

## **AMERİKAN KONGRE ÜYELERİ FMC'Yİ KONTEYNER FİRMALARINA KARŞI YAPTIRIMA DAVET ETTİ.**

**11.03.2021 TARİHİNDE ABD'DE 100'DEN FAZLA KONGRE ÜYESİ KONTEYNER HATLARININ AMERİKAN TARIMSAL İHRAÇ YÜKLERİNİ TAŞIMAMALARI NEDENİYLE FMC'Yİ BİR MEKTUP YAZARAK GÖREVE ÇAĞIRDI**

Harun Şişmanyazıcı Ekonomist, Türk Armatörler Birliği Bilimsel Komiteleri Deniz İşletmeciliği Komitesi Direktörü

Konteyner taşımacılığında geçen yılın Ağustos ayından beri 40 'dc , 40'hc konteyner ve reefer gibi özel konteyner sıkıntısı çekilmekte ,ayrıca bazı feeder servisler için küçük gemi verilmesi yada sefer sayısının azaltılması yüzünden ithal yükleri ve ihraç yükleri için konteyner gemilerinde yer bulma sıkıntısı çekilmektedir. Bu durum bir taraftan ithal yükünü getiremediğinden üreticinin ihraç ürününü üretmesi sekteye uğramakta, üretse bile artan maliyeti nedeni ile zarara uğramakta, daha ötesinde aynı sıkıntılar ile ürettiği malı yükleyip alıcısına yollayamamaktadır.

Bunun sonucu olarak bir çok ülke ve bölgede özellikle bozulma niteliği olan mallar depolarda kalarak bozulmakta, tüccarın envanter maliyeti artmakta, konteynerler zamanında geri gelmediği için ihtiyaç duyulan yerlerde mal ve konteyner olmaz iken tersi olan yerlerde ise mal ve konteyner stokları artmaktadır.(Mal ve konteyneri aynı yerde düşünmemek lazım)

Buda üretici ve dış ticaret ile uğraşan şirketlerin ve bunların lojistik işlerini yürüten Forwarder şirketlerinin şikayetlerine neden olmaktadır , Bir çok Forwarder şirketi bu sıkıntılar nedeni ile müşteri kabul etmekten çekinmektedir. Ancak ABD 'de dış ticaret şirketleri de bu konuda düzenli hat taşıyıcıları ve terminaller meyanda NVOCC'lerden şikayet etmektedirler

Bu oluşumun nedeni temel olarak,Covid 19 Pandemisi ve buna göre şekillenen küresel ekonomi, yeni üretim ve çalışma modeli ,tedarik zinciri kesintileri, ve dağıtım modelidir.(Diğer nedenler daha kapsamlı olarak bilahare belrtilenektir.)

Tüm bunlar normal ekonomik modelden farklı yeni bir yapıdır. Kırılan tedarik zincirini kısa sürede yeniden eski haline döndürmek, yada duran ekonomiyi eski normale göre çalıştırmak o kadar kolay bir husus değildir. Kısaca bir çok ülkede özellikle gelişmiş batı ülkelerinde hükümetler tarafından ekonomiyi canlandırmak için parasal genişlemeler ve teşvikler ile hane halkına ,üreticiye esnafa adeta helikopter parası dağıtılarak finansal kolaylıklar sağlanırken , yani satın alma gücü yaratılırken, diğer taraftan evlere hapsolan , izole edilen hane halkının da satın alma arzusu değişerek artmaya başlamıştır.

Servis sektörlerinin kapanması ve insanların evlerde izole olması, sosyal mesafeyi koruması bireyin talep yapısını değiştirmiş bir çok malın talebi düşerken özellikle deniz taşımacılığı nakliye talebi olmayan servis sektörleri hizmetinden yararlanılamaması sonucu elde kalan para ,harcanacak zaman bolluğu, fiziksel mekandan bağımsız çalışma ve uzaktan eğitim, Pandemi kaynaklı yeni tıbbi malzeme ihtiyacı ,bazı mallara talebi eskisine göre çok fazla artırmıştır. Pandeminin ilk başlarında karşılaşılan ihtiyaç duyulan mala ulaşamama tecrübesinin yarattığı korku ile "just in time "felsefesi terk edilerek stoklu çalışma, önden gitme üretici/toptancı/perakendeci ve tüketici kesimlerinin hepsinde yöntem olmuştur. Bu geleceğin satışı ve geleceğin tüketimi için bu günden satın alma anlamında olup, yaşanan Pandemi olayının anormalitesi ile ilgilidir. Bunların bazıları uzun yıllar devam edecek ve bir çok alanda değişiklikler olacaktır. Dünya Çin'e bağlı olmaktan uzaklaşacak ve girdiler bakımından tek kaynağa bağlı olmaktan kurutulacaktır. Hatta Çin kapalı iken bunu denemeye de başlamışlardır. Ancak bundan hemen kurtulmak mümkün değildir. Bu tecrübeyi gören ülkeler artık dışa bağımlı olmaktan kurtularak giderek daha fazla katma değer üretmeye ve girdilerdeki millilik oranını artıracaklardır.

Şimdi yukarıda açıkladığımız artan talebi kim üreterek karşılamaktadır. ABD’de hastalık hızla yayılmış, ekonomi kapanmış, ha keza İngiltere ‘de virüs mutasyona uğramış, yine İngiltere ‘de limanlar ve ekonomi kapanmış, aynı durum Avrupa’da da görülmüş, Afrika mutasyonu, Brezilya mutasyonu dünyayı korkutmaya ve üretimini etkilemeye devam etmiştir. Buna rağmen kasım ayında imalat sektörü satın alma yöneticileri indeksi 50’nin üstüne çıkmış yani genişleme bölgesine geçmiştir.

Aralıkta biraz düşse de yine 50 nin üstünde kalmıştır. ABD Satın Alma Yöneticileri İndeksi Ocak ayında 59.2 ,Şubat ayında 58.6 olmuştur. Euro Bölgesinde ise Ocak ayında 54.8 Şubat ayında ise 57.9 olurken, Çin’de index tersine genişleme bölgesinde olmakla beraber Şubat ayında 50.9 olmuş ve Aralık ayından beri gerilemiştir. Ancak bilindiği üzere 2020’nin ikinci yarısında diğer ülkeler otururken Çin harıl harıl tam kapasite mal üretmekteydi. Yukarıdaki imalat sanayi indeksindeki artış bize hem dahili üretime ve dolayısı ile onun girdisine, hemde nihai tüketici mallarına büyük bir talep olduğunu ve bununla Çin ve diğer Doğu Asya ülkelerinden karşılandığını ortaya koymaktadır.

2020 de dünya önemli ölçüde küçülmüş sadece Çin ve Türkiye biraz büyüyebilmiştir.

İlk önce hemen kapanan Çin hızla geri gelerek 7/24 çalışmaya başlayarak ABD ve AB başta olmak üzere bu ülkelerin parasal genişleme sonucu yarattığı talep patlamasını karşılamaya başlamıştır. Bu talep patlaması hem bu günün hem de stok politikası gereği geleceğin talebinin toplamıdır.

