

**63539**

T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
DENİZ İŞLETMECİLİĞİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNDE TEDARİK  
HİZMETİ VEREN İŞLETMELERİN ROLÜ  
VE  
GELECEK İÇİN ÖNERİLER

Hazırlayan : ALİ TUTAL


Danışman : Prof. Dr. NERGİS TEK


T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

İzmir

1997

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum "Türk Deniz Taşımacılığı Sektöründe Tedarik Hizmeti Veren İşletmelerin Rolü ve Gelecek İçin Öneriler" adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Bibliyografya'da gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.




  
Ali TURAL

## TUTANAK

Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünün 07/04/ 1997 tarih ve 7 sayılı toplantısında Jüri, Lisans Üstü Öğretim Yönetmeliği'nin 9 maddesine göre Deniz İşletmeciliği ve Anabilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi Ali TOTAL'ın Yönetimi Türk Deniz Taşımacılığı Sektöründe Fedaiye Hizmetleri Veren İşletmelerin Rolü ve Gelecek İçin Öneriler konulu tezi incelemiş ve aday 16/04 1997 tarihinde saat 14.00 da jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

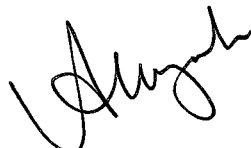
Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini savunmasından sonra 45 dakikalık süre içinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından jüri üyelerince sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin başarılı olduğuna oy birliği ile karar verildi.

Başkan




Prof. Dr. Nergis TEK

Üye



Prof. Dr. Adnan AKYARLI

Üye



Yrd. Doc. Dr. Nejat BİLGİNER

## ÖZET

Deniz taşımacılığı, gerek dünya ekonomisi gerekse Türkiye ekonomisi için oldukça önemlidir. Deniz taşımacılığının gerçekleştirilmesi ve gelişmesi, sektöre lojistik destek sağlayan gemi tedarik işletmelerinin verecekleri hizmetler sayesinde olur. Gemilere tedarik hizmeti vermek üzere kurulmuş işletmeleri; Kumanya İşletmeleri ve Bunkering İşletmeleri olmak üzere iki gruba ayırmak gerekir.

Kumanya İşletmeleri; gemi, gemi personeli ve yolcuların gereksinimlerini karşılar. Bu işletmeler tarafından verilen hizmetler; kumanya, su, ilaç gibi temel gereksinimlerin karşılanması ve çamaşır yıkama, yedek parça sağlama, tüp dolumu, çöp-atık alımı, bekçilik gibi hizmetlerden oluşur.

Bunkering İşletmeleri ise; geminin ve gemide bulunan teknik ve mekanik parçaların çalışabilmesi için gereken yakıt ve yağlama yağı gibi malzemelerin tedarik edilmesine yönelik hizmetleri verir.

Türk deniz taşımacılığı sektöründe tedarik hizmeti veren işletmeler, henüz yeterli gelişmeyi gösterememiştir. Gelişmenin sağlanabilmesi için hukuksal sorunların aşılması ve hizmet kalitesinin artırılmasına yönelik çalışmaların yapılması gerekmektedir.

## ABSTRACT

Shipping is very important for both World and Turkish economy. The realization and development of shipping sector is possible with the services of Ship Supply Enterprises that give service to the sector. Ship Supply Enterprises can be divided into two groups; Ship's Chandler and Bunkering.

Ship's Chandler Enterprises meet the needs of ships, their crew and the passengers. The services given by these enterprises include the procurement of some basic necessities such as food, water, medicine and laundry, spare part procurement, gas re-fillment, garbage removal and also guarding services.

Bunkering Enterprises give services such as the procurement of fuel and oil needed to run the ship and the technical and the mechanical parts in the ship.

Ship Supply Enterprises in the Turkish Shipping Sector have not developed enough yet. To achieve the desired development, it is vital to overcome some legal difficulties and to increase the quality of the services.

## ÖNSÖZ

Denizyolu taşımacılığı Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahiptir. Denizyolu taşımacılığının gerçekleştirilmesinde sektöre lojistik destek sağlayan işletmelerden birisi de gemi tedarik hizmeti veren işletmelerdir. Gemi tedarik hizmeti vermek üzere kurulmuş ve Ship Chandler olarak bilinen Kumanya İşletmeleri'nin deniz taşımacılığındaki yeri ve önemini belirlemek, faaliyet şekillerini ve sorunlarını saptamak ve bu sorunlara çözüm olabilecek öneriler ortaya koyabilmek amacıyla "Türk Deniz Taşımacılığı Sektöründe Tedarik Hizmeti Veren İşletmelerin Rolü Ve Gelecek İçin Öneriler" başlıklı bir tez hazırlanması düşünülmüş ve hazırlanan bu tez çalışmasında, tedarik hizmeti veren işletmeler birçok yönden ele alınmıştır.

Tezimde, görüş ve önerileriyle bana yol gösteren, destek veren danışman hocam, Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi öğretim üyesi Prof. Dr. Nergis Tek'e sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Yoğun çalışma saatleri içerisinde dahi her an yardımlarını ve bilimsel desteklerini esirgemeyen Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokul Müdür Yardımcısı Yard. Doç. Dr. A. Güldem Cerit'e ve araştırma görevlileri Durmuş Ali Deveci, Ayşe Taş ve Okan Tuna'ya teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Aynı zamanda, bana devamlı yardımcı olan kütüphane çalışma arkadaşlarıma, sabırla bekleyen ve desteklerini esirgemeyen eşime ve oğluma, ayrıca anket sorularını yanıtlayan firmalara ve tezimde en ufak bir katkısı olmuş bütün kişilere teşekkür ederim.

**Ali TUTAL**

İzmir, 1997

## İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖZET .....	vi
ABSTRACT .....	vii
ÖNSÖZ .....	viii
İÇİNDEKİLER .....	ix
GİRİŞ .....	xiii

### BÖLÜM - 1

#### DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE SEKTÖRDEKİ HİZMET İŞLETMELERİ

1.1. GENEL OLARAK ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNE BAKIŞ .....	1
1.2. TAŞIMA SİSTEMLERİ VE ÖZELLİKLERİ .....	2
1.2.1. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI .....	3
1.2.2. DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI .....	3
1.2.3. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI .....	4
1.2.4. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI .....	5
1.2.5. BORU HATLARI TAŞIMACILIĞI .....	5
1.3. SİSTEMLERARASI (KOMBİNE) TAŞIMACILIK .....	6
1.4. DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN YAPISI .....	7
1.4.1. TAŞINAN NESNELER YÖNÜNDEN DENİZ TAŞIMACILIĞI .....	8
1.4.1.1. YOLCU TAŞIMACILIĞI .....	8
1.4.1.2. YÜK TAŞIMACILIĞI .....	10
1.4.2. GEMİLERİN İŞLETİLMESİ YÖNÜNDEN DENİZ TAŞIMACILIĞI .....	11
1.4.2.1. TARİFELİ (LAYNER, DÜZENLİ HAT) TAŞIMACILIK .....	11
1.4.2.2. TARİFESİZ (TRAMP) TAŞIMACILIK .....	12

## BÖLÜM - 2

### DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNE LOJİSTİK DESTEK SAĞLAYAN İŞLETMELER VE GENEL İŞLETME TÜRLERİ İÇİNDEKİ YERİ

2.1. İŞLETMENİN TANIMI .....	14
2.1.1. İŞLETMELERİN SINIFLANDIRILMASI .....	15
2.1.2. HİZMET ÜRETEEN İŞLETMELER .....	16
2.1.2.1. BANKA İŞLETMELERİ .....	17
2.1.2.2. SİGORTA İŞLETMELERİ .....	17
2.1.2.3. TİCARİ (TİCARET) İŞLETMELER .....	17
2.1.2.4. ULAŞTIRMA İŞLETMELERİ.....	17
2.1.2.5. DİĞER HİZMET İŞLETMELERİ .....	18
2.2. DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNE LOJİSTİK DESTEK SAĞLAYAN İŞLETMELER .....	19
2.2.1. LİMANLAR .....	19
2.2.2. DENİZCİLİK ACENTALARI .....	21
2.2.3. YÜK BROKERLERİ .....	22
2.2.4. AMBALAJLAMA FİRMALARI .....	22
2.2.5. ANTREPOLAR VE DEPOLAMA KURULUŞLARI .....	23
2.2.6. GÜMRÜK KOMİSYONCULARI .....	23
2.2.7. STEVEDORING İŞLETMELERİ .....	24
2.2.8. FORWARDER İŞLETMELERİ .....	24
2.2.9. KLAS KURULUŞLARI .....	25
2.2.10. TEDARİK HİZMETİ VEREN İŞLETMELER .....	26
2.2.10.1. TEDARİK HİZMETİNİN TANIM VE KAPSAMI .....	27
2.2.10.2. TEDARİK SİSTEMİNİN UNSURLARI .....	27
2.2.10.3. TEDARİK KAYNAKLARININ SEÇİMİ .....	28
2.2.10.4. TEDARİK HİZMETLERİNİN PAZARLANMASI .....	29
2.2.10.4.1. PAZARLAMA VE PAZARLAMA YÖNETİMİ .....	29
2.2.10.4.2. PAZARLAMA YÖNETİMİNİN İŞLEYİŞİ .....	30



## BÖLÜM - 3

### TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNDE TEDARİK HİZMETİ VEREN İŞLETMELER

<b>3.1. GEMİLERİN ÇALIŞTIRILMASI İÇİN GEREKEN DONATIMLAR ...</b>	<b>33</b>
3.1.1. GEMİ ADAMLARI İLE DONATMA .....	34
3.1.2. YAKIT, SU, MAKİNE YAĞI VE KUMANYA İLE DONATMA .....	35
3.1.3. BELGE VE SİCİL AÇISINDAN DONATMA .....	36
3.1.4. YETERLİ MALZEME VE YEDEK PARÇA İLE DONATMA .....	37
3.1.5. GEREKLİ YÜKLEME BOŞALTMA ARAÇLARI İLE DONATMA .....	37
3.1.6. TAMİR VE BAKIM TUTUMUNU ZAMANINDA YAPMA .....	38
<b>3.2. GEMİ TEDARİKİ YAPAN İŞLETMELER VE TEDARİK HİZMETLERİ .....</b>	<b>38</b>
3.2.1. KUMANYA İŞLETMELERİ .....	40
3.2.1.1. KUMANYA TEDARİKİ YAPAN İŞLETMELER VE HİZMETLERİ .....	40
3.2.1.2. SU TEDARİKİ YAPAN İŞLETMELER VE HİZMETLERİ .....	44
3.2.1.3. ÇAMAŞIR YIKAMA HİZMETLERİ .....	45
3.2.1.4. YEDEK PARÇA SAĞLAMA HİZMETLERİ .....	45
3.2.1.5. ÇÖP, PİS SU VE PETROLLÜ ATIKLARIN TOPLANMASI HİZMETLERİ .....	46
3.2.1.6. TÜP DOLUMU HİZMETLERİ .....	48
3.2.1.7. İLAÇ TEDARİK HİZMETLERİ .....	48
3.2.1.8. DİĞER HİZMETLER .....	49
3.2.2. BUNKERING İŞLETMELERİ .....	49
3.2.2.1. BUNKERING (YAKIT İKMALİ ) HİZMETLERİ .....	50
3.2.2.2. YAĞLAMA YAĞI TEDARİK HİZMETLERİ .....	54

<b>3.3. GEMİ KUMANYACILARININ ULUSLARARASI</b>	
<b>KURULUŞU : ISSA</b> .....	54
<b>3.3.1. ISSA'NIN KURULUŞU</b> .....	54
<b>3.3.2. ISSA'NIN AMAÇLARI</b> .....	55
<b>3.3.3. ISSA'YA ÜYELİK</b> .....	55
<b>3.3.4. ÖRGÜT YAPISI</b> .....	55
<b>3.3.5. ISSA'NIN KURALLARI</b> .....	56
<b>3.3.6. YILLIK KONGRELER</b> .....	57
<b>3.3.7. ISSA'NIN YAYINLARI</b> .....	57
<b>3.3.8. TÜRKİYE'NİN ISSA'YA ÜYELİK DURUMU</b> .....	58

## BÖLÜM - 4

### TÜRKİYE'DE TEDARİK HİZMETİ VEREN İŞLETMELERİN POTANSİYELİ HAKKINDA ARAŞTIRMA

<b>4.1. KUMANYA VE BUNKERING İŞLETMELERİ İLE YAPILAN</b>	
<b>SAHA ARAŞTIRMASI</b> .....	59
<b>4.2. SAHA ARAŞTIRMASININ YÖNTEMLERİ</b> .....	59
<b>4.2.1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE SINIRLARI</b> .....	59
<b>4.2.2. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ</b> .....	60
<b>4.2.3. VERİLERİN TOPLANMASINDA İZLENEN YÖNTEM</b> .....	60
<b>4.2.4. VERİLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ</b> .....	60

## BÖLÜM -5

### SONUÇ VE ÖNERİLER

<b>SONUÇ VE ÖNERİLER</b> .....	63
<b>BİBLİYOGRAFYA</b> .....	67
<b>EKLER</b> .....	69

## GİRİŞ

Etkili ve ucuz bir taşımacılık olan Denizyolu Taşımacılığı, dünya ticaretinin gelişme ve değişmesine paralel olarak gelişme göstermektedir. Denizyolu taşımacılığında kara, hava ve demiryolu taşıma sistemlerine göre taşınan yük miktarları daha fazla ancak taşıma maliyetleri daha azdır. Bu yüzden, dünya ticaretinin %85 gibi büyük bir kısmı denizyolu ile gerçekleştirilmektedir.

Türkiye'de, Deniz Taşımacılığı Sektörünün henüz istenen hedefine ulaşmamış olduğu bilinse de ulaştırma sektörü içindeki rolü çok büyüktür. Gerçekleşen ihracatın %80-85'i, ithalatın ise %90-95'i deniz taşımacılığı ile yapılmaktadır. Ülkemiz deniz ticaretinin etkin bir şekilde gelişebilmesi için denizcilik sektörü ile etkileşim içinde olan kurum ve kuruluşların bir bütünlük içinde çalışmalarını yürütmeleri gerekmektedir. Bunlardan biri olan gemi tedarik işletmeleri, oldukça önemli bir yere sahiptir. Çünkü gemilerin çalışabilmesi, gemi personelinin hizmet görebilmesi ve yolcuların gereksinimlerinin karşılanabilmesi bir bakıma, gemi tedarik işletmelerinin vereceği lojistik destek sayesinde olabilmektedir.

Gemi tedarik hizmeti vermek üzere kurulmuş ve Ship Chandler olarak bilinen Kumanya İşletmeleri'nin ve Bunkering İşletmeleri'nin deniz taşımacılığındaki yeri ve önemini belirlemek, faaliyet şekillerini ve sorunlarını saptamak ve bu sorunlara çözüm olabilecek öneriler ortaya koyabilmek amacıyla Tedarik Hizmeti Veren İşletmeler konulu bir tez hazırlanması düşünülmüştür. Tezin hazırlanması için literatür çalışması yapılmıştır. Literatür çalışmasının yanında, tedarik hizmeti veren kumanya ve bunkering işletmelerine anket çalışması uygulanarak tez çalışması desteklenmiştir.

Tez çalışması içinde; uygulamada Ship Chandler ve Yakıtçı olarak kullanılan sözcükleri karşılamak amacıyla Kumanya İşletmeleri ve Bunkering İşletmeleri sözcükleri kullanılmıştır.

"Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Sektördeki Hizmet İşletmeleri" adlı I. Bölüm'de genel olarak ulaştırma sektörü ve taşıma sistemleri ele alınmıştır. Aynı zamanda, deniz taşımacılığı sektörünün yapısı ve deniz taşımacılığı şekilleri incelenmiştir.

"Deniz Taşımacılığı Sektörüne Lojistik Destek Sağlayan İşletmeler ve Genel İşletme Türleri İçindeki Yeri" adlı II. Bölüm'de genel anlamda işletme ve lojistik destek sağlayan işletmeler incelenmiştir.

"Türk Deniz Taşımacılığı Sektöründe Tedarik Hizmeti Veren İşletmeler" adlı III.Bölüm'de gemilerin çalışabilmesi için gereken donatımlar, bu donatımları sağlayan ve gemi tedariki yapan işletmeler ve hizmetler Türkiye açısından incelenmiştir. Aynı zamanda, gemi kumanyacılarının uluslararası kuruluşu ISSA hakkında da bilgi verilmiştir.

IV. Bölüm'de anket çalışması ile Türkiye'de gemi tedarik hizmeti veren işletmelerin genel bir profili ve deniz taşımacılığındaki rolü ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

"Sonuç ve Öneriler" adlı V. Bölüm'de ise elde edilen sonuçlar çerçevesinde hem özgün, hem de daha önceden tekrarlanagelen çeşitli öneriler sunulmuştur.

## **EKLERİN LİSTESİ**

**EK-1 : Gemide En Az Bulunması Gereken Belgeler**

**EK-2 : ISSA'ya Üye Olan ve Olmayan Gemi Kumanyacı işletmeleri ve Bunkering işletmeleri**

**EK-3 : Tedarik Hizmeti Veren işletmelerin Potansiyelini Araştırmak İçin Yapılan Anket**



## BÖLÜM - 1

# DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE SEKTÖRDEKİ HİZMET İŞLETMELERİ

### 1.1. GENEL OLARAK ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNE BAKIŞ

Sözlük anlamı; insan, hayvan, yük, eşya v.b.'nin çeşitli araçlarla bir yerden bir başka yere taşınması<sup>1</sup> olan **ulaştırma**, bir fayda yaratma ve ihtiyacı giderme amacıyla insanların ve eşyaların ekonomik bir biçimde yer değiştirmelerini sağlayan hizmetlerin tümüdür.

Ulaştırma ya da taşıma, ulusal ve uluslararası düzeyde ekonomik değer taşıyan kaynaklardan yararlanılması ve bu kaynakların geliştirilmesi için kullanılan bir kolaylıktır. Dünya üzerindeki kaynakların hem ham maddeler, hem de mamul veya yarı mamul maddeler yönünden geliştirilmesi "ulaştırma" sayesinde olmaktadır.

Toplum yaşamının vazgeçilmez bir unsuru olan ulaştırma, insan ihtiyaçlarının tatmini için insan ve eşyaların zaman ve mekan bakımından fayda yaratacak şekilde yer değiştirmesini sağlayan hizmet türüdür.<sup>2</sup> Mekan bakımından fayda; miktarının az ve faydasının yüksek olduğu yere taşınmasıyla yaratılan ek faydayı, zaman açısından fayda ise; tekniğin gelişmesiyle zamandan kazanma yönünden doğan faydayı yansıtır.<sup>3</sup>

Ulaştırma, ülkeler için sosyal, kültürel, politik ve özellikle de ekonomik bakımdan büyük önem arz eder. Ekonomik kaynakların iyi bir şekilde işletilmesi, verimli kılınması, iç ve dış ticaretin geliştirilmesi, ancak, düzenli bir ulaştırma ağı ile gerçekleşebilir.

Ulaştırma sektörü, sanayi ve tarım gibi mal üreten bir sektör değildir. Ancak diğer sektörlerin üretkenliği üzerinde etkili ve gerekli olan bir araçtır.<sup>4</sup> Ülke kalkınması, ulaştırma sektöründeki yatırımların dengeli ve planlı bir şekilde kullanılmasıyla

<sup>1</sup> Ali Püsküllüoğlu, **Türkçe Sözlük**, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1995, s.1540.

<sup>2</sup> Ömer Baybars Tek, **Pazarlama İlkeler ve Uygulamalar**, İzmir: Memleket Gazetecilik ve Matb., 1991. s.449.

<sup>3</sup> Dündar Sağlam, **Türkiye Ekonomisi Yapısı ve Temel Sorunları**, Ankara: Sonem Matbaası, 1974, s.208.

<sup>4</sup> Koray Başol, **Türkiye Ekonomisi**, 5.b., İzmir: Anadolu Matbaası, 1994, s.185.

gerçekleşir. Ulaştırma sektörünün başlıca amacı; ekonomik gelişmenin ve özellikle sanayileşmenin gerektireceği taşıma talebini emniyetli, süratli, güvenli ve verimli bir şekilde ve de en düşük maliyetlerle gerçekleştirmek olmalıdır.

Ulaştırma sektörü, tüm ekonomik faaliyetlerde katkısı bulunan bir hizmet sektörüdür. Tek başına bir kalkınma hedefi olmamakla birlikte makro ekonomik plan hedeflerine erişmede etkin bir araçtır.<sup>5</sup>

Ulaştırma sektörü, karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hatları taşıma faaliyetleri ile haberleşme, radyo ve televizyon sistemlerinin teknik, ekonomik ve sosyal gereklere uygun olarak kurulup geliştirilmesi ve yürütülmesi faaliyetlerini kapsar.<sup>6</sup> Biz, konumuz gereği taşıma faaliyetlerini içeren taşıma sistemlerini ve Sistemlerarası (Kombine) taşımacılığı ele alacağız.

## 1.2. TAŞIMA SİSTEMLERİ VE ÖZELLİKLERİ

Taşımacılığın amacı, insan ve yükleri taşıma sistemleri aracılığı ile son varış noktasına kadar hareket ettirmektir. Bu amaç doğrultusunda, taşıma sektöründe, insan ve yüklerin uluslararası alanda taşınması için kullanılan beş alt sistem (mod, yöntem) vardır. Bu sistemler şunlardır:<sup>7</sup>

- 1) Karayolu taşımacılığı,
- 2) Demiryolu taşımacılığı,
- 3) Denizyolu taşımacılığı,
- 4) Havayolu taşımacılığı ve
- 5) Boru hatları taşımacılığıdır.

Bu sistemlerin her biri makro ve mikro ekonomik açıdan farklılıklar göstermektedir. Başlıca operasyonel karakteristikleri hız, taşımada geçen zaman, bulunabilirlik, güvenilirlik, sıklık ve kapasite faktörleridir. Ayrıca bu faktörlere makro açıdan enerji tüketimi, ulaşım ağı kurabilme, ilk yatırım ve işletme maliyetleri, güvenlik ve konfor da eklenmelidir.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> DPT. Özel İhtisas Komisyonu Raporu, **Karayolu Ulaştırması**, Ankara: DPT, 1992, s.8.

<sup>6</sup> Erol Zeytinoğlu, **Türkiye Ekonomisi**, İstanbul: İ.T.İ.İ., 1980, s.494.

<sup>7</sup> Başol, *op.cit.*, s.186.

<sup>8</sup> Tck. *op.cit.*, s.451.

### 1.2.1. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

Dünyada en çok kullanılan taşıma yöntemlerinden biridir. Diğer taşıma yollarına göre ilk sırada yer alan karayolu taşımacılığında TIR, tanker, kamyon v.b. motorlu araçlar kullanılmakta olup esnekliği dolayısıyla uluslararası taşımalarda oldukça rağbet gören bir taşımacılıktır. Bu taşımacılığın kendine özgü bazı avantaj ve dezavantajları vardır.

**Avantajları:** Karayolu bağlantısı olan her yere veya ülkeye kolaylıkla ulaşılmasını sağlar, masraflı bir alt yapı gerektirmez, terminal gereksinimi genellikle azdır, kapıdan-kapıya taşımalara elverişlidir, hızlı servis olanağı sağlar, yükleme-boşaltmalarda zorlanma gerektirmez, bu işlemlerin gece bile yapılmasına olanak sağlar, diğer taşıma yollarının bir uzantısı durumundadır.

**Dezavantajları:** Karayolu bağlantısı olmayan yerlere ulaşım olanaksızdır, bir kerede taşınan yük miktarının diğer taşımalarındaki yük miktarına göre az oluşu özellikle uzak mesafeler için ekonomikliğini düşürür, kötü hava şartlarından olumsuz yönde etkilenir, enerji tüketimi çok yüksek olduğundan maliyetler de yüksektir.

Ülkemizde, karayolu taşımacılığı için kalkınma planları çerçevesinde öngörülen yatırımların fiziksel gerçekleşmesi büyük ölçüde tamamlanmıştır. Özellikle, yurtiçi taşımalarda yolcu taşımaları % 95.8, yük taşımaları ise % 83.9'luk payı ile hedeflenen değerlerine ulaşmıştır.<sup>9</sup>

### 1.2.2. DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Demiryolu taşımacılığı da bir bakıma kara taşımaları arasında yer alabilir. Çünkü bu taşımacılıkta kullanılan raylar ve bunların üzerindeki vagonlar bir bakıma karayolu taşımacılığını andırabilir. Demiryolu taşımacılığında yolcu taşımalarının yanısıra, yükte hafif pahada ağır yükler taşınmaktadır, fakat yük miktarları oldukça fazladır. Özellikle şehirler ve ülkeler arası uzun mesafelerde çok miktarlarda kütleli ağır, dökme, hacimli malların (kum, kömür, orman ürünleri v.b.) taşınmasına olanak verir.

<sup>9</sup> DPT. Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Genel Ulaştırma Alt Komisyonu Raporu, Ankara: DPT, 1995s.2.



Demiryolu taşımacılığında, sabit maliyetlerin toplam maliyetlere payı yüksek olduğundan özellikle, kitlesel taşımacılığa en elverişli ve en ekonomik taşımacılık şeklidir.

Demiryolu taşımacılığında, tam (dolü) vagon taşıma ve perakende taşıma olmak üzere iki türlü taşımacılık yöntemi kullanılır. Tam vagon taşımada, vagonun tamamı bir firmanın veya bir kişinin yüküyle dolu olup gereken taşıma yapılırken, perakende taşımada ise değişik firmaların ve kişilerin yükleri aynı vagona yüklenerek taşıma yapılmaktadır.

Ülkemiz demiryolu taşımacılığı, ulaştırma sistemine ve ülke kalkınmasına gerekli desteği sağlayamamıştır. Bunun için uzun dönemli gelişmelerin yönlendirilmesi ve kısa dönemli ivedi sorunların çözülmesi gerekir. Demiryolu taşımacılığı ile 1994 yılı içerisinde yurtiçi yolcu taşımaları % 3.0, yük taşımaları ise % 7.7 oranında gerçekleşmiştir.<sup>10</sup>

### 1.2.3. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Etkili ve ucuz bir taşımacılık olan Denizyolu Taşımacılığı'nın uluslararası hatta kıtalararası taşımacılıkta önemli bir yeri vardır. Yavaş bir taşımacılık olmasına rağmen, yüksek miktarlarda yüklerin taşınabilmesi, enerji tüketiminin azlığı gibi nedenler taşıma maliyetlerini oldukça düşürmektedir. Bu yüzden en ekonomik ulaşım sistemidir. Ancak liman, iskele gibi pahalı terminal tesisleri ister ve ulaşım ağının kurulması kıyı ve limanlarla ilgilidir.

