



Original Research (AR)

Aden Körfezi'nde Yaşanan Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Dünya ve Türk Deniz Ticareti Üzerindeki Etkisi

Muhammet AYDIN¹, Nebi GEDİK¹, Özkan UĞURLU¹, Umut YILDIRIM¹

¹Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi

Öz

Deniz ticaretinde büyük öneme sahip Aden Körfezi'nde meydana gelen deniz haydutluğu faaliyetleri, sadece bölgesel değil, aynı zamanda tüm dünya deniz ticareti üzerinde ciddi etkilere sahiptir. Başlangıçta yabancı bandıralı balıkçı gemileri ile başlayan, daha sonra diğer gemi türlerini de içine alan bir deniz haydutluğu faaliyeti gelişmiştir. Yapılan bu çalışmada, Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinin deniz ticareti üzerindeki etkisinin incelenmesi amaçlanmıştır. Çalışma kapsamında, NATO'nun 2013 yılı Somali Raporu'ndaki gemilere yaklaşma, saldırı, ele geçirme ve bozma (gemiler saldırıya uğradıktan sonra değerli olan yükler alınması ve serbest bırakılması) eylemlerinin, UNCTAD'ın 2014 yılı Somali raporundaki deniz haydutluğu eylemlerinin neden olduğu fidye, sigorta, rota değişimi, güvenlik (güvenlik ekipmanı ve gemilerde silahlı adam/güvenlik personeli bulundurma) ve askeri maliyetlerle ilişkisi incelenmiştir. Çalışmada verilerin analizi için IBM SPSS Statistics 22.0 programı kullanılarak korelasyon analizi ve Spearman's rho analizi yapılmıştır. Çalışma sonuçlarına göre, gemilere yaklaşma ve ele geçirme eylemlerinin fidye, sigorta, rota değiştirme ve askeri giderler üzerinde daha anlamlı etkilerinin olduğu, güvenlik giderleri üzerindeki etkisinin anlamlı olmadığı bulunmuştur. Saldırı ve bozma eylemlerinin ise sadece güvenlik maliyetleri üzerinde anlamlı bir etkisinin olduğu diğer maliyetler üzerinde etkili olmadığı görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Aden Körfezi, Deniz Haydutluğu, Somali, Deniz Ticareti

The Impacts of Maritime Piracy Incidents in The Gulf of Aden on Turkish and World Maritime Trade

Abstract

Pirate attacks in Gulf of Aden which is an important role in maritime trade not only affects maritime trade of the region, but it has also serious effects on world maritime trade. Pirate attacks are occurred which were firstly aimed to fight against foreign fishing vessels and afterwards, other ship types were included. In this research, it was aimed to examine effects of pirate actions at Gulf of Aden on world maritime trade. In this respect, approach, attack, pirate and disrupted (the ships being attacked release after the valuable cargos was taken) events classified by Somali report of NATO at 2013 were correlated with ransom, insurance, re-routing ships and security (keeping to security personnel/ armed man and safety

equipment on board ships) costs reported in UNCTAD in 2014. For the analysis of the data, correlation analysis and Spearman's rho analysis were performed using IBM SPSS Statistics 22.0 software.

According to results of the study, approach and pirated actions have statistically significant effect on ransom, insurance, re-routing and naval costs, whereas there was not significant correlation with security costs. Attack and disrupting actions were found to have only significant effect on security costs, and no significant correlation with other cost parameters.

Keywords: Gulf of Aden, Maritime Piracy, Somali, Maritime Commerce

1. Giriş

Aden Körfezi, Arap Yarımadasının Yemen Bölgesi ile Afrika Kıtasının Somali kıyıları arasında, Hint okyanusu ve Kızıl Denizi birbirine bağlar. Bölgenin denizcilik açısından önemi, tarihinin çok eskilere dayanması ve geçmişte de bölge civarında birçok eski medeniyete ev sahipliği yapmasından ileri gelmektedir [1]. Bölgenin günümüzde deniz haydutluğunun ana merkezi haline gelmesinin nedeni Somali'de bir devlet düzeninin olmayışıdır. Bölgede doğrudan ticaret gemilerini hedef alan deniz haydutluğu eylemleri, kaçırma, fidye gibi olaylar yaşanmaktadır. Somali'de deniz haydutluğunun, 1991 yılında Siad Barre'nin düşürülmesiyle birlikte, bölgede daha zengin teknolojiye sahip diğer ülkelerin balıkçı gemilerinin kaçırılmasıyla birlikte başladığı ve bugünkü konuma geldiği ifade edilmektedir [2]. Deniz haydutluğu, daha çok ticaret gemileri üzerine olan bir hırsızlık vakası olarak görülmektedir. Öte yandan Somali civarında deniz haydutluğu yapan kişiler, kendilerini bir anlamda sahil güvenlik görevlisi olarak görmekte ve farklı ülkelerin kaynaklarını sömürmesini engelleme amaçlı bir eylem yaptıklarını öne sürmektedir [2].

Deniz haydutluğu eylemlerinin önemini değerlendirirken, sadece deniz haydutluğu saldırıya uğrayan gemileri düşünmemek gerekir. Bölgede yaşanan deniz haydutluğu, sebebi göz ardı edilerek, gerek dünya denizciliği üzerinde, gerekse Türkiye deniz taşıma ve ticareti üzerinde etkileri vardır. Bu etkilerin başında sigorta güvencelerinin yüksek olması, Körfezde bekleyen gemilerin işgücü kaybı, zaman maliyeti, güvenlik

için konvoy oluşturma sürecinin maliyeti, güvenlik hizmetleri için ilave maliyetler gibi birçok maliyeti vardır. Bunun yanında bölge üzerinde olumsuz bir imaj oluşmakta ve denizcilik ticareti ile ilişkili diğer alanlar üzerinde de olumsuz etkiler göstermektedir.

