

Bu kitabı gemi kiralama ve brokerlik, deniz taşımacılığı, ihracat ve ithalat, gemi yönetimi ve uluslararası ticaret gibi deniz taşımacılığı ile ilgili dersleri alanlara şiddetle tavsiye ederim. Kitap sade analizler ve faydacı yaklaşımı ile deniz taşımacılığındaki gemi operasyonları, ticari, yasal, ekonomik, teknik, yönetim, lojistik ve finansla ilgili konuları oldukça açıklayıcı bir şekilde sunmaktadır.

*Dr Jiangan Fei, National Centre for Ports & Shipping,  
Australian Maritime College, Tasmania Üniversitesi, Avustralya*

Branch'ın Deniz Taşımacılığının Temel Unsurları kitabı, okuyucuya uluslararası denizcilik endüstrisinin birçok unsurunu en iyi şekilde sunmaktadır. Alan Branch'ın adına yaraşır bir şekilde hazırlanmış olan bu baskı, küresel deniz taşımacılığı ile ilgilenenler için temel bir kitaptır.

*David Adkins, Lecturer in International Procurement and  
Supply Chain Management, Plymouth Graduate School  
of Management, Plymouth Üniversitesi*

Büyüleyici teknik detaylara sahip olan konularda hiçbir kayba uğramadan geleneksel yapıyı modern yapı ile birleştirmek oldukça güçtür. Ancak dünya deniz taşımacılığı için bu bütünleşme oldukça mümkündür ve Branch'ın Deniz Taşımacılığının Temel Unsurları kitabı buna oldukça güzel bir örnektir. Sahip olduğu net denizcilik bilgisi ve odağı ile kitap, öğrenciler ve sahadaki çalışanlar için oldukça kapsamlı bir bilgi sunmaktadır.

*Günter Prockl, Doç.Dr.,  
Copenhagen Business School, Danimarka*



AKADEMİSYEN  
KITABEVİ

© Copyright 2019

*Bu kitabın, basım, yayın ve satış hakları Akademisyen Kitabevi A.Ş.'ne aittir. Anılan kuruluşun izni alınmadan kitabın tümü ya da bölümleri mekanik, elektronik, fotokopi, manyetik kağıt ve/veya başka yöntemlerle çoğaltılamaz, basılamaz, dağıtılamaz. Tablo, şekil ve grafikler izin alınmadan, ticari amaçlı kullanılamaz. Bu kitap T.C. Kültür Bakanlığı bandrolü ile satılmaktadır.*

**Orjinal Esere Ait Bilgiler**

**Adı:** Branch's Elements of Shipping

**Editörler:** Alan E. Branch And Michael Robarts

**Orjinal ISBN:** 978-1-138-78668-4

**Yayınevi:** Routledge Taylor & Francis Group

**Basım Tarihi:** 2014

**ISBN**

978-605-258-015-8

**Yayın Koordinatörü**

Yasin Dilmen

**Kitap Adı**

Deniz Taşımacılığının Temel Unsurları

**Kapak ve Sayfa Tasarımı**

Akademisyen Dizgi Ünitesi

**Çeviri Editörleri**

Prof. Dr Soner ESMER

Doç. Dr. Alpaslan ATEŞ

Dr. Öğr. Üyesi Sedat BAŞTUĞ

**Yayıncı Sertifika No**

25465

**Baskı ve Cilt**

Özyurt Matbaacılık

**DOI**

10.37609/akya.2307

**GENEL DAĞITIM**

**Akademisyen Kitabevi A.Ş.**

Halk Sokak 5 / A

Yenişehir / Ankara

Tel: 0312 431 16 33

siparis@akademisyen.com

**www.akademisyen.com**

## Deniz Taşımacılığının Temel Unsurları

Deniz Taşımacılığının Temel Unsurları kitabı 1964 yılındaki ilk baskısından bu yana pazar lideri olmuştur. Kitap şimdi de Alan Branch'ın anısına 9. baskısını yapmaktadır. Kitabın bu baskısında deniz taşımacılığı endüstrisinde son yıllarda yaşanan gelişmeler dikkate alınarak bir güncelleme yapılmıştır. Bu güncellemele-re içine ekonomik krizin etkisi, Panama Kanalı'nın genişlemesi ve yeni mevzuatlar dahil edilmiştir. Ayrıca tüm tablolar ve veriler güncelleştirilmiş ve birçok yeni şekil eklenmiştir.

Kitap açıklamaları oldukça sade ve deniz taşımacılığının temelini kapsayacak şekilde profesyonelce yapılmıştır. Kitap operasyonel, ticari, yasal, ekonomik, teknik, yönetim, lojistik ve finans konularını dikkate almaktadır. Kitap ayrıca denizcilik piyasalarının nasıl hareket ettiğini ve davrandığını açıklamakta, uluslararası denizcilik endüstrisi ve limancılık hakkında bir genel bir bakış açısı vermektedir. Kitap hem küresel denizcilik sektörünün tüm unsurlarını tam olarak anlamak isteyen okuyucular hem de sektöre ilişkin temel bilgileri edinmek isteyen ve denizcilik endüstrisine ilgi duyan öğrenciler ve akademisyenler için de oldukça uygundur.

**Alan E. Branch** Uluslararası İşletmecilik ve Deniz Taşımacılığı Uzmanı, Deniz Taşımacılığı, İhracat Uygulamaları ve Uluslararası Pazarlama Müfettişidir. Cardiff Üniversitesi, Reading Üniversitesi, Plymouth Üniversitesi, Leicester Üniversitesi, London City Collage ve Fransadaki Rennes International School of Businessed Üniversitesinde konuk öğretim görevlisi olarak görev almıştır.

**Michael Robarts** Uzakyol Kaptan, Institute of Chartered Shipbroker üyesi, Institute of Commercial Managemenet (ICM)'de akademi üyesidir ve bu kurumun Maritime Management programında müfettiştir.

## **Deniz Taşımacılığı**

*Routledge yayın evinde ayrıca aşağıdaki kitaplara da ulaşılabilmektedir:*

*Maritime Economics Management and Marketing*

**Alan Branch**

*Global Supply Chain Management and International Logistics*

**Alan Branch**

*Alan Branch'in diğer kitapları:*

*Export Practice and Management*

*Maritime Economics Management and Marketing*

*Shipping and Air Freight Documentation for Importers and Exporters*

*International Purchasing and Management*

*Global Supply Chain Management and International Logistics*

*Elements of Port Operation and Management*

*Dictionary of Shipping International Business Trade Terms and Abbreviations*

*Dictionary of Commercial Terms and Abbreviations*

*Dictionary of English–Arabic Shipping/International Trade/Shipping Terms and Abbreviations*

*Dictionary of Multilingual Commercial/International Trade/Shipping Terms in English French German Spanish*

# **Deniz Taşımacılığının Temel Unsurları**

9. Baskı

**Alan E. Branch ve  
Michael Robarts**

**Editörler**

**Prof. Dr. Soner ESMER**

**Doç. Dr. Alpaslan ATEŞ**

**Dr. Öğr. Üyesi Sedat BAŞTUĞ**



AKADEMİSYEN  
KİTAPevi

**Eşim Kerry Elisabeth'e**

**Alan Edward Branch Anısına  
1933-2009**

Alan Branch bu kitabın ilk baskısını 1964 yılında yapmış ve Deniz Taşımacılığının diğer konularını içeren Yönetim, Ekonomi ve Pazarlama ile ilgili birçok kitap yazmıştır. City ve Kingston Üniversitelerinde birçok konuda dersler vermiştir. Üniversitelerde öğretim görevlisi görevinden emekli olmadan ve yazarlığı bırakmadan önceki kariyerine British Rail'de başlamış daha sonra kariyerini Sea Container'de devam ettirmiştir.

