



BUSINESS DIPLOMACY

DEİK

TÜRKİYE'S BUSINESS DIPLOMACY JOURNAL
YEAR 7 • ISSUE 34
ISSN 2667-7199

RISK MANAGEMENT
AND INSURANCE
IN MARITIME
LOGISTICS

THE FUTURE OF
THE LOGISTICS
SECTOR



TÜRKİYE'S STRENGTH IN LOGISTICS



TÜRKİYE'NİN LOJİSTİKTEKİ GÜCÜ
LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELECEĞİ
DENİZCİLİK LOJİSTİĞİNDE RİSK YÖNETİMİ VE SİGORTA



General Manager at Türk P&I Sigorta
Ufuk TEKER
Türk P&I Sigorta Genel Müdürü



RISK MANAGEMENT AND INSURANCE IN MARITIME LOGISTICS

Denizcilik Lojistiğinde Risk Yönetimi ve Sigorta

As maritime remains a cornerstone of global trade, growing political instability and natural disasters are making effective risk management more essential than ever. Insurance systems now serve as a vital safeguard to protect the continuity of the transport chain amid these rising risks. Türkiye's growing momentum in this area signals its potential to shape the global maritime landscape

Denizcilik, küresel ticaretin bel kemiği olmaya devam ederken, artan politik belirsizlikler ve doğal afetler sektörde risk yönetimini her zamankinden daha önemli hale getiriyor. Sigorta sistemleri, bu büyük risklere karşı taşımacılık zincirinin sürdürülebilirliğini sağlayan kritik bir güvence sunuyor. Türkiye'nin bu alandaki yükselişi ise sektöre küresel ölçekte yön verme potansiyelini ortaya koyuyor

Maritime transport plays a central role in logistics, but it also involves serious and complex risks

For centuries, maritime transport has played a central role in shaping global trade, and that remains unquestionably true today. Despite the rapid advancement of technology, around 90% of world trade still moves by sea. Even though other modes of transport work in integration with maritime transport, and although maritime shipping has undergone some changes over the years, it still remains one of the most important methods of transportation today.

ADVANCING TECHNOLOGIES AND EMERGING ROUTES

Not long, just 25 to 30 years ago, partial loads once handled through traditional methods like "kırk ambar" can now be shipped across oceans, even in small volumes, with the use of containerization. Today, even mid-sized companies can conduct import-export operations across continents by sea, and they can do so affordably. That's the enduring power of maritime shipping. Until very recently, the Northern Route was not considered commercially viable for shipping. However, due to global warming, it has now emerged as a new route for commercial vessels. There is a well-known saying: "Without maritime transport, one half of the world would freeze and the other half would starve". While somewhat exaggerated, it perfectly captures how vital shipping remains to the world economy.

RISK FACTORS AND CURRENT THREATS IN MARITIME TRANSPORT

As vital as maritime transport is, it also comes with substantial risks. From the moment a ship is chartered to transport cargo until it reaches the destination port and completes unloading, the cargo must navigate through numerous challenges, including operational risks, natural disasters, and marine perils in particular, to arrive at its destination.

Denizcilik, yüzyıllardır dünya ticaretinin en belirleyici unsurlarından biri olmuştur ve bu gerçek günümüzde de tartışmasız önümüzde durmaktadır. Bugün teknolojik gelişmeler ne kadar ilerlemiş olursa olsun, dünya ticaretinin %90'ı hâlâ deniz yolu taşımacılığına dayanmaktadır. Diğer taşıma modelleri deniz taşımacılığıyla entegre şekilde çalışsa bile, denizcilik ile yapılan taşıma yıllar içinde bazı değişimlere uğramış olsa da bugün hala en önemli taşımacılık yöntemlerinden biri olmaya devam etmektedir.

GELİŞEN TEKNOLOJİ VE YENİ ROTALAR

Yalnızca 25-30 yıl öncesinde kırk ambar adıyla taşınmaya çalışılan parsiyel yükler, günümüzde konteynerlerin içerisinde küçük miktarlarda dahi olsa okyanus ötesine taşınabilir hale gelmiştir. İçerisinde bulunan günlerde orta ölçekli bir işletme dahi ithalat- ihracat işlemini gemi yolu ile dünyanın öbür ucuna gerçekleştirebiliyor ve bunu makul navlun ücretleri ile yapıyor ise bunu deniz yoluna borçludur. Çok kısa bir süre öncesine kadar gemiler için ticari bir yol olması mümkün olmayan Kuzey rotası küresel ısınma sebebi ile ticari gemiler için yeni rota olarak ortaya çıkmıştır. Meşhur bir deyiş vardır, "Deniz taşımacılığı olmasa dünyanın yarısı donarken diğer yarısı açlıktan ölür," der. Bu biraz abartılı da olsa aslında denizciliğin ne kadar önemli olduğunu en kolay ifade eden deyiştir.