Yapılan bu çalışmada, Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu vakalarının denizcilik ticareti ve bölgede görev yapan firmalar üzerindeki etkilerinin incelenmesi amaçlanmıştır. Bu bağlamda, bölgede meydana gelen deniz haydutluğu eylemlerinin parametrik olmayan değişkenlere göre demografisi çıkarılmış ve ardından, korelasyon analizi ve Spearman's rho analizi yapılarak bunların ekonomik göstergeler ve denizcilik ticareti üzerindeki olumsuz etkilerinin incelenmesine yer verilmiştir.

2. Literatür Taraması

Fu vd [3] çalışmalarında, küresel ekonomik gelişme üzerinde deniz haydutluğu etkisini Somali örnekleme üzerinden incelemişlerdir. Çalışmada 2003 ve 2008 yılları arasında elde edilen verilerle, bölgedeki ekonomik değerlerin ve küresel gelişimin deniz haydutluğu eylemlerinden ne şekilde etkilendiği ortaya konmuştur. Çalışmaya göre deniz haydutluğu eylemleri bölgedeki küresel bazda ekonomiye ciddi kayıplar vermektedir ve bunun için uluslararası işbirliğinin önemi vurgulanmıştır.

Hallwood ve Miceli [4] çalışmalarında, deniz haydutluğuyla mücadele ve deniz haydutluğunun neden olduğu kaygının azaltılmasında uluslararası işbirliğinin ekonomik rolünü incelemişlerdir. Çalışmada

uluslararası hukuki düzenlemeler ve bu düzenlemelerin bölgedeki deniz haydutluğu eylemlerinin denizcilik ekonomisine etkileri incelenmiştir. Yine bu çalışmada da, alınan önlemlerin fiziksel saldırıları ve zararları önlemede etkili olduğu, ancak endişe ve kaygının da giderek arttığını, bu konuda daha fazla uluslararası işbirliğine ihtiyaç olduğunu vurgulamaktadır. Ece [5] yapmış olduğu çalışmada deniz haydutluğunun tanımı ve türleri, nedenleri, bölgeleri, istatistikleri, deniz haydutluğunu önlemek için yapılan düzenlemeler ve alınan önlemleri incelemiştir. Çalışmasının sonucunda istatistiksel analiz sonuçlarına bağlı olarak deniz haydutluğunun önlenmesine ilişkin alınması gereken önlemler hakkında tavsiyelerde bulunmuştur.

Zarosso ve Bensassi [6] çalışmalarında, modern deniz haydutluğunun maliyetini incelemişlerdir. Çalışmada deniz haydutluğunun küresel bazda ekonomi üzerine ciddi etkisinin olduğu ifade edilerek, bir taşımacılık maliyet eşitliği kurmuşlardır. Eşitlik sonuçlarına göre deniz haydutluğu Avrupa ile Asya arasındaki ticareti ciddi şekilde etkilemektedir. Yine çalışma sonuçlarına göre son yıllarda bu bölgelerde gerçekleşen deniz haydutluğu eylemlerinin gerek etki, gerekse maliyet açısından ciddi bir artış gösterdiği rapor edilmiştir.

Campbell [7] çalışmasında, Hint okyanusundaki deniz haydutluğu eylemlerini incelemiştir. Çalışmada Hint Okyanusu korsanlığının ticari değeri anlatılarak, buradaki deniz haydutluğunun tarihsel sürecine değinilmiştir. Daha sonra küresel ekonomi açısından bölge incelenmiş ve ekonomik döngü üzerinde deniz haydutluğu eylemlerinin etkileri ve bu etkilerin sonuçları incelenmiştir. Yazara göre deniz haydutluğu eylemlerinin karakteri ve sıklıkları ile ekonomik etkileri arasında anlamlı ilişki bulunmuştur.

3. Metod

Araştırma kapsamında istatistiksel analiz için, Uluslararası Denizcilik Örgütü

(IMO), Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (NATO) verilerini de içeren Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) verileri kullanılmıştır [8] [9]. Kavramsal çerçevede yapılan çalışmaların değerlendirilmesinde ise uluslararası denizcilik işletmeleri, kurum ve kuruluşların veri tabanlarından yararlanılmıştır. Araştırmada kullanılan veri seti parametriklik şartını yerine getirmediğinden (sayısal olmadığından), testlerde nonparametrik değişkenler için uygulanan testler kullanılmıştır. Söz konusu verilerin arasındaki ilişkinin ortaya konması ve deniz haydutluğu eylem türlerine göre maliyet kalemlerinin etkisinin anlaşılması için korelasyon analizi ve Spearman's rho analizi yapılmıştır. Deniz haydutluğu eylem başına birim maliyet analizinde ise eylemler ile maliyetler arasında oranlardan yararlanılmıştır.

Yapılan araştırma iki açıdan önem arz etmektedir. Birincisi, bu konuda günümüzde yeterli çalışma olmayıp, çalışma bir anlamda alan öncülerinin arasında görülebilir. Çalışmanın bir diğer önemi ise deniz haydutluğu eylemlerinde, eylemlerin sadece demografik ya da mali açıdan değil, hem demografik, hem de mali açıdan değerlendirilmesine yer vermiş olmasıdır. Bu bağlamda değerlendirildiğinde çalışma, genel anlamda deniz haydutluğu eylemlerinin dünya ve Türk denizcilik ticareti üzerine etkisini değerlendirmeden ziyade, eylem bazında değerlendirme üzerine odaklanması açısından önemlidir.