# İçindekiler

<i>Şekil Listesi</i>	xvi
<i>Tablo Listesi</i>	xviii
<i>Dokuzuncu Baskıya Önsöz</i>	xxi
<i>Çeviri Editörünün Önsözü</i>	xxv
<i>Teşekkür</i>	xxvii
<b>1 Giriş</b>	<b>1</b>
1.1 <i>Taşımacılığın İşlevi</i>	1
1.2 <i>Dünya Deniz Ticareti ve Gemi Filosu</i>	2
1.3 <i>Yirmi Birinci Yüzyılda Denizcilik Endüstrisinin Karşılaşacağı Zorluklar ve Fırsatlar</i>	7
<b>2 Gemi</b>	<b>10</b>
2.1 <i>Tekne ve Makinelerin Genel Özellikleri</i>	10
2.2 <i>Uluslararası Seyir Limitleri</i>	14
2.3 <i>1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi (Load Lines 1966)</i>	19
2.4 <i>Gemi Sevk Sistemleri ve Gelecekteki Eğilimler</i>	20
2.5 <i>Tonaj Tipleri ve Ölçüm Yöntemleri</i>	22
2.6 <i>1969 Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi</i>	23
<b>3 Gemi Tasarımı ve İnşası</b>	<b>25</b>
3.1 <i>Gemi Tasarımı ve Gelecekteki Eğilimler</i>	25
3.2 <i>Gemi Verimliliği</i>	27
3.3 <i>Geminin Tasarımını, Tipini ve Boyutunu Etkileyen Genel Prensipler ve Faktörler</i>	28
3.4 <i>Emniyet Düzenlemeleri ve Diğer Düzenlemeler</i>	32
3.5 <i>Yasal Düzenlemeler</i>	33
3.6 <i>Sörvey Yöntemleri</i>	39
3.7 <i>Sörveylerin Uyumlaştırılması</i>	40
3.8 <i>Gemi Boyunun Uzatılması</i>	43

3.9	<i>Kruvaziyer Gemileri</i>	44
3.10	<i>Yük Gemilerinin Genel Yapısı</i>	45
3.11	<i>Yeni ve İkinci El Gemi Tonaj Ekonomisi</i>	48
<b>4</b>	<b>Gemiler, Yükleri, Ticaret ve Geleceğin Trendleri</b>	<b>53</b>
4.1	<i>Gemi Tipleri</i>	53
4.2	<i>Düzenli Hat Gemileri</i>	54
4.3	<i>Tarifersiz Gemiler</i>	55
4.4	<i>Özelleşmiş Gemiler ve Ticaretleri</i>	59
<b>5</b>	<b>Gemiadamlarının Gemilerde Donatımı</b>	<b>81</b>
5.1	<i>Giriş</i>	81
5.2	<i>Kaptan 'ın Görev ve Sorumlulukları</i>	87
5.3	<i>Gemi Zabıtları ve Mürettebat Yönetimi</i>	90
5.4	<i>1984 Yılında Kabul Edilen Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartlarına (STCW) İlişkin IMO Sözleşmesi</i>	93
5.5	<i>Personelin Katılışı ve Ayrılışı</i>	95
<b>6</b>	<b>Gümrük ve Gemi Evrakları</b>	<b>99</b>
6.1	<i>Giriş</i>	99
6.2	<i>E-Ticaret; Gümrük</i>	100
6.3	<i>Katma Değer Vergisi</i>	101
6.4	<i>Intrastat (AB Ülkeleri Arasındaki Ticaret İstatistiği)</i>	101
6.5	<i>İhracat Kontrolleri</i>	102
6.6	<i>Gümrük Tarifesi</i>	102
6.7	<i>Basitleştirilmiş Gümrük Yük Prosedürleri (CFSP)</i>	103
6.8	<i>Yeni İhracat Sistemi (NES)</i>	104
6.9	<i>Benzersiz Sevk Referansı (UCR)</i>	105
6.10	<i>Gümrük Teşvikleri</i>	106
6.11	<i>Malların İthalatı ve İhracatı</i>	108
6.12	<i>Gemi Evrakları</i>	111
6.13	<i>Deniz Raporu</i>	120
<b>7</b>	<b>Deniz Kanalları ve İç Suyolları</b>	<b>122</b>
7.1	<i>Giriş</i>	122
7.3	<i>Süveyş Kanal Otoritesi</i>	126
7.4	<i>Kiel Kanalı</i>	128
7.5	<i>Panama Kanalı</i>	129
7.6	<i>St Lawrence Denizyolu</i>	132
7.7	<i>Gemi Tasarımında Kanalların Etkisi</i>	133
7.8	<i>Ekonomik Büyüme Noktaları Olarak Kanal Bölgeleri</i>	134
7.9	<i>İç Su Yolları</i>	134



- 7.10 *Manş Tüneli* 134  
 7.11 *Scanlink Projeleri* 135  
 7.12 *Ghan (Melbourne – Darwin Demiryolu Hattı)* 135

## **8 Temel Deniz Taşımacılığı Kuruluşları Tarafından Gerçekleştirilen Hizmetler**

136

- 8.1 *Giriş* 136  
 8.2 *Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (IACS)* 137  
 8.3 *Uluslararası Kuru Yük Gemisi Sahipleri Birliği (Intercargo)* 140  
 8.4 *Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)* 141  
 8.5 *Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (Intertanko)* 141  
 8.6 *Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu (FIATA)* 142  
 8.7 *Uluslararası Enerji Ajansı (IEA)* 143  
 8.8 *Uluslararası Denizcilik Endüstrileri Forumu (IMIF)* 144  
 8.9 *Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)* 144  
 8.10 *Uluslararası Standardizasyon Örgütü (ISO)* 152  
 8.11 *Uluslararası Gemi Yöneticileri Derneği (ISMA)* 154  
 8.12 *Uluslararası Tanker Sahipleri Kirlilik Federasyonu (ITOPF)* 155  
 8.13 *Deniz Taşımacılığında Lloyd's Register* 157  
 8.14 *Malta Denizcilik Otoritesi* 165  
 8.15 *Uluslararası Kılavuz Kaptanlar Derneği* 167  
 8.16 *Denizcilik Enstitüsü* 167  
 8.17 *Norveç Uluslararası Gemi Sicili (NIS)* 167  
 8.18 *Norveç Armatörler Birliği* 168  
 8.19 *Petrol Şirketlerinin Uluslararası Deniz Forumu (OCIMF)* 168  
 8.20 *Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD)* 170  
 8.21 *Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC)* 171  
 8.22 *Yolcu Taşımacılığı Birliği (PSA)* 172  
 8.23 *Dünya Ticaret Örgütü (WTO)* 173  
 8.24 *Baltık Borsası* 175  
 8.25 *Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO)* 177  
 8.26 *İngiliz Nakliyeciler Konseyi'ni Kapsayan, Yük Taşımacılığı Birliği (FTA)* 180  
 8.27 *Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD)* 180

## **9 Yolcu Ücretleri ve Navlun Oranları**

182

- 9.1 *Yolcu Ücretleri Teorisi* 182  
 9.2 *Navlun Oranları Teorisi ve Yük Trafığında Hava Taşımacılığı İle Rekabete Etkisi* 183

9.3	<i>Düzenli Hat ve Düzensiz Hat Yük Taşımacılığı Navlun Oranları Arasındaki İlişki</i>	195
9.4	<i>Sefer ve Zaman Esaslı Kiralamada Navlun Oranları Arasındaki İlişki</i>	196
9.5	<i>Navlun Türleri</i>	196
<b>10</b>	<b>Navlun Konferansları</b>	<b>198</b>
10.1	<i>Giriş</i>	198
10.2	<i>Navlun Konferans Mekanizması</i>	198
10.3	<i>Navlun İndirimleri ve Navlun Sözleşme Mekanizmaları</i>	199
10.4	<i>Uyum Konferansları</i>	200
10.5	<i>21.Yüzyılda Navlun Konferansının Geleceği</i>	201
<b>11</b>	<b>Gemi Operasyonları</b>	<b>202</b>
11.1	<i>Sefer Programları Planlanırken Dikkate Alınan Faktörler</i>	202
11.2	<i>Dünya Ticaretindeki Dalgalanmalar Sonucu Armatörlerin Karşılaştıkları Sorunlar ve Denizyolu Ticaretindeki İstikrar Dengesi</i>	205
11.3	<i>Filo Planlaması</i>	208
11.4	<i>Filo Planlama ve Gemi Sörvey Programı Arasındaki Fark</i>	210
11.5	<i>Deniz Taşımacılığının Hızı, Hizmet Sıklığı, Güvenilirliği, Maliyeti ve Kalitesinin Göreceli Önemi</i>	210
11.6	<i>Bölünmez Yükler</i>	212
11.7	<i>Gemi ve Liman Güvenliği: Isps Kodu ve Liman Devlet Kontrolü</i>	213
<b>12</b>	<b>Konşimento</b>	<b>218</b>
12.1	<i>1971 ve 1992 Tarihli Yüklerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Sözleşme</i>	218
12.2	<i>Konşimentoda Yer Alan Başlıca Noktalar</i>	222
12.3	<i>Konşimento Çeşitleri</i>	225
12.4	<i>Konşimentonun Fonksiyonu</i>	229
12.5	<i>Demiryolu İle Yüklerin Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme</i>	234
12.6	<i>Yüklerin Karayolu İle Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme</i>	234
12.7	<i>Kombine Taşımacılık</i>	235
12.8	<i>Deniz Konşimentosu ve Kısa Form Konşimento</i>	235
<b>13</b>	<b>Yükler</b>	<b>240</b>
13.1	<i>Yük İstifleme / Paketleme Hakkında Genel Değerlendirme</i>	240
13.2	<i>Yük İstifleme</i>	241
13.3	<i>Yük Türleri ve Özellikleri</i>	246
13.4	<i>Yük ve Konteyner Elleçleme Ekipmanları</i>	251
13.5	<i>Paketleme Türleri</i>	260