Buna karşın konteyner taşıma şirketleri yani düzenli hat taşıyıcıları Pandemi nedeni ile yük miktarı düşünce servis sıklıklarını azaltmış ve ilk başlarda 3 Milyon teu ‘luk bir kapasiteyi servisten çekmişlerdir. Talep karşısında tonaj fazlalığı deniz taşımacılığı sektörünün kronik bir sorunu olup, konteyner piyasası içinde geçerlidir. Bu yüzden 2020 ikinci yarısından önce 2009 dan beri bu sektör zaman zaman mutedil iyileşmeler dışında karlı bir alan olamamış ve bir çok küçük, hatta köklü büyük şirket kapanarak ,yada birleşerek, satın alınarak, joint venture ‘lar tesis ederek, konsorsuyumlar, stratejik ittifaklar ve son yıllarda ticari birleşmeler tesis ederek ayakta kalmaya çalışmışlar ve tepedeki 10 şirketin filosu toplam konteyner tonajının büyük bir kısmını teşkil etmiş dolayısı da bu ticareti kendi kontrolleri altına almışlardır. Buna rağmen tepedeki 17 şirketten 2-3’ü harç geri kalanın durumu finansal açıdan hiç de iyi durum sergilememiştir.( Ancak içinde bulunduğumuz şu dönemde piyasadaki yükselmeye bakıp konteyner hatlarının tekelci politika izlediğinden söz edilmektedir. Eğer bu doğru ise geçtiğimiz yıllar içinde aynı konteyner firmaları neden bankalar tarafından takibe alınmış ve hatta bazıları kredi taksitlerini ödeme zorluğuna düşmüştü. Yada taşıma şirketleri bu kadar güçlü ise dünyanın en eski ve güçlü şirketleri 2015-2016 krizinde batmıştı, yada neden Baltık Drybulk İndeksi büyük ithalat ve ihracat şirketlerinin manipüle ettikleri , yada büyük fonların gemi inşa için uygun kredi verip gemi arzını artırarak navlunları baskıladıkları iddia ediliyordu. Kısaca her dönemde bu gibi birbirine zıt iddialar olabilir. Doğru nedir bilmekte çok kolay değildir, ancak mantıken taşıtanların, taşıyanlardan daha güçlü olduğunu belirtmek pekte yanlış bir değerlendirme olmayacaktır. 5.5 Trilyon usd’lik servis sektörleri içinde Lojistik sektörünün payı 1.2 Trilyon bunun içinde Denizcilik sektörünün geliri max 400 milyar usd’dir. Uluslararası eşya ticareti değeri ise 19 Trilyon civarındadır.)

2020 ye böyle giren bu sektör 2020’nin ilk aylarında PANDEMİ şoku ile karşılaştıktan sonra sözünü ettiğimiz sefer azaltma ve piyasadan gemi çekme politikasını uygulamış ve daha sonra operasyonel sıkıntılar (karantina ,limanlarda takılma )nedeni ile ilave tonaj azalması ve artan talep karşısında üstüne koya koya içinde bulunduğumuz duruma gelinmiştir. ABD deki aşırı talebe örnek olarak 2021 Ocak ayında ABD’nin en büyük Konteyner limanlarından biri olan Los Angeles limanına gelen ithal konteynerleri adedi 518.000 adet olup geçen senenin ilk 3 ayında bu limana gelen ithal konteynerlerinin %60’ına tekabül etmiştir. Şubat 2021 tahminine göre ise bu limana gelecek olan konteyner adedi

500.000ini aşacaktır. Mart ayının ilk haftasında ise manifesto rakamlarına göre yapılan değerlendirmede 2020'nin aynı dönemine göre artış %217 olacaktır.

ABD ve Avrupa'daki aşırı talep , Çin başta olmak üzere Doğu Asya Ülkelerindeki aşırı üretim ile karşılanmıştır. Asya'dan yapılan ihracat karşılığında aynı oranda ithalat yapılamaması konteynerlerin gittikleri yerlerde takılmasına neden olmuş, gelen mal ile tüketilen mal hızı aynı düzeyde olmayınca, limanlarda dolan istif alanları ,liman içinde ve dışında dolan depolardaki mallar boşalmadan mal çekilememiş ve gelen gemiler üzerinde konteynerler ile beklemeye ve sıkışıklık yaratmaya başlamıştır. Yada Covid salgının yayılması, mutad virüsün ortaya çıkması nedeni ile limanların kapanması yüzünden yine gemiler limanlarda beklemiş ve takılmıştır. Bu nedenle Çin'e yada diğer üretim ve ihraç noktalarına konteynerlerin dönmemesi ithal ülkelerinde takılı kalması artan talep karşısında navlunlarında, varlık olarak konteyner gemilerinin ve bizatihi konteynerlerin kendisinin fiyatını yükseltmiştir. Çin kendi malını satabilmek için aynı zamanda ihraç etmek için seri konteyner üretmeye ve limanlarda takılan konteynerleri kendi ülkesine çekmeye başlamış bu pozisyonlama maliyeti de navlunlara yansımıştır. Normalde fiyatı yükselen malın talebinin düşmesi beklenmekle birlikte , Pandemi kaynaklı zorunlu mallar ve extradan gelen karşılıksız para malın fiyatındaki artış karşısında tüketicinin talebinde önemli bir değişiklik yapmamıştır.

Başta ABD ve Avrupa ülkeleri olmak üzere bir çok ülkenin Çin'den aşırı ithalatı ve bu nedenle Çin'de boş konteyner ihtiyacı nedeni ile ithal konteynerleri boşaltıldıktan sonra bunları ABD'nin özellikle California bölgesinin tarımsal ve gıda ürünleri ihracına tahsis etmeyerek boş olarak Çin'e çekmeye başlamış ve bu nedenle ABD'nin tarımsal ürün ihracatı sektöre uğramıştır. Bilindiği üzere tarımsal ürünler ABD'nin özellikle California ihracatı içinde büyük bir öneme sahiptir. Bu nedenle California'daki üreticiler bu durumdan mağdur olarak şikayet etmeye başlamış ve Aralık 2020 de(FMC-Federal Maritime Commission) ye baş vurarak, konteyner hatlarının konteynerleri boş olarak geri çekmelerinden, sefer sayılarını azaltmalarından, demmorage ve detention uygulamalarından şikayet ederek hatların bunları askıya almalarını yada bu serbest süreyi uzatmalarını yada rateleri düşürmelerini ve boş konteyner alma lokasyonları hususundaki bildirimleri geliştirmelerini tekraren talep etmişlerdir. FMC Başkanı Michael Khouri söz konusu konteyner firmalarının "Denizcilik Yasasına" uygun olarak çalışıp çalışmadıkları hususu da dahil olmak üzere incelenerek gerekli reaksiyonun gösterilmesi hususunda tüm potansiyel tedbirler üzerinde çalıştıklarını belirtmişlerdir.

Buna cevap olarak söz konusu nakliye şirketleri gurubu istenilenlerin yerine getirilmesinin limanlardaki sıkışıklığı ve konteyner nedretini daha da artıracaklarını belirterek kabul etmemişler, ve bu teklif edilen çarelerin ,hastalıktan daha kötü olduğunu belirtmişlerdir. Çünkü ihraç konteynerleri hemen boşaltılıp limana geri gelmez ise doğal olarak konteyner ihtiyacı artacaktır. Bunu önlemenin yolu ise bilindiği üzere demurrage ve detention uygulamasıdır. Diğer taraftan konteynerler Çin'e boş olarak çekilmez ise Çin'de ihraç( ABD için ithal) için ihtiyaç duyulan konteyner sayısı daha da artacaktır. Bu taşımalardan hatlar daha fazla para kazanmaktadırlar, bu nedenle de ABD ihraç taşımaları için navlunlarını yükseltmektedirler ,buda yine ABD üretici ve ihracatçılarının şikayetlerine neden olmaktadır. Gelen ithal yükleri ile depolar dolu olduğundan mecburen konteynerler boşaltılmamakta buda ihtiyacı artırmaktadır. DEMMURAGE/DETENTION Rateleri düşük olursa yada olmaz ise ithalatçıların daha rahat davranacakları aşıkardır(Depo yetersizliği veya diğer nedenler ile bu gecikmelere mecburen neden olanlar dışındakiler bakımından). Konteyner şirketleri argümanlarını bunun üzerine inşa etmektedirler. Liman istatistikleri incelendiğinde , normal duruma göre konteynerlerin limanlarda yada tüccarın kontrolünde %30 daha fazla kaldığını göstermektedir. Hem de bu konteynerlere ihtiyaç duyulan limanlarda gerçekleşmektedir.

