıtlamalar alma zorunluluğu getirmiştir. Ülkeler kendi şartlarına uygun bazı kısıtlamalar uygulayarak hastalığın yayılmasını engellemeye çalışmışlardır. Tamamen ya da kısmen sokağa çıkma kısıtlamaları, ofis çalışanlarının evden çalışmaya geçmesi, kara ve hava yolu ile yapılacak olan seferlerin iptali ya da özel izinlere tabi tutulması gibi birçok faaliyetin kısıtlanması ya da geçici olarak durdurulması sağlanmıştır. Ülkeler, limanlarına, tersanelerine, gemi söküm tesislerine gelen gemiler için de kendi koşullarına göre çeşitli tedbirler almıştır. Acenteler de gemilerin limanlara varışından önce talep ettikleri standart evraklara ek olarak Covid-19'la ilgili çeşitli evraklar talep etmeye başlamıştır. Covid-19 şüphesi bulunan gemilerin limanlara, tersanelere, gemi söküm tesislerine giriş ve çıkış sürelerinde karantina tedbirlerinden dolayı uzamalar görülmüştür. Bu faktörlere bağlı olarak gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinde de etkilenmeler olmuştur. Covid-19 kaynaklı beklemelerden dolayı oluşacak masraflardan dolayı kimin sorumlu olacağı konusunda soru işaretleri oluşmuş ve BIMCO tarafından örnek kloz hazırlanmış ve akdedilen sözleşmelere ilave edilmesi tavsiye edilmiştir. Pandeminin başında yaşanan şok etkisi ve sonrasında uygulanan kısıtlamalar, arz ve talep dengelerini olumsuz etkileyerek pazardaki navlunlara etki etmiştir. Bu dönemde büyük konteyner hat operatörlerinin seferlerini azalttığı da görülmüştür. Ayrıca karantina uygulaması olarak gemileri demirde bekleten ülkelerin limanları, navlun kaybına neden olduğu için armatörler tarafından tercih edilmemiştir. Brokerler, gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinde de bu hususları dikkate almıştır.

Covid-19 salgını ile birlikte ilk etapta yaşanan belirsizlikler tedarik zincirlerinde olumsuzluklar yaşanmasına, ithalat ve ihracatın düşmesine buna bağlı olarak gemi bağlantılarının da azalmasına sebebiyet vererek, navlun piyasalarını olumsuz etkilemiştir. Covid-19'a karşı aşı çalışmalarının yapılması ve kısıtlamaların hafifletilmesi ile birlikte bu olumsuz etkilerin sonrasında azaldığı görülmüştür. Ayrıca hastalığın bulaşma ve ölümcül olma riski insanları psiko-sosyal yönden etkilemiştir. Bu bağlamda Covid-19 pandemisi birçok sektörü etkilediği gibi deniz işletmeciliğinin alt dallarından biri olan gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerini de birçok yönden olumsuz etkilemiştir.

Araştırmamızın amacı, Covid-19 sürecinin gemi kiralama ve brokerlik faaliyetleri üzerindeki etkisini ortaya koymak olup, sonuçları incelediğimizde bu dönemde gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişi ile navlun pazarı ve gemi brokerlerinin üzerinde etkili olan psiko-sosyal faktörler arasında istatiksel olarak anlamlı bir ilişkinin bulunması dikkat çekicidir. İlave olarak, gemi kiralama ve brokerlik faaliyetlerinin genel işleyişi ile işletmelerin finans ve pazarlama faaliyetleri, gemi ve sefer planlaması ve kiralama sözleşme ve maddeleri arasında da istatiksel olarak anlamlı bir ilişkinin olduğu gözlemlenmiştir.

Ayrıca gemi kiralama ve brokerlik işletmelerinin karlılığa bağlı firma performansı ile navlun pazarı ve gemi-sefer planlaması arasında da anlamlı ve pozitif bir ilişkinin olduğu tespit edilmiştir. İlave olarak benzer ilişkinin gemi brokerleri üzerindeki psiko-sosyal etkisi arasında da görüldüğü ortaya konmuştur. Bunun yanı sıra işletme karlılığında düşüş ile pandeminin kiralama ve sözleşme maddeleri üzerindeki etkisi ile işletmelerin finans ve pazarlama faaliyetleri arasında da anlamlı bir ilişkinin belirlenmiş olması çalışmamızın diğer önemli bulguları arasında yer almaktadır.

Sonuç olarak, Covid-19 pandemisi gibi pazardaki arz ve talebin keskin olarak etkilendiği dönemlerde, navlun pazarının hem gemi kiralama ve brokerlik hizmetlerinin genel işleyişine hem de firma karlılıklarına istatiksel olarak anlamlı etkisi olduğu gözlemlenmiştir. Bu dönemde, güncel navlun oranları, kiracı ve armatörlerin gemi kiralamadaki davranışları, hangi kiralama türlerinin daha çok tercih edildiği dikkatlice takip edilmelidir. Ayrıca, navlun pazarı ile alakalı düzenlenen online webinarların ve haftalık raporların izlenmesi önerilmektedir.

İlave olarak, bu dönemlerde gemi ve sefer planlamasının doğru şekilde yapılması önem arz etmektedir. Bunun yanı sıra personel değişimlerinde yaşanan sıkıntılar, demir ve

liman sahalarında bekleme sürelerinin uzunluğu, karantinada beklemeler, yük/gemi bağlamakta yaşanan zorluklar vb. gibi faktörlerin de firma karlılıklarına olumsuz etkisinin olduğu düşünülmektedir. Gemi kiralama ve brokerlik faaliyetleri yürüten işletmelere ve gemi brokerlerine navlun pazarının düzenli takip edilmesi, gemi ve sefer planlamasının doğru yapılması ve çalışanlar için alınacak tedbirlerin psiko-sosyal etkilerinin iyi şekilde analiz edilmesi tavsiye edilmektedir.