13.6 Tehlikeli Yük 265

Ek 13.1 Sıcaklık Kontrollü Kargo Rehberi Ürün Tabloları (P&O Nedloyd'un  
İzniyle Yeniden Oluşturulmuştur) 272

## 14 Deniz Taşımacılığı Şirketi 276

14.1 İşletme Büyüklüğü ve Kapsamı 276

14.2 Düzenli Sefer Yapan Deniz Taşımacılık İşletmeleri 277

14.3 Düzensiz Sefer Yapan Deniz Taşımacılık İşletmeleri 289

14.4 Deniz Taşımacılık İşletmelerinin Yan Faaliyetlerini Yürüten Holding  
Şirketler ve İştirakler 289

14.5 Operasyonel İttifaklar 290

14.6 Gemi Yönetim İşletmeleri 291

14.7 Gemi Donatanlığı 292

14.8 Denizcilik İşletmesinin Sermaye ve Finansmanı 292

14.9 Gelir ve Giderler 295

14.10 İstatistikler 296

14.11 Nakliye Komisyoncuları 297

14.12 Gemi Kiralama Brokerleri 301

14.13 Gemi Brokerliğinin Geleceği 302

14.14 Gemi Acentesi 303

14.15 Lloyd's Register Quality Assurance, Iso 9001:2000 303

14.16 İngiliz Kolombiyası Feribot Hizmetleri Şirketi 304

## 15 Gemi Kira Sözleşmeleri 306

15.1 Çıplak ve Çıplak Olmayan Gemi Kira Sözleşmeleri 306

15.2 Sefer ve Zaman Esaslı Gemi Kira Sözleşmeleri 311

15.3 Onaylanmış Gemi Kira Sözleşmeleri Formları ve İlgili  
Konşimentolar 321

15.4 Worldscale 322

15.5 Sefer Tahminleri 323

15.6 Gemilerin Satış ve Alımı 327

Ek 15.1 Standart Gemi Kira Sözleşmeleri, İlgili Faturalar, Yük  
Manifestosu/Yük Makbuzları, Muhtelif Formlar ve Hükümlerin  
Örnekleri (Bimco 'Nun İzniyle Çoğaltılmıştır) 333

## 16 Konteynerizasyon 342

16.1 Giriş 342

16.2 Konteyner Taşımacılığı 342

16.3 İki Konteyner Operatörü 344

16.4 Konteyner Gemileri; Terminaller 347

16.5 Konteyner Dağılımı 354

16.6 Konteyner Çeşitleri 356

16.7	<i>Konteynerizasyona Tabi Tutulamayan Kargo</i>	367
16.8	<i>Konteynerizasyonun Özellikleri</i>	369
16.9	<i>Konteyner Üsleri</i>	373
16.10	<i>Emniyetli Konteyner Taşımacılığına Dair 1972 Uluslararası Sözleşmesi (CSC)</i>	375
<b>17</b>	<b>Limanlar</b>	<b>377</b>
17.1	<i>Limanları Rolü</i>	377
17.2	<i>Dünyanın En Önemli 20 Terminali ve Gemi Operatörü Arasındaki İlişki</i>	382
17.3	<i>Konteyner Limanlarının Otomasyonu</i>	384
17.4	<i>Uluslararası Ticarete Çin'in Artan Üstünlüğü</i>	384
17.5	<i>Yüzer Terminaller</i>	384
17.6	<i>Armatörün Liman Seçimini Etkileyen Faktörler</i>	388
17.7	<i>Gemi ve Liman Arasındaki İlişki</i>	390
17.8	<i>Liman Devlet Kontrolü</i>	392
17.9	<i>Rotterdam Liman Otoritesi</i>	392
<b>18</b>	<b>Multi-Modalizm Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi ve Uluslararası Lojistik</b>	<b>395</b>
18.1	<i>Multimodalizm Unsurları</i>	395
18.2	<i>Multimodalizm Gelişmesinin Gerekçeleri</i>	397
18.3	<i>Multimodalizm'in Özellikleri</i>	398
18.4	<i>Multimodalizm Stratejisi</i>	401
18.5	<i>Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi ve Uluslararası Lojistik</i>	402
<b>19</b>	<b>Uluslararası Sevkiyatlar</b>	<b>407</b>
19.1	<i>Uluslararası Sevkiyatlarda Uygun Taşıma Modunun Seçilmesi İçin Dikkat Edilmesi Gereken Faktörler</i>	407
19.2	<i>İhracat Sözleşmeleri ve Satışta Ticari Teslim Şartları</i>	408
19.3	<i>İhracat Sipariş Emrinin Alınması</i>	412
19.4	<i>İhracat Sipariş Emri Süreçleri ve Kontrol Listesi</i>	416
19.5	<i>İşletmeler Arası Ticaret (B2B) ve İşletmeden Tüketicisyeye (B2C) Ticaret</i>	420
<b>20</b>	<b>Bilgi Teknolojileri ve Elektronik Veri Değişimi</b>	<b>421</b>
20.1	<i>Giriş</i>	421
20.2	<i>Bolero</i>	424
20.3	<i>Uydular Aracılığı İle Mobil Haberleşme Uluslararası Teşkilatı (Inmarsat)</i>	425

20.4	<i>Bilgisayar ve Edı Destekli Denizcilik Şirketleri</i>	430
20.5	<i>Gümrük; E-Ticaret</i>	433
20.6	<i>Bilgisayarlı İhracat İşleme: Exportmaster</i>	434
<b>21</b>	<b>Gemi İşletmeleri Yönetimi</b>	<b>447</b>
21.1	<i>Giriş</i>	447
21.2	<i>Pazar 'ın Genel Durumu ve Gemi İşletmeleri Yönetimi</i>	449
21.3	<i>Filo Yönetimi</i>	451
21.4	<i>Gemi İşletmeciliği Yönetiminin Teknik Sorumlulukları</i>	453
21.5	<i>Gemi İşletmeleri Yönetiminin Finansal Sorumlulukları</i>	454
21.6	<i>Gemi İşletmeciliği Yönetiminin Satın-Alma Sorumlulukları</i>	456
21.7	<i>Gemi İşletmeciliği Yönetiminin Yatırım Sorumlulukları</i>	456
21.8	<i>Gemi İşletmeciliği Yönetiminin Yasal Yükümlülükleri</i>	457
21.9	<i>Uluslararası Emniyetli Yönetim (ISM Code) Kodu</i>	458
21.10	<i>Modern Deniz Taşımacılığı Endüstrisinde Risk Yönetimi</i>	459
21.11	<i>Vaka Çalışması: Vector Maritime Systems (www.vectormaritime.com)</i>	460
<b>22</b>	<b>Politik Yaklaşımlar</b>	<b>463</b>
22.1	<i>Bayrak Ayrımcılığı</i>	463
22.2	<i>Kolay Bayraklar</i>	464
22.3	<i>Devlet Destekleri</i>	470
22.4	<i>Denizciliğin Gizli İhracata Katkısı</i>	473
<b>EKLER</b>		
	<i>Denizcilik Terimleri ve Kısaltmalar</i>	475