Denizyolu taşımacılığı tarifeli ve tarifesiz denizyolu taşımacılığı olmak üzere iki türlü yapılmaktadır. Dünyada dış ticaret hacminin yaklaşık değeri olarak 2/3, miktar olarak 1/4'ü tarifeli olarak taşınmaktadır. Bunun nedeni tarifeli denizyolu taşımacılığında taşınan malların kıymetli olması ve sunulan hizmetlerin tarifesiz denizyolu taşımacılığına göre daha düzenli ve iyi olmasındandır.<sup>11</sup>

Denizyolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerinden karayolu ve demiryolu taşımacılığı ile karşılaştırıldığında karayoluna göre 7 kat, demiryoluna göre ise 2,5 kat

<sup>10</sup> Ibid., s.16.

<sup>11</sup> Shipping Economics, "Transpacific Liner Trades", c.18, No:2, February 1996, s.8.

daha ucuz; yakıt tüketimi açısından da, karayolundan 4 kat, demiryolundan ise 2 kat daha ucuz olduğu görülür. Bu bakımdan, taşıma maliyeti ve dünya pazarlarındaki rekabet dikkate alındığında, denizyolu taşımacılığının önemi, bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır.<sup>12</sup>

Ülkemiz denizyolu taşımacılığı, 1989 yılının ikinci yarısından itibaren getirilen liberalizasyon etkisi ile birlikte dünya denizyolu taşımacılık sektörü ile uyum ve rekabet, bir başka deyişle küreselleşme konusunda önemli mesafeler almıştır. Dış ticaretin % 85'i denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştiriliyor olmasına rağmen, 1994 yılında yurtiçi taşımaları % 0.8 gibi oldukça düşük bir değerde kalmıştır.<sup>13</sup>

#### 1.2.4. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

Havayolu taşımacılığı, ulaştırmada sağladığı büyük sürat sayesinde ülkelerarası ve hatta kıtalararası taşımalarda büyük rol oynar. Havayolu taşımacılığı, yolcu taşımalarının yanı sıra, yedek parça, ilaç, kitap vb. yükte hafif pahada ağır; çiçek, yaş meyve ve sebze gibi çabuk bozulabilen gıda maddeleri; mücevherat gibi kıymetli eşyaların taşınmasında ve rekabet gerektiren taşımalarda kullanır. En hızlı ve güvenli taşımacılık şekli olmasına ve zamandan büyük tasarruf sağlamasına rağmen, diğer taşıma yollarına göre çok pahalı bir taşımacılıktır. Çünkü terminal gereksinimleri, uçakların devamlı yenilik isteyen ve sık sık bakıma giren özellikte olması büyük bir finansmanı gerektirmektedir. Ayrıca yakıt tüketimi ve diğer işletme giderleri de çok yüksektir.

Ülkemiz havayolu taşımacılığı, 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi'nde öngörülen hedeflerin büyük bir bölümüne istikrarlı bir kalkınma ile ulaşmıştır. Bu dönem içerisinde, yolcu taşımaları % 1.2'lik payı ile hedeflenen değerlerde gerçekleşmiştir.<sup>14</sup>

#### 1.2.5. BORU HATLARI TAŞIMACILIĞI

Taşıma sistemleri içinde zaman zaman kara ulaşımı içine de dahil edilen, Boru Hatları Taşımacılığı; ham petrol, benzin, gaz, motorin, doğal gaz, jet yakıtı, fuel oil gibi

<sup>12</sup> Erdoğan Yılmaz, "Konteyner ve Konteyner Taşımacılığı", Deniz Ticareti, Yıl: 7 Haziran, 1990, s.63.

<sup>13</sup> Devlet İstatistik Enstitüsü. Taşıma Sistemlerine Göre Dış Ticaret-1995, Ankara: DİE, 1996, s.2.

<sup>14</sup> DPT. Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, op.cit., s.17.

maddelerin kesintisiz olarak taşınmasında kullanılmaktadır. Tek yönlü bir hareket söz konusudur. Gelişmiş ülkelerde sıvı maddelerin yanında, boraks, bakır, kömür gibi katı maddeler ve buğday, mısır gibi de tarım ürünlerinin taşınmasında kullanılmaktadır. El emeğine fazla bir gereksinme duyulmaz. Sürekli bir devamlılık olduğundan yatay ve dikey rekabet hemen hemen hiç yoktur. Hareket tek yönlüdür. Kuruluş maliyeti hem yüksek hem de uzmanlık gerektirir. Ancak kurulduktan sonra en ucuz taşıma modudur.<sup>15</sup>

Türkiye'de boru hatları taşımacılığı ham petrol taşımacılığında kullanılmaktadır. Körfez krizi sonrasında Irak'a uygulanan ambargo yüzünden bu hatta taşımacılık yapılması bir süre kesilmişse de, daha sonra hat tekrardan açılmıştır. Ayrıca, 1996 yılı içerisinde gerçekleşen antlaşma sonucunda, Azeri petrolünün Türkiye üzerinden boru hatları ile taşınması için çalışmalar yapılmaktadır.

### 1.3. SİSTEMLERARASI (KOMBİNE) TAŞIMACILIK

Taşımacılıkta iki temel şekil söz konusudur. Bunlar, doğrudan taşıma ve aktarmalı taşımadır. Doğrudan taşımacılıkta taşıma aracı değiştirilmez. Aktarmalı taşımacılıkta ise değiştirilir. Aktarmalı taşımacılık kesikli ve sistemlerarası (kombine) taşımacılık olmak üzere iki şekilde yapılır. En çok tercih edilen, sistemlerarası taşımacılık şeklidir.<sup>16</sup>

Kombine taşımacılık, Multimodal taşımacılık, Zincirleme taşımacılık veya Intermodal taşımacılık olarak da adlandırılan, **Sistemlerarası Taşımacılık**, yüklerin çıkış yerinden varış yerine kadar birden fazla aynı veya farklı taşıma aracı ile kapıdan kapıya taşınmasını sağlayan taşımacılık şeklidir.

Sistemlerarası taşımacılık operatörü olarak adlandırılan taşıma aracı sahibi veya taşıyıcı kuruluşun sorumluluğunda tek bir taşıma kontratı ve dokümanı ile yüklerin taşınması olayıdır. Son yıllarda giderek yaygınlaşan bir taşıma şeklidir. Genellikle kullanılan kombinasyonlar denizyolu-demiryolu, denizyolu-karayolu ya da demiryolu-karayolu şeklindeki bağlantılardır. Sistemlerarası taşımacılığa en iyi örnek konteyner gemileri ve tekerlekli araç taşıyan Ro-Ro gemileridir.

<sup>15</sup> Ömer Baybars Tek ve Çağatay Ürüsan, "Boru Hattı Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisi İçin Önemi", Pazarlama Dünyası Dergisi, Kasım-Aralık 1994, s.14.

<sup>16</sup> Tek, op.cit., s.453.

Denizyolu taşımacılığında tarifeli seferlerin yapılması, taşımacılığa standardizasyonun getirilmesi ve konteyner ve Ro-Ro taşımacılığının gelişmesi sistemlerarası taşımacılığın yaygınlaşmasına neden olmuştur. Sistemlerarası taşımacılıkta, yukarıda da belirtildiği gibi üç temel unsur bulunmaktadır. Bunlar;

- a) Sistemlerarası taşımacılığı üstlenen sistemlerarası taşımacılık operatörü,
- b) Sistemlerarası taşımacılık kontratı ve
- c) Sistemlerarası taşımacılık dokümanıdır.

#### 1.4. DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN YAPISI

Denizler, günümüzde, çeşitli ulusların hak ve çıkarlarının çatıştığı alanlar haline gelmiştir. İçinde bulundurduğu zengin jeolojik ve canlı kaynaklar birçok ülke için elde edilmesi ve mümkün olan en büyük payın alınması gereken değerler haline gelmiştir. Bu değerleri elde etmek isteyen ülkeler, aralarında rekabet ortamını yaratmıştır. Ancak, çatışma gibi istenmeyen unsurların oluşmasını önlemek için de çeşitli antlaşmalar, uluslararası sözleşmeler, uluslararası kuruluşlar gibi bazı düzenlemeleri de beraberinde getirmişlerdir.

Denizler var olduğu sürece, denizcilik faaliyetleri olacaktır. Bu bakımdan Denizcilik; ekonomik, sosyal, siyasal, hukuksal ve teknik boyutuyla geniş ve kapsamlı bir faaliyetler topluluğudur.<sup>17</sup> Bu topluluk içerisinde deniz ile ilgili birçok aktiviteyi içeren entegre süreçler yer alır. Bu aktiviteler sayesinde Denizcilik Sektörü, istihdamdan girdi kullanımına ve dış pazar olanaklarına kadar dağılan geniş bir yelpaze içerisinde, ülke ekonomilerine, katma değeri hayli yüksek bir potansiyel sağlar. Gemi tedarik işletmeleri de işte, bu çerçevede Deniz Taşımacılığı Sektörü ve ülke ekonomisi açısından önemli bir hizmet alt sektörüdür.

Deniz taşımacılığının, ilk başta, araç ve terminal gereksinimi bakımından büyük bir yatırım gerektirdiği görülür. Bu yatırımları, büyük sermayelerle sahip olunan gemiler ve bu gemilerin yanaşarak yüklerini hızlı ve güvenli bir biçimde yükleyebilecekleri veya boşaltabilecekleri, liman olarak adlandırılan özel terminaller oluşturur.

<sup>17</sup> İbrahim Tez, **Denizcilik Sektörü Atılım, Gelişme Programı ve Denizcilik Bakanlığı**, Ankara: Devlet Bakanlığı, 1995, s.2.

Gemiler, pahalı yatırım aracı olmalarına rağmen, denizyolları üzerinde yapılan taşımacılık için büyük bir paya sahiptir. Dünya ticaretinin hacim olarak yaklaşık % 99'unu, değer olarak da hemen hemen % 80'ini taşıyabilirler. Türkiye'nin bu taşımalarındaki oranı yaklaşık % 85'dir.<sup>18</sup>

Limanlar ise uluslararası taşımacılıkta yüksek kalitenin sağlanması, endüstriyel gelişmenin gerçekleşmesi ve transit ticaretin yapılabilmesinde önemli rol oynar. Yapılan ya da yapılacak olan uluslararası ticaretin tıkanıklığa uğramaması için, yükleri taşıyan gemilerin yanısıra, yükleme ve boşaltmaların yapıldığı, depolandığı limanların da nitelik ve nicelik yönünden iyi olması gerekir.

Deniz taşımacılığı, yapısı ve işleyişi itibarıyla kendi başına, uluslararası bir hizmet altsektörü olup bu sektördeki yapılan taşımalar ve destek birimleri **Şekil-1'de** de görüldüğü gibi Yolcu Taşımacılığı, Yük Taşımacılığı ve Destek Sağlayan Hizmet İşletmeleri'nden oluşur.

Deniz Taşımacılığı Sektörü'nü biz, burada, taşınan nesnelere yönünden ve nesnelere taşıyan gemilerin çalıştırılması ve işletilmesi yönünden olmak üzere iki ana başlık altında inceleyeceğiz.

#### **1.4.1. TAŞINAN NESNELER YÖNÜNDE DENİZ TAŞIMACILIĞI**

Deniz yolu ile taşınan nesnelere insan ve eşyalar, yani yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığı olmak üzere iki gruba ayırmak gerekir.

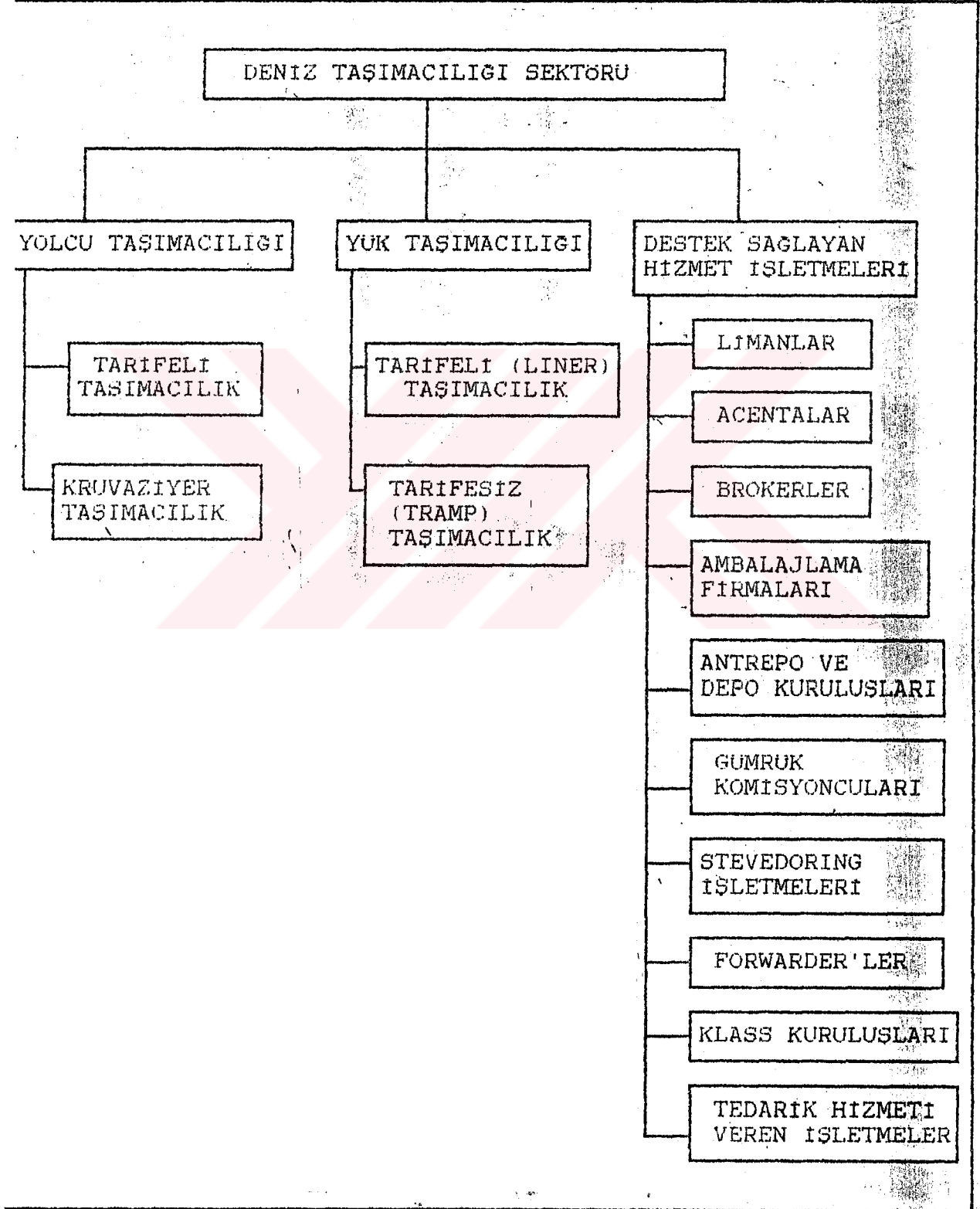
##### **1.4.1.1. YOLCU TAŞIMACILIĞI**

Yolcu taşımacılığı, tarifeli yolcu taşımacılığı ve kruvaziyer yolcu taşımacılığı olmak üzere iki değişik şekilde gerçekleştirilir.

**a) TARİFELİ YOLCU TAŞIMACILIĞI :** Tarifeli yolcu taşımacılığı, belli limanlar arasında ve belli bir tarife uyarınca yapılır. Yani sefer programı bellidir.

<sup>18</sup> DPT. Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, op.cit., s.17.

DENİZ TAŞIMACILIGI SEKTÖRÜNÜN SEMATİK YAPISI



**b) KRUVAZİYER YOLCU TAŞIMACILIĞI :** Kruvaziyer yolcu taşımacılığı ise, belli bir liman sırası ve belli bir süre içinde yolcusunu kalkış limanından alıp aynı limana bırakan yolcu taşımacılığı biçimidir. Uçak rekabetinden sonra gelişmiştir. Son yılların yaygın yolcu taşımacılığıdır denebilir.

Yolcu taşımacılığı hizmetleri esasen mevsime bağlıdır. Mevsim dışı kullanılmayan kapasiteyi harekete geçirmek için gemi sahipleri çeşitli gruplara yönelik, çeşitli indirimleri kapsayan ek geziler düzenleyebilir. Tatil amaçlı turlar yapabilirler.

Yolcu taşıma sistemleri, belli dönemlere göre iniş çıkışlar gösterse bile kitle taşımacılığına en uygun taşımacılık biçimidir. Özellikle de iç hatlar diye adlandırılan, şehiriçi ve şehirler arası insan taşımalarında çok yaygın olarak kullanılmaktadır.

Yolcu taşımacılığında kullanılan gemi tipleri; vapurlar, arabalı vapurlar, feribotlar, deniz otobüsleri, hydrofoil (kızaklı) tekneler, hovecraft (hava yastıklı) tekneler, swath (çift silindirik gövdeli) tekneler, katamaran tekneler v.b. kullanılmaktadır.

#### **1.4.1.2. YÜK TAŞIMACILIĞI**

Deniz taşımacılığı, mevcut taşıma sistemleri içerisinde en güvenli ve en düşük maliyetli taşıma sistemi olması nedeniyle, ihracatçılar ve yük sevk etmek isteyen tüccarlar tarafından tercih edilmektedir. Taşınan yüklerin büyüklüğü ve taşımaldaki gereksinimler, bu yüklerin dökme yükler ve genel yükler olarak ayrılmasına, dolayısıyla gemi türlerinin ve farklı taşımacılık servislerinin ve farklı navlun piyasalarının oluşmasına neden olmaktadır.

Yüklerin türüne göre yapılan taşımacılık, dökme yük taşımacılığı ve genel yük taşımacılığı olmak üzere iki şekilde yapılır. Dökme yüklerin taşınması kendi içinde, kuru dökme yük taşımacılığı ve sıvı dökme yük taşımacılığı olarak ikiye ayrılır. Genel yüklerin taşınması ise kendi içinde, kırkambar taşımacılığı, konteyner taşımacılığı, ro-ro taşımacılığı, barç taşımacılığı gibi bölümlere ayrılır.

Yüklerin taşınmasında kullanılan gemiler, işletilme esasına ve sundukları servislere göre değerlendirilecek olursa; tarifeli olarak işletilen (liner, düzenli hat) gemiler ve tarifersiz olarak işletilen (tramp, düzensiz hat, serseri hat) gemiler olmak üzere iki değişik gruba ayrılır. Dökme yükleri taşıyan gemilerin büyük çoğunluğu tarifersiz olarak işletildiği, buna karşın parça yük taşıyan genel yük gemilerinin ise tarifeli olarak çalıştırıldığı görülür. Bu bağlamda, gemilerin işletilme esasları dikkate alındığında denizyoluyla yapılan yük taşımalarını;

- 1) tarifeli taşımacılık ve
- 2) tarifersiz taşımacılık şeklinde iki başlık altında incelemek gerekir.

## **1.4.2. GEMİLERİN İŞLETİLMESİ YÖNÜNDEN DENİZ TAŞIMACILIĞI**

### **1.4.2.1. TARİFELİ (LINER, DÜZENLİ HAT) TAŞIMACILIK**

Liner Taşımacılık veya Düzenli Hat Taşımacılığı diye de adlandırılan bu taşımacılık, önceden belirlenmiş limanlar arasında, bir program içerisinde ve tarifeli olarak yapılmaktadır. Çok kazançlı olan, trafiği yoğun limanlar arasında büyük işletmeler tarafından uygulanır. Deniz işletmeciliğinin devlet tarafından yapıldığı veya korunduğu durumlarda da layner taşımacılık uygulaması görülür. Bazı yoğun hatlarda layner şirketlerinin birbirlerini desteklediği ve bir tür dayanışma (Liner Konferansları) oluşturduğu görülür. Liner armatörler organizasyonlarında kumanya ve yakıt tedariki ile ilgili birimler oluşturur ve sürekli kumanya, yakıt, yedek parça v.b. gibi araştırmalar yaparlar.

Düzenli hat taşımacılığında genelde mallar kıymetli ve parça şeklinde olmaktadır. Gemi birçok limana uğramakta yükleme veya boşaltma ücreti (her zaman olmamakla beraber) navlun fiyatının içinde olduğundan birim navlun fiyatları da yüksek bir değere mal olmaktadır. Bu yüzden diğer taşıma türleri içerisinde en yüksek maliyetli olan taşımacılık şeklidir. Taşınan yük grupları genellikle, makina aksamı, çelik, motorlu araçlar ve gıda maddeleri gibi endüstriyel ürünlerden oluşmaktadır.



Düzenli hat gemileri, genelde belli bölgelerde bulunan limanlar arasında yük taşıması amacıyla inşa edilmiş özel amaçlı gemilerden oluşur. Kullanılan gemi tipleri; konteyner taşımacılığına uygun gemiler, ambar boyları uzatılmış konvansiyonel gemiler, gıda maddeleri taşımalarına uygun frigofirik gemiler, Ro-Ro gemileri v.b. şeklindedir. Bu özelliklerinden dolayı tarifeli gemilerin tedarik edilmesi tarifesiz gemilerin tedarik edilmesinden farklılık gösterir. Daha düzenli ve belirli firmalardan tedarik gerekir.

#### 1.4.2.2. TARİFESİZ (TRAMP) TAŞIMACILIK

Tramp taşımacılık, Düzensiz hat veya Serseri taşımacılık olarak adlandırılan bu tip taşımacılıkta, çalışan gemilerin güzergahları ve tipleri, talep ile sınırlıdır. Gemi kendisine en uygun olan ekonomik talebi karşılamak amacıyla en son bulunduğu yerden talebe doğru hareket eder. Yani armatör, gemisini dünya üzerinde nerede karlı bir taşıma işi varsa oraya göndermektedir. Geminin bir yıl içindeki seferleri belirli bir program içinde yer almaz. Bu tür taşımacılıkla uğraşan firmalar dünya navlun piyasası hareketlerini yakından izlemek zorundadırlar.

Gemilerin kiralınması kısmen veya tümü olarak olabildiği gibi, sefer veya zaman üzerinden de olabilmektedir. Bu kiralama işlemi "Çarter Parti (charter party)" denilen kira mukavelesi ile olmaktadır. Bu mukavelede taşıma şartları yer alır. Geminin kiraya alınması dört değişik şekilde olur. Bunlar;

**a) Sefer olarak kiralama (Voyage Charter Party) :** Gemi ya tek bir sefer için kiralınır ya da belli bir yükün tamamını ardışık seferler yapacak şekilde kiralınır. Seferlik gemi kiralamasında taşıma maliyetlerinin çoğu gemi sahibi tarafından karşılanır.

**b) Zaman olarak kiralama (Time Charter Party) :** Gemi sahibi gemisini kiracıya ya tek bir seferin tamamlanması için gereken süre boyunca kiralamakta ya da belirli bir süreye göre, örneğin belli bir ay, yıl v.b. gibi kiraya vermektedir. Geminin işletme masrafları, riskler ve sorumlulukların çoğu kiracı tarafından karşılanır.

**c) Taşıma kontratları ile kiralama :** Sefer esasına dayalı gemi kiralamaya çok benzemektedir. Belli bir miktarda belirtilen yükün belirli bir zaman içerisinde eşit yüklemelerle taşınmasını sağlamaktadır. Zaman aralıklarında ayrı ayrı kontrat yapılmasına gerek kalmamaktadır.

**d) Mürettebatsız kiralama (Demise chartering) :** Gemi, mürettebatsız olarak kiracıya teslim edilir. Gemi sahibi gemisinin işletilmesinde aktif değildir. Masraflar ve riskler tamamen kiracıya aittir. Gemiye kiralayan, kiraladığı süreler içerisinde geminin donatı durumuna gelmekte olup charter parti mukavelesine göre gemini yakıt giderleri, liman rüsumları gibi masraflarını da karşılamak zorunluluğundadır.

Tramp taşımacılıktaki navlun fiyatları düzenli hat taşımalarındaki oranlara göre daha düşüktür. Ama piyasa şartlarına göre kısa sürede de değişebilmektedir. Ayrıca geminin çalıştığı hat düzensiz ve gideceği yer son anda belli olduğundan kumanya, yakıt gibi tedarik işlemleri güç olmaktadır. Ancak, acenta, broker gibi aracılarn tedarik işlemleri için armatör veya kaptan adına devreye girmesiyle işletme masrafları da layner taşımacılığa göre daha düşük hale gelebilmektedir.

## BÖLÜM - 2

# DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNE LOJİSTİK DESTEK SAĞLAYAN İŞLETMELER VE GENEL İŞLETME TÜRLERİ İÇİNDEKİ YERİ

### 2.1. İŞLETMENİN TANIMI

İnsanlar yaşadıkları sürece zamanın büyük bir bölümünü gereksinimlerini karşılamak için değişik tür faaliyetlerde bulunarak geçirirler. Bu gereksinimler yeme, içme, barınma gibi zorunlu gereksinimler ve insanların sahip olmayı arzuladıkları ancak, yaşam için zorunlu olmayan istek niteliğindeki gereksinimler olmak üzere iki türdür. Her iki durumda da gereksinimlerin giderilmesi için mal ve hizmetlere ihtiyaç duyulur. İşletmeler tam bu sırada devreye girerek insanların belli nedenler ile ortaya çıkan gereksinimlerini ve bu gereksinimlerin uyumlu biçimde doyurulmasını sağlamak için aradaki bağıntıyı kuran organlar olarak karşımıza çıkar. İşletmenin tanımı çeşitli ölçütlerle ele alınarak değişik açılardan sınıflandırılmış ve tanımlanmıştır. Bu tanımlara bakacak olursak;

**İşletme;** Erlaçin'e göre, "insanların gereksinimlerini karşılamak ve değeri ölçülebilen verimi sağlamak için tekniğe, uygulamaya, örgütlenmeye ve planlamaya dayanan yöntemli çalışmalar grubu".<sup>19</sup> Alpugan'a göre, "üretim öğelerinin planlı olarak birleştirilmesiyle malların ve hizmetlerin ortaya konulduğu, örgütlenmiş ekonomik ve teknik kuruluş".<sup>20</sup> Mehmet Şahin'e göre, "başkalarının tüketmesi için mal ve hizmet üreten bir ekonomik birim".<sup>21</sup> Muammer Doğan'a göre ise "insan gereksinimlerini karşılamak ve kar elde etmek amacıyla ekonomik ürün ve hizmetleri üretmek veya pazarlamak için faaliyette bulunan bir örgüt"<sup>22</sup> olarak tanımlanır.