KAYNAKLAR

Açık, A. (2020). Hierarchical flow among four shipping markets: An integrated approach for capesize shipping markets. Marine Science and Technology Bulletin, 10(1), 85-98. doi: 10.33714/masteb.779124.

Ağsakal, İ. (2013). Finansal kiralamaya konu gemiler üzerindeki gemi alacaklısı hakkı. Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 19, 3, 291-322.

Akça, E.C. (2006). Temel denizcilik finansmanı (Yüksek Lisans Tezi). T.C. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.

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

Akçacı, T., Çınaroğlu, M.S. (2020). Yeni koronavirüs (COVID-19) salgınının lojistik ve ticarete etkisi. Gaziantep University Journal of Social Sciences, 19, 447-456. doi: 10.21547/jss.766159.

Anyanwu, J.O. (2013). Analysis of the interrelationships between the various shipping markets, Industrial Engineering Letters, 3 (10), 29-41.

Arlı, E. (2020). Effects of Covid-19 process in marine business: An evaluation on marine tourism enterprises. IConSE 2020: International Conference on Science and Education, The Eurasia Proceedings of Educational & Social Sciences (EPESS), 18, 119-123, October 29–November 1, 2020, Antalya/Turkey.

Arlı, E., Ülker, D. (2021). An assessment of how the pandemic affected the cruise tourism. Tourism and Recreation , 3 (1) , 18-25.

Arslan, T. (2008). Stratejik bir karar: gemi alım-satımı zamanlaması. Işletme Fakültesi Dergisi, 9 (2), 227-255.

Atay, L. (2020). COVID-19 salgını ve turizme etkileri. Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi, 17, 1, 168-172. doi: 10.24010/soid.72358.

Ay, İ.C. (2021). COVID-19 pandemisinin Türkiye'nin ihracatı üzerine etkileri için bir analiz. JOEEP: Journal of Emerging Economies and Policy, 6, 1, 272-283.

Bahar, O., Çelik İlal, N. (2020). Coronavirüsün (Covid-19) turizm sektörü üzerindeki ekonomik etkileri . International Journal of Social Sciences and Education Research, 6, 1, 125-139. doi: 10.24289/ijsser.728121.

Bakar, N.A., Rosbi, S. (2020). Effect of coronavirus disease (COVID-19) to tourism industry. International Journal of Advanced Engineering Research and Science (IJAERS), 7, 4, 189-193. https://dx.doi.org/10.22161/ijaers.74.23.

Bankpozitif Kredi ve Kalkınma Bankası Anonim Şirketi. (2021). 31 Aralık 2020 tarihinde sona eren hesap dönemine ait konsolide olmayan finansal tablolar ve bağımsız denetçi raporu. Erişim adresi: https://static.bankpozitif.com.tr/Download/Tr/PDF/BDDK_Raporlari/Solo/31.12.2020.pdf (Erişim tarihi: 23.07.2021).

Barry Rogliano Salles Group (BRS, 2017): Annual review 2017. Erişim adresi: https://www.brsbrokers.com/flipbook_en2017/mobile/index.html (Erişim tarihi: 15.07.2021).

Barry Rogliano Salles Group (BRS, 2018): Annual review 2018. Erişim adresi: https://www.brsbrokers.com/assets/review_splits/BRS-Review2018-01-Shipbuilding.pdf (Erişim tarihi: 15.07.2021).

Barry Rogliano Salles Group (BRS, 2019): Annual review 2019. Erişim adresi: https://www.brsbrokers.com/BRS-Review-2019.pdf (Erişim tarihi: 15.07.2021).

Barry Rogliano Salles Group (BRS, 2020): Annual review 2020. Erişim adresi: https://www.brsbrokers.com/assets/review_splits/BRS_Review_2020_Shipbuilding.pdf (Erişim tarihi: 15.07.2021).

Barry Rogliano Salles Group (BRS, 2021): Annual review 2021. Erişim adresi: https://www.brsbrokers.com/assets/review_splits/BRS_Review_2021_Shipbuilding.pdf (Erişim tarihi: 15.07.2021).

Baştuğ, S. (2017). İşletmeden işletmeye bilgi kaynaklarının seferlik gemi kiralamada kullanımı ve gemi kiracılarının memnuniyeti üzerine etkisi.

Bayırhan, İ., Nas, S. (2014). Düzensiz hatlarda hizmet veren gemi işletmelerinin gemi acentası seçim kriterleri: Merkezleri İzmir'de bulunan kuru ve dökme yük gemi işletmelerinde bir araştırma. Beykoz Akademi Dergisi, 2 (2), 1-19.

Bristow, R., Coutroubis A. (2001). Chartering and Ship Broking: Voyage Estimation and Laytime Calculations. The National Sea Training Centre, North West Kent College, UK.

Budak, F., Korkmaz, Ş. (2020). Covid-19 pandemi sürecine yönelik genel bir değerlendirme: Türkiye örneği. Sosyal Araştırmalar ve Yönetim Dergisi, (1), 62-79. doi: 10.35375/sayod.738657.

Cengiz, H., Turan, E. (2021). Business impact of covid-19 pandemic on global maritime industry. Journal of Naval Sciences and Engineering, 17 (1), 43-75.

Clasen, J.K., Olesen, J.L. (2020). A review of the shipping industry after 6 months of COVID-19. Erişim adresi: https://www.danishshipping.dk/en/press/news/a-review-of-the-shipping-industry-after-6-months-of-covid-19/ (Erişim tarihi: 19.07.2021).