# Şekil Listesi

2.1	Yük Gemisi Uluslararası Yükleme Hattı	14
2.2	Uluslararası Yükleme Hattı Bölgeleri	16
2.3	Konvansiyonel ve Elektrikli Sevk Sistemlerinin Yerleşimi	21
3.1a	Bir Yolcu/Araç Feribotunda Yük/Yolcu Akışı (a) Baş Taraftan Görünüm	31
3.1b	Bir Yolcu/Araç Feribotunda Yük/Yolcu Akışı (b) Kıç Taraftan Görünüm	32
3.2	Uyumlaştırılmamış Gemi Sörvey Programı	42
3.3	Ürün Tankeri, 47,300 DWT, Benzin, Havacılık Yakıtı, Jet Yakıtı, Nafta, Motorin, Fuel Oil, Kostik Soda, Etanol, BTX, Şeker Pekmezi ve Bitkisel Yağ Taşımacılığı için Uygun Gemi	46
3.4	Konteyner Gemisi, 21,800 DWT, 1,739 TEU.	47
3.5	Boy Verilmiş Üçüncü Jenerasyon RO/RO Konteyner Gemisi	51
4.1	Çeşitli Kuru Yükleri Serbest ve Toplu Halde Taşıyabilecek Şekilde Ambarlara Güvertelere ve Balast Tanklarına Sahip Dökme Yük Gemisi	56
4.2	Gemi Combi King 45 Esnek Konteyner / Dökme Yük Gemisi	58
4.3	Özel Olarak Sıvı Haldeki Yüklerin Toplu Halde Taşınması İçin Birleşik veya Bağımsız Tankların Kombinasyonu Sahip Tek Güverteli Gemiler. Tankerler.	61
4.4	Dökmeci Gemi değil. Dökme Kuru Yük Gemisi, Handysize	64
4.5	Çoklu Taşıyıcı, Tekerlekli Yükler, Yan Taraftan Yüklenen Çok Amaçlı Taşıyıcı	66
4.6	Ultra Büyük Konteyner Gemisi-13.000 TEU	68
4.7	LPG Gaz Tankeri Hans Maersk	70
4.8	Multi King 22 Çok Amaçlı Genel Yük Gemisi	72
4.9	1991-1992 Yılında European Highway İsmiyle İnşa Edilen, 2003 Yılında Dönüştürülen P&O Yolcu Feribotu	74
4.10	Gelişmiş Çok Amaçlı Off Shore Destek Gemisi MS Maersk Pacer	75
4.11	Ürün / Kimyasal Taşıyıcı MT Rasmine Maersk	77
12.1	Kombine Taşımacılık Konşimentosu	233
12.2	Deniz Konşimentosu	237
13.1	Forklift Taşıyıcılar	255
13.2	Konteyner Elleçleme Ekipmanları	258

13.3	Yükün İşaretlenmesiyle İlgili Örnek	263
13.4	Uluslararası Kabul Gören İşaretleme Sembolleri	264
13.5	Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere Ait Etiketler, Plakalar ve İşaretler	268
14.1	Düzenli Sefer Yapan Deniz Taşımacılık İşletmesinin Örgüt Yapısı	280
14.2	Hanjin Denizcilik İşletmesinin Örgüt Şeması	286
15.1	'GENCON' BIMCO Standart Genel Gemi Kiralama Sözleşmesi	317
15.2	Konteyner Gemileri için 'Boxtime' BIMCO Standart Zaman Esaslı Kira Sözleşmesi	320
15.3	Standart Zaman Çizelgesi (Özet Hali)	325
15.4	Standart Olay Raporu (Özet Hali)	326
15.5	'Saleform 1993 'Satış Anlaşma Bildirisi (Sadece İlk Sayfa)	329
15.6	Satış Faturası	330
16.1	Evergreen S Tipi Konteyner Greenship Serisinin Yan Görünüşü	348
16.2	Konteyner Tipleri	358
18.1	Nedlloyd Flowmaster Lojistik Sistemi	404
20.1	Güverte Üstü ve Altı Ekipmanları	427
20.2	INMARSAT-4 için Planlanan Denizcilik Dijital Hizmetleri Kapsama Alanı Bölgesi	429
20.3	İhracat Taşımacılığı Sistem İşlevselliği	436
20.4	Exportmaster'ın Formlar Kütüphanesinde Görüntülenen Bir Form	437
20.5	Yükün Nakliye Aşamasındaki Exportmaster'ın Prosedür Sistemi	439
20.6	Navlun Ve Sigorta Masrafları Ödenmiş Olarak Teslimi (CIF) Gösteren Bir Exportmaster Maliyetlendirmesi	440
20.7	İhracat Yazılımının Deniz Taşımacılık Süreci	442
20.8	Veri Alanı Ekranından Veri Düzenleme	443
20.9	Seçilen Belge ile Veri Düzenleme	443
20.10	Bir Sevkiyat Referansına Göre Gruplandırılmış Bir Exportmaster Faaliyet Raporu	444

# Tablo Listesi

1.1	Belirli Yıllar Arasında Dünya Deniz Ticareti	2
1.2	Dünya Deniz Ticareti, 1999-2012	3
1.3	Belirli Yıllar Arasında Deniz Ticaretinin Gelişimi	4
1.4	Dünyada Ekonomik Gelişim, 1991-2012	6
1.5	Gemi Tiplerine Göre Dünya Filosu, 2011-2012	7
1.6	Yeni İnşa Edilen ve Hurdaya Gönderilen Dünya Filosu	8
3.1	Belirli Yıllar Arasında Tankerler, Dökme Yük Gemileri, Kombine ve Diğer Gemilerin Tahmin Edilen Verimlilikleri	28
4.1	Dökme Yük Gemi Filo (2010 – 2011 Seneleri Arası Sipariş Edilen Gemiler)	57
5.1	01 Ocak 2012 itibarıyla En Büyük Gemi Filosuna Sahip 35 Ülke ve Bölgeler	82
5.2	İngiltere'nin Tüm Zabitleri ve Tayfaları Baz Alınarak Bir Dökme Yük Gemisinin 100 Endeksine Göre Mürettebat Maliyetlerinin Karşılaştırılması	84
5.3	500 Gros Ton ve Üstü Gemilerdeki Kaptan ve 1.Zabitlerin Asgari Yeterlilik Standartlarının Belirlenmesi	89
7.1	Avrupa Kara Konteyner Terminaleri, 2003	123
7.2	Taşıma Modlarına Göre Konteynerler	124
7.3	Süveyş Kanalı ve Ümit Burnu Karşılaştırmasında Mesafe Tasarrufu	126
7.4	Kuzey Yönlü Yüklerin Bölgelere Göre Yük Çıkış Yerleri, 2012	127
7.5	Güney Yönlü Yüklerin Bölgelere Göre Yük Çıkış Yerleri, 2012	127
7.6	İlk On Ülke İçin Yük Tonajı (İthalat Ve İhracat), 2011	127
8.1	GATT Ticaret Müzakereleri	174
9.1	Konteyner Gemisi Kira Sözleşmesi Fiyatları	186
9.2	Üç Ana Ticari Rotada Navlun Oranları	188
9.3	Anglo-Avru Ticaretin içinde olduğu Döviz Ayarlama Faktörü Skalasına Örnek	192
14.1	BC Feribotları Gemi Profili	305
16.1	Doğu-Batı Tek Yönlü Ticaretin Büyüme Oranları	343
16.2	CSCL'nin Temel Göstergeleri, 2004/5	345



16.3	CSCL'nin 28 Kasım 2005 Yılında Vermiş Olduğu Başlıca Hizmetler	346
16.4	Artan Konteyner Gemisi Boyutlarının Analizi	351
16.5	Çeşitlerine Göre ISO Konteyner Ebatları	360
16.6	Konteynerizasyona Tabi Tutulamayan Yük Ekipmanlarının Dağılımı	368
16.7	Konteynerizasyona Tabi Tutulamayan Yük Çeşitleri	369
16.8	Konteynerizasyona Tabi Tutulamayan Yükler için Taşıma Ekipmanları	370
16.9	Denizyolu Yük Taşımacılığına Karşılık Hava Taşımacılık Maliyetleri: Örnek Rotalar	374
17.1	En Büyük 20 Liman ve 2009-2011 Yılları Arasındaki Elleçleme Rakamları	380
17.2	1 Ocak 2012 itibariyle İlk 20 Konteyner Gemi Operatörü	383
18.1	Taşıma Süreleri (Gün)	401
21.1	Filo Yönetimi Takip Göstergeleri	454
22.1	En Geniş Gemi Filosuna Sahip olan 35 Ülke ve Bölgeler	466
22.2	En yüksek kayıtlı tonaja sahip ilk 35 bayrak devleti (dwt bazında sıralanmıştır), 1 Ocak 2012 itibariyle	468

## Dokuzuncu Baskıya Önsöz

**Alan Branch**'ın "*Deniz Taşımacılığının Temel Unsurları*" kitabı ilk kez 1964 yılında yayınlandı ve o zamandan bu yana denizcilik alanında en çok satan kitap oldu. Uluslararası işletmecilik ve deniz taşımacılığı konularındaki uzmanlığıyla deniz taşımacılığı ve lojistik uygulamaları hakkında birçok konuda kitap yazan Branch, 50 yıllık kariyerini deniz taşımacılığına adadı. Araştırmaları ve yayınları denizcilik alanında çalışan akademisyenler için çok önemli katkılar sağladı. Verdiği dersler ve eğitimlerle denizcilik öğrencilerinin gelişimine sağladığı bu önemli katkılarından dolayı 1997 yılında Birleşmiş Milletler tarafından ödüllendirildi. 2009 yılında öldüğünde denizcilik sektöründeki herkesin kabul ettiği bir itibara sahipti. Onun deniz taşımacılığı hakkında geniş bir bilgi birikimini aktaran bu kitabı paha biçilmez bir mirastır. Başta Alan Branch'a olmak üzere eşi Kathleen ve kızı Anna'ya bu yeni baskıya izin verdikleri için teşekkürü bir borç bilirim.

