



BİLGİ NOTLARI

SAYI 5 • 2022 HAZİRAN



DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA GÜNCEL GELİŞMELER VE KARBON VERGİSİNİN MUHTEMEL ETKİLERİ

Denizyolu taşımacılığı, 2020 yılının sonuna doğru başlayan konteyner krizinden sonra yeni bir krizin eşiğinde. Denizyolu vasıtası ile gerçekleştirilen Küresel Tedarik Zincirindeki son durumu, karbon vergisinin denizyolu taşımacılığına muhtemel etkilerini sizler için derledik.

GÜNEYDOĞU
ANADOLU İHRACATÇI
BİRLİKLERİ

Eğitim ve Ekonomik
Araştırmalar Şubesi

Bilgi Notları

Haziran

Bilgi-2022-05

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA GÜNCEL GELİŞMELER VE KARBON VERGİSİNİN MUHTEMEL ETKİLERİ

Ticaretin küreselleşmesinde öncü ve önemli rol oynayan denizyolu taşımacılığı genellikle büyük hacme sahip, birim fiyatı ve zaman duyarlılığı düşük yüklerin taşınması açısından son derece önemli bir taşıma modu ve dünya ticaretini en çok etkileyen taşımacılık türü olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bilindiği üzere 2020 yılının sonlarına doğru başlayan konteyner krizi pandemi rüzgârını da arkasına alarak küresel tedarik zincirlerinin kesintiye uğramasına, teslimat sürelerinin uzamasına ve malların limanlarda uzun süreler beklemesine ve en nihayetinde de navlun fiyatlarındaki astronomik yükselişlere neden olmuştu. Salgının büyük ölçüde Asya ile sınırlı olarak başlaması, Çin'deki konteyner boşaltmada yaşanan kesintiler ve gemilerin dönüşündeki gecikmeler, nakliyecilerin yüz binlerce konteynerin ürünlerini taşımak için beklemesine neden olmuştu. Ancak pandemi küresel bir hal aldıça, limanlar diğer ülkelerden gelen gemileri 14 gün boyunca karantinaya almaya başladı ve bu da konteyner krizinin şiddetlenmesine sebep olmuştu.

Covid-19 pandemisi, Süveyş Kanalı'nın altı gün boyunca kapanmasına sebep olan ve yüzlerce gemiyi haftalarca geciktiren Ever Given olayı, bunlara ek olarak Mayıs ayında Çin'deki kilit terminallerden olan Yantian'da ve dünyanın en yoğun üçüncü kargo limanı olan Ningbo-Zhoushan'ın kısmi olarak kapanması küresel ticareti tehdit eder seviyeye ulaşmış, normal arz ve talep dengelerini altüst ederek konteyner taşımacılığını yoğun bir baskı altına sokmuştu. Bizler de ve bunun gibi küresel tedarik sistemini sekteye uğratan olayları sizler için derleyip, ilgili gelişmeleri sizlerle 2021 [Mart Ekonomi Bültenlerinde](#) paylaşmıştık.



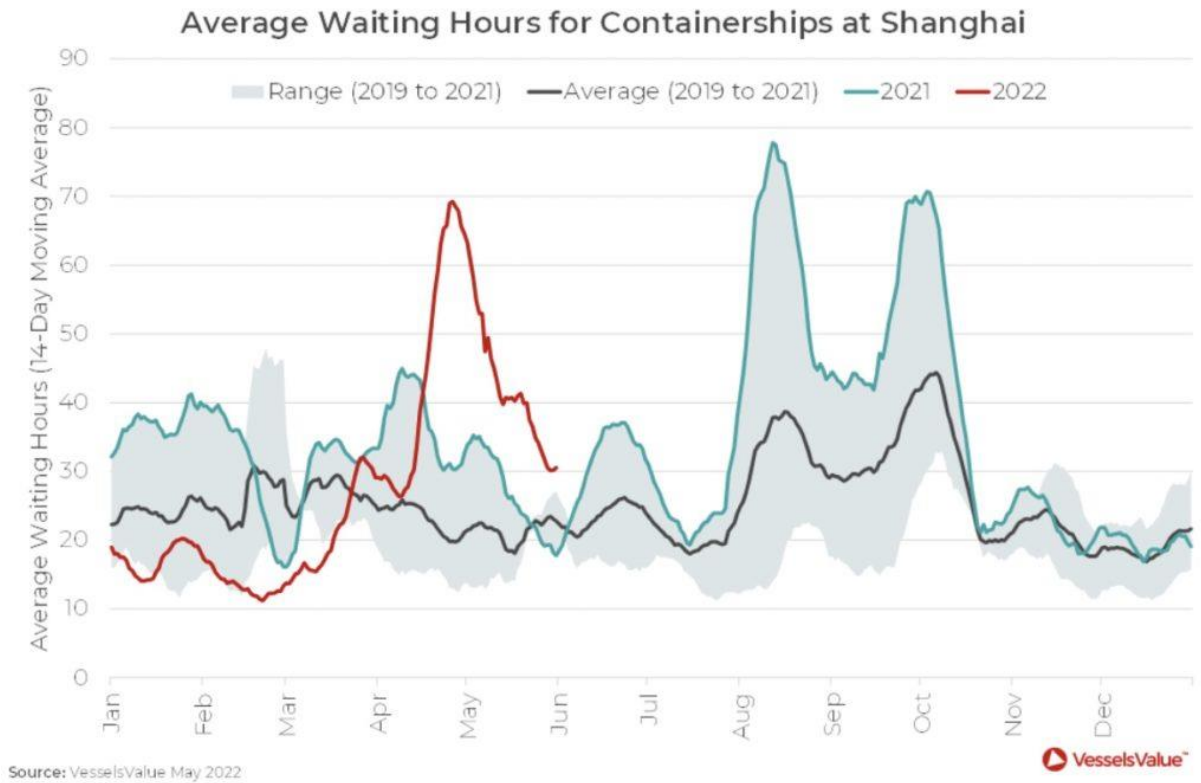
Kaynak: Freightos Data (<https://fbx.freightos.com>)