Cribbin, J. J. (1972). Efecctive managerial leadership. New York, USA: American Management Association.

Cumalıoğlu, E. (2010). Kırkambar sözleşmesi (Doktora Tezi). T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Çakır, P., Barakazı, M. (2020). Koranavirüs sürecinin turizm sektörüne etkisi ve salgına karşı alınan tedbirler. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 20 (3), 313-332. doi: 10.18037/ausbd.801802.

Çokluk, Ö., Şekercioğlu, G., Büyüköztürk, Ş. (2012). Sosyal Bilimler İçin Çok Değişkenli İstatistik SPSS ve LISREL Uygulamaları, 2.Baskı, Ankara: Pegem Akademi.

Dağ, İ. (2018). Gemi kiralama sözleşmelerinde tarafların hak ve yükümlülükleri. T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Davis, K. (1982). Human Behavior at Work. New Delhi, India: Tata McGraw Hill Publications.

Dilek, M.Ş. (2011). Çıplak gemi kiralama alanındaki gelişmeler ve bu konudaki norm sözleşmelerin Türk denizciliğinin ihtiyaçlarına uyarlanması (Yüksek Lisans Tezi). T.C. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.

Doumbia-Henry, C. (2020). Shipping and COVID-19: protecting seafarers as frontline workers. WMU Journal of Maritime Affairs, 19, 279-293. https://doi.org/10.1007/s13437-020-00217-9.

Dündar, S., Özutku, H., Taşpınar, F. (2007). İçsel ve dışsal motivasyon araçlarının işgörenlerin motivasyonu üzerindeki etkisi: Ampirik bir inceleme. Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi, 2, 105-119.

Ece, N.J. (2020). Covid-19 salgınının konteyner taşımacılığı ve limanlarına etkisi. Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi, 2, 2, 47-66.

Ege, I. (2020). The impact of coronavirüs disease (COVID-19) pandemic on cruise industry: case of diamond princess cruise ship. Mersin University Journal of Maritime Faculty (MEUJMAF), 2, 1, 32-37.

Er, A.G., Ünal, S. (2020). Dünyada ve Türkiye'de 2019 koronavirüs pandemisi. Flora, 25, 1, 1-8. doi: 10.5578/flora.202001.

Erdoğan, İ. (1996). İşletme yönetiminde örgütsel davranış. İstanbul, İ.Ü. İşletme Fak.Yay., 6 (1).

Ergin, C. (1992). Doktor ve hemşirelerde tükenmişlik ve maslach tükenmişlik ölçeğin uyarlanması. VII. Ulusal Psikoloji Kongresi Bilimsel Çalışmaları El Kitabı, 143-154.

Erol, S., Dursun, A. (2016). Düzensiz hat denizyolu taşimaciliğinin piyasa yapisi ve değerlendirilmesi.Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, 16, 153-170.

European Maritime Safety Agency (EMSA, 2020): November 2020 - COVID-19 impact on shipping report. Erişim adresi: http://www.emsa.europa.eu/newsroom/covid19-impact/item/4055-november-2020-covid-19-impact-on-shipping-report.html (Erişim tarihi: 20.05.2021).

Farzanegan, M.R., Gholipour, H.F., Feizi, M., Nunkoo, R. Andargoli, A.E. (2021). International tourism and outbreak of coronavirus (COVID-19): A cross-country analysis. Journal of Travel Research, 60, 3, 687-692. https://doi.org/10.1177/0047287520931593.

Feldman, D. C., Arnold, H.J. (1985). Managing Individual and Group Behavior in Organizations. New York, USA: McGraw-Hill Book Company.

Goulielmos, A. M. (2020). An anatomy of cycles in shipping industry, 1946-2020. Modern Economy, 11, 1671-1695. https://doi.org/10.4236/me.2020.1110116.

Göklergil, A.S. (1993). Uluslarası piyasalarda gemi kiralama – brokerlik işlemleri ve milli ekonomiye katkıları (Yüksek Lisans Tezi). T.C. İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme İktisadi Enstitüsü, İstanbul.

Gössling, S., Scott, D., Hall, C.M. (2021). Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19. Journal of Sustainable Tourism, 29, 1, 1-20. doi: 10.1080/09669582.2020.1758708.

Gray, R.S. (2020). Agriculture, transportation, and the Covid-19 crisis. Cand J Agr Econ. 68, 239–243. doi: 10.1111/cjag.12235.

Gül, H., Oktay, E., Gökçe, H. (2008). İş tatmini, stres, örgütsel bağlılık, işten ayrılma niyeti ve performans arasındaki ilişkiler: Sağlık sektöründe bir uygulama. Akademik Bakış, Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi, 20, 1-11.

Gürsoy, S., Tunçel, M.B., Sayar, B. (2020). Koronavirüsün (Covid-19) finansal göstergeler üzerine etkileri. Ekonomi Maliye İşletme Dergisi, 3 (1), 21-32. doi: 10.46737/emid.730941.

Güven, H. (2020). COVID-19 Pandemik krizi sürecinde e-ticarette meydana gelen değişimler. Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 2, 251-268.

International Transport Forum (ITF, 2020): Covid-19 transport brief – Lessons from covid-19 state support for maritime shipping. Erişim adresi : https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/shipping-state-support-covid-19.pdf (Erişim tarihi: 14.04.2021).

Ito, H., Hanaoka, S., Kawasaki, T. (2020). The cruise industry and the COVID-19 outbreak. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 5, 100136, 2-8. https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100136.