DENİZCİLİKTE RISK UNSURLARI VE GÜNCEL TEHDİTLER

Denizciliğin bu kadar önemli olmasının yanı sıra oldukça büyük risklere de tabi olduğunu söyleyebiliriz. Bir gemi yük taşımak üzere kiralınmasından itibaren varış limanına gidip yükünü tahliye edene kadar geçen sürede, operas-

Deniz taşımacılığı, lojistik sektörünün temel direklerinden biri olsa da ciddi risk unsurları barındırmaktadır





With an estimated market size exceeding \$38.9 billion, marine insurance remains one of the world's largest insurance segments

At last year's annual meeting of the International Union of Marine Insurance (IUMI), one of the main topics discussed was that "political uncertainty" is considered the most undesirable condition for the insurance sector. It is clear that ships navigating international waters have been negatively impacted by the Russia-Ukraine war, the Israel-Gaza conflict zone, Libya, Iran, Belarus, Syria, as well as by piracy in the Gulf of Guinea, Somalia, and the Strait of Malacca. Many other countries, including Venezuela, Cuba, and North Korea, are also under threat of embargo. In the past 18 months, due to attacks by Houthi forces on ships travelling through the Gulf of Aden en route to the Suez Canal, the number of canal transits has dropped by 50%. The rerouting of vessels expected to pass through this corridor via the southern coast of Africa leads to billions of dollars in additional fuel costs, billions more in personnel expenses, and increased freight rates due to fleets being tied up longer, all of which place significant pressure on global economies.

On top of political instability, trade policies introduced during former U.S. President Donald Trump's term, such as increased tariffs and the threat of hefty charges for Chinese-built ships docking at U.S. ports, keep inflating freight costs, particularly for specific vessel classes.

In this climate of geopolitical unpredictability, ship hull insurers and protection and indemnity (P&I) clubs are offering high levels of coverage despite facing uncertain risk landscapes.

The risks posed by natural disasters and storms, due to the cumulative nature of their sudden impacts, negatively affect reinsurers' results and, in turn, increase the cost of reinsurance. Despite all this, the surplus capital in the reinsurance market has prevented difficulties in obtaining coverage. With an estimated market size exceeding USD 38.9 billion, marine insurance remains one of the world's largest insurance segments.

yonel risklerin yanı sıra, doğal afetler ve deniz rizikoları başta olmak üzere taşınan yük birçok zorluklar arasından sıyrılarak varış limanına ulaşabilmektedir.

Geçtiğimiz yıl Dünya Deniz Sigortacıları Birliğinin (IUMI) yıllık toplantısında ana gündemlerden biri olarak sigortacılık adına en istenilmeyen ortamın, yani "Politik Belirsizlik" ortamının hâkim olduğu görüşü tartışmalara konu olmuştur. Dünya denizlerinde gezen gemilerin, Rusya ve Ukrayna savaşından, İsrail-Gazze savaş bölgesine, Libya, İran, Beyaz Rusya, Suriye'den, Gine Körfezi, Somali ve Malakka Boğazındaki korsanlık faaliyetlerinden çok olumsuz bir şekilde etkilendiğini söyleyebiliriz. Venezuela, Küba ve Kore ile daha birçok ülke Ambargo tehdidi altındadır. Son 18 ay içerisinde Aden Körfezi'nden geçerek Süveyş Kanalı'na gelmesi planlanan gemilere Hürsiler tarafından yapılan saldırılar sebebi ile kanal geçişlerinde %50 oranında bir azalma meydana gelmiştir. Buradan geçmesi beklenen gemilerin Afrika'nın güneyinden gitmesi ise milyarlarca dolar ek yakıt maliyeti, milyarlarca dolarlık ek personel gideri ve hatta fazladan meşgul olan filo sebebi ile navlun ücretleri üzerinde oluşan artış miktarı ekonomilerin üzerinde büyük baskı oluşturmaktadır.