Tüm bu tanımlar ışığı altında işletmeyi; "belirli amaçların gerçekleştirilmesi doğrultusunda çalışan sosyal bir varlık; emek, sermaye ve doğal kaynakları planlı, tutarlı ve sistemli bir biçimde biraraya getirerek mal ya da hizmet üretimine yönelen ve amaçlarına

<sup>19</sup> Şükrü F. Erlaçin, *İşletme Ekonomisi*, 8.b., İzmir: Ege Üniversitesi, 1972, s.10.

<sup>20</sup> Oktay Alpugan, *İşletme Ekonomisi ve Yönetimi*, İstanbul: Beta Yayınları, 1987, s.5.

<sup>21</sup> Mehmet Şahin, *İş İdaresine Giriş*, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, 1991, s.86.

<sup>22</sup> Muammer Doğan, *İşletme Ekonomisi ve Yönetimi*, İzmir: Bilgehan Basımevi, 1995, s.6.

ulaşmak için üretim kaynaklarının kullanımında ekonomik ve akılcı kararlar alan üretim birimi" olarak tanımlamak gerekir.<sup>23</sup>

Tanımlardan da anlaşıldığı gibi, herhangi bir işletmenin en temel özellikleri şunlardır:

- a) İşletmenin işleyişi sürekli veya süreksiz olabilir.
- b) Kendi ihtiyacını veya başkalarının ihtiyacını karşılayabilir.
- c) Sahibi tek veya birden fazla kişi olabilir.
- d) Mülkiyeti kamuya veya özel kişilere ait olabilir.
- e) Kapitalist, sosyalist, kooperatif ve komünist bir düzen içinde işler veya işletilebilir.
- f) Yararlı mal ve hizmet üretir.

### 2.1.1. İŞLETMELERİN SINIFLANDIRILMASI

Her ekonomik sistemde değişik türlerde, niteliklerde ve büyüklüklerde birçok işletme bulunur. Ülkelerin ekonomik ve sosyal yapıları aynı olmadığından, işletmelerin işlev ve amaçları her ülkede farklılık göstereceğinden tüm ekonomik sistemler için geçerli olabilecek bir gruplamaya gidilmesi oldukça zordur. Ayrıca işletme türleri üzerindeki görüş ve anlayış farklılıkları da gruplandırmada bazı güçlükleri oluşturmaktadır.<sup>24</sup> Ülkemizde de pek çok değişik tür ve nitelikte işletmeler vardır. İşletmeciliği iyi kavramak ve işletmeleri gerektiği biçimde tanıtabilmek için yalnızca bir açıdan değil, birkaç açıdan sınıflandırmak gerekir. Genellikle işletmeler şu türlere göre sınıflandırılır. Bunlar;<sup>25</sup>

- a) Ekonomik işlevleri açısından işletme türleri,
- b) Çalışma konuları açısından işletme türleri,
- c) Sermaye sahipliği açısından işletme türleri,
- d) Yasalar açısından işletme türleri,
- e) Ekonomik birleşmeler açısından işletme türleri,

<sup>23</sup> Şahin, *op.cit.*, s.87.

<sup>24</sup> Alpugan, *op.cit.*, s.55.

<sup>25</sup> Şahin, *op.cit.*, s.158.

- f) Dünya ekonomisi açısından işletme türleri,
- g) Büyüklüklerine göre işletme türleri,
- h) Ürettikleri mal ve hizmet çeşidine göre işletme türleri,
- i) Tüketiciler açısından işletme türleri şeklindedir.

Mal ve hizmetlerin üretilmesi, depolanması, taşınması ve satılması birer ekonomi işlevidir. Ekonomik işlevlerine göre sınıflandırılmış olan işletmeleri, yerine getirdikleri işleve göre bir alt sınıflamaya soktuğumuzda Mal Üreten İşletmeler, Hizmet Üreten İşletmeler ve Pazarlama İşletmeleri olmak üzere üç ana gruba ayırmak gerekir. Konumuz gereği, tedarik hizmeti veren işletmeleri inceleyecek oluşumuzdan dolayı, burada, Hizmet Üreten İşletmeleri ele alacağız.

### 2.1.2. HİZMET ÜRETEN İŞLETMELER

Bilindiği gibi, insan ihtiyaçlarının bir kısmı mallarla karşılanmaz ve hizmet adı verilen birtakım soyut eylemlerle karşılanır. İşte, hizmet adı verilen bu soyut eylemleri üretip, ihtiyaç sahiplerine sunan küçük büyük tüm işletmelere **hizmet üreten işletmeler** denir. Bu tür işletmeler, hizmet üretmekte ve ürettikleri bu hizmetleri ihtiyacı olan kişi veya kuruluşlara satarak ekonomi içinde gerekli olan bir işlevi yerine getirmeye çalışmaktadırlar. Karada, denizde ve havada yolcu taşıyan ve taşınmasına yardımcı olan işletmeler, bankalar, sigortalar, oteller, lokantalar, berberler, sinemalar, doktorlar, mali danışmanlar hizmet üreten işletmelere birer örnektir.

Hizmet üreten işletmelerin başında bulunan yönetici veya işletmeciler, hareket tarzlarına yön verirken uygulayacakları sistem ve politikayı saptamak için müşterilerinin gerçek isteklerini kavramak zorunluluğundadırlar. Alışveriş işlerinin işyerinde takip ettiği seyir, bu sistem ve politika sayesinde yürür. İşletmecinin günlük satış geliştirme faaliyetleri bugünkü karını teşkil ettiği gibi gelecek için de bir satış olanağı yaratmaktadır. Bu yüzden hizmet işletmeleri faaliyetlerini bugün için sürdürmelerine rağmen, gelecek günlerin faaliyetlerini de yerine getirmiş olmaktadır.

Hizmet üreten işletmeler de kendi arasında sınıflandırmaya tabii tutulmaktadır. Bunlar;

1. Banka işletmeleri,
2. Sigorta işletmeleri,
3. Ticari (ticaret) işletmeler,
4. Ulaştırma işletmeleri ve
5. Diğer hizmet işletmeleri olarak 5 gruba ayrılır.

#### **2.1.2.1. BANKA İŞLETMELERİ**

Banka işletmeleri ödeme ve kredi ilişkilerindeki hizmetleri üstlenirler. Bunlar ayrıca sigorta işletmeleri gibi, ekonominin finansal alanlarında da çalışırlar.

#### **2.1.2.2. SİGORTA İŞLETMELERİ**

Bu grup işletmeler prim karşılığı beklenmedik fakat tahmin edilebilen olaylar karşısında servet gereksinmesinin kapatılmasını, yani riskin karşılanması işlevini üstlenirler.

#### **2.1.2.3. TİCARİ (TİCARET) İŞLETMELER**

Bu grup işletmelerde herhangi bir mal üretimi yoktur. Üretim işletmeleri tarafından üretilen malların toptan veya perakende dağıtımını, bir araya getirilmesini, uygun konumlu yerlere taşınmasını, korunmasını ve depolanmasını, müşteriler için uygun koşulları sağlayarak, başka işletmelere reklam aracılığı ile sunulması işlevini yerine getirmektedirler. Bu işletmeler tarafından mal veya hizmet ticareti yapılmaktadır.

#### **2.1.2.4. ULAŞTIRMA İŞLETMELERİ**

Bu grup işletmeler, insanların ve malların kara, demir, deniz, nehir ve havayoluyla taşınmasını, haberleşme, radyo, televizyon, medya gibi haber ulaştırması hizmetlerini yerine getirmektedir. Deniz Taşımacılığı Sektöründe Tedarik Hizmeti Veren İşletmeleri bu grup içerisinde değerlendirmek gerekir.

### 2.1.2.5. DİĞER HİZMET İŞLETMELERİ

Bu grup işletmeler ise lokantacılık ve otelcilik sektörü, terzi, berber, tiyatro, sinema, okullar, emlakçılar, hastahaneler, serbest mesleklerden doktorlar, avukatlar, bağımsız çalışan işletme denetçileri, komisyoncular, simsarlar, acentalar ve diğer hizmet üreten işletmelerden oluşur.

Ülkemizde, Deniz Taşımacılığı Sektörüne lojistik destek sağlamak üzere kurulmuş olan işletmeleri; yukarıda verilen işletme türlerine göre sınıflandıracak olursak ekonomik işlevlerine göre Hizmet Üreten İşletmeler türüne, çalışma konuları açısından ise Ulaştırma İşletmeleri türüne ayırmak gerekir.

Tedarik hizmeti vermek üzere kurulmuş hizmet işletmeleri, tüketici ile doğrudan doğruya ilişkide olan işletmelerdir. Bu nedenle, çoğu zaman kendilerini tüketicinin durumuna ve isteklerine göre ayarlarlar. Bir bakıma tarım ve endüstri işletmelerinin pazarlama ve satış araçlarıdır. Tüketicinin istekleri, onun, ekonomik durumu ve alış gücü ile değişmektedir. Zengin tüketici çok daha titiz davranarak sadece aldığı malın fiyat ve kalitesine değil, karşılaştığı hizmete, satış yerinin durumuna ve rahatlığına da önem vermektedir. Özellikle ülkemizde, dağıtım sektörünün parçalanmış olmasından dolayı yapılan ticaret içerisinde geleneksel sistem ve bu sisteme uyan işletmeler hakimdir.<sup>26</sup> Verilen hizmetler içerisinde malzeme akışı;

**Üretici -----> Toptancı ----> Perakendeci ----> Tüketici veya**

**Tüketici İstekleri ----> Toptancı ----> Üretici** zincirleriyle karşılaşır iken, Denizyolu Denizyolu Taşımacılık Sektöründe, özellikle, gemilere lojistik destek sağlayan hizmet işletmelerinde malzeme akışı;

**Üretici ----> Toptancı ----> Kumanyacı ----> Gemi işletmesi veya**

**Üretici ----> Kumanyacı ----> Gemi işletmesi** zincirleriyle karşılaşmaktadır.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Haluk Ceyhan, AET Ülkelerinde Ticari İşletmelerin Durumu ve Gözlenen Gelişmeler; Ticari İşletmelerin Geliştirilmesi ile İlgili Sorunlar Semineri, Ankara: Milli Produktivite Merkezi, 1973, s.48.

<sup>27</sup> Şimşekler Ltd.Co. ile yapılan görüşme. İzmir, 14.06.1996.

## 2.2. DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNE LOJİSTİK DESTEK SAĞLAYAN İŞLETMELER

Lojistik, ülke ekonomisi, iş hayatı ve ticaret için hayati bir yere sahip olan, dağıtım kanallarıyla tüketiciye, kaynağından sunmak üzere bütün faaliyetlerin yönetimini ve koordinasyonunu sağlayan, işlemlerin bütünüdür. Amacı, birbirini izleyen müşteri hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde rekabetle ilgili avantajları oluşturarak optimum düzeyde yatırım ve paranın değerinin sağlanmasıdır.<sup>28</sup> Lojistik, günümüzde, her türlü işletmede detaylı planlama işlemine uygulanmakta ve kaynağın kendisinden fiziksel dağıtıma kadar olan işlemlerin organizasyonunda yapılmaktadır.

Deniz Taşımacılığı Sektörü'nde yer alan, lojistik destek sağlayıcı işletmeler, yük ve yolcu taşınmasını sağlamak üzere organize olmuş ve birbirleri ile sürekli etkileşim içerisinde bulunan kişi, kurum ve kuruluşları bünyesinde barındıran işletmelerden oluşur. Bu işletmeler deniz taşımacılığının birer hizmet işletmeleridir. Birinin varlığı olmadan diğerinin varlığından ve yararından bahsetmek mümkün olmamaktadır. Bu işletmeler şunlardan oluşmaktadır:

### 2.2.1. LİMANLAR

Limanlar gemilerin demirleyerek ya da yanaşarak yükleme/boşaltma yaptıkları yerlerdir.<sup>29</sup> Limanlar deniz taşımacılığının başlangıç ya da bitiş noktalarıdır. Görevi, geri bölgesi (hinterland) ile deniz aşırı bölgeler arasında hızlı, güvenli ve ekonomik taşıma ortamı oluşturmaktır. Teknolojik gelişim, dünya ticaret hacminin artması, belirli yük tipine göre gemilerin inşasını getirmiş, bu gelişimlerden zamanla limanlar da etkilenmiş ve modern gemilere hizmet için gerekli olan özel alet ve teçhizatlarla (gantry crane) donatılmışlardır. Amaç, liman masraflarında tasarrufu sağlamak ve en kısa sürede gemilere gerekli hizmeti verebilmek olmuştur.

<sup>28</sup> Michael R. Quayle, **Logistics: an Integrated Approach**, Eastham: Tudor, 1993, s.9.

<sup>29</sup> Refik Akdoğan, **Deniz Ticareti**, İstanbul: Zihni Yayınları, 1988, s.346.



Liman periyotlarının belirli bir sürenin altına düşürülmesi günümüzde bölge limaları fikrini de doğurmuştur. Bölge limanları bir ülkenin kabotaj taşımacılığından çok uluslararası deniz taşımasına hizmet veren, her türlü gemiye hizmet verebilecek kapasitede çeşitli terminalleri bulunan, yurt içiyle ve diğer limanlarla denizyolu, demiryolu ve karayolu bağlantısı kuvvetli olan, yük trafiğinin yoğun olduğu limanlardır. Bölge limanlarının en önemli özelliği konteyner elleçlemesine imkan veren özel vinç ve donanımların bulunmasıdır.

Bir ülkenin limanlara yaklaşımı o ülkenin ekonomik gelişmişlik seviyesi ile yakından ilgilidir. Gelişmekte olan ülkelerde (Türkiye de dahil) önemli olan hizmet iken, gelişmiş ülkelerde kar ön plana çıkmaktadır. Bu iki yaklaşım limanların yönetiminde de farklılıkların olmasına sebep olmaktadır. Hizmet anlayışının ön planda olduğu ülkelerde, devlet, limanların yönetiminde tek yetkilidir. Bu limanlarda önemli olan, gelir elde etmekten çok kamu yararının en yüksek seviyede sağlanmasıdır. Türkiye'de de Cumhuriyet kurulduğu günden beri limanlara bakış bu açıdan olup limanlar amme hizmeti olarak görülmüştür.<sup>30</sup>

Gelişmiş ekonomilerde ise belli başlı üç tip liman yönetimi hakimdir. Bunlar özel işletmeler, mahalli idarelerin işlettikleri limanlar ve otonom limanlardır. Bu işletmelerin ilk ikisinde kar ön planda iken, otonom limanlarda esas olan denk bütçedir. Parlamentodan çıkan yasa ile kurulan otonom limanlarda limanın yönetimi devletle birlikte limanları kullanan (ihracatçılar, ithalatçılar, sanayi ve ticaret odaları ile deniz taşıma şirketleri) arasında paylaşılmıştır. Ayrıca gelişmiş ülke limanları arasında var olan bir diğer özellik de rekabettir.<sup>31</sup>

Türkiye'de hali hazırda işletilen büyük kapasiteli limanlar devlet tekelinde (TCDD, TDİ gibi) işletilmektedir. Ayrıca belediyelerin işlettiği küçük çaplı limanlar ve son yıllarda özel işletmelerin kendi faaliyetleri ile birlikte üçüncü kişilerin de yüklerinin elleçlenmesi için limancılık faaliyetlerine girdikleri görülmektedir.

<sup>30</sup> Hayri R. Sevimay, **Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü; Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler**, Ankara: (y.y.), 1992. s.22.

<sup>31</sup> Patrick M.Alderton, **Sea Transport: Operation and Economics**, London: Thomas Reed Pub., 1980, s.177.

## 2.2.2. DENİZCİLİK ACENTALARI

Hukukumuzda göre, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 116. maddesinde genel anlamda acentalığın tanımı, "bir sözleşmeye dayanarak belirli bir yer veya bölgede devamlı olarak ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bu sözleşmeleri işletme adına yapmayı meslek edinen kimse"<sup>32</sup> şeklinde yapılmaktadır.

Denizcilik acentaları, Türk Ticaret Kanunu'nun 116. maddesindeki genel tanımı çerçevesinde ve buldukları liman veya ülkede taşıtanı, donatanı ve gemi kaptanını temsil eden, onların yasal hak ve çıkarlarını kollayıp koruyan, gemi ve yük için yapılması zorunlu olan hizmetleri temsil ettikleri kişiler adına gereken zaman ve süreler içerisinde yapan, yaptığı hizmetlerinin karşılığını da gemi veya yükten alan tüccar kişi ya da kuruluşlar olarak tanımlanmaktadır.<sup>33</sup>

Acentalar genellikle, aracı acentalar ve temsilci acentalar olmak üzere iki ana grupta toplanır. Acenta ile donatan arasındaki tüm hukuki ilişkiler "Acentalık Hizmet Mukavelesi" ile belirlenir. Acentaların genel olarak işlevleri şu şekilde sıralanır;

- a) Temsil ettikleri deniz taşımacılığı firmasının liman ve gümrük işlemlerinin tamamlanması için, gemi ve yük hakkında ilgili makamlarca istenilen belgelerin hazırlanmasına yardımcı olmak,
- b) Navlun tüccarları, yük brokerleri veya yük taşımak isteyen ihracatçılarla, ana firmayı temsilen görüşme ve anlaşmalar yapmak,
- c) Navlun sözleşmelerini taşıyan, donatan veya kaptan adına tanzim ve imza etmek,
- d) Gemilerin yakıt, su, kumanya, onarım, yedek parça, sağlık hizmeti gibi taleplerini en çabuk ve en iyi şekilde yerine getirmek, (Bazen kendileri sağlar, bazen de kumanyacıardan tedarik edilmesine aracılık ederler. Tedarik işlemlerini gemi acentaları yapar, kiracı acentalar yapmaz).
- e) Her türlü yasal önlemleri zamanında almak.

<sup>32</sup> Adil İzveren, **Deniz Ticaret Hukuku**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1994, s.336.

<sup>33</sup> Murat Yılmaz, **İzmir Bölgesindeki Acentaların Türk Mevzuatına Göre İşlerlikleri, Sorumlulukları ve Bunların Uluslararası Deniz Taşımacılığı İle Karşılaştırılması** (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir: DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1994, s.37.

### 2.2.3. YÜK BROKERLERİ

Hukukumuzda göre broker (simsar), taraflardan hiçbirine devamlı olarak bağlı kalmaksızın ücret karşılığı ticaret sözleşmelerinin yapılmasında aracılık yapmayı meslek edinen kimse<sup>34</sup> olarak tanımlanmaktadır.

Yük brokerleri, yük ile gemiyi sağlıklı ve ekonomik bir platformda buluşturan, gerek armatörün, gerekse taşıtanın karşılaştıkları ya da karşılaşacakları sorunlardan pek çoğunu çözümü görevini üstlenen kuruluşlardır. Telex, fax, telgraf, mektup gibi araçlarla aldıkları vekalet üzerine donatan veya taşıtan adına "çarter parti" tanzim eden ve bu işlerin uzmanı olan profesyonel araçlardır. Kiralama simsarı olarak da adlandırılan bu araçlar, gemisine yük arayan armatör ile yükünü taşıttırarak kiracı arasında yer alır.

Yük brokerlerinin taşıma işlerindeki fonksiyonları şu şekildedir:

- a) Tramp taşımacılıkta karşılaşılan sorunların çözümünü anında bulabilmek,
- b) Gemi ve yük araştırmalarını yapmak,
- c) Taşınacak yüklere en uygun, en ekonomik ve en ucuz maliyetli gemiyi bulmak,
- d) Limanların durumunu yakından takip etmek,
- e) Vekalet alarak temsil ettiği kişinin haklarını en iyi şekilde korumak olmaktadır.

Bunların olabilmesi için brokerlerin devamlı okuyan, araştıran, literatürü takip eden, devamlı bilgi alan ve bu bilgileri sürekli yenileyen bir yapıda olmaları gerekmektedir.

### 2.2.4. AMBALAJLAMA FİRMALARI

Deniz Taşımacılığı Sektöründe taşınan yüklerin, yükleme/boşaltma, taşıma ve depolama esnasında zarar görmeden, kayıplara uğramadan varacağı yere ulaştırılması gerekir. Bunların sağlanabilmesi yüklerin üretici firmalarda ya da daha sonradan başka bir noktada paketlenmesi yani uygun ambalajlanması sayesinde gerçekleşir. Ambalajlama yüklerin korunmasını sağlamanın yanında, müşterilere albenili gözükmelerini de sağlar. Özellikle ihracat yüklerinin çok iyi ambalajlanması gerekir. Üretici veya ihracatçı firmalara bu hizmetleri sağlayan aracı hizmet kuruluşlarına ambalajlama firmaları denir.

<sup>34</sup> İzveren, loc.cit.

Ambalajlama, özellikle ihracat yüklerine uygulanmaktadır. Dondurulmuş gıda ürünleri, parça adedi fazlaca olan makina ve motor aksamı, tekstil ürünleri v.b. gibi malzemelerden oluşan bu ihracat yüklerinin ambalajlanması, genellikle konteyner olarak adlandırılan çelik kutular içerisinde gerçekleşmektedir. Konteynerler sayesinde güvenli bir ambalajlama yapıldığından, yüklerin zarar görmesi, çalınması, bozulması gibi olasılıklar ortadan kalkmaktadır.

#### **2.2.5. ANTREPOLAR VE DEPOLAMA KURULUŞLARI**

Depolar, yurt dışına giden veya yurt dışından gelen yüklerin tarifesi belirli ücret karşılığında ve gümrük işlemleri tamamlanarak konulduğu, saklandığı alanlardır.

Antrepolar ise, yurt dışından gelen yüklerin geçici olarak konulduğu, hiçbir gümrük vergisi ödenmeksizin depolandığı ve denetimi tamamen gümrük idaresinin denetimi altında bulunan depolara denir. Antrepolar fiktif antrepo ve gerçek antrepo olmak üzere ikiye ayrılır. Fiktif antrepolar, özel şahıs veya kurumlar tarafından işletilir. Gerçek antrepolar ise, işletilmesi kanun ve kararnamelerle kamu kuruluşlarına, mahalli idarelere ve bağımsız liman işletmelerine bırakılmış olan depolardır.

Depo ve antrepo kuruluşlarının yanısıra, bir limanın tahsis edilen herhangi bir bölgesi içerisinde faaliyet gösteren farklı bir depo türü de (Sundurma) bulunur. Bu depolara serbest depolar denir. Serbest depoların işletilmesi, gümrük otoritelerinin denetimi altında çalışan yetkili bir şirket tarafından gerçekleşmektedir. Burada tutulan yükler, ticari eşyalar ve diğer ödemelere tabi olmadan depolanmaktadır. Kumanyacı işletmeler için de çoğu zaman depolama gerekmektedir.

#### **2.2.6. GÜMRÜK KOMİSYONCULARI**

Deniz taşımacılığı sayesinde, ihraç edilen veya ithal edilen yüklerin ülkeye giriş ya da çıkışlarında, gümrük otoritelerine rüsum, vergi v.b. adlarla anılan giderlerinin ödenmesi gerekir. Gümrük komisyoncuları, İhracatçı ya da ithalatçıların gümrük idarelerindeki bu işlemlerini yürüten ve gümrük için gerekli çoğu belgelerin düzenlenmesinde yardımcı olan hizmet işletmeleridir.

---

### 2.2.7. STEVEDORING İŞLETMELERİ

Stevedoring, terim olarak, yükün karadan gemiye ve gemiden karaya transferidir. Stevedoring işletmeleri, gemiden rıhtıma veya rıhtımdan gemiye yapılacak tüm hizmetleri sağlarlar. Bu hizmetlerin içerisinde; gemiden gemiye ve gemiden sahile iskele verilmesinde, yanaşmada veya kalkmada halat almak ve halat çözmek, gemilerin yakıt alma işlemlerine yardımcı olmak, kendileri hesabına yükü çözerek yükü rıhtıma veya bordaya yanaşmış araca boşaltmak, çeşitli durumlarda yükü istiflemek gibi ana hizmetler yer alır.

Stevedoring işletmelerinin verdiği diğer hizmetler şu şekilde sıralanabilir:

- Rıhtım ve araç işçilerini temin etmek,
- Ambarları temizlemek,
- Yükü bağlamak,
- Gemi adamlarını temin etmek,
- Ağır yük için vinçleri yeniden donatmak,
- Yükleme ve boşaltma için ekipman tedarik etmek,
- Ambarların açılıp kapatılmasını sağlamak,
- Gemi boyunca mevcut yükleri almak,
- Vinççi, kontrolör, puantör ve tamircileri temin etmek.<sup>35</sup>

Bazı ülkelerde Stevedoring işletmeleri, basitleştirilmiş teşkilatlanma usulleri ve modern ekipman kullanarak yük transferi amacıyla teknolojiyi izlemiş ancak, bazı ülkelerde ise insan gücü, modern araçlardan daha fazla kullanılmak suretiyle eski yük elleçleme usullerine devam edilmiştir. Türkiye'de stevedoring en eski sanatlardan biri olmasına rağmen, ihmale uğramıştır.

### 2.2.8. FORWARDER İŞLETMELERİ

Bir diğer adı da "Nakliye Müteahitleri" olan Forwarding işletmeleri, gelişen dünya ticaretinde sistemlerarası taşımacılık modlarını kullanarak nakliye işinin organizasyonu yapan işletmeler olarak karşımıza çıkar.

<sup>35</sup> Fikret Altınçubuk, **Liman İdare ve İşletmesi**, İstanbul: D.T.O. Yayın No:12, 1989, s.111.