İşlek, E., Özatkan, Y., Bilir, M.K. Arı, H.O., Çelik, H. ve Yıldırım, H.H. (2020). COVID-19 Pandemi Yönetiminde Türkiye Örneği: Sağlık Politikası Uygulamaları ve Stratejileri. Ankara, Türkiye: TÜSPE Yayınları.

Judge, T. A., Hulin, C. L., Dalal, R. S. (2009). Job satisfaction and job affect. New York, USA: The Oxford Handbook of Industrial and Organizational Psychology. Oxford University Press.

Kaba, İ., Erol, M., Güç, K. (2017). Yetişkin yaşam doyumu ölçeğinin geliştirilmesi. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 18(1), s. 1-14.

Kahveci, S. (2020). Kuru yük charter uygulamaları dersi gemi kiralama ders notları. Erişim adresi: https://avys.omu.edu.tr/selcuk.kahveci (Erişim tarihi: 24.04.2021).

Kalaycı, Ş. (2006), SPSS Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistik Teknikleri, 2.basım, Asil Yayın Dağıtım.

Kara, H. (2016). Gemi kira sözleşmesinde kiracının hakları ve borçları. Deniz Ticareti, Ocak 2016, 48-49.

Karataş, A. (2010). Gencon 94 ile gencon 76 sefer çarter parti sözleşmeleri arasındaki farkların inclenmesi, uygulamada görülen sorunların ortaya konulması ve bunlara çözüm önerilerinin getirilmesi (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Koray, M., Çetin, O. (2019). Ekonomik döngülerde kuru yük gemilerinin değerlemesi için adil fiyatın belirlenmesi. Journal of Social and Humanities Sciences Research, 6 (39), 1724-1733. doi. 10.26450/jshsr.1275.

Lawler III, E. E., Porter, L. W. (1967). The effect of performance on job Satisfaction. Industrial Relations, 7 (1), 20-28.

Lloyd, S., Hamner, W.C. (1979). Individiual versus systems rewards: Who's dissatisfied why and what's their likely response. Academy of Management Journal, 22 (4), 781- 802.

Locke, E. A. (1976). The nature and causes of job satisfaction. Handbook of Industrial and Organizational Psychology, 1, 1297-1343.

Maslach, C., Jackson, S. E. (1981). The measurement of experienced burnout. Journal of Occupational Behaviour, 2, 99-113.

Montgomery, D.C., Peck, E.A., Vining, G.G. (2013). Doğrusal Regresyon Analizine Giriş, (Çev. M. Aydın), Beşinci Baskı, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.

Nakıboğlu, G. (2020). COVID-19 küresel tedarik zincirlerinde yaşananlar ve dönüşüm. Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 17, 2, 1-16.

Nomer, F. (2014). Deniz taşımacılığında gemi acentelerinin yeri ve önemi ve bir araştırma (Yüksek Lisans Tezi). T.C. İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Notteboom, T.E., Haralambides, H.E. (2020). Port management and governance in a post-COVID-19 era: quo vadis?. Maritime Economics & Logistics, 22, 329-352. https://doi.org/10.1057/s41278-020-00162-7.

Notteboom, T., Pallis, T., Rodrigue, J.P. (2021). Disruptions and resilience in global container shipping and ports: the COVID-19 pandemic versus the 2008–2009 financial crisis. Maritime Economics & Logistics, 23, 179–210. https://doi.org/10.1057/s41278-020-00180-5.

Oğuz, S.C. (2021). Covid-19 salgınının dünya ticareti ve deniz taşımacılığına etkileri. Erişim adresi: https://kalkinmaguncesi.izka.org.tr/index.php/2021/04/12/covid-19-salgininin-dunya-ticareti-ve-deniz-tasimaciligina-etkileri/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=covid-19-salgininin-dunya-ticareti-ve-deniz-tasimaciligina-etkileri (Erişim tarihi: 15.06.2021).

Orhon, D. (2019). Avrupa birliği ve Türkiye'de denizcilik sektöründe rekabet hukuku düzenlemelerinin incelenmesi (Avrupa Birliği Uzmanlığı Tezi). T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ankara.

Önder, S. (2016a). Gemi Kira Sözleşmesi. Ankara, Türkiye: Türkiye Barolar Birliği Yayınları.

Önder, S. (2016b). TTK kapsamında gemi kira sözleşmesinin unsurları ve hukuki niteliği. Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 20 (1), 163-189.

Özdemir, Ö. (2009). Denizyolu yük taşımacılığında maliyetler ve bir uygulama (Doktora Tezi). T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Özdemir, T. (2020). Lojistik ve Taşıma Hukuku. İstanbul, Türkiye: İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi

Özer, T. (2010). Gemilerin zaman esasına göre kiralanması: Türk donatanların gemi kiralama konusundaki eğilimi (Yüksek Lisans Tezi). T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Özkal, C. (2021). 10 Soruda konteyner krizi. Erişim adresi: https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/30488/10-soruda-konteyner-krizi (Erişim tarihi: 20.07.2021).

Özlü, A., Öztaş, D. (2020). Yeni Corona pandemisi (COVİD-19) ile mücadele geçtimişten ders çıkartmak. Ankara Med J, (2), 468-481. doi: .5505/amj.2020.46547.

Öztürker, E.A. (2009). Uluslararası denizcilikte zaman esaslı gemi kiralama sözleşmeleri altındaki performans garantilerine ilişkin anlaşmazlıkların sebepleri ve New York ile Londra mahkeme kararlarının analizi (Doktora Tezi). T.C. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.

Öztürkoğlu, Y., Çalışkan A. (2016). Deniz taşımacılığında broker seçimi kararını etkileyen kriter skorlarının belirlenmesi ve alternatiflerin değerlendirilmesi. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 8 (1), 31-61. doi: 10.18613/deudfd.97173.