2021'in sonlarına gelindiğinde ise durum bir önceki yıla göre oldukça farklılaşmış, pandeminin aşılması bulunmuş, artık birçok ülkede çok sayıda insanını aşılamış ve ülkelerin ekonomileri yeniden açılmış ancak geciktirilmiş taleplerin realize olması ile limanlar başa çıkamaz hale gelmiştir. Bunlar ile ilgili gelişmelere de 2021 [Kasım Ekonomi Bülteni](#)nde yer vermiştik.

2022 yılına gelindiğinde ilk etapta konteyner taşımacılığindeki ücretlerin düştüğü gözlemlenmektedir. Drewry Shipping Consultants Ltd'ye göre, konteynerler Haziran 2021'den bu yana en düşük fiyatlarına geriledi. Benzer şekilde, Freightos küresel konteyner navlun endeksi, konteyner fiyatlarını nispeten dik bir düşüşün ortasında gösteriyor. İki farklı konteyner endeksine göre Mart ayından beri fiyatların ortalama %19 gerilediği görülmektedir.

Rusya'nın Ukrayna'yı işgali ve Çin'deki kapanmalar da dahil olmak üzere küresel boyutta yaşanan olaylar daha az ürün sevkine neden olduğundan kullanımdaki nakliye konteynirlerinin sayısını azaltarak arzın üzerindeki baskıyı azaltmakta, dolayısıyla da fiyatlar düşüş eğilimi göstermektedir.

Ancak liman darboğazları ve kara taşımacılığındaki gecikmeler, fiyat düşüşünü yavaşlatmaya devam ediyor. Fiyatlar düşüyor ancak hala pandemi öncesine kıyasla oldukça yüksek. Drewry'nin bileşik dünya konteyner endeksine göre pandemi öncesi 1200 USD/40FT – 2000 USD/40FT olan konteyner taşımacılığı fiyatlarının 7.635 USD/40FT seviyesinde olduğu görülüyor. Bu da yaklaşık 3,5 ila 6 kat arasında bir artışa denk gelmektedir.



Çin, Şangay'da kısıtlamaları kaldırmaya devam ettikçe, liman operasyonları normal seviyelere yaklaşıyor gibi görünüyor. Bununla birlikte, dünyanın en büyük konteyner bağlantı noktasında iyileşmenin hızı, küresel tedarik zinciri üzerindeki olası dalgalanmalar, Kuzey Amerika ve Avrupa'daki limanlarda yaşanabilecek bir yoğunluk artışı gibi endişeler sürüyor. 1 Haziran 2022'den bugüne Şangay, seyahat kısıtlamalarını azaltmakta ve insanları işe geri döndürmek için harekete geçmektedir. Konteynerler, tankerler ve dökme ürün taşıyan gemiler için bekleme süreleri, Nisan ayının sonlarındaki zirvenin yarısından fazlasına düştü.

Navlun fiyatlarının aşağı yönlü olduğu konusunda hemfikir olursa da nakliyecilerin yeni korkusu: **yüksek karbon vergileri**.



İçinde bulunduğumuz yüzyılın en ciddi sorunlarından biri olarak görülen küresel ısınma ve buna bağlı olarak değişen iklim, uluslararası gündemde önemli bir sorun kaynağı olarak güncelliğini korumaktadır. Özellikle sanayideki gelişimle beraber fosil yakıtların aşırı kullanımı ve karbon salımının yol açtığı sera gazı emisyonu, dünyada sıcaklıkların artmasına neden olup, bahsedilen sorunlar sadece bir ülkede veya bir bölgede etkili olmadığından, dünyadaki tüm ülkelerin ve sektörleri ortak sorunu haline gelmiştir.