10. yüzyıldan itibaren deniz ticaretinin gelişmesi, limanlarda depoların inşa edilmesi ile ortaya çıkan ve günümüze kadar işlevlerini geliştirerek sürdüren forwarding işletmeleri, ihracatçı firmaların yüklerinin kapıdan kapıya hasarsız, tam zamanında taşınması taşınması hizmetlerini veren firmalardır. Bu hizmetlerini verirken deniz taşımacılığı, hava taşımacılığı, kara taşımacılığı, sistemlerarası taşımacılık, ambalajlama, birleştirme, alıcı ve satıcı arasındaki iletişimin sağlanması, dokümantasyon, gümrükleme işlemlerini, sigorta, ihracat ve hukuksal konularda danışmanlık, banka işlemleri gibi hizmetleri yerine getirirler.<sup>36</sup>

Forwarding işletmelerinin taşıma araçlarına sahip olması zorunluluğu yoktur. Bu işletmeler sahip oldukları deneyim ve bağlantılar yardımıyla ihracatçı için en iyi ve en uygun taşıma aracı ve modunu seçmekte ve bu şekilde hizmet vermektedirler. Bu gün bu işletmeler, dünyaya yayılmış ofisleri ve binlerce personeli ile oldukça hacimli işletmelerdir. Dünya ticaretinin gelişmesi için süphesiz çok büyük katkılarda bulunmaktadır. Özellikle üretilen malların akışını kolaylaştırmaktadırlar.

Forwarding sektörü Türkiye'de yeni yeni gelişmeye başlamıştır. Türk Ticaret Kanunu'nda tam anlamıyla yer almaması, ihracatçı firmalar tarafından pek tanınmaması, Türkiye'de lojistik yapının yetersiz olması gibi çeşitli sıkıntıları bulunan forwarding işletmelerinin sayısı gün geçtikçe artmaktadır. Gemi acentaları, brokerler gibi denizcilik işletmeleri bu sektöre girmektedirler.

### 2.2.9. KLAS KURULUŞLARI

Gemilerin gerek inşa aşamasında gerekse de sonradan yapılarında olabilecek değişiklikler nedeniyle denize elverişliliklerinin denetimini yapan özel kuruluşlardır. Bu kuruluşlardan alınan raporlar ve belgeler gemilerin limanlara giriş, çıkışlarında ve satışları esnasında aranan niteliklerdir. Klas kuruluşlarına örnek olarak Londra merkezli olarak Londra'da faaliyet gösteren Lloyds Register of Shipping (LRS) verilebilir. Türkiye'de bu hizmeti Türk Loydu vermektedir. Türk Loydu, bir mamulün İmalat ve Klaslama Kuralları'na veya teknik gerçeklere uygunluğuna göre, sertifikalandırılması ya da onaylanması hizmetlerini gerçekleştirmektedir.<sup>37</sup>

<sup>36</sup> Okan TUNA. "Türkiye'de Dışsattım Potansiyelinin Geliştirilmesi ve Nakliye Müteahhitleri", Mersin Deniz Ticaret Dergisi, Yıl:2, Sayı:17, Ekim 1993, s.18.

<sup>37</sup> Türk Loydu Çelik Gemileri Klaslama Kuralları, İstanbul: Türk Loydu, 1993, s.2.

## 2.2.10.TEDARİK HİZMETİ VEREN İŞLETMELER

Deniz Taşımacılığı Sektörü'nde Tedarik Hizmetleri olarak adlandırdığımız ancak, literatürde Ship Chandler, Deniz Lojistiği, Gemi Donatıcılığı, Gemi Kumanyacılığı gibi değişik adlarla anılan bu hizmetler, sadece gemilere yiyecek-içecek temini değil, aynı zamanda, gemilerin ve içerisinde yaşayan insanların teknik, sosyal ve tüketim gereksinimlerinin de karşılanmasını sağlayan deniz ikmal hizmetlerinden oluşmaktadır.

Bu hizmetler karşılığında elde edilecek değer, büyük bir döviz girdisi sağlamak üzere organize edilmiş olup hiç azalmayan, sürekli gelişme gösteren bir ihracat potansiyeli yaratmaktadır. Ayrıca hizmet verilen müşteri kesimi, hizmeti veren satıcının ayağına gelmiş olmasından dolayı maliyetler de oldukça düşük oluşmaktadır. Deniz Taşımacılığı Sektörü'nde verilen Tedarik Hizmetleri şu hizmetlerden oluşmaktadır;<sup>38</sup>

- a) Kumanya adı altında her çeşit yiyecek-içecek ikmali,
- b) Yakıt ve yağlama yağı teslimi,
- c) İnsan ve makina ile gemi gereksinimi olan ürünleri kapsayan güverte, makina, seyir ve haberleşme, kamara bölümlerinin demirbaş malzemelerinin tedariki,
- d) Yedek parça temini,
- e) Her çeşit onarım, tamir, servis ve havuzlama işlerinin yaptırılması,
- f) Uluslararası konvansiyonel kararları içeren (SOLAS'a göre can salı, can simidi ve diğer ekipmanlarla ilgili) sertifikalandırma hizmetlerinin yaptırılması,
- g) İçme ve kullanma suyu sağlanması,
- h) Gümrüksüz ödemeli olarak bilinen sigara, içki v.s. çeşitli tüketim ürünlerinin temini,
- i) Çamaşır yıkama işlerinin yaptırılması,
- j) Oksijen, asetilen, propan, karbondioksit, yangın söndürücü v.s. gazların boş tüplerinin doldurma işlerinin yaptırılması,
- k) Çöp alma,
- l) Temizlik,
- m) Bekçilik,
- n) İlaç sağlama ve diğer benzeri mal ve hizmetlerin temini.

<sup>38</sup> Deniz Ticaret Odası, İkinci Ulusal Denizcilik Kongresi, İstanbul: DTO, 1990, s.38.

### 2.2.10.1. TEDARİK HİZMETİNİN TANIM VE KAPSAMI

Sözlük anlamı, "araştırıp bulma, elde etme, sağlama" olan tedarik fonksiyonu, insanlık tarihi kadar eskidir. İlk defa insanın kendi elinde bulunan bir şeyi, başka bir insanda bulunan değişik bir şeyle değiştirdiği veya trampa ettiği zaman başlamıştır. Tedarik insanın ister kişisel ihtiyaçları için olsun, isterse organize edilmiş faaliyetleri ve refağı yönünden olsun önem arzeden temel bir fonksiyondur. Bir malın yerinde ve uygun bir şekilde satın alınmış olması, onun yarıyarıya satılmış olduğu anlamına gelir. Bunun gerçekleşebilmesi için tedarik sisteminin unsurlarının belirlenmesi, tedarik kaynaklarının seçiminin yapılması ve tedarik hizmetinin kusursuz olarak yerine getirilmesi gerekir.

### 2.2.10.2. TEDARİK SİSTEMİNİN UNSURLARI

Tedarik daha büyük bir malzeme idare sisteminin ikincil sistemidir. Bu ikincil sistem içerisinde bir bütünlük olmayıp daha ziyade işletmenin diğer işlemlerini tamamlayan çalışmalar yer alır. Tedarik sisteminde yer alan unsurlar şunlardır;<sup>39</sup>

**a) İhtiyaçları ve Gerekli Kaliteyi Belirlemek :** Öncelikle neye gereksinim duyulmakta? bu belirlenir. Daha sonra kalitenin nasıl olması gerektiği tesbit edilir. Kalitede aranan uygunluktur. Yani özel bir ihtiyaca en iyi şekilde cevap verebilen satın alma işlemi uygun kaliteyi oluşturur.

**b) Miktarı Belirlemek :** Öncelikle stok kontrolünün yapılması, elde ne var ne yok? bunların bilinmesi gerekir. Daha sonra ise gereken malzemelerin kullanılma hızları, sipariş edilme durumları bilinmelidir. Miktarın belirlenebilmesi için kesinlikle müşterilerle bir ilişki kurulması da gereklidir.

**c) Gerekli Malzemenin Kendi Bünyesinden Karşılanmasına veya Dışarıdan Satın Alınmasına Karar Vermek :** Gereksinim duyulan malzeme gruplarının ya işletme içerisinde, ya da başka işletmelerden karşılanması için gerekli planlama ve çalışmaların yapılması gerekir.

<sup>39</sup> Tedarik Sistemi, Ankara: Milli Prodüktivite Merkezi, 1967, s.104.



**d) Tedarik Kaynaklarını Belirlemek** : Kalitesi ve miktarı belirlenen malzemelerin tedarik edileceği kaynak üzerinde karara varmak ve en yeterli görünen kaynağı seçmek gerekir.

**e) Fiyatı Saptamak** : Malzemelerin iyi bir fiyatla elde edilmesi fiyatı saptamak için önemli bir karardır. Bazı durumlarda, iyi bir fiyatla en yüksek değerde malın satın alınması ölçüt olurken bazı durumlarda ise iyi bir fiyatla mümkün en düşük maliyetle malın satın alınması ölçüt olmaktadır. Hangi ölçüt geçerli olursa ona, uygun fiyat saptamasının yapılması gerekir.

**f) Malzemenin İstenen Şekilde Gelmelerini Sağlamak Amacıyla Gerekli Takipte Bulunmak** : Sipariş verilen malzemelerin doğru malzeme olması, istenen kalitede ve miktarda olması, doğru yerde ve uygun zamanda teslim alınması için tedarik kontrolünün devamlı olarak yapılması gerekir. Aksayan yönler var ise en kısa sürede ve doğru olarak giderilmesine çalışılmalı ve bu aksaklıklarla ilgili gereken raporlar tutulmalıdır.

### 2.2.10.3. TEDARİK KAYNAKLARININ SEÇİMİ

Tedarik kaynakları, firmalara ve rakiplerine belli ürün ve hizmetleri üretmeleri için gerekli girdileri (örneğin, işgücü, yakıt, ekipman, elektrik, bilgisayar, malzeme v.b.) sağlayan işletme ve kişilerdir.<sup>40</sup> Tedarik kaynağının seçimi oldukça önemli bir konudur. İster kalite ile, ister miktar ile ve isterse fiyat ile ilgili kararlar aşamasında olsun sorulacak pekçok sorunun yanıtı, seçilen iyi bir tedarik kaynağı sonucunda cevaplanır. Tedarik kaynaklarının varlıkları ve hatta bu kaynakların verecekleri tavsiyeler, tedarik edilecek hizmetler ya da malzemelerin istenen kalite ve miktara uygun son şeklinin belirlenmesine yardımcı olmaktadır.

İyi bir tedarik kaynağının seçiminde, tedarik kaynağında bulunması gereken niteliklerin tek tek ele alınarak değerlendirilmesi gerekir. Bu nitelikler şöyledir;

- a) Tedarik kaynağı müşterilerine karşı her zaman şerefli ve dürüst olmalı,
- b) Söz verilen zamanda ve istenen miktarda ve ayrıca müşterinin spesifikasyonlarında belirtilen niteliklere uygun malzemeyi sağlamaya yeterli fiziki tesislere sahip olmalı,

<sup>40</sup> Tek, op.cit., s.112.

- c) Mali durumu sağlam ve fiyatları uygun olmalı,
- d) Yönetim politikası gelişen bir nitelik göstermeli,
- e) Hem ürünleri hem de üretim metodları bakımından sürekli olarak kendini geliştirme çabası içinde bulunmalı,
- f) Müşterilerine en iyi şekilde hizmet ettiği zaman, kendi çıkarlarını da en iyi şekilde korunmuş olacağı görüşünü benimsemiş olmalıdır.

İyi bir tedarik kaynağının seçiminde yukarıdaki normların yanısıra, firmalarla ilgili kataloglar, ticaret gazeteleri, reklamlar, ticaret rehberleri, referanslar, numuneler ve yapılan görüşmeler tedarik kaynağının belirlenmesine yardımcı olmaktadır.

Tedarik hizmeti veren işletmeler, tüketici (gemi) gereksinimlerinin neler olduğunu ve bu gereksinimlerin nasıl karşılanması gerektiğini bilmeleri gerekir. Bunu yapabilmeleri için, tedarik kaynaklarının seçimini yapmaları ve bu kaynaklardan gereken malzemeleri temin etme garantisini sağlamaları gerekir. Daha sonra, bu malzemeleri gemilere hizmet olarak sunmalı, yani bir bakıma satmalıdırlar. Tedarik hizmeti veren işletmelerin satış işlemini gerçekleştirebilmeleri için ayrıca, pazarlama yönetimini bilmeleri ve uygulamaları gerekir.

#### 2.2.10.4. TEDARİK HİZMETLERİNİN PAZARLANMASI

##### 2.2.10.4.1. PAZARLAMA VE PAZARLAMA YÖNETİMİ

Sözlük anlamı, "bir ürün veya bir hizmetin satışının gelişmesine yardımcı olan ilişkili ve düzenli faaliyetlerin tümü"<sup>41</sup> olarak tanımlanan **Pazarlama**;

Kotler'e göre, "değişimleri kolaylaştırmaya ve tamamlama yönelik insan faaliyetleri",<sup>42</sup>

Holloway'e göre "talebi önceden sezme, değerlendirme, yönlendirme ve sonuçta gitme",<sup>43</sup>

İlhan Cemalcılar'a göre ise "kişilerin ve kuruluşların amaçlarına uygun olarak değişimi sağlamak üzere, malların ve hizmetlerin yaratılması, fiyatlandırılması, dağıtımı ve buna uygun olarak satış ile ilgili bütün çalışmalarını planlama ve uygulama süreci" olarak tanımlanmıştır.<sup>44</sup>

<sup>41</sup> Püsküllüoğlu, *op.cit.*, s.1234.

<sup>42</sup> Philip Kotler, *Principles of Marketing*, New Jersey: Prentice Hall, 1989, s.5.

<sup>43</sup> Christopher J. Holloway, *Marketing for Tourism*, London: Pitman Publishing, 1992, s.4.

<sup>44</sup> İlhan Cemalcılar, *Pazarlama*, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, 1992, s.6.

Yukarıdaki tanımlardan da anlaşıldığı üzere, pazarlama; bir işletmede veya kuruluştaki üretilen mal ya da hizmetin, üretim aşamasından tüketiciye ulaşma ve tüketim sonrası aşamaya kadar geçirmiş olduğu bütün kademelerdeki faaliyetleri kapsamaktadır. Pazarlamada temel hedef, müşteriye mal ya da hizmeti satmak kadar satış sonrası hizmetlerin de yerine getirilmesidir.<sup>45</sup>

Pazarlama Yönetimi, "örgütsel amaçlara ulaşmak için pazarlama eylemlerinin etkili bir biçimde yürütülmesi faaliyetleridir".<sup>46</sup> Pazarlama sorunlarının saptanması, analizi ve sorunlarla ilgili kararların devamlı olarak alınması pazarlama yönetiminin işlevidir. Pazarlama yönetimine iki farklı açıdan bakılmalıdır.<sup>47</sup> Dar açıdan bakıldığında; işletmenin pazarlama faaliyetlerinin yürütülmesini (yani talep yaratmak üzere yapılan çalışmaları) görürüz. Geniş açıdan bakıldığında ise tüm işletme faaliyetlerinin ağırlık noktasının pazarlama olduğunu görürüz. Pazarlama yönetiminin temel görevi, işletmenin elinde var olan ve elde edilebilir olan fiziksel, beşeri ve finansal kaynaklarını, ulaşılmak istenen hedefler ve çevresel faktörleri de göz önünde tutarak en iyi biçimde kullanmaktır.

Bu tanımlar çerçevesinde, tedarik hizmeti veren işletmelerin, mevcut ve elde edilebilir çekici pazar olanaklarını bulması, pazarları ve pazarlama kaynaklarını yönetmesi ve doğabilecek fırsatları değerlendirebilmesi, pazarlama yönetimini uygulayabilmelerine bağlıdır.

#### **2.2.10.4.2. PAZARLAMA YÖNETİMİNİN İŞLEYİŞİ**

Tedarik hizmeti veren işletmenin ilk görevi, bir pazarlama planını hazırlaması olmalıdır. Bu plan içinde, pazar fırsatları bulmak, hedef pazarı seçmek ve seçilen pazar için stratejileri belirlemek üzere geliştirilen alt planlar yer almalıdır.

##### **a) HEDEF PAZARIN SEÇİMİ :**

Hizmet edilecek pazarın ya da pazarların neler olduğunun bilinmesi gerekir. İşletmenin hitap etmek ve kendisine çekmek istediği müşteri grubu hedef pazarı oluşturur. Bunun için, öncelikle, hangi hizmetleri veya ürünleri sunuyorsa bu hizmet ve ürünlere uygun tüketici grubunu ayırtmak gerekir. Böylece pazarların bölümlenmesi ve bu bölümlenmiş pazarlardan

<sup>45</sup> Orhan İçöz, **Turizm İşletmelerinde Pazarlama**, Ankara: Anatolia Yayıncılık, 1996, s.2.

<sup>46</sup> Doğan, *op.cit.*, s.368.

<sup>47</sup> Cemalçılar, *op.cit.*, s.191.

bir veya bir kaçının hedef pazar olarak seçilmesi gerçekleşir. Hedef seçilen pazar yani müşteri grubu hakkında detaylı bilgi sahibi olmak gerekir.

Tedarik hizmeti veren işletmelerin müşteri grubunu gemiler oluşturacağı için, gemiler hakkında (ait olduğu ülke, izlediği rota v.b.) ve personeli hakkında (donatanın, kaptanın, personelin tabiyetleri, dinleri v.b.) bilgileri edinmek gerekir. Edinilen bilgiler değerlendirildikten sonra her değişik sonuca göre, değişik malzeme grupları ile hizmetler sunulur.

### **b) HEDEF PAZARDA UYGULANABİLECEK PAZARLAMA STRATEJİLERİ**

Hedef pazar seçildikten sonra bu pazarlara uygun pazarlama stratejisinin belirlenmesi gerekir. Stratejileri belirler iken gemilerin işletilme şeklini göz önünde bulundurmak gerekir. Çünkü, Liner olarak işletilen gemilerle, Tramp olarak işletilen gemiler arasında belirgin bir farklılık olacaktır. Stratejilerin belirlenmesinde üç değişik pazarlama stratejisi vardır. Bunlar;

#### **i) Farklılaştırılmamış Pazarlama :**

Pazar bir bütün olarak kabul edilir ve olabildiğince çok müşteri çekilmeye çalışılır. Ürünlerin standartlaştırılması gerçekleşir. Ulaştırma, taşıma, stoklama gibi giderler en düşük düzeydedir. Ancak uzun süre bu stratejinin uygulanması aşırı rekabetlerin oluşmasına neden olmaktadır. İşletme tarafından limana gelen veya limana yakın bir noktadan transit geçen tüm gemilere, geniş bir malzeme ve hizmetler listesi ile hizmet verilmeye çalışılır.

#### **ii) Farklılaştırılmış Pazarlama :**

İşletme, birçok pazar bölümü içinden iki veya daha çok bölümde faaliyette bulunur. Her bölüm için ayrı hizmet, ayrı ürün gibi pazarlama karmalarını geliştirir ve satışların arttırılmasını amaçlar. Değişik hizmetler, değişik ürünler ve çeşitli dağıtım kanalları kullanılacağı için işletme maliyetleri yüksek olacaktır. Ancak satışlardaki artışlar giderlerdeki artışlardan yüksek olduğu taktirde karlılık gerçekleşebilmektedir. Burada, tedarik hizmeti veren işletme, hem kumanya işletmesi hem de bunkering işletmesi olabilmektedir. Hizmet, ürün ve dağıtım kanalları ayrı ayrı yatırımlar getireceğinden ilk başta maliyetler yüksek olabilmektedir.

### iii) Yoğunlaştırılmış Pazarlama :

Yeterli kaynağa sahip olamayan işletmelerin daha ziyade de küçük işletmelerin kullandığı bir stratejidir. İşletme, tüm pazar yerine, belirlediği pazar bölümlerini hedef seçer ve bu bölümlerde güçlü olmak iyi bir pazar durumu elde edebilmek için çabalarını yoğunlaştırır. Burada, tedarik hizmeti veren işletme, gemilere sadece et veya sebzedden oluşan kumanya sağlama veya su sağlama, çöp alma, bekçilik yapma gibi belirli hizmetleri vermektedir.

Ülkemizde, tedarik hizmeti veren işletmelerin pazarlama yönetimini uyguladıkları söylenemez. Tedarik işletmesi kurulup pazara girdikten hemen sonra, pazar fırsatı bulma ve pazar araştırması çalışmaları yapmakta ancak, pazara uygun uzun vadeli stratejileri yapmamaktadır. Çünkü mevcut işletmelerin büyük çoğunluğunda sermaye sorunu vardır. Hizmet operasyonlarını, gemiden sipariş listesini aldıktan sonra, anlaşmalı oldukları kasap, market, hal, eczane v.b. tedarik kaynaklarının malzemelerini kullanmak koşuluyla yürütebilmektedirler. Böyle olunca fiyatlar sürekli değişmekte, istenen malzemelerin stoklanması mümkün olamamaktadır. Ayrıca ihracat belgesini alabilen her kişinin kumanyacı olabildiği bir ortamda rekabet ortamının sağlanması, ileriye yönelik kalıcı politikaların oluşturulması mümkün olamamaktadır.

## BÖLÜM - 3

# TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ'NDE TEDARİK HİZMETİ VEREN İŞLETMELERİ

### 3.1. GEMİLERİN ÇALIŞTIRILMASI İÇİN GEREKEN DONATIMLAR

Gemileri birer yüzer fabrika v.b. gibi tesisler olarak düşünmek ve çalışabilmeleri için gereken personel ve malzeme ile donatmak gerekir. Daha açık bir anlatımla, gemilerin personeli, yakıt ve suyu, personel için gerekli yiyecek ve içeceği olmadan çalışmaları yani sefer yapmaları mümkün değildir. Bunlardan başka, geminin sefer yapabilmesi, ait olduğu ülkenin yasalarına uygun çalıştırılmasına ve ayrıca uluslararası anlaşmalar, sözleşmeler ya da konvansiyonlara uygun olarak çalıştırılmasına bağlıdır. Örneğin, IMO'nun son STCW Konvansiyonuna göre, uluslararası denizcilik eğitiminden geçmeyen ve sertifikaları eksik olan gemi adamlarının uluslararası sulara çalışması mümkün olamayacaktır.

Ülkemizde ticaret gemilerinin yapacağı sefere uygun bir şekilde donatılmasını sağlamak amacıyla 10.06.1946 tarihli 4922 sayılı **Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun** yürürlüğe konulmuştur. Bu kanunun ilk maddeleri, bir geminin sefere başlamadan önce donatmak için nasıl hareket edilmesi ve ne gibi belgeler alınması gerektiğini açıklar. Diğer maddeleri ise, gemilerin yapacağı seferlerin güvenli bir şekilde yapılıp tamamlanabilmesi için çeşitli koşulları içerir. Ayrıca, gemilerin güvenli bir şekilde çalışmalarını sağlamak amacıyla bir çok yasa, tüzük ve kararname yayınlanmıştır. Port State Control (Liman Devleti Kontrolü) bunlardan biridir.

Bir geminin hareketini ve verimli bir şekilde çalışmasını sağlayabilmek için şu hususların yerine getirilmesi gerekir. Bunlar:

1. Gemi adamları ile donatma.
2. Yakıt, su, makine yağı ve kumanya ile donatma
3. Belge ve sicil açısından donatma.
4. Yeterli malzeme ve yedek parça ile donatma.
5. Gerekli yükleme boşaltma araçları ile donatma.
6. Tamir ve bakım tutumunu zamanında yapma.

### 3.1.1. GEMİ ADAMLARI İLE DONATMA

Denizde çalışacak gemi personelinin, gemilerde görecekları görevlerine uygun olarak ehliyet sahibi olmaları gerekmektedir. Gemilerde güverte, makine ve kamara bölümleri olmak üzere üç ana bölüm bulunmaktadır.

Güverte bölümü, geminin hareketinden yani seyirinden, yüklerin gerektiği şekilde yüklenmesinden ve teslim edilmesinden ve geminin genel güvenliğinden sorumlu olan bölümdür. Makine bölümü, geminin ana ve yardımcı makinelerinin çalıştırılmasından ve daima çalışır durumda bulundurulmasından sorumlu olan bölümdür. Kamara bölümü ise, personelin yeme ve içmesinden (iaşe) ve ayrıca kamaraların ve salonların temizliğinden sorumlu olan bölümdür. Tedarik işletmeleri bu bölümlerin ihtiyacı olan mal ve hizmetleri sağlamaktadır.

İş bölümlerinde çalışacak olan tüm personel görmüş oldukları eğitime, denizde çalıştıkları zamana ve geçirdikleri sınavlara göre ellerinde yeterlik belgeleri bulunmaktadır. Yani gemi sahibi ya da işleticilerinin gemilerinde gelişigüzel adam çalıştırmaları mümkün değildir.

Gemi sahipleri ya da işletmecileri gemilerini, geminin tonajına, makine beygir gücüne ve geminin yapacağı sefere göre donatmak ve bu ehliyetlere sahip gemi adamlarını gemisinde çalıştırmak zorundadır. Bu şekilde hareket edilmediği takdirde yasalara aykırı hareket edilmiş olunacağından gemi kaptanı ile birlikte sorumlu duruma düşeceklerdir. Ayrıca uluslararası konvansiyonlara göre gemiler, güvenlik açısından bulundukları bazı malzemeleri belli aralarda sörveyden geçirmesi ve gerekirse yenilemesi gerekir.

Ülkemizde, gemiadamlarının ellerinde bulundukları ehliyetler T.C. Hükümeti, Ulaştırma Bakanlığı tarafında verilmektedir. Bu ehliyetler Denizcilik Yüksekokulunu bitirenlere, Deniz Harp okulundan mezun ve emeklilerine, Astsubay okulu mezun ve emeklilerine, Meslek lisesi mezunlarına ve pratikten yetişen gemiadamlarına belirli bir zaman denizde çalışmak ve sınavlarda başarılı olmak üzere (Denizcilik Yüksekokulu ve Deniz Harp Okulu mezunları hariç) verilmektedir.

Gemiadamları yeterli belgelerini gemilerde çalışırken yanlarında bulundurmaları zorundadırlar. Bu belgelere ilaveten, özellikle güverte subayları, kısaca STCW denilen ve IMO tarafından yayınlanan konvansiyon gereği yangın, radar, denizde canlı kalabilme gibi bazı ek belgeleri, tankerlerde ise kaptan ve ikinci kaptanlar IGS (Inert Gas Systems=Atıl Gaz Sistemi) ve COW (Crude Oil Washing = Ham Petrol ile Yıkama) gibi ek belgelerini yanlarında bulundurmaları zorundadırlar.

Gemiadamlarının gemilerde çalışabilmesi için ayrıca her beş yılda bir sağlık ve polis kontrolünden geçirilmesi gerekir. Tüm bu hususlara dikkat edilmediği takdirde gemilerin sefere kalkmalarına izin verilmez.