Paksoy, H.M. (2020). Covid-19 pandemisi ile oluşan korku ve davranışlara inancın etkisi üzerine bir araştırma: Türkiye örneği. Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 10 (2), 135-155. doi: 10.47147/ksuiibf.798354.

Parnell, J. A., Crandall, W. (2003). Propensity for participative decision-making, job satisfaction, organizational commitment, organizational citizenship behavior, and intentions to leave among Egyptian managers. The Multinational Business Review, 11, 36-73.

Pektaş, S. (2020). Covid-19 sebebiyle artan e-ticaret alışverişlerinde artış ve küçük esnafa etkisi Bilecik ili Osmaneli ilçesi örneği. International Conference on Covid-19 Studies, Full Texts Book, 201-210, 21-23 Haziran, Ankara, Türkiye.

Pilekoğlu, B. (2020). Covid-19. Erişim adresi: https://www.bezelyedergi.net/post/covid-19 (Erişim tarihi: 26.08.2021).

Pilikoğlu, A., Sağlam, M. (2020). Covid-19 pandemi sürecinde ve endüstri 4.0 çerçevesinde tedarik zinciri uygulamalarının değerlendirilmesi: lojistik sektöründe bir uygulama. Journal of Current Researches on Social Sciences, 2020, 10, 4, 853-866. doi: 10.26579/jocress.414.

Ramazan, S. (2021). Türkiye Karayolu Taşımacılığında Koronavirüs (COVİD 19) Etkileri. Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.

Sağlık, K. (2021). Covid-19 Pandemisi Sürecinde Tüketicilerin Seyahat Tercihleri İle Koronafobi Düzeyleri Arasındaki İlişkinin İncelenmesi. T.C. İstanbul Gelişim Üniversitesi, İstanbul.

Sand, P. (2021). Dry bulk shipping: Record-breaking start to year drives earnings to decade highs. Erişim adresi: https://www.bimco.org/news/market_analysis/2021/20210601_dry_bulk_shipping (Erişim tarihi: 11.07.2021).

Stopford, M. (2009). Maritime Economics. London and New York: Routledge Taylor &Francis Group.

Şendur, T. (2019). Gemi ticari işletmeciliği ve gemi kiralama brokerliği. Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği, 4 (15), 24-27.

Şişmanyazıcı, H. (2021). Kosder Akademi - Navlun piyasaları ve güncel gelişmeler. Erişim adresi: https://drive.google.com/file/d/1vojawNYUhc5-h5D8bMHff3mpTsSvG9y8/view (Erişim tarihi: 25.06.2021).

Şumlu, G. (2007). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kapsamındaki İşletmelerde Muhasebe Düzeni, T.C. Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

T.C. Sağlık Bakanlığı Düzce İl Sağlık Müdürlüğü. (2018). 1 Aralık dünya HIV/AIDS günü. Erişim adresi: https://duzceism.saglik.gov.tr/TR-111365/1-aralik-dunya-hivaids-gunu.html (Erişim tarihi: 25.08.2021).

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü (2020). Covid-19 küresel salgınının sektörümüze etkisi. Erişim adresi: https://tkygm.uab.gov.tr/uploads/pages/sektorel-raporlar/covid-19-salgininin-sektorumuze-etkisi-5f3e304bab3a7.pdf (Erişim tarihi: 25.06.2021).

Tanrıkulu, A.B., Odabas, M.S. (2021). Covid-19 pandemisinin lojistik sistemler üzerine etkilerinin değerlendirilmesi. Black Sea Journal of Engineering and Science, 4, 4, 214-216. doi: 10.34248/bsengineering.856844.

Tarı, R., İnce, M. (2019). Denizyolu taşımacılığı piyasası kapsamında küresel ticaret hacminin analizi: markov rejim değişim modeli. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi , (37) , 1-20. doi: 10.35343/kosbed.581404.

Taşkın, M. (2020). Covid-19 Pandemisinin Zaman Çarteri Sözleşmeleri Üzerindeki Etkilerinin "OffHire" Klozu Bağlamında İncelenmesi, İstanbul Hukuk Mecmuası, 78, 2, 333-362. htts://doi.org/10.26650/mecmua.2020.78.2.0003.

Tekoğlu, A.S. (2020). Covid-19 salgını ve dış ticarette kriz yönetimi: Türkiye örneği. Gümrük ve Ticaret Dergisi, 7, 22, 32-53.

Temel, M.K. (2012). 1918 Grip Pandemisi. T.C. İ.Ü. Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Topdemir İnandıoğlu Kömüç Avukatlık Bürosu (Tilegal, 2020). Koronavirüs (covid-19) salgınının yük taşıma sözleşmeleri ve nakliyat sigortalarına etkisi. Erişim adresi: http://tilegal.com/Assets/Upload/bilgi-notu---10-soruda-covid-1.pdf (Erişim tarihi: 23.06.2021).

Türkiye Bilimler Akademisi. (2020). Covid-19 Pandemi Değerlendirme Raporu. Ankara, Türkiye: Türkiye Bilimler Akademisi Yayınları, TÜBA Raporları No:34.

Ulusoy, A.E. (2008). Türk deniz sigortacılık sektörü ve Avrupa mevzuatına uyumu (Yüksek Lisans Tezi). T.C. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD, 2020): Covid-19 and maritime transport: Impact and responses. Erişim adresi: https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2020d1_en.pdf (Erişim tarihi: 10.06.2021).

United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pasific (UNESCAP, 2020): Covid-19 and its impact on shipping and port sector in Asia and the Pasific. Erişim adresi: https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/ShippingPoliyBrief-16Oct2020-FINAL.pdf (Erişim tarihi: 23.03.2021).