WORLD SHIPPING COUNCIL (Taşıyanları Temsilen),ve PMSA (Terminalleri temsilen) mevcut durumdan düzenli hat taşıyıcılarının ve terminal işleticilerinin bir suçu olmadığını bunun Pandemi nedeni ile, müşterilerinin davranışlarındaki değişikliklerden kaynaklandığını ileri sürmüşlerdir.

Bu bizim yukarıda Pandeminin hane halkının talep fonksiyonunda değişikliklere neden olduğu savımız ile aynı olmaktadır.

Oysa ABD deki taşıma şirketi ve terminaller karşısındaki 40 organizasyonu temsil eden koalisyon Güney Kaliforniya limanlarındaki (örneğin Los Angeles,Long Beach )ve Newyork ve New Jersey limanlarındaki sıkışıklık nedeni ile terminallerin ve konteyner taşıma şirketlerinin demurrage ve detention uygulamalarının hasız ve adil olmadığını, bunların uygulanma maksadını ve amacını aştığını iddia ederek 2020 Kasım ayına kadar bu başlıklar altında yapılan ödemelerin 150 milyon dolara ulaştığını belirtmişlerdir.

Bu konuda FMC yetkilileri ve devlet temsilcileri ise ABD'nin ithal yükleri için ABD limanlarına serbestçe girip çıkan gemilerin , ABD ihraç yüklerinin taşınmasını sekteye uğratacak davranışlarda bulunamayacaklarını bunun eşitlik ilkesine aykırı ve sürdürülebilir olmadığını ileri sürmüşlerdir. ABD'li üretici ve yetkililerin böyle bir iddia da bulunmalarının nedeni ABD İhraç ve ithalat rasyosunun ilk defa 3 e 1 olmasından kaynaklanmıştır. 1 birim ihracata karşın 3 birim ithalat yapılmaktadır. Aralık ayında ABD ihracatı %4 düşerken, ithalatı %22 artmıştır. Bu durum yukarıda zikredildiği üzere özellikle konteyner içinde taşınan gıda ürünlerini etkilemektedir. Örneğin ABD meyhanında, Kanada, Tayland, Hindistan, Vietnam'ın gıda ihracatı ters yönde etkilenmiştir.

**California'lı üreticiler şikayetlerini Biden'a kadar iletip çare bulmasını istemişler, en son olarak ise 11.03.2021 de 100 den fazla kongre üyesi FMC'ye bir mektup yazarak yukarıda zikrettiğimiz şikayetleri dile getirmişler ve FMC'yi konteyner hatlarının ABD tarım ürünlerini ABD limanlarından taşımayı reddettiğine dair raporları araştırmaya ve harekete geçmeye davet etmişlerdir.**

Bu son gelişmeden önce Avrupa Yükleyiciler Konseyi Avrupa Komisyonuna müracaat ederek kendilerine bu konuda yardım etmelerini istemiştir.

Avusturyalı ihracatçılar ise ürünleri makul sürede piyasaya sürmek için aşırı önlemler almak zorunda kalmışlar, Güney doğu Asya'daki deniz ürünleri ihracatçıları Avrupa'ya ihracat için% 145-276 arasında maliyet artışlarıyla karşı karşıya kalmışlardır. Bu örnekleri çoğaltmamız mümkündür.

Sonuçta ,çinde bulunulan durumda bir çok ülke bu konudan şikayet etmeye başlamıştır. Yani sorun sadece Türkiye için olmayıp dünya genelinde şikayete neden olan bir husustur. Çünkü konteyner navlunları anormal artmıştır.2020 başında Çin'den Avrupa'ya yapılan taşımalarda 2000 usd olan konteyner navlunları Ocak ayında 14.000 usd'ye çıkmıştır. 30 yıllık veriler incelendiğinde böyle bir yükseliş görülmemiştir. Bir çok rotada navlunlar %600 , %200-300 yükselmiştir. Bunun nedeni ise özetle Pandemi kaynaklı talep değişikliği, ülkelerin üretimi desteklemek yerine, tüketicinin cebine para koyarak onların satın alma gücünü artırması, bu teşvikleri sağlayan ülkelerdeki üretimin ve alt yapı yatırımlarının zaman zaman durması nedeni ile talep edilen malların Çin başta olmak üzere Doğu Asya Ülkelerinden gelmesi, hane halkının ceplerine konan para ile kapalı olan hizmet sektörü ürünlerini satın alamamaları yüzünden emtia alımlarına yönelmesi, bu yüzden ithalat talebindeki patlama, gelen malları ,konteynerleri koyacak yer olmaması nedeni ile limanlarda sıkışıklığın artması, depo yetersizlikleri nedeni ile malların konteynerler içinde daha uzun kalması ,tedarik zinciri kırılmaları, ithal ülkelerinde fabrikaların kapanması ve ekonominin durması ,bazı ülkelerde zaman zaman limanların da kapatılması, limanlarda karantina uygulaması, limanlarda işçi grevleri, elaman sıkıntısı vb.dir.

Yukarıda da sözü edildiği üzere Lojistik sektörü ve tedarik zinciri, yada değer zinciri kırılğan bir eko sistem olup, bir kere aşağı yönlü kırıldığı zaman onu düzeltmek zaman almaktadır.

Artan navlunları malın cinsine ve duruma göre tüccarlar ya kendileri absorbe etmekte, yada müşterilerine yansıtmaktadırlar.

Ancak bunun süresinin uzaması ve artış oranının artması tüccarında bunun tamamını yada büyük kısmını kendisinin karşılamasını artık zorlamaya başlamıştır. Büyük şirketler bile bu durumdadırlar. Bazı şirketler bazı hatlarda çalışmama kararı alabileceklerini belirtmişlerdir.

Hindistan'ın deniz mahsülleri ihracatı Aralık ayından beri %30 düşmüştür. Hindistana uğrayan gemi sayısı/kapasitesindeki azalma konteyner bulma sıkıntısı sonucu aşırı artan navlunlar Hindistan'ın ihracat kapasitesini aynı Türkiye ve diğer ülkelerde olduğu gibi sıkıntıya sokmuştur. Hindistan ihracatı bakımından bir çok rota da navlunlar %150-200 artmış sonra bunların üzerine ilave artışlar gelmiştir. Mart 2020 den beri Hindistan- US Doğu Kıyıları rotasında navlunlar 3 mislinden fazla artmıştır.

3 Şubat'da Mumbai makine parçaları ihracatçısı bir firma 40' konteyneri slot esaslı ile NEWYORK'a yollamak için 12.000 usd navlun ile bağlantı yapmıştır. 3-4 ay önce bu rate 2800-3000 usd civarındaydı.

Hindistan konteynerleri Singapur ve Dubai'ye feeder lar ile gönderilerek buradan ana gemiye aktarılmaktadır. Nakliye firmaları Pandemi nedeni ile küçük gemiler kullandıklarını ileri sürmektedirler. Nitekim de Federation of Indian Export Organization'un iddiası bu yöndedir. Bu ise konteynerler limanlarda kalarak büyük stoklar oluşturmakta, yüklenmesi gecikmekte ve mevridine giderek geri gelme süresi azalarak konteynerlerin yıllık çevrim sayısını azaltmakta, başka deyişle yeni işler için uygun konteyner sayısını /arzını düşürmektedir.

Bu durumdan muzdarip olan Hindistan ihracatçıları ilgili Hükümet yetkililerine baş vurarak bu soruna bir çözüm getirmelerini talep etmişlerdir.