**Michael Robarts**, Uzak yol kaptanı ve Gemi Brokerleri Derneğinin bir üyesidir. VLCC, ürün ve gaz tankerlerinde zabıt olarak hizmet vermiştir. Deniz kariyeri boyunca yeni inşa edilen birçok yolcu ve RO-RO gemisinin komisyonlarında yer almıştır. Oldukça yoğun olan Avrupa ticaretinde çalışmış, römorkör ve tarama gemilerinde kaptan olarak hizmet etmiştir. Şu an Birleşik Karalığın önemi limanlarında pilot olarak çalışmakta, denizcilik sektörüne danışmanlıklar vermekte ve aynı zamanda denizcilikle ilgili lisansüstü programlarda dersler vermektedir. Honourable Company of Master Mariners'in onursal üyesidir.

Dokuzuncu baskıda önemli değişiklikler yapılmadı. Birinci baskıda yer alan içerik olduğu gibi korundu. Bazı güncellemeler bölümlerin az da olsa genişlemesine neden olsa da Branch'ın konulara sade analizlerle yarıcı yaklaşımı korunmuştur. Hiçbir içerik değiştirilmemiş, sadece Branch'ın anlatımını destekleyici tablolar, şekiller ve vaka analizleri eklenmiştir. Örneğin 2000'li yılların başındaki ekonomik eğilimler vurgulanmış, son teknolojilere ve gemi operasyonlarına ilişkin gelişmelere ilişkin güncel bilgiler zaruri olarak verilmiştir.

*Deniz Ticaretinin Temel Unsurları*, son yıllardaki hızlı değişime denizcilik sektörünün nasıl uyum sağladığını ve bu denli karmaşık olan sektörün küresel durgunluğu nasıl karşıladığını sade bir yolla anlatmak için tasarlanmıştır. Deniz taşımacılığının doğası, ekonomik ve teknolojik gelişmelerle sürekli değişim içindedir. Bu kitap bu değişimlerin denizcilik operasyonlarına olan etkilerini her iki yazarın tecrübelerine dayanarak aktarmaktadır. Yazarlar gelişmiş teknolojinin kullanıldığı deniz operasyonlarını gerçekleştiren ve küresel iş dünyasında gelişmiş bir profile sahip deniz taşımacılığı sektörünün uluslararası ekonomik krizlere nasıl tepki verdiğini göstermektedir. Dünya ticaretinin gelişmekte olduğu Asya'da dünya tonajının önemli bir oranı işlem görmektedir. Asya ülkeleri dünyadaki gemi personeli sayısının neredeyse yarısını oluştururken, liman elleçlemelerinin 2/3'ünü, konteyner gemi inşasının %83'ünü ve gemi sökümünün %99'unu gerçekleştirmektedir. Dünyada en büyük 50 düzenli hat operatörünün %28'i Asya kökenlidir. En fazla yük hacmine sahip konteyner terminallerinin %70'inden fazlası Asya'da yer almaktadır. Bugün deniz taşımacılığı çok daha rekabetçi ve karmaşık bir hale gelmiştir. Sonuç itibariyle denizcilikle ilgili her kesimin, dünya ticaretinde yükün %90'ından fazlasını taşıyan denizcilik sektörünün yapısını ve mekanizmasını kapsamlı olarak anlaması gerekmektedir.

Bu kitap deniz taşımacılığı ile ilgilenen öğrenciler ve denizcilik işletmelerindeki profesyoneller için hazırlanmıştır. Kitapta dünyada denizcilik eğitimi alan öğrenciler için gemi operasyonlarının temelleri, e-ticaret, hukuk, ekonomi, teknik, yönetim, lojistik ve finans ile ilgili kavramlar oldukça sade bir dilde açıklanmıştır. Bir yandan operasyonlarla ilgili birçok süreç detayları ile gösterilirken bir yandan da küresel denizcilik ve limancılık sektörü ile ilgili genel yapı da verilmektedir. Öğrenciler kitaptaki örnekleri inceleyerek ya da araştırarak denizcilik sektörünün geçmişte nasıl davrandığını anlamakta ve uluslararası denizcilik endüstrisi hakkında temel bilgiye erişmektedir. Kitapta bazı belirgin ekonomik, politika, ticaret, operasyon, yönetim, lojistik ve e-ticaret ile ilgili uygulamalar özellikle vurgulanmaktadır. Kitabın tamamında e-ticaret ve lojistik kapsamında katma değer sağlayan verimlilik stratejilerinin üzerinde durulmaktadır.

*Deniz Ticaretinin Temel Unsurları* deniz taşımacılığı, uluslararası ticaret gemi brokerliği uluslararası dağıtım, ihracat, gemi kiralama, gemi yönetimi, ulaştırma, limanlar, lojistik işletmeleri, konteyner taşımacılığı ve uluslararası yönetim sınavlarına giren öğrenciler ve bu konulara ilgi duyan araştırmacılar ya da üniversitelerde bu konularda eğitim ya da kurs alanlar için uygundur. Bu tarz eğitim kurumları artık sadece Birleşik Krallıkta değil, dünyanın pek çok ülkesinde faaliyet göstermektedir. Kitap lisans eğitiminde ve özellikle Deniz

Ulaştırması, Uluslararası Lojistik, Uluslararası Fiziksel Dağıtım, Uluslararası Pazarlama ve Uluslararası İşletme derslerinde oldukça yaygın kullanılmaktadır. Aynı zamanda lojistik, taşımacılık, ihracat, gemi makinaları işletme mühendisliği, satın alma, tedarik ve ticaretle ilgili profesyonel kurum ve enstitülerde kitap de iyi bilinmektedir.

*Deniz Ticaretinin Temel Unsurları* denizcilik işletmeleri, limanlar, gemi acenteleri, gemi brokerleri ile ilgili olan diğer kişi, kurum, kolej ve üniversiteler tarafından da faydalı görülmektedir. Kitapta birçok uluslararası acente, denizcilik işletmesi, liman otoriteleri ve dünyadaki işletmeler için mevcut ve gelecekteki gelişmeler hakkında öngörülerini içeren kılavuz niteliğinde bilgiler de yer almaktadır. Bu sayede okuyucular dünyadaki kültürleri, endüstriyel ve politik stratejileri daha iyi anlayabilmektedir. Bahsedilen katkılar tüm baskılarda güncellenmiş, artırılmış ve katkı veren kurumlar kitabın teşekkür metnine eklenmiştir. Birçok kolej ve üniversite de kitaba ilgilerini göstermiştir.

İhracat ve ithalat uygulamaları konusunda daha fazla pratik yapmak isteyen okuyucular Alan Branch'ın *İhracat Uygulamaları ve Yönetimi* (5. Baskı, 2006) ve *Uluslararası Satın Alma ve Yönetim (2000)* kitaplarına yönelebilir. Gemi yönetimi, pazarlama ve lojistik konuları hakkında daha fazla bilgi için *Denizcilik Ekonomisi: Yönetim ve Pazarlama (4. Baskı 2000)*, lojistik için *Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi ve Uluslararası Lojistik*, dokümantasyon için *İhracat ve İthalatçıları İçin Deniz ve Hava Taşımacılığı Dokümantasyonu* (2. Baskı, 2000) kitapları edinilebilir. Denizcilik öğrencilerine ayrıca 2005 yılında yayınlanan *Uluslararası Ticaret ve Denizcilik Sözlüğü ve Kısaltmaları* adlı kitap da önerilmektedir. Tüm ders kitaplarında olduğu gibi, *Deniz Ticaretinin Temel Unsurlarında* da ticari, teknik ya da tarihsel konularda detay yer almamaktadır. Bu konularda detay arayan okuyucuların teknik manuellere ya da profesyonel brokerlere danışması tavsiye edilir.