Vidya, C.T., Prabheesh, K. P. (2020). Implications of COVID-19 pandemic on the global trade networks. Emerging Markets Finance And Trade, 56, 10, 2408-2421. https://doi.org/10.1080/1540496X.2020.1785426.

Vroom, V.H. (1964). Work and Motivation. New York, USA: Wiley Publication.

West, M.A., Smith, H., Feng W.L., Lawthom, R. (1998). Research excellence and departmental climate in British Universities. Journal of Occupational and Organisatinal Psychology, 713, 261-282.

Yorulmaz, M. (2009). Deniz taşımacılığı ve deniz sigortaları (Yüksek Lisans Tezi). T.C. Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul.

Yorulmaz, M., Tonguç, B. (2021). Denizcilik sektöründe gemi brokerliğinin yeri, önemi ve brokerlerde bulunması gereken nitelikler. 5. International Paris Conference on Social Sciences, 970-984, 7-8 February 2021, Paris, France.

Zhu, J., Qiu, W., Jian, W. (2020). Evaluating impacts of the COVID-19 pandemic on China's container ports based on AIS big data. Journal of Physics: Conference Series, 1624, 3, 1-5. doi:10.1088/1742-6596/1624/3/032050.

EKLER

EK 1. Anket Soruları

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Ne katılıyorum ne katılmıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Kiralama ve Brokerlik Faaliyetleri Üzerindeki Genel Etkisi	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Covid-19 pandemi süreci genel anlamda kiralama ve brokerlik faaliyetlerimizi olumsuz etkiledi					
İşletme Performansı Üzerine Etkisi	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
İşletme karlılığında düşüş					
Kiralama Sözleşme ve Maddeleri Üzerine Etkisi	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Covid-19 döneminde çoğunlukla bağlantının nihai teyidi aşamasında başarısızlıklarla karşılaştık.					
Covid-19'la ilgili klozları kiracılara/armatörlere kabul ettiremiyoruz.					
Yükü C/P de belirtilen tahliye limanı haricinde başka bir limanda tahliye etmek zorunda kalabiliyoruz.					
Armatörler/Kiracılar, covid-19 döneminde gemilerini/yüklerini COA bazında bağlamak istiyor.					
Navlun Pazarına Etkisi	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Navlun fiyatları düştü					
Brokerlik komisyonunu zamanında alamıyoruz					
Armatörler demuraj bedelini zamanında alamıyor					
Armatörler navlun bedelini zamanında alamıyor					
Time charter bağlamakta zorlanıyoruz.					

Seferlik gemi bağlantılarında zorlanıyoruz					
Gemi brokerleri üzerindeki psiko-sosyal etkisi	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Pandemi süreci iş motivasyonumu olumsuz etkiledi					
Pandemi sürecinden dolayı iş tatmini düzeyim düştü					
Pandemi sürecinden dolayı yaşam doyumu düzeyim düştü.					
Pandemi süreci üzerimde işten ayrılma niyeti oluşturdu.					
Pandemi süreci üzerimde mesleki tükenmişlik duyguları oluşturdu.					
Gemi ve sefer planlaması üzerine etkisi	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Armatörler, personel değişimlerinde sıkıntılar yaşıyor.					
Personel değişimi yapılabilen bölgelerde de beklemeler uzun olabiliyor.					
Armatörler, gemilerine malzeme tesliminde sıkıntılar yaşıyor ve sefer programında aksaklıklara neden oluyor.					
Armatörler, tersaneye girmek için çok uzun sıra bekliyor ve sefer planlaması aksıyor.					
Bağladığımız gemiler Covid-19 dan dolayı demirde karantinada kalabiliyor.					
Armatörler, gemilerine survey atamakta zorluk çekiyor.					
Yük evraklarının imzalanması aşamasında sıkıntılar yaşanıyor					
Gemiler limanlarda daha fazla kalıyor					
Sefer performans hesaplarını tutturamıyoruz					
Covid-19 dan dolayı gemi seferden düşürülebiliyor					
Her liman için farklı prosedürler uygulanıyor					

İşletmelerin finans ve pazarlama faaliyetleri üzerine etkisi	1	2	3	4	5
Armatörler/Kiracılar, covid-19 döneminde bildikleri kiracılarla/armatörlerle çalışmak istiyor.					
Armatörler gittikleri limanlarda ek masraflara tabi tutuluyor.					
Farklı gemi tonajlarına / yük gruplarına odaklandık Armatörler, gemilerini belirli bölgelerde tutmak istiyor (Tek Coğrafi Pazar)					
Armatörler, ekstra survey ücretleriyle karşılaşıyor.					
Kiracı ve armatör ihtiyaçlarına göre yeni hizmetler geliştirdik.					
İşletme maliyetlerini kıstık					
Reklam ve tanıtım maliyetlerini arttırdık					
Uzun dönemli krediler çektik					
Mevcut durumu sürdürmeyi amaçladık					
Aynı sektördeki başka bir firma ile birleşmeye gittik.					