### 3.1.2. YAKIT, SU, MAKİNE YAĞI VE KUMANYA İLE DONATMA

Personel ile donatılmış gemilerin sefere kalkabilmeleri, sefer sırasında herhangi bir limanda bulunmaları ve seferini tamamlayabilmeleri için geçen süreler içerisinde yeteri kadar yakıt, makine yağı, su, kumanya, yedek parça gibi malzemeleri bulundurmaları zorunludur.

4922 sayılı "Denizde Can ve Mal Koruma Kanunu"nun 2/c maddesi uyarınca bir geminin, "Yakıtının ve Kumanyasının Yeterliği" <sup>48</sup> yapacağı yolculuğun normal rizikolarına karşı koyabilecek durumda olmasını gerektirir. Eğer gemi, yapacağı yolculuğun normal rizikolarına karşı koyamayacak durumda ise "Yola Elverişli" (Seaworthy) sayılmaz ve böyle bir geminin yola çıkmasına izin verilmez. Bu iznin alınabilmesi için geminin yapacağı sefer sürecince, normal rizikolara ve tehlikelere dayanacak şekilde yeterli yakıt, su, makine yağı, kumanya, yedek parça v.b. malzeme ile donatılmış ve temin edilmiş olması gerekir. Çünkü sefer sırasında fırtına, sis gibi normal tehlikelerle karşılaşılması ve dolayısıyla seferin uzaması olağandır. Çıkabilecek tehlikeleri hesaplayarak gemide günlük kullanılan kumanya, su, yakıt gibi malzemeleri normal miktarından daha fazlasıyla bulundurmaları zorunluluğu vardır. Hiçbir kaptan farklı hareket etmek istemez. Eğer edecek olursa sorumlu olur.

<sup>48</sup> Fahri Çoker, Türkiye Cumhuriyeti Kanunları; 4922 No'lu Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, İstanbul: Kazancı Yayınları, 1978, s.3873.



Tüm bu hesaplamalar, gemi üst personeli (kaptan) tarafından yapılarak gemi sahibi ya da donatana bildirilir. Gereken siparişler, bu hesaplara dayanılarak tedarik hizmeti veren kumanyacı, bunkerci v.b. tedarik işletmelerine yapılır. Bu tür donanımların gemi sahibi mi, yoksa kiracı mı tarafından temin edileceği kiralama sözleşmesine bağlıdır. Seferlik kiralamada gemi sahibi, zaman esaslı ve çıplak kiralamada kiracı bu giderleri karşılar.

### 3.1.3. BELGE VE SİCİL AÇISINDAN DONATMA

Personel için olduğu gibi, gemilerde de yeterlik belgeleri vardır ve bunları gemi üzerinde bulundurulması zorunludur. Bir gemi, inşa öncesi planlarının hazırlanmasından başlayarak omurgasının kızağa konulması ve hurdaya çıkıncaya kadarki geçen süreler içerisinde bayrağını taşıdığı devletin yetkilileri veya yetkili kılınan kuruluşları tarafından denetim altında tutulmaktadır. Ayrıca gemi klaslanmış ise Klas Kuruluşunun da sürekli kontrolü altındadır. Bu kontroller belirli aralarda yapılırsa da geminin karaya oturma, yanma, çarpışma gibi bir kazaya uğradığı durumlarda da yapılır. Böyle bir durumla karşılaşıldığı takdirde gemi sahibi veya kaptanı derhal bayrağını taşıdığı devletin yetkililerine ve klas aldığı kuruluşun yetkililerine haber vermek zorundadır. Bunun aksini düşünmek ya da yükümlülükleri yerine getirmemek büyük bir sorumluluk oluşturmaktadır.

Gemilerin klaslı olmaları zorunlu olmadığından, gemi sahibi, Klas Kuruluşlarına haber vermediği takdirde gemilerin klaslanması gerçekleşmez. Ancak, Klas'sız bir geminin uluslararası deniz ticaretinde çalışması hemen hemen mümkün değildir. Çünkü Klas Kuruluşları, bir geminin yalnız güverte ve makinesini değil, aynı zamanda yük donanımlarını, geminin zamanında havuzlanıp havuzlanmadığını, şaft kontrolünü, denizi kirletme durumunun ne olduğu gibi hususları da kontrol etmekte bunlara göre belge vermektedir. Bu nedenlerle, Klaslı olmayan yada Klas belgelerinin geçerliliğini yitirmiş bir geminin çalıştırılması, yolcu ve yük taşınması özellikle, yabancıların gözünde şüphe uyandıracak, böyle bir gemiden hizmet beklenmesi doğru olmayacaktır.

Ülkemiz karasularında çalışan Türk gemilerinin Klas Kuruluşlarından böyle belgeler almalarına gerek yoktur. Bu gemiler sadece Türk Devleti'nin vermiş olduğu belgelerle yetinmek ve hizmet verme işlerine devam etmektedirler.

Bir geminin düzenli bir şekilde çalışması, işletilmesi isteniyorsa, en az EK-1'de belirtilen gemi belgelerinin eksiksiz olarak alınması, bu belgelerin geçerliliğinin ve sörvey tarihlerinin zamanı gelince yenilenmesi gerekir. Bu belgelerin sağlanması işlemlerini gemi sahibinin veya kaptanın isteği doğrultusunda acentalar veya kumanya işletmeleri gerçekleştirir.

### **3.1.4. YETERLİ MALZEME VE YEDEK PARÇA İLE DONATMA**

Gemi, sefere çıkmadan önce yapacağı seferin karakterine göre ihtiyaç duyulabilecek malzemelerle donatılır. Bunların en başında, geminin Klaslı olduğunu düşünerek Klas Kuruluşlarının gemide bulundurulmasını istedikleri malzemeler gelebilir. Malzeme olarak yedek piston, layner, segman, halatlar, boyalar, fırçalar, üstüğü, çelik ya da pirinç parçalar, birleştirme malzemeleri, sarı levhalar, elektrik ve elektronik parçalar, yedek borular v.b. bir çok malzeme sayılabilir. Bu malzemeleri saptarken geminin durumu, yapacağı seferin özellikleri göz önünde tutulur ve bu malzemeler gemide yeterli miktarda bulundurulur. Malzemelerin ve yedek parçaların tedarik edilmesi kumanyacı işletmelerden veya yedek parça, boya satışı yapan işletmelerden yapılır. Bu malzemelerin de kimin tarafından temin edileceği kira sözleşmesinde belirtilir.

### **3.1.5. GEREKLİ YÜKLEME BOŞALTMA ARAÇLARI İLE DONATMA**

Geminin yaptığı işe göre yükleme ve boşaltma araçları da değişik olmaktadır. Örneğin bir kuru yük gemisinde yükleme, boşaltma araçları basit bir bumba veya kreyn olabiliyorken bir tankerde bu araç bağlama hortumları ve pompa dairesindeki pompalardan oluşmakta ya da bazı gemilerde hiçbir yükleme, boşaltma aracı bulunmamaktadır. Bu tür gemiler rıhtıma yanaştıktan ve ambar kapaklarını açtıktan sonra emilerek, kepçeyle ya da kapmalarla yüklerin yüklenmesi veya boşaltılması gerçekleşir

Gemilerde bulunan çeşitli yükleme, boşaltma araçları gemide olduğu gibi ya devlet ya da klas kuruluşlarının denetimi altında olup bu kuruluşların yapmış oldukları kontroller sonucunda olumlu buldukları takdirde çalışabilmelerine izin verilir. Bir donanım eğer sertifikalı olursa herşeyden önce kaza ihtimali çok zayıf olabileceği gibi sorumlulukları da önemli derecede az ya da hiç olmayabilir. Bu nedenle gemi sahipleri ve gemi sorumlu personeli geminin yükleme, boşaltma araçlarını daima çok iyi durumda geçerli sertifikalara sahip olarak

bulundurmak zorundadırlar. Yükleme ve boşaltmada gereken dunnage (istif malzemesi) gibi ekipmanların kimin tarafından sağlanacağı kira sözleşmesinde belirtilir. Örneğin lashing, securing, trimming on charters account klozu bu malzemeleri kiracının temin edeceğini belirtir.

### **3.1.6. TAMİR VE BAKIM TUTUMUNU ZAMANINDA YAPMA**

Geminin sefere kalkabilmesi, Denize Elverişlilik ve Yola Elverişlilik belgelerini alabilmesi ve Klas belgelerinin geçerliliğini koruyabilmesi için havuzlanarak dümen, pervane, şaft ve deniz valflarının kontrol edilmesi ve uygun bulduklarını belirten sertifikaların ve belgelerin alınması zorunludur. Ayrıca ana makine ve yardımcı makinelerin, mevcut tüm makinelerin, donanımların ve seyir aletlerinin açılıp ölçülmesi, bakım tutumlarının yapılması zorunludur.

Tamir ve bakım tutumunu zamanında yapmayan gemilerin sefere çıkmalarına izin verilmediği gibi, yetkililer veya Klas kurumları tarafından verilen belgelerinin geçerlilikleri de yitirilir. Bu tür olumsuzluklarla karşılaşmamak için geminin tamir ve bakım tutumunun zamanında yapılması gerekir. Bu işlemlerin organizasyonunu genellikle havuzlama işletmeleri, Klas Kuruluşları ve az da olsa Kumanya işletmeleri yapmaktadır.

## **3.2. GEMİ TEDARİKİ YAPAN İŞLETMELER VE TEDARİK HİZMETLERİ**

Deniz ticaretinde ve ticaret denizciliğinde zamanın önemi, gerek gemi sahipleri gerekse denizciler tarafından çok iyi bilinmektedir. Boş yere beklemelerin geminin kazancını etkileyebileceği bir gerçektir. Gemilerin yükleme/boşaltma esnalarındaki genel zaman kayıplarının yanısıra, bazen malzeme, bazen yakıt ve bazen de kumanya, su v.b. gibi siparişleri verirken ekstra zaman kaybettikleri görülmektedir. Bunların nedeni, özellikle malzemelerin ve kumanyanın isim, cins, marka ve kalite saptamasındaki güçlüklerden kaynaklandığı gibi, tedarik hizmetini veren işletmenin hizmet anlayışındaki yetersizlikten ya da o ülke mevzuatlarının esnek olamayışından kaynaklanmaktadır. Hangi nedenle olursa olsun, boşa geçen her zaman dilimi, geminin maliyetlerini arttırarak geminin işletilmesinden sağlanan kazanç durumunu olumsuz yönde etkileyecektir.

Gemilerin sefere kalkabilmeleri, sefer sırasında herhangi bir limanda bulunmaları ve seferini tamamlayabilmeleri için geçen süreler içerisinde yeteri kadar kumanya, su, yakıt, makine yağı, yedek parça gibi malzemeleri bulundurmaları zorunludur. Bu malzemelerin sayı ve miktarı normal riziko ve tehlikelere dayanacak şekilde olmalıdır. Çünkü sefer sırasında fırtına, sis gibi normal tehlikelerle karşılaşılması ve dolayısıyla seferin uzaması olağandır. Böyle tehlikeleri hesaplayarak gemide günlük kullanılan malzemelerden normal sürenin % 25'i kadar fazlasını bulundurmak zorunluluğu vardır.<sup>49</sup> Ancak, gemilerin ihtiyaç duyduğu malzeme ve ekipmanların miktarı ve temin edilme zamanı, geminin tarifeli veya tarifersiz çalışmasına göre değişmektedir. Tüm bu hesaplamalar, gemi kaptanı tarafından yapılmakta ve gemi sahibi ya da donatanına bildirilmektedir.

Gemiler seferleri süresince yetebilecek teknik, sosyal ve tüketim malzemelerinin siparişlerini yüksek miktarlarda vermektedir. Bu siparişler, Gemi Kumanyacılığı, Gemi Donatıcılığı, Deniz Lojistiği gibi adlarla anılan, gemi ikmal hizmeti veren işletmeler için büyük bir ihracat pazarı yaratmaktadır. Oluşan bu pazar öyle bir pazardır ki, ülke ekonomisine büyük bir döviz girdisi sağlamak üzere organize edilmiş olup hiç azalmayan, sürekli gelişme gösteren bir ihracat potansiyeli yaratmaktadır. Bu potansiyel içerisinde, limana gelen veya transit geçen gemiler, hizmeti veren işletmenin ayağına gelmiş olduğundan dolayı, ikmal hizmetleri, maliyetleri düşük, kazancı büyük bir işkolu olarak karşımıza çıkar. Bu işkolundan sağlanan döviz girdisi özellikle, ülke ekonomisine "Ödemeler Dengesi" bakımından büyük bir kaynak yaratmaktadır.

Türk Deniz Taşımacılığı Sektörü'nde, deniz malzemesi ve sanayi malzemesi alım-satımını yapan işletmeler ile kumanya ve yakıt tedarik işleriyle uğraşan işletmeler; Deniz Ticaret Odası tarafından **7193 numaralı Meslek Grubuna** ayrılmıştır. Bu meslek grubuna 1994 yılında kayıtlı 200 üye bulunmaktadır.

Biz bu çalışmada, gemi tedariki yapan ve tedarik hizmeti veren işletmeleri genel olarak;

1) Kumanya işletmeleri ve

2) Bunkering işletmeleri

olmak üzere iki ana başlık altında inceleyeceğiz.

<sup>49</sup> Vic Gibson. **Supply Ship Operations**, Oxford: Butterworth-Heinemann, 1992, s.135.

### 3.2.1. KUMANYA İŞLETMELERİ

Kumanya işletmeleri, daha çok gemi personeli, yolcuları ve yükü ile ilgili gereksinimleri karşılamak üzere kurulmuş ve bu doğrultuda hizmet veren işletmelerdir. Kendi içerisinde şu hizmet bölümlerine ayrılmaktadır:

1. Kumanya Tedariki Yapan İşletmeler Ve Hizmetleri,
2. Su Tedariki Yapan İşletmeler Ve Hizmetleri,
3. Çamaşır Yıkama Hizmetleri,
4. Yedek Parça Sağlama Hizmetleri,
5. Çöp, Pis Su Ve Petrollü Atıkların Toplanması Hizmetleri,
6. Tüp Dolumu Hizmetleri,
7. İlaç Tedarik Hizmetleri,
8. Diğer Hizmetler.

#### 3.2.1.1. KUMANYA TEDARİKİ YAPAN İŞLETMELER VE HİZMETLERİ

Deniz Taşımacılığı Sektörü'nde navlun (taşıma ücreti) hesaplaması Geminin Genel Giderleri, Geminin Sefer Giderleri ve Genel Giderlerin Sefer Giderlerine Yüklenmesi şeklinde olmak üzere üç yönde yapılmaktadır.<sup>50</sup> Gemi genel giderleri arasında bulunan ve Şekil-2'de de görüldüğü üzere, % 24.2'lik payıyla üçüncü sırada yer alıp personele yönelik olarak yapılan masraflar, ibade (giyim) ve iâşe giderleri olarak yani Kumanya giderleri olarak karşımıza çıkar. Geminin büyüklüğü, yapacağı sefer süresi, limanda bulunacağı süre, limanlarda fazla gün kalışlarına orantılı olarak bu giderleri, değişiklik gösterir. Geminin genel giderleri kapsamında olan ibade ve iâşe giderleri, maliyetlere dolaylı olarak da navluna yansımaktadır. Ancak maliyetleri düşürmek ve navlun fiyatlarını aşağılara çekmek için gemi personeline kalitesiz ve besin değeri düşük yemek verilmesi, ihtiyaçlarının bir kısmının karşılanmaması gibi uygulamalar asla yapılmaz. Nitekim böyle bir tutum gemi işletmelerini, çoğu zaman grev veya mürettebatsızlık gibi daha büyük sorunların içine çekmesi kaçınılmaz olur.

<sup>50</sup> Akdoğan, op.cit., s.200.

GEMİ İŞLETMECİLİĞİNDE YAPILAN MASRAFLAR

<u>Gemi Giderleri</u>	<u>Toplam Gider Yüzdesi</u>
1. Yakıt	29.6
2. Sermaye gideri (Amortisman+Fon dahil)	28.2
3. Personel gideri	24.2
4. Sigorta primi	7.6
5. Tekne bakım tutumu	3.9
6. Makine bakım tutumu	1.2
7. Yağlama yağı	0.9
8. İşletme giderleri	0.4

Kaynak: Refik AKDOĞAN, Deniz Ticareti, İstanbul: Zihni Yayınları, 1988

Kumanya tedariki yapan işletmeler, adından da anlaşıldığı gibi, gemi içindeki personelin ve yolcuların sefer boyunca ve limanda kaldıkları süreler içerisinde genel tüketim gereksinimi karşılayıcı olan yiyecek içecek malzemelerinin temin işlerini sağlar. Bu malzemelerin temini sonunda verilen hizmetler, ihracat nitelikli olup döviz karşılığında yapılmakta ve ülke ekonomisine büyük bir kaynak oluşturmaktadır. Ayrıca kumanya alan gemideki insanlara, o ülkeye özgü mal çeşitlerini ve ürünlerini tanıtmaya olanağı da sağlanmaktadır.

Gemi Kumanyacılığı (Ship Chandler), limanlara uğrayan veya transit geçen ticaret, savaş ve araştırma gemileri ile yatılara yapılan ikmal hizmetleri ve servis işlemlerinden oluşur.

Gemi Kumanyacılığı yapan işletmelerin ellerindeki malzemeleri, öncelikle insanların günlük yaşamında tüketmesi gereken bitkisel ve hayvansal gıda ürünleri oluşturur. Çeşitli gruplara ayrılan bu ürünler, taze et ve kümes hayvanları, et ve balık konserveleri, taze sebze, taze meyve, mandıra ve yağ ürünleri, sebze konserveleri, komposto ve reçeller, alkollü/alkolsüz içecekler ve unlu mamüller gibi değişik yiyecek-içecek malzemelerinden oluşur.

Gemi, limandan hareket etmeden önce ya da limana yaklaşırken bir sonraki seferi, sefere katılacak personel sayısı ve sefer süresi dikkate alınarak ikmal için gereken hazırlıklar yapılır. Kumanyanın alınması için baş aşçı ile çalışma içerisinde bulunan ikinci kaptan sipariş listesini hazırlar. Listenin hazırlanmasında, et alımı yapılacaksa, kişi başına günlük 180 gram düşecek şekilde hesaplama yapılır. Diğer gıda malzemelerinin alımı yapılacak ise, kişi başına günlük \$ 6.00 harcama miktarı üzerinden hesaplama yapılır ve liste kaptana sunulur. Yine de sipariş listesi ve sipariş miktarı ile ilgili nihayi kararı kaptan vermektedir.<sup>51</sup>

Verilen kumanya siparişlerinde, bulunulan ülkeye has gıda ürünlerinin yanısıra, dünya piyasalarına göre düşük fiyatlı gıda ürünleri ve ayrıca ana gıda maddesi olarak kabul edilen et ürünleri ilk sıraları alır. Kumanya tedarik işletmeleri, uygun şartlarda gıda ürünlerini ve özellikle de et ürünlerini gemilere pazarlayabilmek için "dünyanın en iyi ve en uygun etini pazarlayan Yeni Zelanda, Arjantin gibi ülkelerden dondurulmuş et ürünlerini ithal etmekte ve bu ürünleri sabit fiyat şartlarıyla, dünya tarifelerine uygun biçimde gemilere hizmet olarak sunmaktadır.<sup>52</sup>

<sup>51</sup> Uzakyol İkinci Kaptanı Ferhat Semoğlu ile yapılan görüşme. İzmir, 22.11.1995.

<sup>52</sup> Yorgo Saris, "Kumanyacılık Sektörü Çağdaş İhracat Biçimidir", Deniz Ticareti, Yıl : 6, Mart, 1989,

Gemilere kumanya tedariki yapan işletmeler, verilen siparişleri hazırlamak ve müşterisinin tüm ihtiyaçlarını karşılayabilmek için ekip çalışması ortamında hareket etmesi ve özverili bir şekilde çok hızlı çalışması gerekir. İstenen malzemelerin teminini, ya kendi market veya depolarından ya da seçtiği ve bazı sözleşmelerle garantisini aldığı mandıra, kasap, büyük toptancı, sebze-meyve hali, kabzımallar, süpermarketler, üreticiler, fabrikalar v.b. tedarik kaynaklarından sağlar. Bu malzemelerin gemilere taşınmasında kamyon, kamyonet, bot, küçük tekne, helikopter v.b. değişik ulaşım araçlarından yararlanır. Taşıma, yükleme gibi masraflar, kumanya fiyatları içerisinde yer alıp gemilere ekstra bir maliyet oluşturmamaktadır.<sup>53</sup>

Gemi kumanyası tedarik eden işletmeler, kumanya verdikleri ya da vermek istedikleri gemilerle gerekli bağlantıları geminin armatörü, donatanı veya acentası ile yaparlar. Bu sipariş bağlantıları, bazen geminin kaptanı ile yüzyüze diyalog kurma yoluyla, bazen de teknolojik aygıtlarla (fax, telsiz, telefon, bilgisayar, internet vb.) irtibat kurularak fiyat listelerinin iletilmesi, hizmetlerin bildirilmesi suretiyle gerçekleşir. "**Son dakika sipariş almak**"<sup>54</sup> ve bu siparişi gemiye, onun demirlemesini beklemeden iletmek, sunulan hizmetlerin kalitesi bakımından önemli bir kriter olmakta ve ileride bağlantıların yaratılması açısından bir avantaj sağlamaktadır.

Ülkemiz, içinde bulunduğu coğrafik ve stratejik konumu ile, kıtalar arasında hayati önemde bir köprü oluşturmaktadır. Bu nedenle, Türkiye üzerinden gerçekleştirilen transit taşımalar her yıl binlerce geminin boğazlardan geçmesini zorunlu kılmaktadır.<sup>55</sup> Türkiye'de kumanya hizmetleri en çok Boğazlar Bölgesi'nde verilmektedir.

Türk Boğazları Bölgesi, yılda 45.000 dolayında Türk ve yabancı bayraklı geminin geçiş yaptığı<sup>56</sup> ve yaklaşık 20.000'e yakın geminin (1994 yılında 19.528 gemi)<sup>57</sup> limanlarımıza geldiği bir konumda olmasına rağmen, ayağımıza kadar gelen bu dış ticaret fırsatları değerlendirilememekte, kumanya vermede çeşitli sorunlarla karşılaşmakta ve bu pazar Yunanistan başta olmak üzere, diğer ülkelere kaptırılmaktadır.

<sup>53</sup> Gibson, *op.cit.*, s.2.

<sup>54</sup> Saris, *loc.cit.*

<sup>55</sup> Deniz Ticaret Odası, *Deniz Sektörü Raporu - 94*, İstanbul: DTO, 1995, s.193.

<sup>56</sup> Saim Oğuzülgen, "*Boğazlarımızda Tehlike Sinyalleri*", Deniz Ticareti, Yıl:13 Temmuz, 1996, s.20.

<sup>57</sup> Devlet İstatistik Enstitüsü, *Türkiye İstatistik Yıllığı-1995*, Ankara:DİE, 1996, s.485.



En önemli sorunların başında, hukuki belirsizlikler, gümrük mevzuatlarının yetersizliği ve uygulanmasının zaman alıcı olması gelmektedir. Gemiye, kumanya ve ihtiyaç malzemelerinin verilmesi, dünyanın her yerinde basit usullerle gerçekleştirilmesine rağmen, bu hizmetler ülkemizde, Gümrük Beyannamesi'nin hazırlanmasından dolayı oldukça karmaşık ve zaman alıcı bir hale gelmektedir.<sup>58</sup> Diğer sorunları; fiyatların yüksekliği ve sürekli değişkenliği, ambalajlama eksikliği, kumanya işletmelerinin teslimat öncesi ve sonrası sunduğu servislerin kalite yönünden yetersiz oluşu, kumanyacıların örgütlenememiş olmaları, yeterli devlet teşviklerinin olmaması, liman altyapı tesislerinin yetersizliği, dil bilen deneyimli personel azlığı v.b. gibi sorunlar oluşturmaktadır.

Eksikliklerin giderilmesi, gümrük mevzuatlarının günün koşullarına uygun olarak yenilenmesi ve gerekli düzenlemelerin yapılması halinde Yunanistan ve diğer ülkelerle rekabet ortamı oluşacak ve ülke bazında milyonlarca dolar ek kaynak sağlanması mümkün olacaktır.

Gemi Kumanyacılığı yapan işletmeler, gemi personelinin ve yolcularının yeme-içme gibi temel ve sosyal tüketim gereksinimlerini karşıladığı gibi, atık alma, çamaşır yıkama gibi hizmetleri ve boya, yedek parça, halat, ilaç v.b. gemi gereksinim malzemelerini de karşılamaktadırlar.

### 3.2.1.2. SU TEDARİKİ YAPAN İŞLETMELER VE HİZMETLERİ

Gemide her zaman için içme suyu ve kullanma suyunun bulunması gerekir. Gemi ve gemi içerisindeki insanlar için oldukça önemli olan bu ihtiyacın karşılanması, geminin limana ulaşmasından hemen sonra su sağlayan işletmelerin vereceği hizmet sayesinde olur. Her türlü teknolojik olanağa sahip bazı gemiler, sınırlı da olsa, su ihtiyacını "denizsuyu seperatörleri" sayesinde karşılamaktadır. Ancak gemideki su tüketimi oldukça fazla olduğundan denizcilik yan sektöründe su tedariki (water supply) ihracat kapsamlı bir ticaret haline gelmiştir.

Ülkemizde, limanlara gelen gemilere su sağlama hizmetinin verilmesi limanına göre değişiklik göstermektedir. Bazı limanlarda tekelci bir anlayışla liman idaresi tarafından, bazı limanlarda ise özel firmalar tarafından verilmektedir. Her kim tarafından veriliyor olursa olsun, önemli olan, suyun sağlık kurallarına uygun olmasıdır. Yani temiz ve doğal olmasıdır. Ayrıca

<sup>58</sup> "Gümrük ve Gümrükçüler", Deniz Ticareti, Yıl:14 Ağustos, 1996, s.91.

ton fiyatı \$5-7 dolar arasında olan Su'yun gemilere, tedarik hizmeti kapsamında verilmesi, ülkemiz için oldukça kazançlı ve döviz getirici bir işletmecilik şeklidir.<sup>59</sup> Ancak, Çeşme Limanı'nda suyun ton fiyatı \$10, Yunanistan'da ise \$4'dır.