Ancak yaptıkları anlaşmalara göre (C&F)malları zamanında teslim mecburiyeti olan ihracatçılar bu yüksek navlunlara rağmen elleri mahkum olarak bu taşımaları yaptırmış ve artan maliyetleri kendi ceplerinden karşılamaya mecbur kalmışlardır. Bu durum karşısında Hindistan Denizcilik Bakanlığına yapılan şikayetler karşısında Bakanlık yetkilileri çaresiz kalmışlardır. Aynı durum bizde de yaşanmaktadır.

Diğer taraftan ihtiyaç duyulmayan limanlarda konteynerler birikmekte, bu konteynerlerin limandan boşaltılması /çekilmesi için gemi tahsisi ise piyasanın yükselmesi sonucu bu iş için tutulacak gemilerin time charter ratelerinin yükselmesi ve limanlardaki artan sıklık nedeni ile bu işlemin maliyetini artırarak bu politikanın uygulamasını çoğu kez imkansız kılmaktadır.

Bilindiği üzere Çin'li yetkililer en son Eylül 2020 de Çin'den ABD ye taşıma yapan konteyner hatlarının spot rate'leri artırma kararlarını kabul etmeme ve iptal edilen ,yada askıya alınan seferlerin yeniden ihyasını teklif etmek üzere girişimde bulunmuştur. Ancak buna rağmen içinde bulunulan durum o güne göre daha kötüdür. Konteyner şirketleri sefer adedini düşürerek Laid up yaptıkları tonajın yarısını yeniden servise soksalar da yukarıda açıklamaya çalıştığımız şartlar altında bu ihtiyacı karşılamaya yetmemekte ve bazı kaynaklarda navlunları yüksek tutmak için bunun bilinçli yapıldığı ve hatların aralarında gizli bir ittifak olduğu ileri sürülmektedir.

Ancak konteyner firmalarının böyle ortaklaşa tam rekabet piyasasını negatif yönde etkileyecek davranışlarda bulunmaları ve navlunları yada sucharge'ları müşterek karar ile artırmaları Antiturst

yasalarına aykırı olup, bunun ağır cezaları bulunmaktadır. Bu yaptırımlar hem şirketler hem de yöneticiler için geçerlidir.

Geçmişte Bunker Surcharge konusunda Hava Yolu şirketlerinin anlaşmalı zam ve uygulama yapmaları nedeni ile açılan davalarda çok önemli hava yolu şirketlerinin Genel Müdürlerinin mahkum olduğu, hava yolu şirketlerinin ise büyük cezalara çaptırıldıkları malumunuzdur.

Yine MEARSK , MSC ve CMA-CGM şirketlerinin bir araya gelerek ticari ortak politika oluşturmaksızın operasyonel optimizasyon sağlamak ve mevcut filonun en rasyonel şekilde kullanılmasını ve maliyetlerini düşürmeyi gerçekleştirmek üzere kurdukları P3 ABD- FMC'den ve AB komisyonundan bir itiraz gelmemesine rağmen 3 büyük şirketin sahip olduğu tonaj oranının büyüklüğünün Antitrust yasalarına aykırı ve Çin şirketlerinin aleyhine olduğu iddiası ile bu ittifak gemilerinin Çin'e uğrak yapmaları Çin tarafından yasaklanmış ve P3 girişimi sonuçsuz kalmıştır. Bunun üzerine Maersk ve MSC 2M ittifakını tesis etmişlerdir. CMA-CGM ise Ocean Alliance 'a girmiştir. Bu konularda yazdığım P3'e Çin'den kırmızı kart, Maersk'in B Planı /Denizhaber 15 Temmuz 2014, Dökme Yükte Tam Rekabet Piyasasına Baş Kaldırı- Denizhaber /20 Mart 2015 incelendiğinde durum daha iyi anlaşılacaktır. Japonya'da tepedeki birkaç konteyner şirketinin Joint venture tesisine antitrust yasaları bakımından detaylı bir inceleme sonucu müsaade edilmiştir. Yine büyük bir konteyner firmasının başka bir büyük konteyner firmasını satın alması bile müsaadeye bağlıdır. Dolayısı ile şu an konteyner firmalarının kendi aralarında anlaşarak arzı kısarak navlunları yukarı çıkardıkları iddiası hukuken mümkün değildir. Çok büyük cezaları bulunmaktadır. Bu nedenle anlaşarak böyle bir tavır sergilediklerini zannetmemekle birlikte , hiçbir şeyin garantisini vermekte bu günün dünyasında doğru bir yol olmayacaktır. Fakat düşüncem olmadığı yönündedir. Aşağıdaki ittifak şemasında görülen birliktelikler, rekabeti ortadan kaldıran birliktelikler olmayıp, maliyetlerini düşürmek, filo optimizasyonun artırmak ve müşterilerine daha iyi hizmet vermek için oluşturdukları ittifaklardır. Bununla birlikte küçük konteyner firmaları elenerek konteyner filosunun /taşıma kapasitesinin ve konteyner ticaretinin tepedeki 10 büyük firmanın eline geçtiği de vakıdır.



Yeni milenyuma girdiğimizde tepedeki 10 firmanın Pazar payı %12 iken bu gün bu %82'ye çıkmış olup, Doğu-Batı okyanus rotalarındaki ticaretin büyük bölümü yukarıda belirtilen 3 ittifakın kontrolüne geçmiştir.

Ancak buna rağmen söz konusu şirketlerin durumu, yukarıda da izah edildiği üzere, tepedeki 2-3 şirket hariç düne kadar hiçte iyi değildi. Çoğu Edward Altman'ın Z SCORE testine göre finansal sıkıntı içindeydiler.(Alphaliner)

Kısacası konteyner firmalarının bu gibi ittifakları uluslararası ticaret de etkin ülkeler tarafından sıkı bir şekilde takip edilmekte ve antitrust yasalarına aykırı davranışları hemen önlenmektedir. Bu cümleden olmak ve yukarıda belirtildiği üzere geçtiğimiz yıllar içinde konteyner firmalarının konteyner demurrage ve detention uygulamaları ve buradan elde ettikleri kazançların aşırı olarak artması dikkat çekmiş ve FMC bu konuda bir araştırma başlatmıştır. Nitekim gelen şikayetler üzerine FMC piyasada ortaya çıkan bu anormal fiyat artışlarını ve sıkıntıları yakından takip sözü vermiştir.

Buna binaen ,FMC ABD'deki demuraj ve detention uygulamalarına yönelik "Interpretive Rule on Demurrage and Detention Under The Shipping Act" çalışmaları dokümanı son haline getirerek 28 Nisan 2020'de nihai kural olarak yürürlüğe girmek üzere ilan edilmiştir.

Yayınlanan nihai kural ile Komisyon, demuraj ve detention uygulamalarının yük ve konteyner hareketliliğini hızlandırmayı teşvik etme amacı doğrultusunda makul şartlarla uygulanmasını, ağırlaştırıcı veya ek maliyet yaratıcı uygulamalardan kaçınılmasının kural olarak ortaya koymuş ve uygulamaların bu çerçevede değerlendirileceğini vurgulamıştır. FMC burada demurrage uygulamasını toptan red etmemiş yada açık bir sınırlayıcı politika geliştirmemiş, bu uygulamanın makuliyeti üzerinden meseleye yaklaşmıştır. Evet bu D/D uygulaması konteynerlerin hızlı bir şekilde , takılmadan ,beklemeden ,amacının dışında kullanılmadan akışını sağlamakla beraber, bazen bu makuliyet sınırı aşılmakta ve cezaya hatta suistimale dönmekte, hatta taşıtanların kontrol ve kusurunun olmadığı durumlarda da uygulanmaktadır. FMC bu ayrıma dikkat çekmiştir.