4. Deniz Haydutluğu Eylemlerine Karşı Alınan Uluslararası Tedbirler

BM Güvenlik Konseyi 2008 yılında kabul ettiği 184 sayılı kararı ile bu denizlerde ve Somali karasularında deniz haydutluğuna karşı meşru deniz kuvvetleri unsurlarının gerek milli gerekse ittifaklar olarak harekât icra etmesine izin vermiştir [10]. Deniz haydutluğu bağlamında gündeme gelen bir diğer uluslararası düzenlemeyi, SUA Sözleşmesi oluşturmaktadır. SUA Sözleşmesi içerisinde, deniz alanları arasında bir

ayrım yapılmadan, gemilere yönelik deniz haydutluğu ve silahlı soygun fiilleri teşkil eden fiillere ilişkin düzenlemeler yer almaktadır [4][11]. Deniz haydutluğuyla mücadele genel anlamda üç açıdan ele alınmaktadır [12]. Bunlar Avrupa birliği ve IMO tarafından kabul edilen anlaşmalar ve çok uluslu çabalarıdır. Bu düzenlemeler deniz haydutluğunu kontrol etmek için uluslararası yasal çerçeveyi, Birleşmiş Milletler (BM) güvenlik konseyi kararlarını, IMO kararlarını ve genelgelerini, denizcilik güvenliği üzerine Avrupa mevzuatını ve diğer ilişkili anlaşmaları ve yönetmelikleri kapsamaktadır.

5. Deniz Haydutluğu Eylemleri ve Maliyetler

Deniz haydutluğu eylemlerinin caydırıcı/koruyucu ekipman maliyeti, deniz haydutluğu kovuşturmalarının maliyeti, deniz haydutluğunu caydırmak amacıyla kurulan organizasyonların maliyeti gibi birçok maliyet kalemleri vardır, bu çalışmada fidye giderleri, sigorta giderleri, rota değişim maliyeti ve güvenlik-askeri giderleri dikkate alınmıştır.

5.1. Fidye Giderleri

Fidye yakın zamanda deniz haydutluğu kaynaklı en önemli giderlerin başında gelmektedir. 2008-2012 yılları arasında ele geçirilen gemilerin büyük bir kısmı fidye ödemek zorunda kalmıştır. Somali bölgesinde 2005-2012 yılları arasında ödenen fidye miktarı 339 milyon dolar ile 413 milyon dolar arasındadır. Fidye için toplam olarak 2010 yılında 176 milyon dolar, 2011 yılında 160 milyon dolar ve 2012 yılında ise 31,75 milyon dolara ödenmiştir [8]. Fidye miktarındaki düşüş güvenlik ve askeri önlemlerden kaynaklanmaktadır. Ancak güvenlik ve askeri önlemler başlı başına maliyet olduğundan, fidye eylemlerinin maliyetinin şekil değiştirdiği söylenebilir [13].

5.2. Sigorta Giderleri

Deniz haydutluğu neticesinde

artan bir diğer maliyet kalemi Sigorta giderleridir. Özellikle Somali bölgesindeki deniz haydutluğu eylemleri, dünya gemi sigortacılık sektöründe ciddi maliyet artışlarına neden olmuştur. Mayıs 2008'den itibaren Aden Körfezi ve Süveyş Kanalı'ndan geçecek olan gemiler, savaş riskinin de içeren bir poliçeye tabi tutulmaktadır. 2008 yılında gemi ve sefer başına ortalama sigorta değeri 500 dolar iken, 2010 yılında büyük bir artış göstererek, 150.000 dolara kadar tırmanmıştır. Konteyner başına 25 dolar olan sigorta maliyeti kargo gemilerinde, son yıllarda, dört kat birden artarak, 100 dolara kadar arttığı görülmektedir. 2012 yılında sigorta maliyeti giderleri 550 milyon dolara ulaşmıştır [8][13]. Bunların yanı sıra kaçırma ve rehin alma bedellerinin de sigorta maliyetlerine dahil edilmesiyle [14] maliyet açısından, sigorta giderlerinde ciddi bir artış durumu söz konusu olmuştur.

5.3. Rota Değişimi Maliyeti

Süveyş kanalı yıllarca batı ile doğu arasında önemli bir geçiş noktası olmuştur. Ancak deniz haydutluğu eylemleri bölgede farklı rota arayışları ortaya çıkarmıştır. Aden Körfezi'nde ise deniz haydutluğu eylemleri bölgeden geçen gemilerin oranının %30 azalmasına neden olmuştur [15]. Yılda 2,3 ile 3 milyar dolar civarında ek bir maliyet çıkarmasına rağmen, denizcilik firmaları deniz haydutluğu eylemleri yüzünden rota değişimini tercih etmektedir [13][16]. 2012 yılında rota değişimi maliyeti 290,5 milyon dolar olmuştur.