Su tedariki, sadece bu hizmeti sunan (İzmir-Aliğa limanındaki Şimşekler Ltd.Co. gibi) işletmeler tarafından verilebildiği gibi, kumanya tedarik hizmeti sunan işletmeler tarafından da verilmektedir.

### 3.2.1.3. ÇAMAŞIR YIKAMA HİZMETLERİ

Gemi personeli ve yolcularının giysilerini, gemi mefruşat, perde ve mobilya döşemelerini yıkamak ve temizlemek amacıyla verilen bir hizmettir. Sıklıkla verilen bir hizmet şekli olmasa da verilen hizmetler, gemiden gelecek talepler doğrultusunda düzenlenmektedir. Genellikle, çamaşır yıkanması ve kuru temizleme ağırlıklı işlemlerin gerçekleştirilmesine yönelik uygulamalar görülmektedir. Bu hizmetler, bağımsız birer işletme tarafından verilebildiği gibi, kumanya tedarik hizmeti sunan işletmeler ya da acentalar tarafından da verilebilmektedir. Kumanya tedarik işletmeleri ve acentalar çoğunlukla, anlaşmalı olarak çalıştıkları kuru temizleyici firmalara bu işleri taşeron olarak yaptırmaktadırlar.

### 3.2.1.4. YEDEK PARÇA SAĞLAMA HİZMETLERİ

Bilinen bir gerçek vardır ki, gemilerin her zaman için yedek parçaya ihtiyacı bulunduğu durumlardır. Kullanım esnasında bozulan veya kırılan ya da eskimiş bir parçanın yerine konamaması ileride gemi için büyük sorunlar yaratır. Bu sorunların giderilmesi ise gemiye oldukça pahalıya mal olur. Böyle bir durumun oluşmaması için, kaptan veya baş mühendisin, zamanında ve doğru olarak gemi yedek parça siparişlerini, tedarikçi firmalara vermeleri ve gemideki her bir parçanın stoklarını bulundurmaları gerekir. Bu hizmetlerin verilmesi Yedek Parça Sağlayan İşletmeler (Spare Part Suppliers) tarafından gerçekleştirilir.

Ülkemizde, yedek parça sağlama hizmetlerinin verilmesi ya da kumanya tedarik hizmeti sunan işletmeler ya da başlı başına bu hizmeti vermek üzere kurulmuş olan işletmeler tarafından gerçekleştirilmektedir. Hizmetleri gerçekleştiren işletmelerin hizmet vermelerini

engelleyici pek çok sorunları bulunmaktadır. Stoklama maliyetinin yüksekliği ve verilen malzeme siparişlerinin stoğu eritecek kadar yüksek olmaması gibi nedenlerle, çoğunluğu stok yapamamaktadır. Ayrıca firmaların güçlü bir finans yapısına sahip olmaması ve "Gümrük Kanunu" nun Deniz Tedarik Hizmetlerine uygun olarak değiştirilememiş olması, bu hizmet sektöründe büyük sorunlar oluşturmaktadır.

Gümrük Kanunu yeniden düzenlenecek olursa, stoklama yapmayı gerektirmeden, gemilere transit teslim edilmek üzere, yurt dışından gönderilecek parçaların kolaylıkla ve çok kısa bir süre içerisinde, limanlarımızdan gemilere verilebilecek hale gelmesi sanırız sağlanmış olacaktır. Bu da, ülkemiz döviz kaynaklarının artması demektir.

### 3.2.1.5. ÇÖP, PİS SU VE PETROLLÜ ATIKLARIN TOPLANMASI HİZMETLERİ

Deniz taşımacılığında, normal operasyonlardan, yükün denizde taşınmasından ve limanlarda elleçlenmesinden atıkların üretildiği bir gerçektir. Bu gibi atıklardan kurtulmak için yıllarca denize boşaltmak çözüm olarak görülmüştür. Ancak bu yöntem, deniz yaşamını olumsuz etkilemekte ve deniz kirlenmesine sebep olmaktadır. Genel çevre koruma ile ilgili şuur ve uyanmanın artması dünyanın çoğu ülkesinde, deniz çevresinin korunmasına olan ilgiyi daha fazla arttırmıştır. Bu arada birçok ülkede, atıkların denize dökülmesini yasaklayıcı ve hangi şartlarda döküleceğini düzenleyici ulusal ve uluslararası kanunlar çıkarılmış, suyu kirleten maddelerin boşaltımının yasaklandığı özel alanlar tesbit edilmiştir. Bu yasaklarla uyuşmak için, gemilerden, gerekli tadilatları sağlamaları ve limanlardan da, atıkları toplamak için hazır olmaları istenmiştir.<sup>60</sup>

Gemilerde oluşan atıkları 1) çöpler, 2) pis sular ve 3) petrollü atıklar olarak üçe ayırmak gerekir. Gemilerin bu atıklardan kurtulması ya denize boşaltma, ya atıkları yakma, ayırma gibi işleme tabi tutma ya da limanda kabul tesislerine boşaltma şeklinde olur.

<sup>59</sup> Şimşekler Co.Ltd., *loc.cit.*

<sup>60</sup> Ferhat Semoğlu, "Türkiye Limanlarındaki Sabit ve Yüzer Kabul Tesislerinin Durumu ve Gelecek İçin Öneriler", (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir: DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1994, s.19.

**1) Çöpler :** Çöpler, geminin normal çalışması sırasında üretilen ve periyodik olarak atılması gereken her çeşit yiyecek atıkları, gemi içi atıkları ve işletme atıkları olarak tanımlanır. Genelde bu çöpler, **a) Mutfak** ve personelden (gıda artıkları, ambalaj malzemeleri, kir ve tozlar), **b) Geminin çalışmasından** (bez, üstübü, boya atıkları, ampul v.b.) ve **c) Katı yük** atıklarından (yükten kaynaklanan kir, toz, bozulma ve seyyar malzemeler v.b.) oluşmaktadır.

Çöplerin çoğu denize atılmaktadır. Çöpün denize boşaltılmasının azaltılması, en azından liman süresince üretilen çöplerin boşaltımına imkan verilmesi için limanlarda yeterli tesislerin tedarik edilmesi gerekir. Yani gemi personelinin seyir esnasında, çöpleri toplama ve ayırma çabalarını değerlendirmek için limanlarda çöpleri boşaltacak yeterli liman kabul tesislerinin bulunması gereklidir.<sup>61</sup> Çöpün toplanması için çöp bidonları, çöp kamyonları ya da çöp kabul barçları kullanılmaktadır. Barçlar gemi açıktayken çöp almaktadır.

Ülkemizde çöplerin toplanması, TCDD ve TDİ tarafından işletilen limanlarda liman otoritesi tarafından, diğer liman, marina ve barınaklarda ise ya belediyeler ya da özel sektör tarafından yürütülmektedir. Verilen hizmetlerin ücreti tarifelere göre uygulanmaktadır. Çöp kabul barçları işleten özel sektör işletmelerinin servis ücretleri ise kendi tarifelerine göre farklılık göstermekte, tarifenin olmadığı yerde, servis ücreti direkt olarak ilgili geminin kaptanıya anlaşma yoluyla tesbit edilmektedir.<sup>62</sup>

**2) Pis Sular :** Gemilerde oluşan pis suları, mikroplu atık sular (kara su) ve mikropsuz atık sular (gri su) olmak üzere iki gruba ayırmak gerekir. Mikroplu sular tuvalet, pisuvar gibi yerlerden, mikropsuz sular ise banyo, duş, mutfak gibi yerlerden oluşmaktadır.

Pis suların ön işleme tabi tutulmadan denize boşaltılması deniz çevresi kirliliğine neden olur. Eğer mekanik veya kimyasal işlem ve dezenfektasyon v.b. yapılırsa ve beraberinde pis su tankları yerleştirme gibi koruyucu önlemler alınırsa deniz çevre kirlenmesinin gelecekte daha azalacağı beklenebilir. Açık denizlerde işleme tabi tutulmamış pis suyun boşaltılması yüksek seviyedeki soğurmadan dolayı ciddi bir çevre problemi oluşturmamaktadır. Koruyucu önlem olarak gemilerin pis sularını limanda boşaltmak üzere tutmaları ve limanların da bu pis suları

<sup>61</sup> F. Hölsher, "A Study on Prevention of Marine Pollution a Rising from Maritime Transport in Marmara Sea, Bosphorus and Dardanelles". Final Report vol.1, Rogge Marine Consulting .M.B.H., 1993, s.218.

<sup>62</sup> Semoğlu, *op.cit.*, s.22.

alacak yeterli kabul tesislerini bulundurmaları gereklidir. Ayrıca pis su işleme cihaz ve tesislerinin de oluşturulması gereklidir. Genellikle pis su alım hizmetlerini belediyeler ve çok az da olsa özel sektör vermektedir.

**3) Petrollü Atıklar :** Gemilerin çalışması sırasında yakıtından, motorlarından, çeşitli makinelerinden sızma, akma, taşma gibi nedenlerle ve bunları temizlemek üzere kullanılan suların birikimi ile oluşan petrollü atıklar geminin özel tanklarında (sintine tankları) tutulmaktadır. Bu atıkların denize boşaltılması son derece tehlikeli deniz çevresi kirliliğine neden olmaktadır.

Petrollü atıkların limanlarda, ister devlet kontrollü, isterse özel sektör kontrollü olsun kabul tesislerine boşaltılması gerekir. Bu işlemlerin yapılabilmesi için vakumlu kamyonlara ve kabu barçlarına gereksinim duyulmaktadır. Ayrıca toplanan petrollü atıkların, kabul tesislerinde sudan ve katı maddelerden ayrıştırıldıktan sonra, kullanımı mümkün ise rafinerilere gönderilmesi gereklidir.

Gemilerde üretilen çöplerin, pis suların ve petrollü atıkların toplanması, limanlarda yeterli ve uygun, sabit ve yüzer kabul tesislerinin bulundurulması ile mümkün olmaktadır. Ülkemizde kabul tesislerinin işletilmesi devlet tarafından ve özel sektör tarafından yapılmaktadır. Özel sektör işletmeleri ya bir atık üzerine veya tüm atıklar üzerine hizmet vermektedir.

### **3.2.1.6. TÜP DOLUMU HİZMETLERİ**

Geminin çeşitli bölümlerinde çeşitli amaçlarla kullanılan ve zamanla boşalan ya da kullanım süresi geçen yangın tüpleri, oksijen, asetilen, propan gibi gazların bulunduğu tüplerin dolumu ve yenilenmesi bu hizmetler kapsamında gerçekleştirilmektedir. Bu hizmetleri genellikle acentalar ve kumanya tedarik hizmeti sunan işletmeler gerçekleştirmektedir.

### **3.2.1.7. İLAÇ TEDARİK HİZMETLERİ**

Geminin seferi süresince değişik mevsimler ve iklimler yaşanmaktadır. Bu sefer süresince ve limanda bulunulan süreler içerisinde; personelin, yolcuların ve gemide bulunan canlı hayvanların tedavisi, hastalık ve yaralanmalarına koruyucu önlem alınması için ve gemide

bulunabilecek her çeşit zararlı haşere, böcek ve hayvanlara karşı kullanılmak amaçlarıyla gemide, ilaç bulundurulması gereklidir.

Ülkemizde, ilaç tedarik hizmetlerinin verilmesi acentalar veya kumanya tedarik hizmeti sunan işletmeler tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu işletmeler, gemi doktorunun kontrolünde gemiden aldıkları ilaç sipariş listelerini anlaşmalı oldukları eczanelerden ve ilaç depolarından tedarik etmektedirler.

### 3.2.1.8. DİĞER HİZMETLER

Genellikle gemi acentası tarafından verilmesine rağmen, istenildiği takdirde kumanya tedarik hizmeti sunan işletmeler tarafından da verilen diğer hizmetler şu şekilde sıralanabilir;

- a) Geminin limanda bulunduğu zamanlarda koruma ve klavuzluk amaçlı bekçilik hizmetleri,
- b) Geminin temizlenmesi ve bakımının yapılması,
- c) Personel ve yolcular için sigara, alkollü içki v.b. gümrüksüz tüketim ürünlerini gümrüğe beyan edilerek alınması,
- d) Tamir, karina temizliği, boya ve havuzlama hizmetlerinin verilmesi v.b.

### 3.2.2. BUNKERING İŞLETMELERİ

Bunkering işletmeleri, kumanya işletmelerinin aksine daha çok geminin ana ve yardımcı makineleri, motor, vinç v.b. gibi teknik parçalarının çalışması için gerekli yakıt, yağ gibi malzemelerinin tedarik edilmesi hizmetlerini veren işletmelerdir. Bunkering işletmeleri çoğunlukla **Yakıt İkmali** yapan işletmeler olarak bilinmektedir. Bunkering işletmelerinin verdikleri hizmetler;

- 1) Bunkering (yakıt ikmali) hizmetleri, ve
- 2) Yağlama yağı tedarik hizmetleri

olmak üzere iki grupta gerçekleşir.

### 3.2.2.1. BUNKERING (YAKIT İKMALİ) HİZMETLERİ

Geminin hareketinin sağlanabilmesi için makine bölümünün tedarikinin yapılması yani gemi yakıt depolarının uygun yakıt ile doldurulması gerekir. Bugünün gemilerinde makine güçlerine göre en çok kullanılan yakıtı, kuşkusuz "diesel oil" den başlayıp Bunker-C denilen en ağır "fuel oile" kadar olan ham petrolün ayrıştırılmasından elde edilen hidrokarbür cinsinden değişik evsaflardaki yakıtlar oluşturmaktadır. Makine yapımcıları satış ile birlikte kullanıcılara bu konuda geniş bilgileri içeren kitapları da beraber vermekte ve gemi işleticileri, bu verilere dayanarak gemilerde, uygun kalitede akaryakıt kullanılmasının tedarik ve takibini yapmaktadır.

Geminin sefer giderleri arasında yer alan yakıt ikmal giderleri, **Şekil-2'** de görüldüğü üzere % 29.6'lık payı ile en fazla gideri oluşturmaktadır.<sup>63</sup> Gemiler böyle yüksek bir gider kalemi olan yakıtı, en az düzeyde harcama yapmaya çalışırken geminin işletme yetkilileri veya üst düzey personeli, geminin yolu üzerinde bulunan yakıt ikmal merkezlerini tetkik ederek en ucuz ve en iyi yakıtın nereden alınmasının uygun olacağını tesbit etmeli ve ona göre hareket etmelidir. Ayrıca yakıt alınacak yerde büyük kabotaj mı yoksa küçük kabotaj mı uygulanacak iyi bilinmelidir. Çünkü yakıt fiyatı iki misli bir fiyata ulaşabilmektedir. Gemi, seferine başlarken gereksiz yere alınan fazla yakıt, gereksiz yere ödeme yapılmasını gerektirebileceği gibi, gemide fazla ağırlık taşınmasına ve eğer yük de alınacaksa daha az yükün yüklenmesine neden olabilir. Bu nedenlerle, hem gemi hem de işletme, geminin yapacağı sefere göre yakıt ayarlamasını çok iyi yapması ve gene ödemesinin de işletmenin çıkarlarına uygun bir şekilde düzenlemesi gerekir. Yapılacak böyle bir çalışma, iyi bir işletmeciliğin ana kuralı olarak karşımıza çıkar.

Rafinerilerde damıtma safhalarında elde edilen ve gemilerdeki dizel makinelerde kullanılmakta olan yakıt cinsleri, diesel oil (motorin) ve ağır fuel oil çeşitlerinden oluşmaktadır. Değişik vizkozitelerde olan ve kısaca IFO (Intermediate Fuel Oil) olarak adlandırılan, bu yakıt cinslerinin birbirine karıştırılmadan ikmal edilmesi gerekir. Gerçi özgül ağırlığı, rengi, parlama noktası sıcaklığı, akma noktası sıcaklığı, içindeki tortu madde miktarları gibi özellikler birbirine karıştırılmasını engellemektedir. Gemi makinasına göre bunker akışkanlık ayarlaması (CST) yapılır. Ancak kötü niyetli tedarik işletmeleri ile gemi arasında, verilen yakıt cinsi, yakıt miktarı

<sup>63</sup> Akdoğan, *loc.cit.*

v.b. gibi konularda zaman zaman itilaflar çıkmaktadır. Böyle itilafların önlenmesi için, satın alınmak istenen yakıt cinslerinin test verilerinin elde edilmesi ve piyasalara sunulması gerekir.<sup>64</sup>

Bir gemiye yakıt ikmalinin yapılması için gereken işlemler;

a) Siparişe hazırlık,

b) Sipariş,

c) İkmal,

d) Fiyatlar ve ödeme ile ilgili işlemler olmak üzere değişik aşamalarda gerçekleştirilir.

#### a) SİPARİŞE HAZIRLIK

Seyir halindeki bir geminin işletme masraflarının yarısı kadar bir meblağı tutan yakıtının, en ucuz, en kaliteli ve en az zaman kaybı ile tedarik edilmesi gerekir. Donatan veya gemi işletmecisi yakıt ikmal planlamasını, geminin bir sonraki sefer bağlantı görüşmeleri esnasında başlatır. Teklif edilmek üzere hesaplanacak navlun fiyatı tüm bu olasılıklar hesaplanarak belirlenir.

#### b) SİPARİŞ

Hazırlıklar ve fiyat araştırması yapıldıktan sonra, tedarik edilmesi düşünülen yakıt; kalite, ucuzluk, ödeme kolaylığı, en uzun vade veya kredilendirme gibi özellikleri sağlayan ve iyi niyetli hizmeti sunacağına kanaat getirilen Bunker Broker'a veya Bunker Trader'a, yapılacak Sipariş Sözleşmesi sonrasında sipariş edilir. Sipariş sonrasında, geminin izleyeceği rotalar üzerinde anlaşma sağlanan bunkering işletmesinin şubeleri olmasa bile, bu işletmenin anlaşmalı olduğu diğer bunkering işletmeleri de siparişleri tedarik edebilmektedir. (Örneğin, bir Türk bunkering işletmesi Süveyş'deki herhangi bir bunkering işletmesi ile anlaşma halindedir ve Türkiye'de sipariş için herhangi bir gemiyle bağlantı kurmuş olabilir. Bu, bağlantı kurduğu geminin Süveyş'de bulunması halinde anlaşmalı olduğu bunkering işletmesi kanalıyla yakıt vermesi gerçekleşir).<sup>65</sup>

<sup>64</sup> Tülay Çakmak, Gemilere Akaryakıt Yükleme, DEÜ. DİYYO Çarşamba Konferansları, Konferans Bildirisi, İzmir, 17.11.1993, s.2.

<sup>65</sup> Kalkanlar Marine Services Ltd. ile yapılan görüşme. İzmir, 21.06.1996.



Yakıtın ikmal esnasında veya sonrasında gemi ile bunkering işletmesi arasında herhangi bir anlaşmazlığın çıkmaması için yapılacak olan Sipariş Sözleşmesi'nin STEM teyidinin alınması gerekir. Stem teyidinde;

- Gemi adı, bayrağı, cinsi
- İkmal limanı,
- İkmal tarihi ve bilinebiliyorsa zamanı,
- Yakıtların teknik ve ticari adları,
- Miktarı,
- Fiyatı (taşıma ücreti içinde/dışında),
- Kullanılacaksa acenta ile ilgili bilgiler (ünvanı, telefon, fax)
- Ödeme zamanı, gecikme durumunda faizin ne olacağı,
- İkmal esnasında gerekli yer ve zamanlarda alınacak olan numunelerin mühürlü kaplar içerisinde gemiye verileceği,
- Miktar tesbitinde donatan veya geminin tayin edeceği Sörveyör'ün görev yapacağı,
- İkmal sırasında oluşacak fazla mesai ve demuraj ücretinin kime ait olacağı,
- Satıcı veya ikmalcinin satış şartlarını kabul etmesi gibi bilgiler bulunur.

Stem teyidi alınınca gemiyi ve ikmal limanındaki acentayı bütün detayları ile haberdar etmek, hazırlıklı olunması açısından ikmal yer ve zamanını bildirmek gerekir.

### c) İKMAL

Sıra ikmalin yapılmasına gelmiştir ancak, en zor aşama ikmalin yapılmasıdır. Yakıt karışımında kalitesiz karışımın fazla kullanılması, ısı farkında dolayı az tonajda ikmal yapılması, gemi ikmal mühendisinin bir çıkar sağlamak için ikmalci ile anlaşarak daha önceden gizlice tasarruf ettiği yakıtın üzerine ikmal yapıp sözleşme üzerindeki miktar kadar ikmal yapılmış gibi göstermek v.b. istenmeyen sorunlarla karşılaşılması olasıdır. Böyle sorunlarla karşılaşmamak için bir dizi önlemin alınması şarttır.<sup>66</sup> Alınması gereken bu önlemlerin bazıları şöyledir;

- Yağ ve yakıt (diesel oil, fuel oil) ikmal devrelerini çok iyi bilmek gerekir,
- Devreler üzerindeki valflerin çalışır, filtrelerinin temiz olması gerekir,
- Yakıt taşma tankının (overflow) daima boş olması gerekir,

<sup>66</sup> Akdoğan, *op.cit.*, s.141.

-Güverte üzerindeki denize bağlantı ve firengi (scupper) delikleri yakıt alımında tıkanmamalıdır,

- Yakıt almadan önce, alınırken ve alındıktan sonra tankların iskandil edilmesi gerekir,

- Tankları iskandil eden kişi ile ikmal tankeri üzerindeki kişi arasında seri haberleşme sisteminin kurulması zorunludur,

- İkmale başlandığında, ikmal sırasında ve bitiminde belli yerlerden ve belli zamanlarda numunelerin alınarak test edilmek üzere mühürlü kaplar içerisinde saklanması gerekir.

Yakıt ikmali esnasında, çevre korumasına olabildiğince önemin ayrıca verilmesi gerekir. Çünkü yakıt taşımak hem deniz kirliliği bakımından cezası olan hem de ekonomik yönden zararı olan çok ters bir iştir. Denizi kirletmenin cezası düşünülmeyecek kadar büyük olup, bu konuda alınacak önlemleri hem gemi ve hem de bunkering işletmesinin alması zorunludur.

#### **d) FİYATLAR VE ÖDEME İLE İLGİLİ İŞLEMLER**

Dünya akaryakıt piyasalarındaki fiyatlar, iki değişik şekilde oluşmaktadır. Petrol rafinajı ve ticareti devletin elinde olan ve rekabet ortamının bulunmadığı ülkelerde, Transit Akaryakıt Fiyatları, Dünya Serbest Piyasasına göre belirlenmekte ve bu fiyatlar Posted Price olarak adlandırılan bir şekilde sabit olarak kalmaktadır. Ancak, akaryakıt hizmeti veren işletmeler, aralarında rekabet yaratabilmek için müşterisine göre açıklanan Posted Price üzerinden çeşitli indirimler uygulamaktadır.

Diğer piyasalardaki fiyatlar ise, Platt's diye adlandırılan uluslararası bir kuruluş tarafından baz olarak belirlenen fiyatların günlük olarak duyurulmasıyla oluşur. Bu piyasalara göre akaryakıt veren işletmeler, müşterilerine, Platt's fiyatlarının üzerinden belirledikleri fiyatları uygular.<sup>67</sup>

Ödemeler ise, her yakıt alımında, daha önceki ikmallerden bağımsız olarak, akaryakıt piyasa fiyatlarına, alınan miktara göre v.b. gibi kriterler dikkate alınarak görüşülür ve belirlenir. Bunkering işletmeleri müşterisinin durumuna göre bazen, ödeme garantisi olarak teminat mektubu veya gemi üzerinde ipotek talebinde bulunabilmektedir. Ödeme gecikmelerinde, doğacak faiz farklarının ne olacağı ve nasıl ödeneceği ise, yapılan görüşmeler ve STEM teyidi sırasında belirtilmektedir.

### 3.2.2.2. YAĞLAMA YAĞI TEDARİK HİZMETLERİ

Gemi işletme giderleri arasında % 0.9'luk payı ile yer alan, Yağlama Yağı Hizmeti, yine bunkering işletmeleri tarafından geminin makine bölümünün tedariki için verilmektedir. Makine yağı tedariki ve bu yağların iyi kullanılması makinenin ömrünü etkileyen çok önemli bir faktördür. Sefer sırasında, geminin yedeğinin yağsız kalmaması ve kullanılan makine yağının kalitesinin kontrolü oldukça önemlidir. Makine yağı fiyatlarının çok büyük rakamlara vardığı günümüzde, özellikle ana makinenin devresinde bulunan, yağlama yağını uzun süre kullanmak üzere çeşitli önlemler alınmaktadır. Ana devre yağı sürekli bir şekilde kontrol altında tutulmakta, bozulmuş, kalitesi zayıflamış olanlar derhal değiştirilmekte, bozulmayanların ise azami derecede kullanılmasına gayret gösterilmektedir.

Gemilerin yağ gereksinmesi, sadece ana makine yağı olmayıp daha birçok değişik yağlar ve gres yağı türleri gemi makineleri ve gemi araçlarında kullanıldığından, bu yağ ve gres yağı çeşitlerinin "Yağlama Yağı Klavuzuna" (Lubrication Chart) göre gemiye verilmesi şarttır.

### 3.3. GEMİ KUMANYACILARININ ULUSLARARASI KURULUŞU : ISSA

Çeşitli ülkelerin gemi kumanyacıları birleşerek "Uluslararası Gemi Kumanyacıları Birliği"ni (International Ship Supply Association-ISSA) meydana getirmişlerdir. Bu bölümde, ISSA incelenmiştir.

#### 3.3.1. ISSA'NIN KURULUŞU

Çeşitli ülkelerin kumanyacılar birlikleri ve birliği bulunmayan ülkelerde, kumanyacı firmalarının katıldığı bir kuruluş olan ISSA; 1955 yılında Hollanda'nın Kopenhag şehrinde Belçika, Finlandiya, Almanya ve Hollanda Gemi Kumanyacıları Birlikleri'nin girişimi ile kurulmuştur. Bugün 30'u ulusal birliğe bağlı 1600 üyeyi barındırmakta olup ayrıca Ulusal Kumanyacılar Birliği bulunmayan ülkelere de doğrudan firmaların üyeliğini kabul eden ISSA bünyesinde, 46 farklı ülkeden 170'in üzerinde "associated" üye bulunmaktadır. Üye olan her bir ülkenin, Ulusal Kumanyacılar Birliğinin Başkanı, o ülkenin temsilcisi olarak ISSA meclisine katılmaktadır. Bu temsilcilerden oluşan meclis tarafından yönetilen ISSA'da, meclis; yürütme kurulunu oluşturmak üzere bir birlik başkanı ve 6 adet de başkan yardımcısını seçmektedir.<sup>68</sup>

<sup>67</sup> Çakmak, op.cit., s.3.