Politik belirsizliklerin yanına Amerika Birleşik Devletleri'nin son başkanı Donald döneminde uygulanan gümrük tarifeleri ve Çin yapımı gemilerin ABD limanlarına gelmesi durumunda talep edilecek fahiş tutarlar, yine belli tip gemiler üzerinde navlun fiyatlarının artması yönünde baskı oluşturmaktadır.

Dünya bu politik belirsizlik içerisinde iken, gemilerin gövde sigortacıları ve sorumluluk sigortacıları (P&I Kulüpleri) olabildiğince belirsiz bir ortamda yüklü teminatlar sağlamaktadırlar.

Toplam büyüklüğü 38,9 milyar USD'nin üzerinde olan deniz sigortaları pazarı dev bir uluslararası sigorta pazarıdır

Türk Loydu has taken an active part in the key committees that guide international maritime affairs, securing its position among the industry's leading decision-makers

TÜRKİYE'S RISE IN MARINE INSURANCE

Türkiye has taken strong steps in nearly every aspect of the maritime industry, from shipbuilding and marine tourism to seafaring personnel, fisheries, vessel operations, and ship ownership. A particularly notable milestone is the recent acceptance of Türk Loydu into the International Association of Classification Societies (IACS). This membership has enabled Türk Loydu to take an active part in the key committees that guide international maritime affairs, securing its position among the industry's leading decision-makers. On another front, Turkish P&I, which entered the marine insurance market nearly 12 years ago, has become a strong player, especially for Turkish shipowners and operators, as well as in Europe and surrounding regions, by offering billions of dollars in coverage. These developments highlight Türkiye's significant progress toward becoming a prominent force in global maritime affairs.

With Greece gradually handing over its long-standing leadership in maritime transport to China, the changing global dynamics are opening up new opportunities for Türkiye. These shifts present an opportunity to expand both service exports and intellectual capital exports. We firmly believe that if we take the right steps and focus our investments on maritime activities, such opportunities will keep growing in the future.



Doğal afetlerin ve fırtınaların ortaya koyduğu riskler ise bir anda yarattığı kümülatif riskler sebebi ile Reasürörlerin sonuçlarını olumsuz hale getirerek reasürans maliyetlerini etkilemektedirler. Tüm bunlara rağmen reasürans piyasasında fazla sermaye olması teminat bulmakta zorluk yaşanmasının önüne geçmiştir. Toplam büyüklüğü 38,9 milyar USD'nin üzerinde olan deniz sigortaları pazarı dev bir uluslararası sigorta pazarıdır.

TÜRKİYE'NİN DENİZCİLİK SİGORTASINDA YÜKSELİŞİ

Türkiye, tersanelerden deniz turizmine, profesyonel deniz personeli tedarikinden balıkçılığa, gemi işletmeciliğinden armatörlüğe kadar denizciliğin birçok alanında önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Bu gelişmelerin en çarpıcı örneklerinden biri, son iki yıl içinde Dünya Klas Birliği (IACS) üyeliğine kabul edilen Türk Loydu'dur. Bu üyelikle birlikte Türk Loydu, dünya denizciliğine yön veren komite toplantılarında aktif rol almaya başlamış ve sektörün karar verici beyin takımında yerini almıştır. Öte yandan, yaklaşık 12 yıl önce deniz sigortacılığı alanına katılan Türk P&I, sağladığı milyarlarca dolarlık teminatlara başta Türk armatörleri ve işletmecileri olmak üzere, Avrupa ve çevre coğrafyalarda da etkin bir oyuncu haline gelmiştir. Bu gelişmeler, Türkiye'nin denizcilikte küresel ölçekte söz sahibi olma yolunda ne denli mesafe katettiğini göstermektedir.

Deniz taşımacılığı konusunda çok uzun süredir liderlik yapan Yunanistan, bu liderliği Çin'e devrederken ortaya çıkan eksen kaymaları ülke olarak önümüze fırsatlar çıkartmaktadır. Bu fırsatlar değerlendirilerek hizmet ihracı, akıl teri ihracı fırsatları doğmaktadır. Doğru adımları atarak yatırımlarımızı denizcilik üzerine yoğunlaştırdığımız takdirde, ilerleyen zamanda bu fırsatların artacağına inancımız tamdır.

Türk Loydu, dünya denizciliğine yön veren komite toplantılarında aktif rol almaya başlamış ve sektörün karar verici beyin takımında yerini almıştır