Kitaptaki güncellemeler sadece gerekli noktalarda yapılmıştır. Kitaptaki eski istatistikler güncellenmemiş fakat değişen regülasyonlara yer verilmiştir. 1965 ve 2005 yılları arasında deniz ticareti %450 oranında artış göstermiş ve 6,000'den 28,000 milyar ton mil rakamına ulaşılmıştır. Değişim çok hızlıdır ve birçok unsur tarafından güdülenmiştir. Özellikle 2000 ve 2010 yılları arasındaki artış oranı geçmiş yüz yıldaki tüm artışlardan daha fazladır. Fakat 2009 yılındaki küresel ekonomik kriz, 1940'lı yıllardan bu yana görülen en ciddi kayba yol açmıştır. Bilindiği gibi deniz taşımacılığı ve ticaret birbirinden ayrı düşünülemez. Ekonomik daralmalar navlun oranlarının düşmesine, yakıt fiyatlarının artmasına ve deniz taşımacılığında verimliliği yakalamak için özellikle diğer taşıma

modlarını dikkate alan yeni odak noktalarının oluşmasına neden olur.

*Deniz Ticaretinin Temel Unsurları* ekonomi, politika, ticaret, lojistik, operasyon, bilgi teknolojileri, finans ve deniz taşımacılığının hukuki boyutları ile ilgilenmektedir. Kitap çoklu taşımacılık, lojistik ve konteynerizasyon, elektronik ticaretin rolü, Bolero, lojistiğin ve küreselleşmenin gelişimi, IMO kurallarındaki güncellemeler, gemi tasarımındaki değişimler, veri toplama yöntemleri, yük gemileri, gemi kiralama evrakları, gemi brokerlerinin rolü, Baltic Exchange, BIMCO'nun değişen rolü, Intertanko ve diğer uluslararası organlar, denizcilik işletmelerini yapısı, üçüncü parti gemi yönetim firmaları ve politikanın değişen rolü gibi konuları da kapsamaktadır. Kitap ayrıca denizcilik sektörünü tehdit eden güncel unsurları da incelemektedir. Kitabın içeriğinde denizcilik sektörünü güdüleyen gelişmelerin geniş bir fotoğrafı yer almaktadır. Ticari bloklar, Dünya Ticaret Örgütü, Avrupa Birliği ile ilgili detaylara da sahip olan kitap stratejik bir role sahiptir.

*Deniz Ticaretinin Temel Unsurları* denizcilik öğrencileri için geçmişe yönelik bilginin sağlanması konusunda oldukça faydalıdır. Alan Branch bu kitabı yazarken birçok devlet ve çok uluslu firma ile iletişime geçmiş, birçok konuda bildiri yazarak katıldığı konferans ve seminerlerden faydalanmıştır. Bu baskıda onun denizcilik konusundaki görüşleri ve bakış açısı yer almaktadır. Branch'a göre günümüzde deniz taşımacılığı son derece önemli bir bilgi birikimi gerektirmektedir. Bu alanda başarılı olabilmek için karmaşık operasyonlara hakim olmak, verimlilik ve karlılığı hedeflemek gerekmektedir. Yükü taşıyanın deniz yolunu seçmesinin nedeni hem ihracatçı hem de ithalatçı için en yüksek katma değerli faydayı sağlamasından kaynaklanmaktadır.

Kitaptaki en önemli kısaltmalar IT (Bilgi teknolojileri), ABD (Amerika Birleşik Devletleri), BK (Birleşik Krallık) ve AB (Avrupa Birliği)'dir. Denizcilikle ilgili tüm özel terimler kitap içinde açıklanmaktadır.

**Michael Roberts**

Colchester, 2014

# Çeviri Editörlerinin Önsözü

Denizcilik kendine özgü dinamikleri olan bir alandır. Denizciliğin birçok faaliyeti gibi deniz taşımacılığı da hem karmaşık hem de dinamik bir yapıya sahip olsa da kendi içinde tutarlıdır. Tüm bu yapının anlaşılması ve gerçek hayatta uygulanması oldukça yoğun bir zaman ve emek ister. Deniz taşımacılığı sektöründe faaliyet göstermek ise ilave olarak yoğun bir sermaye ve bilgi birikimi gerektirir.

Tüm bu nedenlerden dolayı denizciliğin herhangi bir alanında kitap yazma işi, oldukça önemli bir bilgi birikimi ve tecrübeye sahip olan, denizciliği bir yaşam biçimi olarak benimseyen kişilerin üstesinden gelebileceği bir husustur. Alan Branch bahsedilen tüm bu niteliklere sahip bir yazardır.

Bugün bu kitap deniz taşımacılığı konusunda yazılmış ve neredeyse tüm kesimler tarafından çok faydalı olduğu kabul edilmiş birkaç kitaptan birisidir. Denizciliğin kendine has bir terminolojiye sahip olmasından dolayı bu tarz bir kitabı İngilizce dilinden Türkçe'ye çevirmek, önemli bir sorumluluktur. Bu sorumluluğu almak yabancı dile hakim olmanın yanında “Denizcilik İngilizcesi”ne de hakim olmayı gerektirir.

Kitabın çevirisinde emeği geçen (isim sırasına göre): Ahmet Lütfi Tunçel, Alper Kılıç, Burak Kundakçı, Elif Koç, Ercan Akan, Eşref Can Demirci, Hüseyin Gencer, Kazım Yeni, Mustafa Akın, Nesli Çankırı, Ramazan Özkan Yıldız, Resul Tepe, Seçil Gülmez, Sevda Dede, Şükrü İlke Sezer, Tunahan Gültekin, Turgay Battal, Vahit Çalışır ve Yiğit Gülmez'e, ayrıca kitabın yayınlanmasını sağlayan Akademisyen Yayınevi'ne teşekkürlerimizi sunarız.

Kitapta anlam bütünlüğünün korunması için azami bir gayret gösterilmiş olsa da metinlerde eksiklikler ve hatalar görülebilir. Bu hataların sonraki baskılarda düzeltilebilmesi için okuyucularımızdan gelecek yorum ve düzeltmeler bizi memnun edecektir.

**Prof. Dr. Soner ESMER**

**Doç. Dr. Alpaslan ATEŞ**

**Dr. Öğr. Üyesi Sedat BAŞTUĞ**

Yorum ve önerileriniz için: soneresmer@gmail.com

# Teşekkür

Yazar değerli katkılarından dolayı aşağıdaki tüm kurum ve kuruluşlara teşekkür etmektedir:

Alfsen og Gunderson AS  
Baltic and International Maritime Council  
Baltic Exchange  
Bolero Net  
British Columbia Ferry Service Inc.  
British Shipbuilders Ltd  
Bureau Veritas  
Chamber of Shipping Club  
Clarkson's  
Club Méditerranée  
Containerization International  
COSCO  
Denholm Ship Management (Holdings) Ltd  
Drewry  
Eidesvik Offshore ASA  
Exportmaster Ltd  
Freight Transport Association  
GE Seale Services Ltd  
Hanjen Shipping Intercargo  
International Association of Classification Societies Ltd  
International Association of Independent Tanker Owners  
International Cargo Handling Co-ordination Association  
International Chamber of Commerce  
International Chamber Shipping  
International Federation of Freight Forwarders Association  
International Maritime Organization  
International Maritime Satellite Organization  
International Organization for Standardization  
International Petroleum Exchange  
International Ship Managers Association  
  
International Maritime Industries Forum  
International Maritime Pilots Association  
International Shipping Federation

International Tanker Owners Pollution Federation Ltd  
Intertanko  
Kiel Canal  
Linde Material Handling (UK) Ltd  
Lloyd's Register of Shipping  
LRQA  
MacGregor (SWE) AB  
Malta Maritime Authority  
Maersk Line (A P Møller)  
Maritime and Coastguard Agency  
MAT Shipping  
Multiport Ship Agencies Ltd  
Nautical Institute  
Norwegian International Ship Register  
Norwegian Shipowners' Association  
OECD  
Oil Companies International Marine Forum  
Organization of Petroleum Exporting Countries  
Panama Canal Commission  
Passenger Shipping Association  
Peninsular & Oriental Steam Navigation Company  
P&O Ferries  
P&O NedLloyd  
Port of Rotterdam Authority  
SITPRO  
St Lawrence Seaway Management Corporation  
Suez Canal Authority  
United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)  
V Ships  
Worldscale  
WTO



# Önerilen Kaynaklar

- Alan Branch (2009), *Global Supply Chain Management and International Logistics*, Routledge, Abingdon.
- Alan Branch (1998), *Shipping and Air Freight Documentation for Importers and Exporters and Associate Terms* (2nd edition), Witherby, Livingston.
- BIMCO annual review, BIMCO Informatique A/S.
- BIMCO publications, BIMCO Informatique A/S, Denmark, <https://www.bimco.org>.
- IMO newsletters, International Maritime Organization, London.
- International Chamber of Commerce publications, Paris, <http://store.iccwbo.org/>.
- Suez Canal Authority annual report, <http://www.suezcanal.gov.eg/>.
- UNCTAD annual maritime transport review, United Nations Conference on Trade and Development, Trade Logistics Branch, Division on Technology and Logistics, Geneva.
- WTO annual international trade statistics, [http://onlinebookshop.wto.org/shop/article\\_details.asp?Id\\_Article=814&lang=EN](http://onlinebookshop.wto.org/shop/article_details.asp?Id_Article=814&lang=EN).