<sup>68</sup> International Ship Suppliers Register-1995. London: ISSA,1996, s.6.

### 3.3.2. ISSA'NIN AMAÇLARI

Genel olarak dört grupta toplanan ISSA'nın amaçları şu şekilde sıralanabilir:

- a) Tüm dünyadaki gemi kumanyacılarının ekonomik çıkarlarının gelişmesini sağlamak.
- b) Gemi Kumanyacıları örgütlerinin birbirleriyle ilişki kurmalarını ve etkileşimlerini arttırmak.
- c) Gemi kumanyacı işletmelerinin Armatörler Birlikleri gibi örgütlerle uluslararası düzeyde ilişkiler kurmalarını sağlamak.
- d) Gemi kumanyacılığını ilgilendiren uluslararası hukuksal düzenlemelerin (kanunların, mevzuatların) daha iyi anlaşılmasını sağlamak.

ISSA; amaçlarına ulaşabilmek için, ulusal birliği olmayan ülkelerdeki üyelerinin bir birlik oluşturmalarına ve böylece yerel yetkililer nezdinde, birey olarak değil de bir grup ve örgüt olarak temsil şekliyle kumanyacılık standartlarının daha etkin bir biçimde korunmasına çalışmaktadır.

### 3.3.3. ISSA'YA ÜYELİK

Üyelik tüm Ulusal Gemi Kumanyacıları Birlikleri'ne açıktır. Associated üyelik ise Ulusal Gemi Kumanyacıları Birlikleri' nin bulunmadığı ve bulunsa bile, üye olunmadığı ülkelerdeki kişisel veya firma adına göre başvuru yapan Gemi Kumanyacılarının kabul edildiği bir üyelik biçimidir.

### 3.3.4. ÖRGÜT YAPISI

Üye olan her bir ülkenin Ulusal Kumanyacılar Birliğinin başkanı doğal olarak o ülkenin temsilcisi olarak ISSA meclisine katılmaktadır. Bu temsilcilerden oluşan ISSA meclisi, bir birlik Başkanı, 6 Başkan Yardımcısı ve bir Sayman'dan oluşan ISSA Yürütme Kurulunu seçmektedir.

---

### 3.3.5. ISSA'NIN KURALLARI

ISSA, 1956 yılında gemilere malzeme temini ile bağlantılı olarak, "Gemi Kumanyacıları ve Armatörlerin olması gereken haklarını ve yerine getirmek zorunda oldukları sorumluluklarını" açıklığa kavuşturan ISSA Kuralları'nı açıklamış ve 12 Kasım 1978' de de Hollanda' nın Hague şehrindeki Tescil Mahkemesi (Court of Registry) tarafından bu kuralların teminat altına alınmasını sağlamıştır.

Hollanda' nın Court of Registry mahkemesi tarafından 1978 yılında güvence altına alınmış bulunan ISSA Kuralları, özellikle gemi kumanyacıları ile armatörler arasındaki ve diğer temsilciler (acentalar, kaptanlar, memurlar, ilgili mürettebat, satıcılar v.b.) arasındaki gemi kumanyası ile ilgili ticaretin yapılmasıyla ilgili, tarafları ilgilendiren açıklayıcı maddeleri ele almaktadır.

Bu maddelerin ana başlıkları;

- a) Siparişler ve Teslimatlar,
- b) Ücretler,
- c) Kalite ve Paketleme,
- d) Talepler ve Eksikleri İsteme (Claims),
- e) Ödemeler,
- f) Force Majeure,

g) Anlaşmazlıklar ve Uygulanan Hukuk Kuralları şeklindeki ilgili maddelerden oluşmaktadır.

Ayrıca Birliğin 1976 yılındaki kongresinde Ahlaki Kuralların oluşmasını sağlayacak kararların alınması gerçekleşmiştir. Bu kongrede "Kumanyacılar tarafından gemi personeline hediye veya bahşiş gibi ödemeler yapılmasına göz yumulmayacağı" doğrultusunda bir sonuca varılması ve bu sonucun bir deklarasyon olarak yayınlanması çarpıcıdır. Buradaki amaç, kendi kumanyacısı ile anlaşmalarını sağlamış denizcilik firmalarının arasını bozmak değil, sadece belli bir kumanyacının tercih edilmesinin sağlanmasına birkaç geri adım attırmak olmuştur.

### 3.3.6. YILLIK KONGRELELER

ISSA, yıllık kongresini, her yıl Eylül-Ekim aylarında farklı bir ülkede yapmaktadır. Bugüne kadar 21 kez yapılan ISSA kongresi, en son 1996 yılında İngiltere'de yapılmıştır.

Son yıllarda yapılan kongrelerde tartışma konularını genellikle; "kumanyacıların günlük hayatta karşılaştıkları sorunları, paketleme malzemelerindeki gelişmeler ve gelecekteki beklentileri, kumanyacılığı ilgilendiren IMO kuralları ve gelişmeleri, iş tarafları arasında karşılıklı elektronik veri iletişimi" gibi konular oluşturmuştur.

### 3.3.7. ISSA'NIN YAYINLARI

**a) International Ship Suppliers Register (Uluslararası Kumanyacılar Kataloğu) :** Dünyanın yaklaşık 500 limanındaki 1200 üye firmanın isim, adres ve diğer bilgilerini içeren bir indekstir. Ayrıca Denizcilik konusunda uzmanlaşmış tüm avukatların ve hukukçuların isimlerini ve adreslerini de içermektedir.

**b) Storing Ships in Teamwork (Kumanyacılık Ekip İşidir) :** Eylül-Ekim aylarında herbiri farklı bir ülkede yapılan, yıllık kongre raporunu içeren 4500 tirajlı yıllık niteliğindeki bir yayındır.

**c) Storing Ship News (Kumanyacılık Haberleri) :** Üyelere, armatörlere ve diğer ilgili birimlere kumanyacılık konusundaki haberleri üç ayda bir yayınlayan bir bültendir.

**d) ISSA Catalogue of Shipstores (ISSA Kumanyacı Kataloğu) :** Gemi kilerinde bulunması gereken binlerce ürünün ve malzemenin tanıtlarını ISSA kod numarası ile veren bir katalogtur.

**e) ISSA Data Base (ISSA Veri Tabanı) :** Binlerce ürün ve malzeme bulunan ISSA Kod Numaralarının dağılımını veren veri tabanıdır.

**f) ISSA Computerised Trading System :** Sipariş verilen malzemeye göre, malzeme fiyatlarını, siparişin ve faturaların formatını ISSA kodlarıyla veren bir tanıtıcı programdır.

**g) The History of ISSA (ISSA'nın Tarihçesi) :** Genel anlamda gemi kumanyacılığını ve özellikle de ISSA'nın tarihsel gelişimini anlatan resimli bir tanıtım kitabıdır.

### 3.3.8. TÜRKİYE' NİN ISSA'YA ÜYELİK DURUMU

Ülkemiz denizciliğine yan sektörlerden biri olarak hizmet veren Kumanyacılık, henüz uluslararası standartlara ulaşmamıştır. Hedefin, yurtiçi ve yurtdışı ulaşım kanallarıyla Türkiye' ye gelen tüm gemilere hizmet vermek olduğu bilinse bile, henüz bu hedefin % 30' luk kısmının başarılmış olduğu görülür.<sup>69</sup>

Dünya üzerinde, herhangi bir kumanyacı işletmesinin hizmet vermeye başlayabilmesi için öncelikle birtakım formaliteleri yerine getirmesine gerekir. Bu formalitelerin başında, ilgili Bakanlık, Kumanyacılar Derneği ve Deniz Ticaret Odası'ndan alacağı kumanyacılık belgesi gelir. Alınan bu belgenin sonrasında, işletmenin gemilere verdiği hizmetlerin bilinçli ve mesuliyetli bir hizmet olup olmadığı sürekli denetlenir. Oysa ülkemizde, herhangi bir kişi ya da işletmenin kumanyacı olarak hizmet vermeye başlayabilmesi, Merkez Bankası'ndan alacağı ihracatçı belgesi ile mümkün olmaktadır. Yani, "gümrük sınırını aşıp gemilere ulaşabilen herhangi bir kişi ya da işletme, kumanyacı sayılmakta ve gemilere kumanyacılık hizmeti verebilmektedir". İlgili Bakanlığın veya Deniz Ticaret Odası'nın gelişmelerden haberi olmadığı gibi herhangi bir denetlemenin yapılması da mümkün olamamaktadır. Ayrıca, Türkiye'de kumanyacıların biraraya gelmesini sağlayacak bir örgütlenme ya da dernek kurma çalışmalarının yapılmamış olması, ülke çapında yeterince başarılı olunamamasının bir diğer nedenidir. Bu örgütsel yapılanma eksikliği içerisinde, Türkiye'nin ISSA'ya üyeliğini ulusal düzeyde yapması mümkün değildir. ISSA'ya üyelikler ancak kişi veya işletme bazında olup "**associated üyelik**" şeklindedir.

Türkiye'de uluslararası sisteme uygun olarak işleyen bir kumanyacılık sektörünün oluşturulması beklenmektedir. Bu beklentiyi sağlayabilmek için öncelikle, ulusal düzeyde Kumanyacılar Derneği'nin kurulması ve dernek kanalıyla ISSA'ya üye olunması gerekir. Sektör içerisinde, şu an yüzlerce kumanya işletmesi bulunmasına rağmen, ISSA'ya üye olup ISSA kurallarına uygun olarak hizmet verebilen ancak, 20 kadar işletme vardır.<sup>70</sup> Üye olan ve olmayan işletmelerin isim, adres, telefon ve fax bilgilerinden oluşan alfabetik liste **EK-2'** de yer almaktadır.

<sup>69</sup> "Ulusal ve Uluslararası Anlamda Kumanyacılık", Deniz Ticareti, Yıl: 12 (Kasım-Aralık), 1995. s.41.

<sup>70</sup> International Ship Suppliers Register-1995. op.cit., s.232.

## BÖLÜM - 4

### TÜRKİYE'DE TEDARİK HİZMETİ VEREN İŞLETMELERİN POTANSİYELİ HAKKINDA ARAŞTIRMA

#### 4.1. KUMANYA VE BUNKERING İŞLETMELERİ İLE YAPILAN SAHA ARAŞTIRMASI

Türkiye'de deniz taşımacılığı sektöründe tedarik hizmeti veren işletmeler, faaliyetlerine çok çok önceden başlamış olsalar da yıllar itibariyle yeterince gelişme gösterememiş ve dünya ülkeleri ile rekabet edecek hale gelememiştir. Özellikle, kumanya işletmeleri, bilimsel olarak ciddi bir çalışmaya konu olmamıştır. Bu yüzden, Türkiye'de Tedarik Hizmeti Veren İşletmelerin (kumanya işletmeleri) durumu hakkında bilgiler ancak, kulaktan dolma diye tanımlanabilecek yöntemlerle ve pratik çalışmaları izlemekle elde edilebilmektedir.

Bu çalışmada, Türkiye'de Tedarik Hizmeti Veren işletmelerin potansiyelini ortaya çıkarmak amacıyla Türkiye'de faaliyette bulunan kumanya işletmeleri ve bunkering işletmeleriyle gerçekleştirilen saha çalışmasına yer verilmiştir.

#### 4.2. SAHA ARAŞTIRMASININ YÖNTEMLERİ

##### 4.2.1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE SINIRLARI

Türkiye'de tedarik hizmeti veren işletmelerin potansiyeliyle ilgili araştırma yapılmasının amaçları;

- a) Tedarik hizmeti veren işletmelerin mevcut durumunu ortaya çıkarmak,
- b) Gelişme potansiyelini ortaya çıkarmak,
- c) Sorunlarını ortaya çıkarmak ve
- d) Çözüm yolları aramaktır.

Araştırma; İzmir, İstanbul, Mersin ve Çanakkale'de sektörle ilgili faaliyette bulunan firmalara yönelik olarak yapılmıştır. Firmaların diğer liman ve şehirlerde, merkez veya şubeleri olsa bile ulaşma açısı göz önüne alınarak İzmir'de bulunan şubelerine uygulanmıştır. Bu durum araştırmanın sınırlarını oluşturmaktadır.



#### 4.2.2. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

Araştırma, Türkiye'de tedarik hizmeti veren işletmelerin sorunları ve gelişme potansiyeli gibi birtakım amaçlara sahip olduğu için "bulgusal" araştırma sınıfına girmektedir.

İlk etapta, bir literatür taramasına girilmiş fakat bu tarama sonucunda detaylı incelenen bir çalışmaya rastlanamamıştır. Bunun üzerine, yurt dışında yapılmış çalışmaları içeren kaynaklar taranmış, konu ile ilgili uluslararası örgüt olan, ISSA ile yazışma yapılmıştır. Ayrıca, Deniz Ticaret Odası'ndan firmaların isim, adres v.b. bilgileri elde edilmiştir. Saha çalışması için örnekleme yapmaya gerek duyulmadan, 22 adet firma saha çalışmasının kapsamına alınmıştır.

#### 4.2.3. VERİLERİN TOPLANMASINDA İZLENEN YÖNTEM

Bu araştırmada veri toplama yöntemi olarak anket ve veri toplama aracı olarak da "anket formu" kullanılmıştır. Anket formu (EK-3) toplam 29 soru içermektedir. Sorular elde edilmek istenen verilere göre "açık uçlu" ve "kapalı uçlu" olarak sorulmuş ve anketin ilk sayfasında anketin yapılma nedeniyle ilgili bir açıklama yer almıştır. Anketler, firmalara gidilerek ya da posta yoluyla gönderilerek uygulanmıştır.

#### 4.2.4. VERİLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Verilerin değerlendirilmesinde, istatistikte sıkça kullanılan yüzde (%) oranı kullanılmıştır. Tedarik hizmeti veren işletmelere gönderilen toplam 22 adet anketin sadece 12 adetine yanıt alınmıştır. Bu durumda, anketin geri dönme oranı % 55 olmaktadır.

Sorulan ilk soru grubu, firma ve firmanın faaliyet alanları ile ilgilidir. Bu sorular çerçevesinde anket yapılan firmalardan % 75'i (9 firma) kumanya işletmesi olarak, % 25'i (3 firma) bunkering işletmesi olarak kurulmuştur. Ancak, kumanya işletmelerinin faaliyet alanları incelendiğinde, kumanya-su-yedek parça tedariki, çöp ve pis su alma, çamaşır yıkama gibi hizmetleri vermelerinin yanısıra, yakıt ve yağlama yağı tedariki de yaptıkları görülmüştür.

İkinci grup sorularda, hizmet verilen gemi sayısı, gemi türü ve gemi bayrakları ile ilgili cevaplar alınmıştır. Alınan cevaplar incelendiğinde, firmaların günde 10 gemiye hizmet verebilecek kapasitede olmalarına rağmen, yılda, ancak 300-350 gemiye hizmet verebildikleri görülmüştür. Hizmet verilen gemileri ağırlıklı, ticaret gemileri, sonra yatlar ve daha sonra da

yolcu gemilerinin oluşturduğu görülmüştür. Bunlar içerisinde, yabancı bayraklı gemilerin oranı % 67, Türk bayraklı gemilerin oranı % 33'dür. Tedarik hizmetleri sayesinde ihracat ağırlıklı ticaretin ne denli yüksek bir şekilde gerçekleştiği bu cevaplardan açıkça anlaşılmaktadır.

Üçüncü grup sorularda, gemilerce verilen siparişlerin ağırlığı, bu malzemelerin karşılanması ve aktarımına yönelik sorular sorulmuştur. Alınan cevaplarda, gemilerin verdikleri siparişlerin en başında sebze ve meyvelerin geldiği ve bunları daha sonra hırdavat ve emniyet malzemelerinin izlediği anlaşılmıştır. Kumanyacı firmaların % 66'sı (6 firma) aracı olarak çalışmakta, % 40'ı ise toptancı konumunda olup malzeme stoğu yapmaktadır. Siparişlerin gemiye aktarımı kamyon, kamyonet, bot ve küçük teknelerle olmaktadır. Helikopter kullanımı hiç gerçekleşmemiştir.

Dördüncü grup sorularda, firmaların teknik olanakları, gemilerle bağlantı yolları, piyasaları ve gelişmeleri izleme olanaklarına yönelik cevaplar alınmıştır. Bu cevaplarda, firmaların hemen hepsinin telefon, telsiz, faks, teleks, bilgisayar (e-mail) gibi teknik olanaklara sahip olduğu ve bağlantılarını bu cihazlarla sağladıkları görülmüştür. Piyasaları ve konu ile ilgili gelişmeleri ise, bu cihazlar vasıtasıyla yurtiçi, yurtdışı temsilciliklerle ve bürolarla kurdukları iletişim, ISSA toplantıları, uluslararası fuarlar, uluslararası yayınlar v.b. gibi olanaklarla takip ettikleri saptanmıştır.

Beşinci grup sorularda, kumanya işletmesi olabilmek ve bu hizmeti verebilmek için gereken belgelerin neler olduğu sorulmuştur. Alınan cevaplarda, kumanya işletmesi olabilmek için;

- a) Ticaret kaydı
- b) Merkez Bankası'ndan alınan Kumanyacı olabilir belgesi ve
- c) İhracatçı belgesi gerektiği görülmüştür.

Ayrıca malzemelerin gemilere sevk edilebilmesi için bu belgelere ek olarak

- d) Geminin (kaptanın ) talebi
- e) Gümrük giriş-çıkış beyannamesi
- f) Sahil sağlık raporu ve
- g) İrsaliye-fatura gibi diğer belgelerin bulunması gerektiği saptanmıştır.

Altıncı grup sorularda, firmalarda çalışan personel, personel seçimi, personelin ücreti, eğitim durumu ve eksik yönleri gibi sorular sorulmuştur. Alınan cevaplarda, personel sayısının firma büyüklüğüne göre değiştiği ancak, ortalama 10-15 kişiden oluştuğu görülmüştür. Personel seçimi ağırlıklı olarak referanslara dayanılarak yapılmakta ve ücretleri işteki başarı ve tecrübeye göre değişmektedir. Personelin eğitim düzeyi % 30 üniversite, % 55 lise ve % 15 ortaokul-ilkokul mezunu şeklinde sıralanmaktadır. Personelde görülen eksikliklerin başında ise dil bilmeme (İngilizce) ve gemi teknik bilgisinin yeterli düzeyde olmaması gelmektedir.

Yedinci ve son grup sorularda, firmaların hizmetlerini verirken ne gibi sorunlarla karşı karşıya kaldıkları ve bu sorunların giderilmesi için nelerin yapılması gerektiğine yönelik sorular sorulmuştur. Alınan cevaplarda, şunlar tespit edilmiştir:

- Hukuken belirsizlik ve eksiklikler vardır.
- Ticaret Kanunu'nda tedarik hizmeti veren işletmeler için hukuki statü belirlenmemiştir.
- Gümrük formaliteleri oldukça fazla ve zaman alıcıdır.
- Devlet tarafından herhangi bir teşvik yaratılmamaktadır.
- Doğrudan gümrüksüz stoklama, geçici ithal yetkilerine sahip olma gibi konularda prosedür karmaşası vardır.
- Merkez Bankası tarafından kumanyacı olabilir şeklindeki ihracatçı belgesi, hemen herkese, kişiye yönelik araştırma yapılmaksızın verilmektedir.
- Ülke bazında, dernek çatısı altında örgütlenme sağlanamamıştır.
- Varolan hizmetleri denetleyecek bir makam bulunmamaktadır.
- Limanlarda verilen hizmetler yetersiz ve eksiktir. Ayrıca liman yolları bozuk ve yerleşim planı sağlıklı bir şekilde oluşturulmamıştır.
- Altyapı yetersizliği ve sağlıklı politikaların oluşturulmaması yüzünden fiyatlandırma, paketleme, servisler v.b. konularda dünya ile rekabet etme olanağı yoktur.

**Sonuç;** yapılan bu çalışmada, Türkiye'de tedarik hizmeti veren işletmelerin geri kalmış olduğu ancak, gelişmesini de sürdürmekte olduğu anlaşılmaktadır. Hizmet veren firmalar, gerek personel, gerek bilgi donanımı ve gerekse teknik donanım bakımından yeterli seviyede ve dünya ülkeleri ile rekabet edebilecek düzeydedir. Ancak, bu gelişmelere paralel olarak devletin de ayak uydurması ve rekabet ortamını sağlaması gerekmektedir. Bunların sağlanabilmesi için devletin, özellikle hukuki konular, gümrük uygulamaları ve teşvikler konusunda güncel, ileriye dönük ve kalıcı çalışmaları yapması gerektiği sonucuna varılmıştır.

## BÖLÜM - 5

### SONUÇ VE ÖNERİLER

Ulusal ve uluslararası ölçeklerde ekonomik kaynaklardan faydalanılması ve bu kaynakların geliştirilmesinde "taşımacılık" temel bir kolaylıktır. Taşımacılık hammadde, yarı mamul ve mamul maddelerin düşük kullanım alanlarından daha yüksek kullanım alanlarına taşınmasını sağlar. Taşıma sistemleri içinde en avantajlı durumda olan denizyolu taşımacılığı dünya ticaretinde son derece önemli bir rol oynamaktadır. Dünya ticaretinin %85-90'nı, Türkiye ticaretinin ise %85'i denizyolu taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. Bu rakamlar denizyolu taşımacılığının ülkemiz ve dünya ticareti için ne ölçüde öneme sahip olduğunu göstermektedir.

Deniz taşımacılığında, yıl içerisinde milyonlarca ton yük ve yolcu taşınmakta ve bu işlem için binlerce gemi ülkemize gidip gelmektedir. Doğal olarak bu gemilerin, gemi personelinin ve yolcuların günlük tüketim gereksinimlerinin karşılanması gerekir. Bu gereksinimlerin karşılanması, gemilere tedarik hizmeti veren işletmeler sayesinde gerçekleşir.

Türk Deniz Taşımacılığı Sektörü, kendisini tamamlayan ve besleyen, kendisine hizmet veren alt sektörleri ile bir bütündür. Bu bütünlük içerisinde, sektörün gelişimi bir bakıma alt sektörlerin de gelişimine bağlıdır. Gemilere tedarik hizmeti vermek üzere kurulmuş ve alt hizmet sektörü olarak kabul edilen gemi tedarik işletmeleri; Kumanya İşletmeleri ve Bunkering İşletmeleri olmak üzere iki başlık altında toplanmıştır.

Kumanya işletmeleri, adından da anlaşıldığı üzere gemi personeli ve yolcularının yeme-içme gibi temel tüketim gereksinimlerini ve gemi gereksinimlerini karşılamaktadır. Gemi gereksinimleri içerisinde yedek parça sağlama, ilaç sağlama, çöp ve pis su alma, çamaşır yıkama, palamar, bekçilik gibi hizmetler ve istenildiğinde yakıt sağlama gibi hizmetler yer almaktadır.

Bunkering işletmeleri, ağırlıklı olarak gemiye yönelik hizmet verirler. Geminin ana ve yardımcı makineleri, motorları, vinçleri v.b. gibi teknik parçalarının çalışması için gerekli yakıt ve yağlama yağının sağlanması bunkering işletmelerinin temel hizmetidir. Nadir olarak yedek parça sağlama hizmetini de verdikleri görülür.

Türk Deniz Taşımacılığı Sektörü içerisinde verilen tedarik hizmetleri henüz uluslararası standartlara ulaşmamıştır. Verilen hizmetler açısından gemi tedarik işletmeleri, dünya ülkelerine göre geri kalmıştır ancak, gelişmesini de sürdürmektedir. Türkiye'nin coğrafik ve stratejik konumu, yılda 20.000 geminin limanlarımıza gelmesine ve Boğazlar Bölgesi'nden 45.000 geminin transit geçmesine olanak sağlamaktadır. Sektörün gelişebilmesi için, ayağımıza kadar gelen, bu ihracat nitelikli pazarının değerlendirilmesi ve gemilere verilen tedarik hizmetlerinin miktar ve değer yönünden arttırılması gerekir.

Tedarik hizmeti veren işletmelerin, özellikle, kumanya işletmelerinin ana hedefi, yurtiçi ve yurtdışı iletişim kanalıyla Türkiye'ye gelen ve transit geçen gemilere hizmet vermektir. Henüz bu hedefin %30'luk kısmı başarılmış görünmektedir. Ciddi bir ihracat kaynağı sağlayan kumanya işletmelerinin önünde, aşılması gereken çeşitli sorunları vardır.

Kumanya işletmelerinin belli başlı sorunlarını; hukuki belirsizlikler, gümrük mevzuatlarının yetersizliği ve uygulanmasının zaman alıcı olması, "ihracat yapabilir" belgesini alabilen her kişinin kumanyacı olabilmesi, ambalajlama eksiklikleri, fiyatların yüksek ve değişken olması, sunulan servislerin kalitesinin yeterli olmaması, limanlarda yeterli düzenlemelerin bulunmaması v.b. gibi sorunlar oluşturur.

Yukarıda açıklanan sonuçlar çerçevesinde, Türkiye'de gemi tedarik hizmetlerinin geliştirilmesi için bazı öneriler geliştirilmiştir. Bu önerilerin bir kısmı özgün olup bir kısmı da çeşitli görüşlerden ve kaynaklardan derlenmiştir. Öneriler şöyle sıralanabilir:

1) Türkiye'de tedarik hizmeti veren işletmeleri tanımlayan ve yetkilerini belirleyen düzgün ve sağlam bir hukuksal altyapı bulunmamaktadır. Bu yüzden, kumanyacılık sektörünün gelişmesine katkıda bulunabilecek yasal düzenlemelerin ivedilikle yapılması gereklidir. Yasal düzenlemeler yapılırken hem sektörün temsilcilerinden görüşler alınmalı, hem de yurtdışındaki örnekler incelenmelidir.

2) Gümrük Kanunu, "Gemi Tedarik Hizmetleri"nde uluslararası düzeyde rekabet yapılabilecek şekilde yeniden düzenlenmelidir. Günün koşullarını içermeli ve kanunu uygulayan kişilerin yorumuna olanak vermemelidir.

3) Türkiye'de tedarik hizmeti veren işletmeler devletin desteğine sahip değildir. Oysa, yaptıkları işin ihracat nitelikli olması bu işletmelerin ihracat teşvikleri kapsamına alınmasını ve desteklenmesini gerektirir. Verecekleri hizmet sonrası elde edilecek döviz girdisi, ülkenin Ödemeler Dengesine büyük bir katkı sağlayacaktır.