Diğer taraftan Konteyner şirketlerinin fiyatları aşırı yükseltmeleri karşısında bu davranışlarının taşıtanlar ve bazı otoriteler tarafından tekeli davranışlar olarak değerlendirilmesine karşı bazı hatlar bir jest olarak ufak indirimler yapsalar da bu göstermelik bir davranış olarak kabul edilmiştir.

Bir forwarder şirketi bazı müşterilerinin Asya'dan ithalatını yaptıkları bazı malların fiyatı yada değeri karşısında nakliye maliyetinin bunu aşması yüzünden bu ithalatlarını durdurma kararı aldıklarını beyan etmiştir. Çünkü konteyner taşımacılığı piyasasında FAK (Freight all kinds)lar inanılmaz şekilde yüksek olup, bu fiyatlar ile taşıma yapılması akılcı olmamaktadır. Yani taşıma bedeli malın değerini aşmaktadır. Kısaca bu sürdürülebilir bir durum değildir.

Zaten artık şirketlerin büyümeleri (denizcilik piyasası da buna dahildir)fırsatları değerlendirerek yapılacak aşırı karlarla ve kafa koparma mantığına göre değil, sürdürülebilirlik ilkesine göre olacaktır.

SPOT piyasalardaki bu artış time charter piyasasını da etkilemiş ve buradaki rateler de son 10 yılın en yüksek seviyesini oluşturmuştur.

Bu nedenle konteyner piyasasında görülen bu iyileşme yada artan navlunlar, ülkelerin ekonomik büyüme ve kalkınmalarına , teknolojik gelişmelere bağlı olarak beşeri sermayenin verimliliğindeki artış ve buna bağlı ücret artışlarının yarattığı talep artışı ,toplam faktör verimliliğindeki ,yada kısmi faktör verimliliği (Emeğin verimliliği, sermayenin verimliliği)artışına dayanmamaktadır.

Diğer taraftan geniş bir hurdaya çıkarma politikası ile konteyner filosunu düşürmeye ve gerçek bir tam ütülizasyona da dayanmamaktadır. Piyasadaki konteyner adedi de Pandemi nedeni ile büyüyen

piyasanın tekrar geri çekilmesi durumunda ortaya çıkacak gerçek talebe göre de düşük miktarda olmayıp, tam tersi normalleşme ile birlikte aşırı bir konteyner mevcudiyetine sebep olacaktır. Bu nedenle bu durum sürdürülebilir değildir.

Pandemi kontrol edildikten ve teşvikler, parasal genişleme sona erdikten sonra sıkılaştırma politikaları ile birlikte , ekonomi tekrar rayına girecek bu sefer dünya bir konteyner fazlası ile karşılaşacaktır. Bu gerçekten hareketle bu mevcut rüzgar 2021 in ikinci yarısına kadar devam edecek hatta sıkletini azaltarak 2021 in sonuna kadar devam edebilecektir. Bundan ötesinde devamı bu günkü şartlara göre zor görülmektedir.

Bir analist ABD deki bu yüksek iç satış rüzgarı devam ettiği sürece mevcut durumun 2021 sonuna kadar devam edeceğini belirtmiştir.

Yukarıda belirttiğimiz PMI değerleri AVRUPA, Japonya, ve Amerika'da artarken , Çin'de 50 nin üstünde kalmakla beraber index değeri son 3 aydır düşmektedir. Buna göre, anormal bir şey olmaz ise bu yılın ikinci yarısında veya en geç bu yılın sonunda konteyner taşımacılığındaki bu sıkıntılar sona erebilecektir.

Diğer taraftan bu aşırı talep patlaması ve takiben burada görülecek olan dalgalanmalar konteyner şirketlerinin tonaj kapasitesini yönetme becerisini sekteye uğratmaktadır.

Yukarıda mevcut durum bu konuda daha önce yazmış olduğum makaleme(Konteyner Taşımacılığında 6 Ay içinde Dipten Zirveye-Denizhaber -4 Aralık 2020) ilave olarak belirtilmiş olup bu makalemde konteyner taşımacılığındaki yüksek ratelerin artarak Şubat sonuna kadar devam edeceği şeklindeki ön görüş gerçekleşmekle beraber süresi daha da uzamaktadır.

Tüm ülkeler bundan muzdarip olup kendilerince buna çareler aramaktadırlar. Normal şartlar tahtında her bir münferit nakliye firmasının kendi oluşturduğu taşıma politikasına antitrust yasalarına uydukları taktirde müdahale etmek pek mümkün olmayacaktır. Nitekim yukarıda belirtildiği üzere ABD gibi bir ülkede bile ihracatları ters yönde etkilenmesine ve ithal ürünleri çok pahalıya taşınmasına rağmen şu ana kadar bunun önlenmesi konusunda olumlu bir sonuç alınmamıştır. Belki de bunun nedeni , konteyner firmalarının gücünden değil,(normal olarak uluslararası ticaret gurubunun gücünün çok daha fazla olması iktiza eder)antitrust yasalarına aykırı bir husus yoksa, piyasaya müdahale ederek , yıllardır savundukları serbest piyasa düzenini zayıflamak istememelerinden, bu konudaki güçlü yasalara aykırı davranamamalarından kaynaklanmaktadır. Bununla birlikte geçtiğimiz günler içinde ABD'nin limanlarından boş konteyner taşımalarını yasaklayacağı dedikoduları da gündeme düşmüştür. Tıpkı Çin'in limanlardan boş konteynerleri çektiği haberleri gibi.

### **MEVCUT BU DURUM İÇİN ÇÖZÜM ALTERNATİFLERİ NELER OLABİLİR ?**

1-Devletin piyasa düzenleyicisi olarak konteyner navlunlarındaki aşırı yükselmeye müdahale etmesi;

Krizli dönemlerde (oldukça uzun süren bu dönemlerde) 2015 sonu 2016 başında 2008 ikinci yarısı ve 2009 da ve diğer bazı zamanlarda konteyner şirketleri çok düşük fiyatlar ile taşıma yaparak zarar hatta iflas ederlerken devletler taşıtanlara yüksek navlun ödeyin, bu şirketler batmasınlar dememişlerdir. Demeleri de serbest piyasa ilkelerine aykırıdır. Şimdi navlunlar yükselince, bunda da tam rekabet ilkeleri ihlal edilmiyorsa ,yasalara aykırılık yoksa, kasten Türk ekonomisine ve dışı ticaretine karşı bir hareket mevcut değilse, devletin böyle bir rol oynamasının makul, adil, hukuki bir nedeni olmayacaktır. Kamu menfaati dikkate alınarak devletin müdahalesi düşünülse bile ,bunu yapmak için çok sağlam hukuki gerekçelerin olması gerekecektir.



Piyasada fiyat arz ve talebe göre oluşmaktadır. Hükümetlerin negatif yaptırımlar ile piyasaya müdahalesi iyi sonuçlar doğurmayacaktır.

2- Devletin Dış Ticaret Şirketlerine belli bir süre için navlun desteği sağlaması;

Bu alternatif çare olarak devletin zecri piyasa düzenleme rolünü dışarı aldıktan sonra, ikinci çözüm ithalatçı ve ihracatçının bu artan navlunlar karşısında mağduriyetini karşılamak üzere navlun desteğinin sağlanmasıdır. Özellikle ihraç malı ve girdileri için böyle bir yardım sağlanabilir. Ancak devlet içinde bulunduğumuz şartlarda ve sınırlı kaynaklar ile hangi tarafa yetiyecektir. Bu gibi yardımlar ya borçlanma, ya para basma yada vergi artışı ile sağlanır, bunlar ise kamu borcunun artması yada enflasyon olarak karşımıza çıkacak, buda tüccarın Türk malı girdilerinin fiyatının artması sonucunu yaratacaktır. Kısaca devlet destek ve yardımı da tam bir çare olmayacaktır. Ayrıca mesele sadece maliyet konusu olmayıp gemide yer bulma , konteyner bulma gibi operasyonel hususlardır.