# 1 Giriş

*Çevirmen:*

*Dr. Soner Esmen*

*Dokuz Eylül Üniversitesi*

## 1.1 Taşımacılığın işlevi

Taşımacılığın fonksiyonu, yükü faydasının düşük olduğu bir yerden faydasının yüksek olduğu başka bir yere doğru nakletmektir. Taşınan ürün dökme yük ya da konteynerde taşınan bir ham madde, bir ekipmanın elemanı, bir fabrikaya ya da güç istasyonuna montaj edilecek bir parça, ya da uluslararası kara taşımacılığında taşınan ve geniş bir yelpazede olan tüketici ürünleri olabilir. Dış kaynaklama son yıllarda çok fazla yaygınlaşmıştır. Bu uygulama üreticilerin üretim tesislerini Almanya, Birleşik Krallık gibi yüksek iş gücü maliyetlerinin olduğu yerlerden Uzak Doğu gibi düşük olduğu yerlere aktarmalarında önemli bir rol oynamıştır. Endüstriyel montaj hattı için gerekli olan parçalar yerel pazarlardan ya da komşu ülkelerden temin edilir. Daha sonra üretilen ürünler hem lokal pazarlarda hem de Avrupa ve Kuzey Amerika gibi ticaret merkezlerinde pazarlanır. Dış kaynaklama lojistik ile güdülenmekte ve konteyner taşımacılığı ile hayata geçmektedir. Bu mekanizma uluslararası ticarete yük miktarının artmasına olan katkısıyla, endüstrinin gelişmiş ülkelere gelişmekte olan ülkelere geçmesiyle ve aynı zamanda uluslararası ticaret modelinin değişmesiyle kendini gösterir.

1980'lerden bu yana yükü taşıyanların (shipper) ulaştırma modu tercihleri çarpıcı bir şekilde değişmiştir. Bugün bu tercihler lojistiğin tüm bileşenlerini kapsayan "toplam ürün" kavramına dayanır. Bu kavram içeriğinde güvenilirlik, sıklık (frekans), maliyet, transit zaman, ulaştırma ile ilgili maliyetler, hizmetin kalitesi, paketleme, ithalat gümrük vergileri, sigorta gibi unsurları barındırır. Çoklu taşımacılık (multi-modalizm) bu unsurlara önemli bir destek sağlarken deniz yolu taşımacılığı toplam taşımacılığın en temel ayağını oluşturur. Lojistik, tam zamanında teslim (JIT), tedarik zinciri yönetimi ve dağıtım merkezleri ya da distriparklar karar almada çok temel bir rol oynar. Tüm bu unsurlar kitabın ilerleyen bölümlerinde, armatörün gelecekte taşıyanın istek ve ihtiyaçlarını en iyi bir şekilde nasıl karşılayacağı çerçevesinde değerlendirilecektir. Dikkat edilmesi gereken en önemli nokta armatörün rekabetçi bir küresel çevrede taşıyanın isteklerini hem esnek hem de tamamlayıcı bir yapıda, yenilikçi ve katma değer sağlayarak yerine getirmesidir. Navlun oranı sadece en önemli faktör değil aynı zamanda taşıyanın aldığı genellikle kara, deniz ve demiryolu modlarından oluşan taşımacılık hizmetine değer katan bir faydadır.

## 2 Gemi

*Çevirmen:*

*Yiğit Gülmez*

*İskenderun Teknik Üniversitesi*

### 2.1 Tekne ve makinelerin genel özellikleri

Gemi, tekne ve makine olmak üzere iki ana kısımdan oluşmaktadır. Tekne kısmı, üst güverte yapılarını da kapsar şekilde kabuk kısmını ifade ederken makine kısmı ise sadece gemi sevkini sağlayan makineleri değil aynı zamanda elektrik donanımı, vinçler, soğutma ve iklimlendirme ekipmanlarını da içine almaktadır.

Tekne gövdesi geminin kabuğudur ve genellikle gemi sahibinin taleplerine uygun olarak belirli bir tipte yük taşınmasına yönelik tasarlanır. Gemi; baş tarafın kış tarafına kadar dizilmiş, omurgadan dik açılarla yükselen enlemesine postalarla inşa edilir. Bu postalar geminin kaburgasını oluşturur. Ardışık postalar arasında bulunması gereken mesafe, yasal düzenlemeler ile belirlenmektedir. Her gemi, türüne göre- yolcu, konteyner, tanker veya dökme yük gemisi – teknenin bölümlerini birbirinden izole eden çelik perdeler vardır. Bu perdeler, geminin çatması/çatışması sonrası oluşabilecek yangın ve geminin su alması durumlarına karşı önlem olarak kullanılır. Uzak yol sefer yapan gemilerin baş tarafında, bodoslamadan itibaren gemi boyunun %5'inden az olmayacak şekilde çatma perdesinin yerleştirilmesi gerekmektedir. Zorunlu olan kış perdenin amacı ise pervane şaftının yataklamasını sağlayan şaft kovanının (stern tube) yalıtımını sağlamaktır.

Geminin arka tarafı kış taraf olarak adlandırılır. Geminin kış taraf yönünde hareket etmesi ise tornistan olarak tanımlanır. Geminin ileri yöndeki en uç kısmı baş bodoslama olarak tanımlanırken, geminin ön tarafı baş taraf olarak adlandırılır. Geminin ileri doğru hareket etmesine ileri yol denir. Baş ve kış kavramları genellikle yön ve konum belirtmek için kullanılır. Geminin baş ve kış kısımlarının arasında kalan orta kısım vasat olarak tanımlanır. Geminin vasat kısmında bulunan maksimum genişlik geminin genişliği olarak kabul edilir. Geminin su çekimi (draft) su hattından omurgaya kadar olan dikey mesafenin ölçülmesiyle belirlenir. Ölçüm için, geminin farklı yerlerinde bulunan-örneğin baş, kış ve vasat kısımlarında- draft markaları kullanılır. Su çekimi, gemiye ne kadar yükleme yapıldığını belirlemek ve seyir sırasında gemi omurgasıyla deniz yüzeyi arasındaki mesafeyi hesaplamak için kullanılır. Gemi inşa ölçülerine göre air draft, geminin omurgasından en yüksek mesafesine (genel olarak direk veya miyar güvertedeki iletişim ekipmanları) olan dikey mesafenin ölçüsüdür. Air draft, seyir hesaplamalarında kullanıldığında ise su hattı ile geminin en yüksek noktası arasında kalan mesafeyi ifade eder.

## 3 Gemi Tasarımı ve İnşası

*Çevirmenler:*

*Tunahan Gültekin*

*Yiğit Gülmez*

*İskenderun Teknik Üniversitesi*

### 3.1 Gemi tasarımı ve gelecekteki eğilimler

Yirmi birinci yüzyıl bir değişim ve fırsatlar dönemi olarak değerlendirilmektedir. Bu dönemde gemi verimliliğine daha fazla önem verilmekte ve yeni inşa gemilerin boyutları büyümektedir. Aynı zamanda gemi işletmeciliği ve yeni inşa gemi maliyetlerini düşürmek için de baskı oluşmuş durumdadır. Gemilerde bulunması gereken özellikler taraf devletlerin onaylamış olduğu IMO yönetmelikleri ile önemli ölçüde düzenlenmiştir. Benzer şekilde, ISM kodu ile gemilerin operasyon ve bakım denetim standartları da kaliteli bir düzeye çekilmiştir. Bu şekilde kaliteli denetime sahip bir ortam oluşturulmasının ardındaki temel düşünce, gemi emniyetinin sağlanabilmesidir. Gemi emniyeti, çevrenin ve taşınan yükün emniyetini de kapsamaktadır.