5.4. Güvenlik Giderleri ve Askeri Giderler

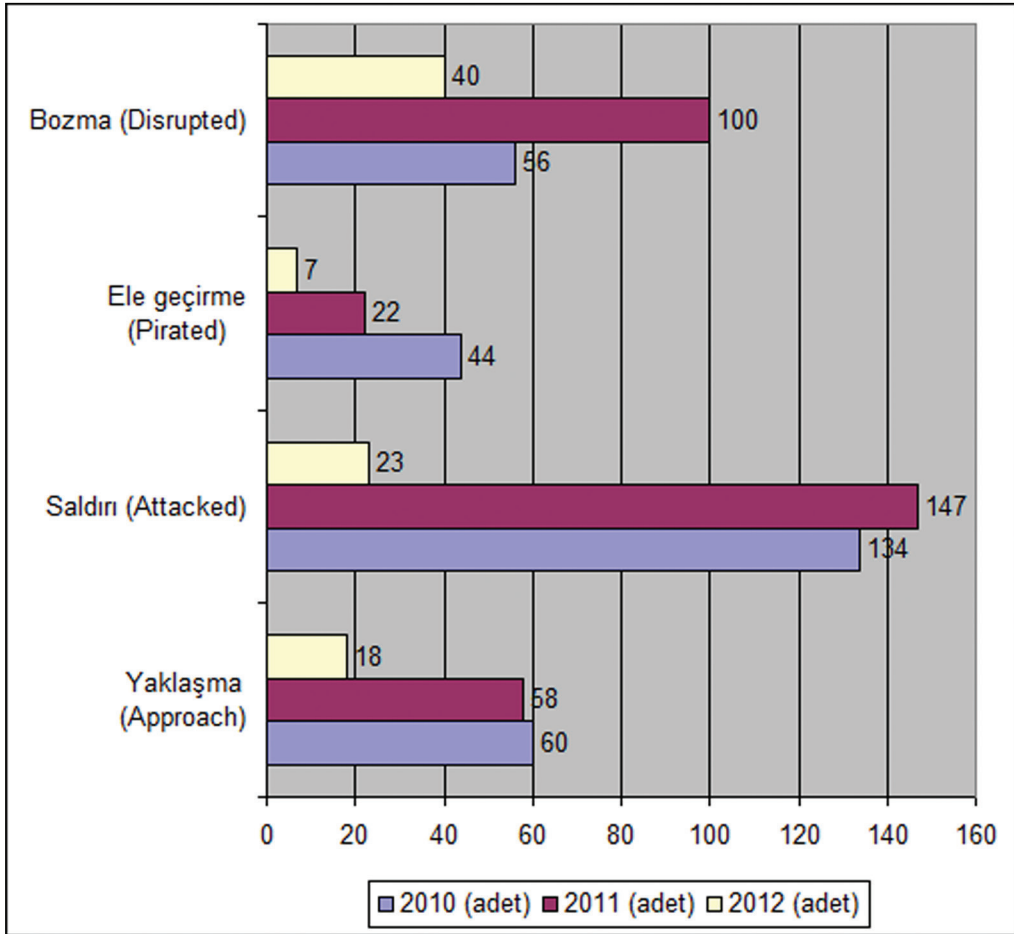
Gemilerin bireysel ya da grup halinde bölgeden aldıkları koruma eylemleri güvenlik giderlerini oluştururken , bölgede düzenin sağlanması için uluslararası anlamda yapılan giderler askeri giderlerdir. Güvenlik giderleri 2010 yılında yaklaşık 2,5 milyar dolarken, 2011 yılında 1,06 ile 1,16 milyar dolar arasında, 2012 yılında ise 2,06 milyar dolar olmuştur. Askeri giderler ise çok daha geniş kapsamda ele alınarak, uluslararası düzeyde fonlandırılmaktadır [8][13].

Deniz haydutluğu eylemleri NATO tarafından gemilere yaklaşma, saldırı, ele geçirme ve bozma olmak üzere dört başlıkta ifade edilmiştir [17]. Yıllara göre bu deniz haydutluğu eylemlerinin dağılımı Şekil 1’de gösterilmektedir.

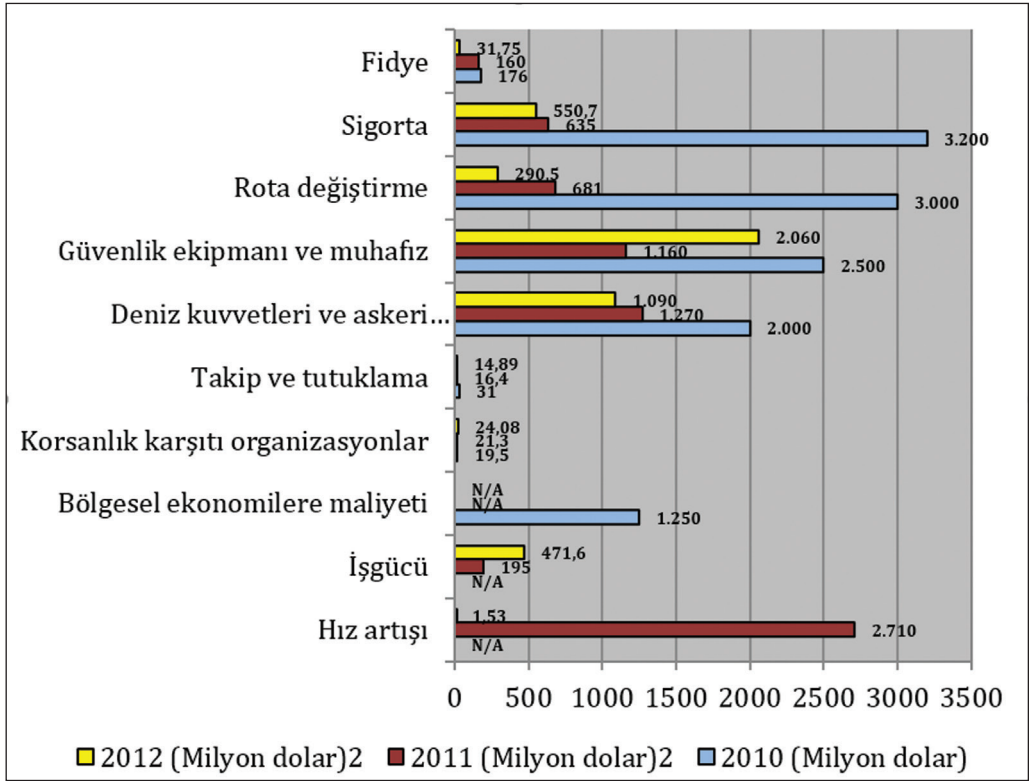
Ticari faaliyet kodlarına göre, Somali deniz haydutluğu eylemlerinin 2010-2012 yılları arasındaki dönemde neden olduğu maliyet değerleri Şekil 2’de verilmiştir [8]. Şekil 1 ve 2 incelendiğinde, hem haydutluk eylemlerinin hem de eylemlerin neden olduğu maliyetlerin düşme eğiliminde olduğu görülmektedir.

6. Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Analizi

Çalışmada, deniz haydutluğu eylemlerinin UNCTAD tarafından 2014 yılında raporlanan maliyet değerleri ile NATO tarafından 2014 yılında yayınlanan deniz haydutluğu eylemlerinin dökümü arasındaki ilişki, üç yıllık zaman serisi üzerinden korelasyon analizi için söz konusu normal dağılmayan iki sıralı değişken arasındaki doğrusal ilişkiyi ölçmek amacıyla parametrik olmayan korelasyon ölçüsü Spearman’s rho Korelasyon Testi kullanılmıştır.



Şekil 1. Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Yıllara Göre Dağılımı [8].



şekil 2. Maliyetlerin Yıllara Göre Dağılımlı [8].

$$\rho = 1 - \frac{6 \sum d_i^2}{n(n^2-1)} \quad (1)$$

Burada d_i , i . gözlemin sıra numaraları arasındaki fark ve n , gözlem sayısıdır.

Spearman rho katsayısı -1 ile 1 arasında değer almaktadır, katsayının -1 olması negatif yönlü tam ilişki, 1 olması pozitif yönlü tam ilişki, 0 olması ise iki değişkenin arasında ilişki olmadığı anlamına gelir [18].

Çalışmada korelasyon analizi için deniz haydutluğu eylemleri, NATO tarafından 2014 yılında yayınlanan raporda ki gibi gemilere yaklaşma, saldırı, ele geçirme ve bozma eylemleri şeklinde gruplandırılmıştır. Maliyet verileri olarak ise UNCTAD tarafından yayınlanan 2014 yılı raporunda tahmini hesaplanan şekil 2'deki verilerden, Fidyeye, Sigorta, Rota Değişimi, Güvenlik, Askeri

ve Toplam maliyet kalemleri alınmıştır. Bu değişkenlerin en büyük, en kk, ortalama ve standart sapma değerleri Tablo 1'de verilmiştir.

Tablodan da görüleceği gibi, deniz haydutluğu eylemlerinin başında saldırı eylemleri gelmekte olup, bunu sırasıyla bozma ve yaklaşma eylemleri izlemektedir. Ele geçirme eylemleri ise deniz haydutluğu eylemleri arasında en az etkili olan kalemdir. Maliyetler incelendiğinde ise en fazla maliyet kaleminin sırasıyla güvenlik ve askeri maliyetler olduğu görülmektedir. En az maliyet ise fidye kaleminde gerçekleşmiştir. Bu verilerin arasındaki ilişkinin ortaya konması ve deniz haydutluğu eylem türlerine göre maliyet kalemlerinin etkisinin anlaşılması için, Spearman's rho korelasyon analizi yapılmıştır. Analiz sonuçları Tablo 2'de verilmiştir.

Tablo 1. Korelasyon Değişkenlerinin Ortalama ve Standart Sapma Değerleri

	N	En küçük	En büyük	X	SS
Gemilere yaklaşma (Approach)	5	7,00	61,00	40,80	26,15
Saldırı (Attacked)	5	5,00	147,00	88,20	68,28
Ele geçirme (Pirated)	4	7,00	45,00	29,50	18,38
Bozma (Disrupted)	5	6,00	100,00	49,60	33,86
Fidye	3	31,75	176,00	122,58	79,07
Sigorta	3	550,70	1.830,00	1.005,23	715,51
Rota Değişimi	3	290,50	2.700,00	1.191,33	1.314,73
Güvenlik	3	1.112,00	1.855,00	1.466,17	372,71
Askeri	3	1.090,00	2.000,00	1.453,33	481,91
Toplam	3	5.900,00	9.500,00	7.383,33	1.881,71

Tablo 2. Değişkenler Arasında Korelasyon Analizi Sonuçları

		Gemilere yaklaşma	Saldırı	Ele geçirme	Bozma	Fidye	Sigorta	Rota Değişimi	Güvenlik	Askeri
Gemilere yaklaşma	r	1.000	0,600	1.000**	0,600	1.000**	1.000**	1.000**	-0,500	1.000**
	p	.	0,285	.	0,285	.	.	.	0,667	.
Saldırı	r	0,600	1.000	0,200	1.000**	0,500	0,500	0,500	-1.000**	0,500
	p	0,285	.	0,800	.	0,667	0,667	0,667	.	0,667
Ele geçirme	r	1.000**	0,200	1.000	0,200	1.000**	1.000**	1.000**	-0,500	1.000**
	p	.	0,800	.	0,800	.	.	.	0,667	.
Bozma	r	0,600	1.000**	0,200	1.000	0,500	0,500	0,500	-1.000**	0,500
	p	0,285	.	0,800	.	0,667	0,667	0,667	.	0,667
Fidye	r	1.000**	0,500	1.000**	0,500	1.000	1.000**	1.000**	-0,500	1.000**
	p	.	0,667	.	0,667	.	.	.	0,667	.
Sigorta	r	1.000**	0,500	1.000**	0,500	1.000**	1.000	1.000**	-0,500	1.000**
	p	.	0,667	.	0,667	.	.	.	0,667	.
Rota Değişimi	r	1.000**	0,500	1.000**	0,500	1.000**	1.000**	1.000	-0,500	1.000**
	p	.	0,667	.	0,667	.	.	.	0,667	.
Güvenlik	r	-0,500	-1.000**	-0,500	-1.000**	-0,500	-0,500	-0,500	1.000	-0,500
	p	0,667	.	0,667	.	0,667	0,667	0,667	.	0,667
Askeri	r	1.000**	0,500	1.000**	0,500	1.000**	1.000**	1.000**	-0,500	1.000
	p	.	0,667	.	0,667	.	.	.	0,667	.