Tüm sektörlerde olduğu gibi uluslararası denizcilikten kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak için de küresel önlemler alınmaktadır. Bu önlemler Birleşmiş Milletler'in uzman bir kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından geliştirilmektedir. 2018'de IMO, gemilerden salınan karbondioksit miktarını 2008'deki seviyelere kıyasla 2050 yılına kadar yüzde 50 azaltmayı amaçlayan bir İlk Sera Gazı Azaltma Stratejisi kabul etmiştir.

IMO ilk olarak 2011'de yeni gemiler için minimum yakıt verimliliği standartlarını uygulamaya koymuş ve 2021'de 2023'ten itibaren mevcut gemilere uygulanacak bir dizi kısa vadeli önlemi kabul etmiştir. Bu önlemlerin yakıt verimliliğinde 2018 seviyelerine göre yaklaşık

yüzde 30'luk iyileştirmeler getirmesi amaçlanmaktadır. Son günlerde ise ton başına yaklaşık 250 \$'lık deniz yakıtları için olası bir Sera Gazı Vergisinin getirilmesi de dahil olmak üzere bir takım yeni önlemleri gündemine almıştır.

Uluslararası tedarik zincirlerine ihracat ve ithalat yapan kargo sahiplerini temsil eden küresel iş organizasyonu olan Global Shippers Forum'da (GSF) büyük bir korku hâkim. Bunun nedeni Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) ile yapacağı toplantıda tartışılacak olan yeni karbon vergisi ve nakliyeciler için zaten yüksek olan navlun maliyetlerini rekor seviyelerin üzerine çıkaracak gibi görünüyor.



MEPC, IMO'nun bir dizi enerji verimliliği önlemi olan ve gelecek yıl yürürlüğe girecek olan IMO 2023'ten sonra şimdi de bunker yakıtına yeni bir karbon vergisi getirilmesi için başka bir öneriyi değerlendirecek. Böyle bir vergi, daha düşük karbon emisyonlu yakıt seçeneklerine geçiş için bir teşvik olarak uygulanacak ve muhtemelen geleneksel yakıtların mevcut fiyatını ikiye katlayabilecek gibi görünüyor.

Ek olarak, Bunker Adjustment Factor (BAF)¹ yaygın kullanımı ve 2020'de Düşük Kükürtlü Yakıtın piyasaya sürülmesi beklentisiyle yeni ek ücretlerin ortaya çıkacağı göz önüne alındığında, nakliyeciler bu önerilen karbon vergisinin ne kadarının kendilerine uygulanacağı konusunda tedirgin görünüyor.

GSF Direktörü James Hookham, taşımacıların bu durumun kaçınılmaz bir şekilde navlun fiyatlarını arttıracaklarını düşünmelerinin ve IMO'nun bunu dikkate almasının anlaşılabilir bir durum olduğunu aktardı. Bunun nedenini, denizcilik endüstrisinin daha yüksek yakıt maliyetlerini bertaraf etmek için yakıt fiyatlarındaki değişiklikleri hesaplayıp yansıtabilecekleri

¹ Bazı belli başlı büyük firmaların, petrol fiyatlarında yaşanan ve yaşanabilecek dalgalanmaları da göz önüne alarak gemi yakıtları için ödemekte oldukları maliyetleri hesaplamaları ve bulunmuş olan bu değerlerin temel navlun fiyatının üstüne ek maliyet olarak yansıtması işlemidir. Bunker Adjustment Factor Türkçeye Yakıt Ayarlama Oranı olarak da tam tercüme edilmektedir.

BAF gibi verimli bir mekanizmaya sahip olmaları olarak değerlendiren Hooookham, mevcut tekliflerde, Karbon Vergisinin yalnızca nakliyeciler için ek bir maliyet olarak kabul edilmeyeceğine dair birkaç güvence talebi olduğunu belirtti.

Hookham sözlerine şöyle devam etti: “Eğer denizcilik sektörü karbonsuzlaştırmaya giden bir yol olarak Piyasa Temelli Mekanizmalar konusunda ciddiye, o zaman müşterilerini onların enflasyonist etkilerinden yalıtması gerekir, aksi takdirde, acilen gerekli olan yakıt ve kullanılan teknolojiye adımları teşvik etmek yerine dünya ticaretine yönelik talebi bastırarak azaltacaktır”.

Küreselde olduğu gibi Türk denizcilik sektörü temsilcileri de IMO'nun emisyonların azaltılmasına yönelik tavsiyelerini çok sert buluyor. Denizciler, deniz taşımacılığı kaynaklı sera gazı emisyon oranının toplamın içerisinde yüzde 3'ten az pay aldığını vurgulayarak, BM'ye bağlı IMO'nun armatörlük şirketlerini hedef aldığını iddia ediyor. Bazıları da bu konunun küresel ticaret savaşının bir ayağı olduğunu söylüyor.