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ
TEZ BENZERLİK RAPORU UYGUNLUK FORMU

ÖĞRENCİNİN ADI SOYADI : ERHAN OKATAN

ÖĞRENCİ NO : 300117 0016

ÖĞRETİM YILI : 2021 / 2022

ANABİLİM DALI / BİLİM DALI : DENİZ İŞLETMECİLİĞİ / DENİZ EKONOMİSİ

PROGRAM TÜRÜ : **YÜKSEK LİSANS** ☑ **DOKTORA** ☐

TEZ DANIŞMANI ÜNVANI ADI SOYADI : PROF. DR. ERDAL ARLI

II. TEZ DANIŞMANI ÜNVAN ADI SOYADI :

TEZ BAŞLIĞI : COVID-19 PANDEMİ SÜRECİNİN GEMİ KİRALAMA VE BROKERLİK FAALİYETLERİ ÜZERİNE ETKİSİ

DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,

Yukarıda başlığı verilen tez çalışmamın Kapak sayfası, Türkçe ve İngilizce özet, giriş ve amaç, genel bilgiler, materyal-metot, bulgular, tartışma, sonuç ve kaynaklar bölümlerinden oluşan toplam. 93 .sayfalık kısmına ilişkin, 23/11/2021 tarihinde Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsünün kullandığı TURNİTİN programı ile, *Lisansüstü Tezlere ait Benzerlik Raporlarının Alınması ve Kullanılmasına İlişkin Uygulama Esaslarının* 5inci madde ikinci fıkrasında belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış nihai rapora göre benzerlik oranı %19 'dir.

Tezimin benzerlik oranı, *06/122017 tarih ve 20 sayılı Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yönetim Kurul Kararıyla* Tezin intihal kapsamı dışında değerlendirilmesi için kabul edilmiş olan üst sınır benzerlik oranını aşmamaktadır.

İntihal programı ile raporlanan Tezime ait Benzerlik oranım Üst sınır benzerlik oranının altında olsa dahi aksinin tespit edilmesi durumunda her türlü yasal sorumluğu kabul ettiğimi ve hukuki sonuçlarına razı olduğumu beyan ederim.

Gereğini arz ederim.

İmza
Öğrenci Ad-Soyadı
Tarih: 25/11/2021
Erhan Okatan

EK: TURNİTİN Benzerlik Nihai Raporu ilk sayfa çıktısı

DANIŞMAN ONAYI
UYGUNDUR / UYGUN DEĞİLDİR
(Ünvan, Ad Soyadı, İmza)
Prof. Dr. Erdal Arlı

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM VE ÖĞRETİM YÖNETMELİĞİ (08.09.2016/29825)
(Yüksek Lisans) MADDE 36 – (2) Tezle ilgili benzerlik ön incelemesi, danışmanın bilgisi dahilinde öğrenci ile birlikte Üniversitenin kabul ettiği yazılım programı kullanılarak yapılır. Enstitü, söz konusu teze ilişkin intihal yazılım programı nihaî raporunu alarak danışmana ve jüri üyelerine gönderir. Rapordaki verilerde veya sınav jüri üyesi/üyelerinin somut kanıtlarla belgeledikleri verilere göre gerçek bir intihalin tespiti halinde; tez, gerekçesi ile birlikte, karar verilmek üzere enstitü yönetim kuruluna gönderilir.
(Doktora) MADDE 50 – (4) Öğrenci, doktora tezinin savunmasından önce tezini, düzeltme verilen tezlerde ise düzeltilmiş tezini danışmanına sunar. Tezle ilgili benzerlik ön incelemesi, danışmanın bilgisi dahilinde öğrenci ile birlikte Üniversitenin kabul ettiği yazılım programı kullanılarak yapılır. Enstitü, söz konusu teze ilişkin intihal yazılım programı nihaî raporunu alarak danışmana ve jüri üyelerine gönderir. Rapordaki verilerde veya sınav jüri üyesi/üyelerinin somut kanıtlarla belgeledikleri verilere göre gerçek bir intihalin tespiti halinde; tez, gerekçesi ile birlikte, karar verilmek üzere enstitü yönetim kuruluna gönderilir

COVID-19 PANDEMİ SÜRECİNİN GEMİ KİRALAMA VE BROKERLİK FAALİYETLERİ ÜZERİNE ETKİSİ

ORİJİNALLİK RAPORU

%19	%17	%4	%5
BENZERLİK ENDEKSİ	İNTERNET KAYNAKLARI	YAYINLAR	ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1	dergipark.org.tr İnternet Kaynağı	%3
2	nek.istanbul.edu.tr:4444 İnternet Kaynağı	%3
3	pt.scribd.com İnternet Kaynağı	%2
4	Submitted to Piri Reis University Öğrenci Ödevi	%1
5	www.7deniz.net İnternet Kaynağı	%1
6	acikerisim.deu.edu.tr İnternet Kaynağı	%1
7	kalkinmaguncesi.izka.org.tr İnternet Kaynağı	%1
8	tbbyayinlari.barobirlik.org.tr İnternet Kaynağı	%1
9	www.researchgate.net İnternet Kaynağı	%1

10	sektorturk.com İnternet Kaynağı	<%1
11	docplayer.biz.tr İnternet Kaynağı	<%1
12	www.tuba.gov.tr İnternet Kaynağı	<%1
13	webftp.gazi.edu.tr İnternet Kaynağı	<%1
14	www.denizticaretodasi.org.tr İnternet Kaynağı	<%1
15	www.uab.gov.tr İnternet Kaynağı	<%1
16	Submitted to Istanbul Aydin University Öğrenci Ödevi	<%1
17	Submitted to Mehmet Akif Ersoy Aniversitesi Öğrenci Ödevi	<%1
18	academicrepository.khas.edu.tr İnternet Kaynağı	<%1
19	dergipark.gov.tr İnternet Kaynağı	<%1
20	iibf.erciyes.edu.tr İnternet Kaynağı	<%1
21	d.ogren-sen.com İnternet Kaynağı	<%1