4) Merkez Bankası'ndan alınan ve alımında hiçbir koşulun aranmadığı ihracat yapabilir anlamındaki "kumanyacı belgesi" her başvuru sahibine verilmekte ve denetleyici bir birimin bulunmaması ticaret nitelikli bu hizmet sektörünün doğal dejenerasyonuna neden olmaktadır. Böylece, ayağımıza kadar gelen pazar, başta Yunanistan olmak üzere rakip ülkelere kaptırılmaktadır. Bu sorunların giderilebilmesi için özel nitelikli bir yönetmeliğin çıkarılması, ilgili Bakanlığın ve Deniz Ticaret Odası'nın, verilen hizmetlerin denetlenmesinde yetkili kılınması gerekir.

5) Seçilen limanlarda ve boğazlarda, gümrük işlemleri olmaksızın, gemilere tedarik hizmetlerini gerçekleştirebilecek, içinde antrepolar, depolar, atölyeler, soğuk hava depoları v.b. yerlerin bulunduğu, bir anlamda serbest bölge gibi, ancak, limanın küçük bir bölümünde yer tahsis edilmesi gereklidir.

6) Gemilere transit teslim edilmek üzere, yurt dışından gönderilecek yedek parça, yakıt gibi malzemeler, kolaylıkla ve çok kısa süreler içerisinde limanlarımızda tutulmalı ve talepte bulunan gemilere verilebilmelidir.

7) Türkiye'de tedarik hizmeti veren işletmelerin bir araya gelmesi ve dernek çatısı altında toplanması gerekir. Şimdilik kişisel ve firma düzeyinde yapılan ISSA üyelik başvuruları, dernek çatısı altında toplanıldığında, ülke düzeyinde yapılacaktır. Böylece, tüm üyelerin verecekleri hizmetlerde ISSA koşullarını sağlaması ve ISSA standartlarını yerine getirmesi zorunlu kılınacaktır.

**8)** Kaliteli hizmet götürmenin yanısıra, uygun fiyat politikalarının uygulanması gerekir. En iyi malzemenin (özellikle et gibi), en uygun fiyatla ithal edilmesine ve gemilere tedarik hizmeti kapsamında ikmal edilmesine olanak sağlayıcı düzenlemelerin yapılması gerekir.

**9)** Ambalajlama konusundaki yetersizliklerin giderilmesi gerekir.

**10)** Son dakika sipariş ve gemiye teslim, bu sektördeki önemli bir organizasyonun varlığını göstermektedir. Bunun için, işletmelerde iyi bir örgüt kurulmalı ve tecrübeli elemanlar istihdam edilmelidir. Ayrıca malzemelerin gemilere tesliminde olabildiğince teknolojik araçlardan yararlanma yolları tercih edilmelidir.

**11)** Limanlarımıza ve marinalarımıza bahar, yaz ve sonbahar mevsimi sürelerince uğrayan, turistik yolcu gemilerine ve yatlara, en azından kumanya ve su tedariki gibi hizmetlerin olabildiğince çok verilebilmesi için gereken kolaylıkların sağlanması, planlanması ve uygulanması gerekir.

**12)** Çöp, pis su ve petrolü atıkların gemilerden alınması için limanlarda kabul tesislerinin oluşturulması, mevcutların ise kapasite ve hizmet yönünden geliştirilmesi gerekir.

**13)** Denizcilik Bakanlığı bir an önce kurulmalı ve Türkiye'nin sağlıklı bir deniz ticaret politikası oluşturulmalıdır.

## BİBLİYOGRAFYA

- Akdoğan, Refik. **Deniz Ticareti**, İstanbul: Zihni Yayınları, 1988.
- Alderton, Patrick M. **Sea Transport: Operation and Economics**, London: Thomas Reed, 1980.
- Alpugan, Oktay. **İşletme Ekonomisi ve Yönetimi**, İstanbul: Beta Yayınları, 1987.
- Altınçubuk, Fikret. **Liman İdare ve İşletmesi**, İstanbul: D.T.O. Yayın No:12, 1989.
- Aşıcı, Ömer ve Baybars Tek. **Fiziksel Dağıtım Yönetimi**, İzmir: Bilgehan Basımevi, 1985.
- Başol, Koray. **Türkiye Ekonomisi**, 5.b., İzmir: Anadolu Matbaası, 1994.
- Cemalcılar, İlhan. **Pazarlama**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, 1992.
- Ceyhan, Haluk. **AET Ülkelerinde Ticari İşletmelerin Durumu ve Gözlenen Gelişmeler; Ticari İşletmelerin Geliştirilmesi ile İlgili Sorunlar Semineri**, Ankara: Milli Produktivite Merkezi, 1973.
- Çakmak, Tülay. **Gemilere Akaryakıt Yükleme**, DEÜ. DİYYO Çarşamba Konferansları, Konferans Bildirisi, İzmir, 17.11.1993.
- Çoker, Fahri. **Türkiye Cumhuriyeti Kanunları; 4922 No'lu Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun**, İstanbul: Kazancı Yayınları, 1978.
- Deniz Ticaret Odası. **Deniz Sektörü Raporu - 94**, İstanbul: DTO, 1995.
- **İkinci Ulusal Denizcilik Kongresi**, İstanbul: DTO, 1990.
- Devlet İstatistik Enstitüsü. **Taşıma Sistemlerine Göre Dış Ticaret-1995**, Ankara: DİE, 1996.
- **Türkiye İstatistik Yıllığı-1995**, Ankara: DİE, 1996.
- Doğan, Muammer. **İşletme Ekonomisi ve Yönetimi**, İzmir: Bilgehan Basımevi, 1995.
- DPT. **Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Karayolu Ulaştırması**, Ankara: DPT, 1992.
- DPT. **Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Genel Ulaştırma Alt Komisyonu Raporu**, Ankara: DPT, 1995.
- Erlaçin, Şükrü F. **İşletme Ekonomisi**, 8.b., İzmir: Ege Üniversitesi, 1972.
- Gibson, Vic. **Supply Ship Operations**, Oxford: Butterworth-Heinemann, 1992.
- "**Gümrük ve Gümrükçüler**", Deniz Ticareti, Yıl:14 Ağustos, 1996.
- Holloway, Christopher J. **Marketing for Tourism**, London: Pitman Publishing, 1992.
- Hölsher, F. **A Study on Prevention of Marine Pollution a Rising from Maritime Transport in Marmara Sea, Bosphorus and Dardanelles**, Final Report vol.1, Rogge Marine Consulting G.M.B.H., 1993.
- ISSA. **International Ship Suppliers Register-1995**. London, 1996.
- İçöz, Orhan. **Turizm İşletmelerinde Pazarlama**, Ankara: Anatolia Yayıncılık, 1996.



- İzveren, Adil. **Deniz Ticaret Hukuku**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1994.
- Kalkanlar Marine Services Ltd.** ile yapılan görüşme, İzmir, 21.06.1996.
- Kotler, Philip. **Principles of Marketing**, New Jersey: Prentice Hall, 1989.
- Oğuzülgen, Saim. "**Boğazlarımızda Tehlike Sinyalleri**", Deniz Ticareti, Yıl:13 Temmuz, 1996.
- Püsküllüoğlu, Ali. **Türkçe Sözlük**, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1995.
- Quayle, Michael R. **Logistics: An Integrated Approach**, Eastham: Tudor, 1993.
- Sağlam, Dünder. **Türkiye Ekonomisi Yapısı ve Temel Sorunları**, Ankara: Sonem Matbaası, 1974.
- Saris, Yorgo. "**Kumanyacılık Sektörü Çağdaş İhracat Biçimidir**", Deniz Ticareti, Yıl: 6, Mart, 1989.
- Semoğlu, Ferhat. **Türkiye Limanlarındaki Sabit ve Yüzer Kabul Tesislerinin Durumu ve Gelecek İçin Öneriler**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir: DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1994.
- Sevimay, Hayri R. **Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü; Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler**, Ankara: (y.y.), 1992.
- Shipping Economics, "**Transpacific Liner Trades**", c.18, No:2, February 1996.
- Şahin, Mehmet. **İş İdaresine Giriş**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, 1991.
- Şimşekler Ltd.Co.** ile yapılan görüşme, İzmir, 14.06.1996.
- Tedarik Sistemi**, Ankara: Milli Prodüktivite Merkezi, 1967.
- Tek, Ömer Baybars. **Pazarlama İlkeler ve Uygulamalar**, İzmir: Memleket Gazetecilik, 1991.
- Tek, Ömer Baybars ve Çağatay Ürüsan. "**Boru Hattı Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisi İçin Önemi**", Pazarlama Dünyası Dergisi, Kasım-Aralık 1994.
- Tez, İbrahim. **Denizcilik Sektörü Atılım, Gelişme Programı ve Denizcilik Bakanlığı**, Ankara: Devlet Bakanlığı, 1995.
- TUNA, Okan. "**Türkiye'de Dışsatım Potansiyelinin Geliştirilmesi ve Nakliye Müteahhitleri**", Mersin Deniz Ticaret Dergisi, Yıl:2, Sayı:17, Ekim 1993.
- Turkish Shipping. **Seatrade Review**, July, 1995.
- Türk Loydu Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, İstanbul: Türk Loydu, 1993.
- "**Ulusal ve Uluslararası Anlamda Kumanyacılık**", Deniz Ticareti, Yıl:12 Kasım, 1995.
- Uzakyol İkinci Kaptanı Ferhat Semoğlu ile yapılan görüşme, İzmir, 22.11.1995.
- Yılmaz, Erdoğan. "**Konteyner ve Konteyner Taşımacılığı**", Deniz Ticareti, Yıl: 7 Haziran, 1990.
- Yılmaz, Murat. "**İzmir Bölgesindeki Acentaların Türk Mevzuatına Göre İşlerlikleri, Sorumlulukları ve Bunların Uluslararası Deniz Taşımacılığı İle Karşılaştırılması**" (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir: DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1994.
- Zeytinoğlu, Erol. **Türkiye Ekonomisi**, İstanbul: İ.T.İ.İ., 1980.

**EK-1****GEMİDE EN AZ BULUNMASI GEREKEN BELGELER**

1. SOLAS Gemi İnşa Emniyet Belgesi
2. SOLAS Gemi Teçhizat Emniyet Belgesi
3. SOLAS Gemi Radyo, Telefon ve Telgraf Emniyet Belgeleri
4. Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi
5. Fribord Belgesi
6. Denize Elverişlilik Belgesi
7. IOPP Belgesi
8. Gemi Tasdiknamesi
9. Gemi Ölçü Belgesi
10. Geminin Tekne Makine Klas Belgeleri
11. Geminin Yük Donanımları Belgesi
12. Can Salları Belgesi
13. Seyir Fenerleri Pozisyon Belgesi
14. Seyir Fenerlerinin Görünüş, Mesafe Belgesi
15. Gemi Düdükleri Belgesi
16. Geminin Yangın Söndürme Sistemi Belgesi
17. Geminin Liman Onaylı Tahıl Yükleme El Kitabı ve Denge Kitapçığı
18. Geminin Kampana Ya Da Gong Sertifikası
19. Geminin Personel Belgesi
20. Geminin Ecza Dolabı Belgesi
21. Geminin Fareden Arınmış Belgesi
22. Tanker Tovalop Belgesi
23. Tankerin CLC Belgesi
24. Gemi Personelinin STCW Belgeleri
25. Geminin Yağ Kayıt Defteri

**Kaynak : Refik Akdoğan, Deniz Ticareti, İstanbul: Zihni Yayınları, 1988.**

**EK-2****A- ISSA'YA ÜYE OLAN GEMİ KUMANYACI İŞLETMELERİ**

Admiral Ship Supply Co.Ltd.  
Rıhtım Cad. Veli Alemdar Han  
No: 55 Kat: 9 D: 904  
Karaköy, İstanbul  
Tel: (0212) 243 48 62  
Fax: (0212) 245 73 38 D. Tasilaridis

A.K. Kumanyacılık-Shipchandler Co.  
Tophane, Kılıçalipaşa Mescidi Sok.  
A.K. Han No: 20/3  
Karaköy, İstanbul  
Tel: (0212) 251 79 69  
Fax: (0212) 249 64 09

Atlantik Ship Supply Inc.  
Bestekar Şevki Bey Mah.  
Itri Sok. No: 8A  
Balmumcu, İstanbul  
Tel: (0212) 288 50 31  
Fax: (0212) 272 60 27 Ahmet A. Ağaoğlu

Atlas Shipchandlers & Chemical Trading Co.Ltd.  
Boğazkesen Cad. Cangar Han No: 68  
Tophane, İstanbul  
Tel: (0212) 249 55 55  
Fax: (0232) 251 96 81 George Saris

Bato Maritime & Trading Co.Ltd.  
Necatibey Cad. Kazancıoğlu Han  
No: 44 Kat: 6  
Karaköy, İstanbul  
Tel: (0212) 249 75 00  
Fax: (0212) 251 25 90 Polichronis Megas

Bosphor Express International Ship Services Inc.  
Selviburnu Cad. No: 25  
Beykoz, İstanbul  
Tel: (0212) 323 27 99  
Fax: (0212) 323 79 94 M. Ali Albayrak

Çukurova Tüketim Ürünleri  
Çevreyolu Cad. No: 2  
Bayrampaşa, İstanbul  
Tel: (0212) 577 40 22  
Fax: (0212) 576 66 35

Den Group of Companies  
Setüstü İnebolu Sok.  
No: 9/4 Kabataş  
İstanbul  
Tel: (0212) 243 66 41  
Fax: (0212) 243 66 44 Ahmet Kideys

Doğan Shipchandlers Company  
Selmanipak Cad. Molla Eşref Sok.  
Baras Han No: 9/11  
Üsküdar, İstanbul  
Tel: (0216) 343 81 53  
Fax: (0216) 333 94 32 U. Güdül

Efe Shipchandling & Shipping Trading Ltd.

1403 Sok. No: 5/3

Alsancak, İzmir

Tel: (0232) 463 04 26

Fax: (0232) 421 89 04 A. Altıntaş

Gedon Ltd.

1377 Sok. No: 9

Alsancak - İzmir

Tel: (0232) 221 48 58

Fax: (0232) 221 48 56 Tevfik Moran

Gimaş Gıda İhtiyaç Maddeleri Sanayi ve Tic.A.Ş.

Genç Osman Cad. No: 1/21

Güngören, İstanbul

Tel: (0212) 643 66 94

Fax: (0212) 643 66 71

Hermes Shipchandlers & Traders S.A.

Karamustafa Paşa Cad.

Limanbahçe Han No: 73/1

Karaköy, İstanbul

Tel: (0212) 293 73 15

Fax: (0212) 251 07 30 M. Çapaner

Marmara Ship Supply Tourism & Marketing Co.Ltd.

Alipaşa Değirmen Sok. Velibey İşhanı No: 20-A/1

Tophane, İstanbul

Tel: (0212) 251 54 40

Fax: (0212) 251 46 28 Christos TH. Megas

Meridien Shipping Transport & Trading Co.Ltd.

PO Box 620-33004

Mersin

Tel: (0324) 232 12 48

Fax: (0324) 232 29 91 Andre Nofal

Mobydick Shipchandler

Neyzenbaşı Halilcan Sok. No: 94/1A

Üsküdar, İstanbul

Tel: (0216) 391 87 30

Fax: (0216) 333 65 79

Onar & Haşimoğlu

Nail Göksu İş Hanı

Kat: 2/13 PO Box 621

Mersin

Tel: (0324) 231 74 00

Fax: (0324) 232 04 09 Ali Haşimoğlu

Şimşekler General Shippersupplier

246 Sok. Kültür Mah. No:19/5

Aliğa, İZMİR

Tel: (0232) 616 16 92

Fax: (0232) 616 36 27 A. Vahit Şimşek

**B- ISSA'YA ÜYE OLMAYAN GEMİ KUMANYACI İŞLETMELERİ**

Aycenk Gıda ve İhtiyaç Maddeleri Tic.San.A.Ş.

Gülağa Sok. No: 11

Rami, İstanbul

Tel: (0212) 564 99 73

Fax: (0212) 564 41 40

Başaran Marine Repairing & Engineering Ltd.

Bağdat Cad. Çiçek Sok. No: 12

Pendik, İstanbul

Tel: (0216) 392 41 43

Fax: (0216) 392 47 00

Euromarine Denizcilik ve Tic.Ltd.Şti.

Meclisi Mebusan Cad. No: 145/3

Fındıklı, İstanbul

Tel: (0212) 252 60 55

Fax: (0212) 252 28 59

Gemi Sintine Servisi

Mumhane Cad. Gümüş Han No: 1/17

Karaköy, İstanbul

Tel: (0212) 269 48 82

Fax: (0212) 249 43 47      Mehmet Kemerli

Halikarnas Turizm San. ve Tic.Ltd.Şti.

Bağdat Cad. No: 534/2

Bostancı, İstanbul

Tel: (0216) 384 93 80

Fax: (0216) 380 32 44

Irmak Foreign Trade Ltd.  
Güzel Konutlar Manolya Apt.  
No: 20/1 Beşiktaş, İstanbul  
Tel: (0212) 272 78 94  
Fax: (0212) 267 62 34 A. Namık Karagülle

Mete Pazarlama ve Tic.Ltd.Şti.  
Ankara Cad. No: 74  
Kartal, İstanbul  
Tel: (0216) 389 37 40  
Fax: (0216) 353 42 38

Movimak Denizcilik Tic.Ltd.Şti.  
Çiftehavuzlar, Cemil Topuzlu Cad.  
Yuvam Apt. No: 32/15  
Kadıköy, İstanbul  
Tel: (0216) 411 14 87  
Fax: (0216) 386 93 26

Özdeniz General Shipchandler Co.  
İstiklal Cad. No: 114/1  
Nemrut, Aliğa, İstanbul  
Tel: (0232) 616 29 96  
Fax: (0232) 616 16 28

Özsay Deniz Nakliyat A.Ş.  
İskele Sok. No: 48  
Kadıköy, İstanbul  
Tel: (0216) 346 76 16  
Fax: (0216) 346 95 32



Tezcan Ship Supply Inc.  
Atatürk Cad. Erol Apt.  
No: 122/1-2 Mersin  
Tel: (0324) 237 45 25  
Fax: (0324) 231 11 93 İlker Tezcan

### C- BUNKERING İŞLETMELERİ

ACM Energy Shipping Trade & Industry Inc.  
Meclisi Mebusan Cad. Mimar Han  
No: 155 Fındıklı, İstanbul  
Tel: (0212) 293 10 47  
Fax: (0212) 293 10 49 Can Kırac

Akbaşoğlu Gemi Yağları & Gemi İhtiyaç Malzemeleri  
Kuşdili Cad. Efes İşhanı No: 5  
Kadıköy, İstanbul  
Tel: (0216) 336 37 85  
Fax: (0216) 338 41 47

Baytur Trading SA.  
Meclisi Mebusan Cad. Mimar Han  
No: 155 Fındıklı, İstanbul  
Tel: (0212) 251 58 73  
Fax: (0212) 252 82 23 Bekir İrdem

Bridge Oil Ltd.  
Yıldız Posta Cad. Emekli Subay Evleri  
Blok 36, No: 15 Esentepe, İstanbul  
Tel: (0212) 274 52 46  
Fax: (0212) 272 15 24 K. Nuvit Varol

Kalkanlar Marine Services Ltd.

Akdeniz Cad. No: 1/701

35210 İzmir

Tel: (0232) 441 51 11

Fax: (0232) 425 64 65      Muhittin Kalkan

Master Bunker Fuels Trade & Transport Inc.

Spor Cad. Acısu Sok. No: 13/1

Maçka, İstanbul

Tel: (0212) 259 11 36

Fax: (0212) 258 76 37      Celal Akata

Mega Shipping & Trading SA.

Meclisi Mebusan Cad. Sümer Han

No: 82 Fındıklı, İstanbul

Tel: (0212) 252 78 40

Fax: (0212) 293 17 88      Affan Sözalan

Mobil Oil Türk A.Ş.

Cumhuriyet CAAd. No: 26

Pegasus Evi, Harbiye,

İstanbul

Tel: (0212) 231 34 22

Fax: (0212) 233 89 45      Ahmet Kutadgu

Trans Petrol International Marine Trade Inc.

Haydarpaşa, Ankara Yolu Başlangıcı

Kadıköy, İstanbul

Tel: (0216) 345 03 27

Fax: (0216) 337 97 62      Mehmet İnce

**EK-3****TÜRKİYE'DE TEDARİK HİZMETİ VEREN İŞLETMELERİN  
POTANSİYELİNİ ARAŞTIRMA ANKET FORMU****ACIKLAMA**

Bu anket formu, Türk Deniz Taşımacılığı Sektörü'nde tedarik hizmeti veren (kumanya, bunkering v.b. gibi) işletmelerin faaliyet alanlarını, uygulamaya yönelik çalışmalarını ve karşılaştıkları sorunlarını ortaya çıkarmak amacıyla hazırlanmıştır.

Anket sonuçları değerlendirilerek Master Tezi'ne dayanak oluşturacaktır. İstenildiği takdirde anket sonuçları size bildirilecektir. Lütfen her soruyu dikkatlice okuyunuz ve uygun şıkları işaretleyiniz. Açıklamalı cevap istenen sorulara sorunun hemen yanındaki boşlukları doldurarak cevap veriniz.

Yardımlarınız için şimdiden teşekkür eder, varsa konuyla ilgili eleştirilerinizi, önerilerinizi ve varsa dokümanlarınızı bekleriz.

Araştırmacı : **Ali TURAL**

**Not : 1-** Anket formundaki bilgiler tamamen gizli tutulacaktır.

**2-** Firmanız için sakıncalı gördüğünüz soruları geçiniz.

1- Şirketin ünvanı; .....

2- Şirketinizin faaliyet alanı nedir?

- |                        |                       |
|------------------------|-----------------------|
| a) Gemi acenteliği     | b) Forwarding şirketi |
| c) Gemi brokerliği     | d) Kumanya işletmesi  |
| e) Bunkering işletmesi | f) Diğer              |

3- Şirketinizin hizmet verdiği tedarik hizmeti alanları nelerdir?

- |                            |                                |
|----------------------------|--------------------------------|
| a) Yiyecek içecek tedariki | b) Yakıt-yağlama yağı tedariki |
| c) Yedek parça tedariki    | d) Su sağlama                  |
| e) Çamaşır yıkama-temizlik | f) Çöp ve atık alma            |
| g) Bekçilik                | h) Diğer (belirtiniz)          |

4- Günde aynı anda kaç gemiye hizmet veriyorsunuz? Bir yılda toplam kaç gemiye hizmet veriyorsunuz?

5- Ne tür gemilere hizmet veriyorsunuz?

- |                   |                     |
|-------------------|---------------------|
| a) Yolcu gemileri | b) Ticaret gemileri |
| c) Yatlar         | d) Askeri gemiler   |

6- Hizmet verdiğiniz gemiler hangi ülke bayraklı gemilerdir? Bu gemilerin yüzdeleri ne orandadır?

- |                     |               |
|---------------------|---------------|
| a) Türk Bayraklı    | Yüzdesi ..... |
| b) Yabancı Bayraklı | Yüzdesi ..... |

7- Gemilerin en çok istediği malzeme grupları nelerdir? Listesini verebilir misiniz?

8- Gemilere malzemeleri nasıl sevk ediyorsunuz?

9- Gemilerle haberleşme sisteminizi nasıl kuruyorsunuz?

- |                   |                       |
|-------------------|-----------------------|
| a) Telefon-Telsiz | b) Telex              |
| c) Fax            | d) Mektup             |
| e) Bilgisayar     | f) Diğer (belirtiniz) |

10- Denizcilik sektöründeki yeriniz nedir? Malzemelerin gemilere sevkiyatında aracılık mı yapıyorsunuz, yoksa toptancı veya perakendeci gibi mi hareket ediyorsunuz? Malzemelerin mülkiyeti üzerinizde mi?

11- Malzemeler deponuzda uzun süre stok (muhafaza) ediliyor mu? Yoksa sipariş sonrası hemen tedarik mi ediyorsunuz?

12- Yabancı bayraklı gemilerin malzeme almaya gereksinimi varken, bazı engellerden dolayı Türkiye'den tedarik etmekten vaz geçtikleri oluyor mu? Hizmet sunumu açısından Yunanistan'a doğru bir kaçış var mı?

13- Türkiye'nin gemi tedarik hizmetlerindeki konumu nedir? Diğer ülkelerde nasıl yapıldığını biliyor musunuz?

14- Tedarik hizmetlerini gerçekleştirirken ne gibi sorunlarla karşılaşıyorsunuz?

15- Türkiye'de tedarik hizmetlerinin daha da geliştirilebilmesi için neler yapılabilir? Devlet teşvikleri alıyor musunuz?

16- Tedarik hizmeti veren bir işletme olarak diğer firmalara göre tercih edilmenizin nedenleri nelerdir?

17- Kumanyacı olabilmek için ne gibi belgelere sahip olmak gerekir?

18- Malzemelerin gemilere sevk edilebilmesi için hangi belgelerin ve dokümanların tanzim edilmesi gerekir?

19- Faaliyet alanınız ile ilgili (kumanyacılık, bunkering) ulusal ve uluslararası gelişmeleri nasıl takip ediyorsunuz? Hangi kanallardan bilgi akışı sağlıyorsunuz?

20- Uygun fiyatların hangi ülke ve hangi limanlarda olduğunu anında izleme olanağına sahip misiniz?

21- Fiyatların değişkenliği sizleri ne yönde etkiliyor?

22- ISSA'ya üye misiniz?

23- İşletmenizde ne kadar personel istihdam edilmektedir? Sizce sayısı yeterli mi?

24- Personel temininde yararlandığınız kaynaklar nelerdir?

25- Elemanlar arasındaki ücretleri nasıl belirliyorsunuz?

26- Elemanların eğitim düzeyi nedir?

- |                              |              |
|------------------------------|--------------|
| a) Üniversite ve yüksek okul | Sayısı ..... |
| b) Lise ve dengi okul        | Sayısı ..... |
| c) Orta ve ilkokul           | Sayısı ..... |

27- İşletmenizde çalışan personelde en çok hangi tür bilgi eksikliği görüyorsunuz?

28- Limanlarda karşılaştığınız diğer sorunlarınız nelerdir?

29- Organizasyon şemanızı verebilir misiniz?