**Aradaki ilişki 0,01 düzeyinde anlamlıdır. Diğer durumlarda ise aradaki ilişki 0,05 düzeyindedir.

Korelasyon analizi sonuçlarına göre, gemilere yaklaşma eylemleri ile fidyeye, sigorta, rota değişimi ve askeri giderler arasında anlamlı bir ilişki varken ($p=0,00<0,01$), güvenlik giderleri üzerinde gemilere yaklaşma eylemlerinin ciddi etkisinin olmadığı görülmektedir ($p=0,667>0,01$). Saldırı eylemlerinin ise sadece güvenlik maliyetleri üzerinde anlamlı bir etkisi olup ($p=0,00<0,01$), fidyeye, sigorta, rota değişimi ve askeri giderler üzerinde etkisi anlamlı değildir ($p>0,05$). Ele geçirme eylemleri en fazla maliyete neden olan deniz haydutluğu eylem türüdür. Ele geçirme eylemlerinin fidyeye, sigorta, rota değişimi ve askeri maliyetler üzerinde anlamlı etkisi olup ($p=0,00<0,01$), güvenlik maliyetleri üzerindeki etkisi ise diğerlerine nispeten anlamlı değildir ($p=0,667>0,01$). Son olarak bozma eylemlerinin de güvenlik maliyetleri üzerinde etkili olduğu ($p=0,00<0,01$), diğer maliyetler üzerindeki etkisinin nispeten daha az olduğu ($p>0,01$) görülmektedir.

Çalışmada ayrıca, deniz haydutluğu eylem türlerine göre her bir eylem başına düşen maliyetin, maliyet kalemlerine göre değerleri incelenmiştir. Buna göre ortalama fidyeye değeri tek tek ortalama eylem türü sayılarına bölünerek fidyeye için eylem ortalamaları olacak şekilde düzenlenmiştir.

eylemleri ve bozma eylemleri izlemektedir. Gerçekten de, ele geçirme durumunda fidyeye alındığından, bu sonuç beklenen bir sonuçtur. Ama burada ilginç olan, gemilere yaklaşma ve bozma eylemlerinin de ciddi derecede fidyeye maliyetleri üzerinde etkilerinin olmasıdır. Bu sonuç aynı zamanda, korelasyon analizi sonuçlarıyla da paralellik göstermektedir.

Sigorta maliyetlerinde, eylem başına en fazla maliyete neden olan kalem yine ele geçirme eylemleri olup, bunu yine gemilere yaklaşma ve bozma eylemleri izlemektedir. Aynı durum, rota değişimi, güvenlik ve askeri maliyetlerde de görülmektedir. Bu dağılımlar, Şekil 3'te gösterilmiştir. Tablo 3 ve Şekil 3'den de görüleceği gibi, de görüleceği gibi, saldırı eylemleri en az maliyete neden olan eylemler olup, en fazla maliyete neden olan eylemler ise ele geçirme eylemleridir. Bunu gemilere yaklaşma ve bozma eylemleri takip etmektedir. Gider bazında değerlendirildiğinde ise en fazla giderler güvenlik giderleri olup bunu sırasıyla askeri, rota değiştirme, sigorta ve fidyeye izlemektedir.

7. Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Türk Denizcilik Ticaretine Etkisi

Türk deniz ticareti üzerine Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğu eylemlerinin

Tablo 3. Her Bir Eylem Türüne Göre Ortalama Maliyetlerin Dağılımı (2010-2012)

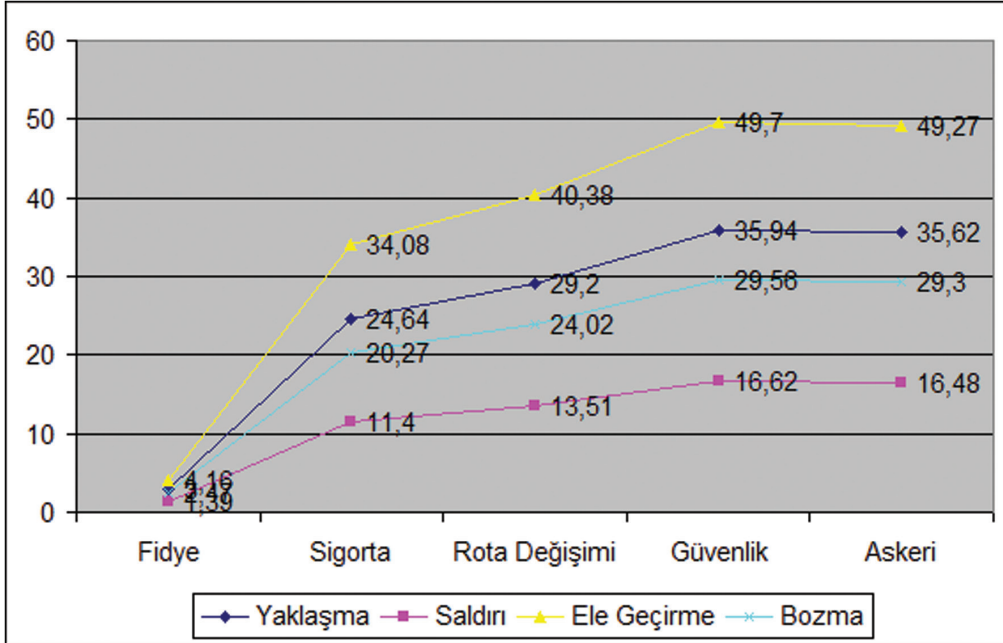
	Gemilere Yaklaşma	Saldırı	Ele Geçirme	Bozma
Fidyeye	3,00	1,39	4,16	2,47
Sigorta	24,64	11,40	34,08	20,27
Rota Değişimi	29,20	13,51	40,38	24,02
Güvenlik	35,94	16,62	49,70	29,56
Askeri	35,62	16,48	49,27	29,30
Toplam	180,96	83,71	250,28	148,86