3- Konteyner adedinin artırılması ,yeni konteyner üretimi;

Çoğu kişi bunu önermektedir. Çin'de harıl harıl konteyner imal ederek hem satmakta, hem de kendi ihracatı için kullanmaktadır. Bir varlık olarak konteyner fiyatları da yükselmiştir. Ancak normalde konteyner miktarında bir yetersizlik yoktur. Aşırı talep nedeni ile konteyner talebinin artması, buna karşın limanlarda gemilerin yığılarak beklemesi ve üstündeki konteynerlerin boşaltılmaması, boşaltılanların, depolarda yer olmaması nedeni ile unstuff edilememesi yüzünden konteyner akışında sıkıntı olmakta yanı kullanılacak konteyner arzını azaltmaktadır. Piyasa normalleşince bu sefer ortada anormal bir konteyner stoku oluşacaktır. Konteynerlerin fiziki ömrü dikkate alındığında ve bu konteynerlerin bugünün şişmiş konteyner fiyatları ve maliyetleri ile üretildiği ,satın alındığı hatırda tutulduğunda , 1 -1.5 yıl sonra bu konteynerler ne olacaktır? Bunları depolayacak yer bulma sorunu, yer bulunsa bunun maliyeti bu konteynerlere sahip olanların sorunu olacaktır.

4-İthalatçı ve ihracatçıların kendi konteynerlerini kullanmaları konusu son günlerde yoğun bir şekilde konuşulmaktadır. Anılan şirketler bunu iki yolla yapabileceklerdir.

Kiralayarak yada sahip olarak ;

i)Kiralama Yöntemi;

Konteyner kiralama firmalarının konteynere ihtiyaç duyulmayan alanlardaki stoklarında bol miktarda konteyner bulunup, bunları kiralamak isterlerken, Çin ve diğer Asya ülkeleri gibi yerlerde Konteynere çok talep olduğundan bu talebi karşılayacak olan konteyner bulunmamakta ,varsa da bunları buradan kiralamak için pick up chergelar çok yüksek olmaktadır. Bu şekilde kiralanan bir konteyner için; depodan alınıp içi doldurup limana getirilinceye kadar yapılacak olan ön taşıma giderleri, konteyneri kiralamak için ödenecek para(pick up charge), konteyner kirası , navlun(Shipper Owned Container-SOC için charge edilecek düşük navlun), mevridinde boşaltılıp kiradan çıkarılacak ise ve o limanda konteynere talep yok ise konteyner firmasına ödenecek olan drop off charge ile ulaşacağı toplam maliyet ,nakliye şirketinin kendi konteyneri ile yapacağı taşıma için uygulayacağı navlundan çok da düşük olmayacaktır. Hatlar navlunlarını eski dönemin düşük navlunundan konteynerin maliyetini düşerek değil, piyasanın yeni navlunundan , taşıtanın konteynerin SOC olması nedeniyle yapacağı tasarrufun sadece bir kısmını tenzil ederek belirleyecektir. Tamamını tenzil etse bile eski fiyattan sahip olduğu konteyner fiyatı yada konteyner kira kontratındaki eski günlük kira birimi üzerinden hesaplayacaktır.(Bunu kontrol etmek, pazarlığını yapmak çok kolay olmayacak, yada bu konuda profesyonelliği gerektirecektir.)

Ancak hattın gemisinde yere talebin çok fazla olduğu böyle bir dönemde, daha az kar edecek ise, iyi müşterileri dışında, SOC ile yapılacak taşımalara ne kadar sıcak bakacağı da şüpheli olacaktır.

## ii) Satın alma Yöntemi;

Şirketlerin konteynerleri satın aldıklarını düşündüğümüzde, bu konteynerin ülkemizde üretildiği varsayılsa bile Avrupa'ya yada Amerika'ya yada başka bir destinasyona gönderildiğinde eğer oradan dönüş yükleri yoksa yada oradan ithalat yapan bir firma ile iş birliği yapma imkanı bulunmuyorsa. ( Bazı Afrika ülkelerine Avrupa'dan özel flatrack Steel Coil konteyneri ile ağır steel coil ihracatı için ihracatçı kendi özel steel coil konteynerlerine sahip olmuş, dönüşte de bu konteynerler o ülkeden yapılan diğer bir ithal malının taşınmasında kullanılmıştır. ) Bu bir planlama işi olup, Ülke bazında tüm paydaşlar ile birlikte ,iş birliği ile oluşturulabilecek bir husustur.

Nakliye şirketleri bile 100% kendilerine ait konteynerler ile çalışmamakta, her şirket kendi politikasına göre belli bir oranda konteyner kiralama şirketlerinden kiraladıkları konteynerleri kullanmaktadırlar. Ölü noktalarda bu konteynerleri geri getirmek, ya da o limanda, liman dışındaki özel depolarda muhafaza etmek hem ciddi bir takip işi hem de ilave maliyet konusudur. Buna rağmen hatlar tarafından belli bir oranda kiralık konteyner kullanılmaktadır.

Bunun nedeni piyasanın krizde olduğu bir dönemde talep düşünce kendi ellerindeki konteynerlerin varlık olarak fiyatları düşecek , sattıkları taktirde zarar edeceklerdir. Elde tuttıkları taktirde ise envanter maliyeti ortaya çıkacaktır. Ayrıca depo parası zuhur edecektir. Bu nedenle yaptıkları anlaşma tahtında böyle bir durumda bu konteynerleri kiradan çıkarmak yada, yükselen bir piyasada; bu piyasanın ne kadar süreceği belli olmadığından ihtiyacını karşılamak için satın almak yerine kiralamak daha uygun bir politika olacaktır. Kısacası uzaktan kolay gibi görülen bu konteyner management bu gün için artık günümüzde geminin kendisi gibi bir varlık yönetimine dönüşmüştür. Bu içinde bulunduğumuz şartlarda konteyner fiyatları da yükselmiş ve hatlar ihtiyaçlarının olmadığı bazı konteynerleri yüksek fiyattan satarak para kazanmışlardır. Konteyner gemilerinin fiyatları da yükselmiştir. Dolayısı ile hurdaya çıkan konteyner tonajı çok sınırlı kalmıştır.

Buda bize işler normale döndüğünde azalan talep karşısında gemi tonajı arzının yüksek kalması sonucu güneşli günlerden sonra yağmurlu günlerin geleceğine işaret etmektedir. Bu ithalatçı ve ihracatçı için ise yeniden güneşli gün demektir. Ancak doğru olan her iki taraf içinde bu dalgalanmalar değil, stable istikrarlı bir piyasa ve sürdürülebilir bir iş ortamıdır.

## 5-Konteyner içinde giden yükler ,açık piyasa gemileri ile taşınamaz mı?

Bilindiği üzere konteyner taşımacılığı geçtiğimiz yıllar içinde navlunlarının çok düşük olması nedeni ile bir taraftan hava yolu taşımacılığı ile bir taraftan da kuru dökme yük taşımacılığı ile rekabet etmeye başlamıştır. 1980-90 lı yıllarda Amerika NEWYORK'tan geri dönüşlerimizde yeterli yük olmaması yüzünden boş konteyner taşımak yada NEWYORK ta tutup ardiye parası vermemek için konteyner içinde hurda kağıt, kütük, araba taşıdığımız dönemler olmuştur. Tıka basa doldurulduğundan ,araba dışında bu yükler aslında konteynerlere zarar veren yüklerdir. Ancak istisna bir durum olarak taşınmıştır. Zaman içinde dökme yük konteynerleri ile değil normal standart konteynerler ile dökme yükler (içine uygun bir içlik konmak sureti ile ve iyi bir dunnage ve I/s malzemesi ile mermer de taşınmaya başlamıştır. Yani break bulk general cargonun dışında dökme yükler ve minör bulk yüklerde taşınmaya başlamıştır.