22	1pdf.net İnternet Kaynağı	<%1
23	EROL, Sercan and DURSUN, Adem. "DÜZENSİZ HAT DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ PİYASA YAPISI VE DEĞERLENDİRİLMESİ", Uluslararası İktisadi İdari Bİlimler, 2016. Yayın	<%1
24	Submitted to Istanbul Gelisim University Öğrenci Ödevi	<%1
25	turkishstudies.net İnternet Kaynağı	<%1
26	3f1681b7-d124-40a1-92d5-a8c4e4d43fa0.filesusr.com İnternet Kaynağı	<%1
27	www.jocress.com İnternet Kaynağı	<%1
28	isletmecilik.org İnternet Kaynağı	<%1
29	www.lojistikcilerinsesi.biz İnternet Kaynağı	<%1
30	967c5bd4-7a5f-4fd4-85a3-782b846503d9.filesusr.com İnternet Kaynağı	<%1
31	Submitted to Konya Necmettin Erbakan University Öğrenci Ödevi	<%1

32	Submitted to Kastamonu University Öğrenci Ödevi	<%1
33	www.scribd.com İnternet Kaynağı	<%1
34	Submitted to Ege Üniversitesi Öğrenci Ödevi	<%1
35	Submitted to Istanbul Medeniyet Ãniversitesi Öğrenci Ödevi	<%1
36	Submitted to OTHM Qualifications Öğrenci Ödevi	<%1
37	repository.petra.ac.id İnternet Kaynağı	<%1
38	www.isarder.org İnternet Kaynağı	<%1
39	ÖZTÜRKOĞLU, Yücel and ÇALIŞKAN, Aylin. "DENİZ TAŞIMACILIĞINDA BROKER SEÇİMİ KARARINI ETKİLEYEN KRİTER SKORLARININ BELİRLENMESİ VE ALTERNATİFLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ", Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 2016. Yayın	<%1
40	ir.bauschhealth.com İnternet Kaynağı	<%1
41	static.bankpozitif.com.tr İnternet Kaynağı	<%1

42	Submitted to Anadolu University Öğrenci Ödevi	<%1
43	Submitted to Hacettepe University Öğrenci Ödevi	<%1
44	ekonomikultur.amasya.edu.tr İnternet Kaynağı	<%1
45	ARSLAN, Tevfik. "Stratejik Bir Karar: Gemi Alım-Satımı Zamanlaması", Dokuz Eylül Üniversitesi, 2008. Yayın	<%1
46	Submitted to Karadeniz Teknik University Öğrenci Ödevi	<%1
47	acikerisim.karabuk.edu.tr:8080 İnternet Kaynağı	<%1
48	acikerisim.ybu.edu.tr:8080 İnternet Kaynağı	<%1
49	nagoya.repo.nii.ac.jp İnternet Kaynağı	<%1
50	www.kibrismanset.com İnternet Kaynağı	<%1
51	concovid.org İnternet Kaynağı	<%1
52	www.acarindex.com İnternet Kaynağı	<%1

53	813e2aa8-714f-4d41-90ec-13bf6ce2b13e.filesusr.com İnternet Kaynağı	<%1
54	9lib.net İnternet Kaynağı	<%1
55	danismend.com İnternet Kaynağı	<%1
56	gemimo.org İnternet Kaynağı	<%1
57	www.tutad.org İnternet Kaynağı	<%1
58	duzceism.saglik.gov.tr İnternet Kaynağı	<%1
59	readgur.com İnternet Kaynağı	<%1
60	repo.undiksha.ac.id İnternet Kaynağı	<%1
61	repository.uinjkt.ac.id İnternet Kaynağı	<%1
62	www.amfiweb.net İnternet Kaynağı	<%1
63	www.gecekitapligi.com İnternet Kaynağı	<%1
64	www.teknolojitransferi.gov.tr	

İnternet Kaynağı

<%1

---

65 wwwbrokerimnet.blogspot.com
İnternet Kaynağı

<%1

---

66 369485e5-78d9-4695-8ee7-77e624124993.filesusr.com
İnternet Kaynağı

<%1

---

67 AĞSAKAL, İbrahim. "FİNANSAL KİRALAMAYA KONU GEMİLER ÜZERİNDEKİ GEMİ ALACAKLISI HAKKI", Turhan Kitapevi Ofset Matbacılık Tesisleri, 2013.
Yayın

<%1

---

68 doaj.org
İnternet Kaynağı

<%1

---

69 e1b97e56-bc77-40fe-8530-c1a768133478.filesusr.com
İnternet Kaynağı

<%1

---

70 issuu.com
İnternet Kaynağı

<%1

---

71 openaccess.maltepe.edu.tr
İnternet Kaynağı

<%1

---

72 www.coursehero.com
İnternet Kaynağı

<%1

---

73 www.j-humansciences.com
İnternet Kaynağı

<%1

74	www.bezelyedergi.net İnternet Kaynağı	<%1
75	ÖNDER, Salih. "GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİNİN BENZER SÖZLEŞMELERLE KARŞILAŞTIRILMASI", Uyuşmazlık Mahkemesi, 2016. Yayın	<%1
76	www.turkdenizcileri.com İnternet Kaynağı	<%1
77	ÖNDER, Salih. "TTK KAPSAMINDA GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI VE HUKUKİ NİTELİĞİ", Gazi Üniversitesi, 2016. Yayın	<%1

Alıntıları çıkart	üzerinde	Eşleşmeleri çıkar	< 5 words
Bibliyografyayı Çıkart	üzerinde		

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi : [redacted]

Doğum yeri : [redacted]

Lise : 2006-2010, Barbaros Hayrettin Paşa A.D.M.L.

Lisans : 2013-2016, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi

Çalıştığı kurum : 2016- devam ediyor, Angora Denizcilik İç ve Dış Ltd. Şti.