Her bir eylem türüne göre ortalama maliyetlerin dağılımı Tablo 3'teki gibidir. Söz konusu tablodan da görüleceği gibi, fidyeye eylem çeşitlerinde, eylem başına en büyük maliyet, ele geçirme eylemlerinde görülmektedir. Bunu gemilere yaklaşma

etkileri genel olarak değerlendirildiğinde, küresel denizcilik dünyasının tüm yansımalarını Türk denizcilik ticaretinde de görmek mümkündür. Bunun yanında, Türkiye'de iç piyasada kullanılan ürünlerin

büyükçe bir bölümünün Çin Menşeli olduğu, Aden Körfezi'nde de en çok deniz haydutluğu eylemine maruz kalan ülkeler arasında Çin'in de olması, bu eylemlerin Türkiye'de gerek direkt olarak, gerekse dolaylı olarak Türk denizcilik ekonomisi üzerinde etkilerinin olduğu ifade edilebilir. Öte yandan günümüzde henüz dünyada bu konudayeterli çalışmalar ve istatistik veriler elde edilmemişken, Türkiye üzerindeki etkileri salt nitelik ve nicelik açısından

Çalışma sonuçlarına göre gemilere yaklaşma eylemleri ile fidye, sigorta, rota değişimi ve askeri giderler arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Buna göre, deniz haydutlarına ait gemilerin diğer ticaret gemilerine saldırma amaçlı gemilere yaklaşmalarının, gemilerde rota değişikliği, hız arttırma, ilave sigorta güvencelerinin istenmesi ya da askeri güvenlik önlemlerinin alınmasını zorunlu kılmakta olup, bu da deniz ticaretine ciddi bir



Şekil 3. Ortalama Eylem Türlerine Göre Birim Maliyetlerin Dağılım Grafiği

değerlendirmek çok da mümkün değildir.

8. Bulgular ve Değerlendirmeler

Yapılan bu çalışmada, Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinin, deniz ticareti üzerine etkileri incelenmiştir. Çalışmada deniz haydutluğu eylemleri NATO'nun sınıflandırmasına uygun olarak gemilere yaklaşma, saldırı, ele geçirme ve bozma eylemleri olmak üzere dört grupta ele alınmıştır. Deniz haydutları saldırılarının denizcilik ticareti üzerine etkisini ortaya koymak için ise sigorta, fidye, rota değişimi, güvenlik ve askeri giderler olmak üzere ele alınmıştır.

masraf olarak yansımaktadır. Öte yandan deniz haydutluğu eylemlerinde gemilere yaklaşma eylemlerinin güvenlik giderleri üzerinde diğer maliyet kalemleri gibi ciddi bir etkisinin de olmadığı görülmektedir.

Deniz haydutluğu eylemlerinden bir diğer türü olan saldırı eylemlerinin ise sadece güvenlik maliyetleri üzerinde anlamlı bir etkisi olduğu görülmektedir. Dolayısıyla saldırıya uğramış ve bu saldırıdan zarar almadan ya da ele geçirme eylemi olmadan kurtulan gemilerin, gemi içi güvenlik ve gemilerde silahlı adam bulundurma güvenlik koridoru gibi destek güvenlik hizmetlerine daha fazla değer

verdikleri görülmektedir. Bu gemilerde, fidyeye, sigorta, rota değişimi ve askeri giderler açısından ciddi bir maliyetin oluşmaması, bu tezi destekler niteliktedir.

Yine deniz haydutluğu eylemlerinin bir diğer türü olan ve en fazla gündeme gelen konu, ele geçirme eylemleridir. Çalışma sonuçlarından da görüleceği gibi bu eylemler, en fazla maliyete neden olan deniz haydutluğu eylem türü olup, fidyeye, sigorta, rota değişimi ve askeri maliyetler üzerinde anlamlı etkisi vardır. Öte yandan ele geçirme eylemlerinin güvenlik maliyetleri üzerinde ise ciddi bir etkisinin olmadığı görülmektedir. Bu durumu da yine, gemi içi güvenliğinin yeterli sonuçlar vermediği düşüncesi ile açıklamak mümkündür.

Deniz haydutluğu eylemlerinin sonucunu bozma eylemlerinin de güvenlik maliyetleri üzerinde etkili olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, saldırı eylemlerinde olduğu gibi bozma eylemlerinde de, gemi içi güvenliğinin daha önemli olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. Öte yandan bozma eylemlerinin diğer maliyetler üzerindeki etkisinin oldukça düşük olduğu ifade edilebilir.

Çalışmanın sonuçları genel olarak değerlendirildiğinde, deniz haydutluğu eylemlerinin sebep olduğu maliyetlerin saldırı türü ve gemilerin yaşadıkları deneyim ile ilişkili olduğu düşüncesi akla gelebilir. Araştırma sonuçlarından bu gibi bir çıkarım yapmak mümkündür. Ancak burada dikkat edilmesi gereken önemli noktalardan birisi, deniz haydutluğu eylemlerine maruz kalan gemilerin türlerinin de bu eylemlerin sonucundan etkilendiği hususudur. Diğer bir ifadeyle, her gemi türüne yapılan deniz haydutluğu eylemi, aynı şekilde sonuçlanmayabilir. Bu nedenle, gemi türüne en uygun güvenlik önleminin alınması ve maliyetlerin bu çerçevede düşünülmesi, buna göre gözden geçirilmesi, bu alanda yaşanan zararların önüne geçmede etkili olabilir.