Bilindiği üzere normalde standart konteynerler ile General Cargo taşınmakta özel konteynerler ile ise havalandırma, soğutma yada daha yüksek derecede soğutma isteyen yükler (Reefer), sıvı ve katı dökme yükler, hacimli yükler ,normal ölçüleri ve ağırlıkları olmayan yükler taşınmaktadır.

Son zamanlarda handy, handymax, supramax, ultramax gemilere olan talep artışının bir nedeni de Bimco'dan Peter Sand dahil bir çok analist tarafından, konteyner içinde taşınan dökme yüklerin,

konteyner navlunları yükselince bu tonaja kayması olarak gösterilmiştir. Bu muhtemel olmakla birlikte Türk armatörleri arasında yaptığım araştırmada; geçmişte ve şimdi taşıdıkları yükler bakımından bunu doğrulayan bir hususa rastlanılmamıştır.

Ancak teorik olarak bunun olması mümkündür. Fakat etkisi çok fazla değildir. Çaremidir, evet, ama şimdide konteyner navlunları yanı sıra, bu taşımacılık türünün de navlunları ve time charter rate'leri yükselmiştir.

Konteyner içinde taşınan break bulk yüklerin ,kuru yük gemileri ile taşınması;

Konteyner yerine general cargonun break bulk olarak paletli, sandıklı, sepetli , sapanlı şekilde taşınması için glodaralı gemiler veya çok maksatlı gemilere ihtiyaç duyulacaktır. Glodaralı gemilerde de dökme yükleri taşımak yada general cargo ile kombine edebilmek günümüzde çok da kolay olmayacaktır. Zaten artık glodaralı gemi yoktur. Olsa bile bir çok liman verimlilik nedeni ile bunları kabul etmeyecek yada çok yüksek yükleme ve tahliye ücretleri çıkacaktır. Bu gün artık general cargo yükleri için all aft ,open hatch ,single decker , çift cidarlı ,box type dışındaki ,single deck gemiler bile AVRUPA limanlarında çalışmamaktadır.

Eski glodaralı gemiler yerine çok maksatlı gemiler ve 7- 8000 dwt lik proje gemileri bulunmaktadır. 18-20.000 tonluk çok maksatlı gemilerin de sayısı giderek azalmıştır. Diğer bir alternatif palet ship'lerdir. Yanı side opening'leri yada kapıları olan TRUCK TO TRUCK yükleme tahliye yapan gemiler , başka deyişle kereste gemileri ,bunları bulmakta zor olacaktır.

Çok maksatlı gemilerde konteyner, konvansiyonel general cargo ve dökme yükü kombine edebilmek mümkündür. Fakat bu durumda aynı destinasyondaki yüklerin kombine edilmesi gerekecek, bunlar bir depoda yada her bir firmanın kendi deposunda muhafaza edilecek yeterli miktara ulaşıldığında gemi kiralanarak seçilecek yükleme limana mallar çağrılacak, gemiye yüklenerek gönderilecektir. Geçmişte klasik kuru yük gemileri ve kosterler ile yaptığımız düzensiz liner taşımacılık böyleydi. Türkiye-Libya taşımaları , ASAMCO'nun CASTELLON –ALEX ve Castellon-Alger taşımaları gibi. Şimdi Türkiye Batı Afrika taşımaları bu şekilde yapılmaktadır.

Ancak mevcut şartlar altında ikame taşıma vasıtası olan bu veya diğer dökme yük gemilerinin de time yada trip charter rateleri arttığından, fiyat tutturmak çok kolay olmayacaktır. Konteyner taşımacılığında yükleme ve tahliye kolaylığı ile limanlarda verimlilik yüksek , dolayısı ile yükleme ve tahliye masrafları ve gemilerin limanda kalış süreleri düşük olmaktadır.

Konvansiyonel linercilik yada dökme yük taşımacılığında ise konteyner taşımacılığına göre maliyetler yüksek olmaktadır. ZATEN BU NEDENLE DENİZ TAŞIMACILIĞI BU KONTEYNER TAŞIMACILIĞINA EVRİLMİŞTİR.

Diğer taraftan bir gemiyi dolduracak yeterli yükün oluşturulması zaman alacaktır. Çin'den yapılacak ithalatı düşünüyorsak bu mallar limanlara break bulk olarak geleceğinden hasarlanma ,çalınma oranı artacak , mallar karışacak, eksik ,fazla yük durumları hasıl olacak, yolda hasarlanma riski yükselecek ve sigorta giderleri artacaktır. Bu taşıma işinin organizasyonunu gerçekleştirecek çok iyi bir ulusal forwarding şirketi kurulması yada mevcut bir firma ile iş birliği yapılması icap edecektir. Aynı durum Türkiye'den yapılacak olan ihraç yükleri içinde geçerli olacaktır. Yapılamaz değildir. Yıllarca hem DB Deniz Nakliyat' da, hem de Piyasada hat sahibi olarak böyle çalıştık. Fakat düzenli hat olmadan , yüke bağlı irregular linercilik tek hat üzerinde yapılabilse bile bunun küresel ölçekte yapılabilmesi için çok iyi bir alt yapının olması ,bunun için ise yatırım yapılması icap etmektedir. Kaldı ki bu durum ve ihtiyaç en geç bu yılın sonunda bitecektir.

Ortak hareket etme ve küme oluşturma kültürü ve alışkanlığı olmayan dağınık yüzlerce firma nasıl organize edilecektir. Ne kadar sürede bu gerçekleşecektir. Kanımca bunu gerçekleştirene kadar pandemi sona erip böyle bir oluşuma ihtiyaç duyulmayacaktır.

Ancak ne olursa olsun bu kümelenmenin yapılması her bakımdan ihracatçılarımız için elzem olup, bunu bir çok ülkedeki Yükleyiciler Konseyine tekabül ettiğini düşündüğümüz TIM 'in gerçekleştirmesi gerekmektedir.

#### 6- İthalatın CIF ihracatın FOB Yapılması;

Artan navlun fiyatlarına bir çözüm olmasa da ihracatçılarımızın satışlarını FOB , ithalatçıların ise alımlarını CIF yada C&F yapmaları hem taşıma işini organize etmekten ve bu operasyonel sıkıntılardan kurtulmalarını sağlayacak, hem de satış sözleşmesi sonrası navlun artışı riski kendi üstlerinde kalmayacaktır.

#### 7-Diğer ulaşım modlarının kullanılması;

Diğer bir alternatif artan konteyner navlunları karşısında bazı pahada ağır yükte hafif mallar için alternatif ulaşım modları ve rotalarının kullanılmasıdır. Tabi bunlar ekonomisinin olmasına bağlı olacaktır. Fakat burada da sorun eğer mallar konteyner içinde taşınacak ise konteyner bulma sıkıntısı olacaktır. Bu artan konteyner navlunları karşısında **bir kuşak bir yol** demir yolu hatları ekonomik olmaya başlasa da kapasite sınırlı olduğundan sağladığı fayda sunduğu kapasite ile sınırlı olacaktır. Yine küresel ısınma sonucu yılın sınırlı bir süresi için Kuzey kutbu konteyner taşıma rotası(Maersk geçtiğimiz yıllar içinde burada konteyner taşımacılığı seferleri yapmıştır)mesafenin ve sürenin kısalığı nedeni ile sınırlı da olsa bir fayda sağlayabilecektir. Fakat bunlar dikkat edilirse market based politika ve tedbirlerden çok sınırlı katkısı olacak fantastik çözümlerdir.