Çalışmada ön plana çıkan bir diğer nokta da, deniz haydutluğu eylemlerinin maliyeti ve niceliği arasındaki çelişkidir.

NATO kaynaklarına göre deniz haydutluğu eylemleriyle mücadele kapsamında alınan önlemler işe yaramış ve deniz haydutluğu eylemlerinin bölgedeki ağırlıkları gün geçtikçe azalmıştır. Nitekim maliyetlerde de bu azalmanın etkisi, maliyet düşüşü olarak kendisini göstermektedir. Öte yandan UNCTAD raporları ile bir arada değerlendirildiğinde, aslında deniz haydutluğu eylemlerinin birim eylem başına maliyetlerinde bir düşüşün çok fazla olmadığı, aksine bazı eylemlerde artışın da yaşandığı ifade edilebilir. Dolayısıyla sadece olaya mali açıdan ya da güvenlik açısından ayrı ayrı bakmak çok makul görülmemektedir. Zira eylemlerin sayısının önem arz ettiği kadar, hatta belki daha fazla bir şekilde, içeriğin de önemli olduğunu vurgulamak gerekir.

Bu noktada, çalışmanın veri seti ve yöntemi üzerinde de bazı eleştiriler getirmek mümkündür. Yapılan bu çalışmada, sadece üç seneye ait kısmi dikey ve genel anlamda yatay bir veri seti kullanılmıştır. Esasen bu veri seti, istatistiksel anlamda değerlendirmeye yeterli olmayan bir veri setidir. Bu nedenle çalışmada, Spearman's rho korelasyon analizi kullanılırken, korelasyon katsayılarının değerlendirilmesine yer verilmemiştir. Çünkü mevcut örneklem, değişkenler arasında korelasyon katsayısı kıyaslamaya yeterli bir nicelikte değildir. Ancak yine de veri setinden elde edilen anlamlılık bulguları, konunun çok daha net bir şekilde ortaya konmasında büyük katkı sağlamıştır. Bu bağlamda, çalışmanın öncü bir çalışma olması nedeniyle, ileriki dönem yapılacak çalışmalarda daha kesin sonuçların elde edileceği ve korelasyon katsayılarının da kıyaslamada etkili olarak kullanılacağı bir şekilde dizayn edilmesinde yarar vardır.

Kaynakça

- [1] Akalın, D. (2014) Somali'de Berbera Limanı Ve Osmanlı Devleti'nin Bölge Üzerindeki İddiaları (1839-1894). Tarih İncelemeleri Dergisi, 29 (1): 1-35.

- [2] Aktürk, H., 2008. Somali'de Korsanlık Eylemleri, USAK Afrika Raporları 2008-1
- [3] Fu, X., Adolf, K.Y., N. ve Yui-Yip L., (2010). The impacts of maritime piracy on global economic development: the case of Somalia. *Maritime Policy & Management*, 37(7): 677-697.
- [4] Hallwood, P. ve Miceli, T.J., (2012). The Economics of International Cooperation in the Apprehension and Prosecution of Maritime Pirates. *Ocean Development & International Law*, 43,(2): 188-200.
- [5] ECE, J. N., (2010). Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 2(2):1-20.
- [6] Zarzoso, I., M. ve Bensassi, S., (2013). The Price Of Modern Maritime Piracy. *Defence and Peace Economics*, 24(5): 397-418.
- [7] Campbell, G., (2014). Piracy in the Indian Ocean World, *Interventions: International Journal of Postcolonial Studies*. 16(6): 775-794.
- [8] UNCTAD, (2014a). Maritime Piracy Part I An Overview Of Trends, Costs And Trade-Related Implications, United Nations Conference On Trade And Development.
- [9] UNCTAD, (2014b). Maritime Piracy Part II An Overview Of The International Legal Framework And Of Multilateral Cooperation To Combat Piracy, United Nations Conference On Trade And Development.
- [10] Çeşmeci, N. ve Özkaynak, S., (2012). Bir Suç Olarak Deniz Haydutluğu ve Korsanlığın Gelişim Trendleri ve Güvenliğe Etkileri, Örgütlü Suçlar ve Yeni Trendler, UTSAM.
- [11] Bayıllıoğlu, U., (2011). Somali Sahilleri ve Açıklarında İşlenen Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütülen Mücadelenin Hukuki Dayanakları Ve Türkiye'nin Durumu. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 1:125-161.
- [12] ECE, J. N., (2015). Analysis Of Maritime Piracy And Armed Robbery Attacks Against Ships, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi 7(1):75-111
- [13] Uğurlu Ö., Aydın M., Yildiz S., (2015). Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Deniz Ticareti Üzerine Etkisi, Mersin Deniz Ticaret Dergisi, 278:41-45.
- [14] Bowden, A., Hurlburt, K., Aloyo, E., Marts, C., & Lee, A. (2010). The economic costs of maritime piracy. One Earth Future Foundation.
- [15] Xiaowen, Fu, A. Ng and Yui Yip L. (2010). The impact of maritime piracy on global economic development: The case of Somalia. *Maritime Policy and Management*. 37(7): 1-21.
- [16] Kennedy K. M. and Mthuli N. (2011). Economic Impact of Maritime Piracy. Africa Economic Brief, African Development Bank (AfDB). 2, 10. 14.
- [17] NATO. (2014). Secretary General's Annual Report 2013. Retrieved from Brussels: http://www.nato.int/cps/en/natolive/opinions_106247.htm
- [18] Myers, J. L., Well, A., & Lorch, R. F. (2010). Research design and statistical analysis. Routledge.