#### 8-Demurrage karşısında Despatch (Hızlandırma Piri ) uygulaması

Bilindiği üzere açık piyasa taşımacılığında demurrage uygulaması karşısında despatch yani hızlandırma piri uygulaması da bulunmaktadır. Konteyner sıkıntısı nedeninin ithal konteynerlerinin zamanında teslim alınıp, boşaltılıp geri teslim edilmemesinden, ihracat da ise alınan konteynerin içine mal yüklenip zamanında terminale teslim edilmemesinden kaynaklandığı limanlarda demurrage/detention uygulaması karşısında verilen serbest süreden daha kısa süre kullanımlarında despatch yani hızlandırma piri uygulaması, menfi yaptırım yanı sıra müspet yaptırım olarak hem alıcı/yükleyiciyi teşvik edecek, hem de demurrage/detention uygulaması nedeni ile şikayet edilen konteyner hatlarını kendilerini savunmak bakımından iyi bir argüman olacaktır. Ancak bunun çare olması imkansızlıklar nedeni ile mecburen konteyneri elinde tutan alıcı için pek mümkün olmayacaktır. Burada önemli olan her bir liman için onun özelinde durumu inceleyip sorunu bulup direk o sorunun halledilmesine odaklanmak daha doğru olacaktır. Sorun depo yada CFS yetersizliği ise onu ve/veya truck yetersizliği ise onu halletmek gerekecektir. Aynı istikamete giden ,ancak bir konteynerin çok az bölümünü dolduracak olan yüklerin birbirleri ile uyum sorunu yok ise bunların aynı konteynerde consolide edilmesi de operasyonel bir çözüm olacaktır.

#### 9-Navlun Bürosu Formülü

Bu konudaki başka bir çare de eski yönteme dönmek olmaktadır. Buda eskiden özellikle gelişme yolundaki bazı ülkelerde uygulanan navlun bürosu yöntemidir.

Navlun bürosu yöntemi milli yüklerin milli filo ile taşınması için merkezi tahsis sistemidir. Nato da böyle çalışmaktadır. Nato merkezlerinde (Belli yerlerde-Amerika, Avrupa vb) Nato'ya tahsis dilen tonaj ve bunların boş olacakları pozisyonları, aynı zamanda ittifak üyesi devletlerin taşıma talepleri

eşleştirilmek sureti ile gemi tahsisleri yapılmaktadır. Türkiye’de Tim, Armatörler Birliği ,yada Deniz Ticaret Odası vasıtası ile kurulacak böyle bir Navlun Bürosuna sistem içinde çalışmak isteyen gemiler gemi listeleri bildirilecek ,bu gemiler pozisyonları sürekli bu merkezce takip edilecek ve boş olmaları zaman ve yer önceden bilinecektir. Yük sahipleri de bu merkeze yüklerini bildirecek ,navlun bürosundaki elamanlar zaman ,mekan gemi ve yük cinsi bakımından uygun eşleşmeleri yaparak tarafların standart bir ch/p üzerinden anlaşmalarını sağlayacak ve böylece mallar part cargo olarak yüklenerek aynı gemide 3-5 yükleyicinin yükü kombine edilerek ihraç edilecek yada ithal edilecektir. Bu merkeze aynı zamanda ön ve kara taşımaları içinde gerekli haulaging servisi verecektir. Tabi tüm bunlar için ekonomisine bağlı olacaktır. Çok küçük parsellerin bir araya getirilmesi oldukça güç olsa da ,Bu Batı Afrika’ya yapılan taşıma modeli gibi makul parsellerin birleştirilmesi ve dönüş yüklerinin de aynı şekilde organizasyonu belli bir çözüm olabilecektir.

#### 10-Müzakere yöntemi

İlgili Bakanlıkların Türkiye’ye uğrak yapan tüm Konteyner taşıma şirketleri ile ihracatçı ve ithalatçıları bir araya getirerek, mevcut koşulları ve ihtiyaçları göz önüne alarak iş barışının bozulmaması için bu konuda alınması gereken tedbirlerin tespit edilmesi ve taraflar arasında dengeli bir uzlaşmanın sağlanmasıdır. Bu mevcut durum en geç bu yılın sonunda ,bilemediniz, 2022 ortasında bitecek bu sefer işler tersine dönecektir. Önemli olan taşıtan ve taşıyan için istikrarlı bir piyasadır. TIM tüm üyeleri için bir küme mantığı içinde ilgili hat temsilcileri ile müzakere ederek 2-3 yıllık uzun süreli bir anlaşma yapmak sureti ile Bunker Surcharge uygulaması dışında(reel hesaplama yöntemi ile)ne bu günün yüksek navlun ve ilaveleri , nede geleceğin düşük rateleri yerine adil ve makul taşıma sözleşmesi şartlarına havi bir mukavele yaparak taşıma şartlarında bir istikrar sağlanmaya çalışabilir. Bu her iki tarafında menfaatine olacaktır. Fakat taktir edileceği üzere buda sadece yüksek taşıma ücret ve şartlarına çare olacak, ancak konteyner nedretine çözüm getirmeyecektir.

#### 11- Küresel ölçekte soruna çözüm

Yukarıda açıklandığı üzere sorun sadece Türkiye’nin sorunu değil, ABD’den Çin’e, Avrupa’dan Hindistan’a kadar tüm ülkeleri ilgilendirmektedir. IMO, UNCTAD, Dünya Ticaret Örgütünün katılımı ile sağlanacak bir ortak toplantıda mesele tezekkür edilerek muhtemel tedbirlerin üretilmesine çalışılabilir. (OECD, Avrupa Birliği zaten hem Unctad içinde B gurubu olarak temsil edileceği için extradadan girmesine gerek bulunmamaktadır.)Buda kısa sürede gerçekleştirilebilecek bir husus değildir.

**GÖRÜLÜYOR Kİ EN NORMAL VE DOĞRU ÇÖZÜM PİYASA ESASLI ÇÖZÜMLER OLACAKTIR. DİĞERLERİ ZORLAMA TEDBİRLERDİR. BURADA BAŞARI İSE ŞIKAYETÇİ OLAN TARAFIN BİRLİKTE HAREKET ETMESİ İLE GERÇEKLEŞEBİLECEKTİR.**

Aklımıza gelen hususlar bunlar olup, sürekli olarak deniz taşımacılığının stratejik bir husus olduğunu ve ihmal edilmemesi gerektiğini vurgulamamız bundandır. Sömürge ülkeler bağımsızlıklarını elde edip kendi ham maddelerini kendileri işleyip kullandıkları ve ihraç etmeye kalkıştıklarında, deniz taşımacılığını da kontrol eden sömürgeci ülkeler düzenli hatlarında bu malları taşımayarak, yada çok yüksek navlunlar ile taşıyarak onların bu ticaretlerini , yada karlarını navlun ile ellerinden almışlardır. Budan sonra bu ülkeler kendi ulusal filolarını kurmuşlardır. Bu gün tepedeki konteyner şirketleri Almanya, Danimarka/ABD , İtalya, Fransa, Çin, JAPONYA, Kore ,Tayvan’a aittir. Konteyner gemisi sahipliği olarak Yunanistan’ı da göz ardı etmemek gerekir. Peki Uluslararası Ticaret kimlerin kontrolündedir???????

Sorunun cevabı her şeyi açıklamaktadır. İhracata dayalı yada iç talebe dayalı bir büyüme için dış ticaretini taşıyacak asgari bir filoya sahip olmak şarttır. Ha dıştan dışa taşımalar ile büyüme için gerekli olan döviz ihtiyacına da deniz taşımacılığı ile katkı sağlıyorsan çifte kavrulmuş lokumdur.

26.02.2021,İSTANBUL-Revize-Güncelleme 13.03.2021