Bir geminin kapasite kullanımını ve karlılığını etkileyen üç ana faktör vardır. Detveyt/deplasman oranı; toplam deplasmana ilişkin taşıma kapasitesini gösterir. Detveyt, ileri seviye yolcu olanaklarına sahip feribotlar için düşüktür. Konteyner gemileri daha yüksek detveyt/deplasman oranlarına sahiptir. Tankerler ve dökme yük gemileri en yüksek detveyt/deplasman oranlarına sahiptir. Detveyt/deplasman oranı, tüm gemi tipleri için, gemi boyutuyla doğru orantılı olarak değişmektedir. Bir geminin hızı ve makine gücü değerlendirilirken geminin deplasmanı da dikkate alınmalıdır. 20 knot'un altındaki hızlarda, deplasmanın artmasıyla makine gücü çok düşük oranlarda artmaktadır. Ancak, genellikle feribotlarda görülen 35-40 knot gibi yüksek hızlarda güç-deplasman eğrisinin eğimi daha yüksek olmaktadır. Üçüncü faktör ise geminin boş ağırlığının kapladığı hacme oranıdır (lightweight density). Bu oran farklı tiplerdeki gemilerin boş ağırlığını tahminlemenin kolay bir yoludur.

Bir geminin işlevleri yük taşıma işlevi ve gemi işlevi olarak iki ana gruba ayrılabilir. Bir yük gemisinde yük taşıma işlevi elleçleme ekipmanlarını; yük alanlarını ve yükün işlenmesi için gerekli ekipmanların yerleştirildiği alanları kapsar. Yükün işlenmesi için gerekli alanlar reefer gemilerde ve gaz tankerlerinde bulunan soğutma ekipmanları, ısı değiştiriciler ve kargo pompaları gibi ekipmanların yerleştirildiği alanlardır. Gemi işlevi ise yükün bir limandan diğer limana emniyetli bir şekilde taşınmasını kapsar. Tüm sistemlerin yerleşimi için gerekli alanlar ve hacim bu işlevler göz önünde bulundurularak hesaplanır. Hesaplamalar, yeni bir geminin işlevlerini yerine getirmek için gerekli alan ve hacimleri içeren tüm sistem ihtiyaçlarını ortaya çıkartır. Geminin toplam hacmi ve gross tonajı buna göre hesaplanabilir. Bu verilere dayanarak, yeni inşa maliyeti ve ağırlık tahmini yapılabilir. Tasarım sürecinde bir sonraki adım, ana boyutları seçmek ve gemi formunu ortaya çıkarmaktır. Ana boyutlar arttırılıp azaltılarak, seçilen

## 4. Gemiler, yükleri, ticaret ve geleceğin trendleri

*Çevirmen:*

*Ramazan Özkan Yıldız*

*İskenderun Teknik Üniversitesi*

### 4.1. Gemi Tipleri

Ticari gemi tipleri esas olarak yük trafiği tarafından belirlenir. Bu gemi tiplerinin dahil olduğu üç ana bölüm vardır: düzenli (tarifeli) hatlar, düzensiz (tarifesiz) hatlar ve örneğin tankerler gibi uzmanlaşmış gemiler.

İhtiyaç halinde bu bölümler arasında gemi transferi görülebilir. Örneğin, tarifesiz bir gemi düzenli hat gemileri ile rekabet etmek üzere düzenli hatta konumlandırılabilir. Tersine, düzenli hat gemileri de zaman zaman tam ya da parça yük halinde, tarifesiz yükleri taşıyabilir.

1990'lardan beri çok amaçlı gemiler ve kombine taşımacılık sisteminin gelişimine doğru bir eğilim vardır. Çok amaçlı gemilere olan ihtiyaç, ticaret dalgalanmaları ile mücadele etmek ve geminin operasyonda daha esnek olmasını sağlamak için ortaya çıkmıştır. Bu tip gemiler sadece bir seferde yük bileşim kapasitesini çeşitlendirmekle kalmaz, aynı zamanda bir ticaretten diğerine geçebilir. Bu şekil bir gemi, inşa edilmesi zor olsa da, limanda yatan atıl yük hacmini düşürebilir. Çok amaçlı gemi örnekleri, özellikle feribotlar, konteyner gemileri ve tarifesiz gemileri de içeren dökme yük gemilerinin kombinasyonu şeklinde görülebilir.

Diğer önemli faktörler, hızlı liman süresi, gemi yönetiminde lojistik ve yükselen standartların geliştirilmesi ve IMO düzenleyici önlemlerinin çeşitliliği gibi hususlarda görülmektedir. Bu faktörlerin önemi, tankerler, LNG, konteyner gemileri ve diğer bütün gemi çeşitlerinde açıkça görülmektedir. Hızlı feribotlar yeni gemi çeşitlerine bir örnektir. Ticari gemi tiplerini kapsayan her bölümün tanımı ilerleyen kısımlarda verilmiştir.

Günümüzde gelişmekte olan ülkeler, üretimin düşük maliyetli ülkelere taşınması trendinin sonucu olarak dünya toplam imalatındaki payını arttırmaktadır. Bu da üretilen birçok ürün için ortalama taşıma mesafelerini uzatmıştır. Aynı zamanda bu durum uluslararası hammadde ve mamul mal taşımacılığının büyük bir kısmı gemiler üzerinden yürütüldüğü için deniz taşımacılığı hizmetlerine olan talebi arttırmıştır (Tablolar 1.1 ve 1.2). Dolayısıyla, gemi sahiplik oranları Avrupa'dan Asya'ya doğru kaymaktadır (Tablolar 1.4 ve 1.5).

## 5 Gemiadamlarının Gemilerde Donatımı

*Çevirmenler:*

*Mustafa Akın*

*Eşref Can Demirci*

*İskenderun Teknik Üniversitesi*

### 5.1 Giriş

Gemilerin gemiadamları ile donatılması geniş bir konu olmakla birlikte bu bölümde sadece konunun en önemli yönleri anlatılmaktadır. Gemi adamı donatım konusu bugün denizcilik sektörünün önemli bir kısmıdır ve giderek artan maliyet odaklı rekabet konuyu daha da karmaşıklaştırmaktadır. Sürekli oluşan ekonomik değişimler yeni teknolojiyi de beraberinde getirmektedir. Ayrıca, gemi adamlarının seyir / mühendislik / catering teknoloji ve teknikleri açısından gemi üzerindeki yaşam kalitesi de artmaktadır. Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin (MLC-Marine Labour Convention) yürürlüğe girmesiyle de artan bir hızla, gemi adamlarının gemi üzerindeki yaşam standartları da gelişmektedir. Temelde denizcilikle uğraşan ülkeler arasında önemli maliyet farklılıkları bulunmaktadır: Bunlar sermaye maliyeti, bayrak devletinin düzenleyici mevzuatı (geminin tescil edildiği, ait olduğu ülke) ve mürettebat giderleridir. Şimdi bu konuları ele alacağız.

Dünya deniz ticaret filosu gidişatındaki değişim, mürettebat giderlerini etkileyen önemli bir faktördür. 2012 yılında yapılan bir analiz, Yunanistan, Japonya, Almanya, Çin, Güney Kore ve ABD'nin denizcilikte önde gelen ülkeler olduklarını göstermektedir (bakınız Tablo 5.1). Dünya deniz ticaret filosunun %16'sına Yunanistan ve %15,6'sına Japonya sahip olup diğer dört ülke ise %26'sını sahiptirler. Çin, deniz ticaret filosunu en hızlı büyüyen ülkedir. Genel olarak, deniz ticaret filosunun %95'i 35 ülkenin kontrolü altındadır. Bu bağlamda, aşağıda verilen iki tablo (Tablo 17.1 ve 17.2) en iyi 20 konteyner hizmet operatörü ve konteyner terminal operatörü ile ilgili analizi göstermektedir. Bu tabloların analizi sonucu, Asya ülkelerinin lider konteyner liman operatörleri oldukları ve hızla dünyanın önde gelen konteyner hizmet operatörleri haline dönüştükleri görülmektedir. Özellikle, Çin büyük bir yeni gemi inşa programı yürütmektedir. Bu nedenle dünya deniz ticaret filosu mürettebatının büyük bir kısmının Asya ve Hint kıtalarından gelen tayfalardan (özellikle Filipinli tayfalar) oluşması da şaşırtıcı değildir.

Dünya deniz ticaret filusunda kolay bayrak devletleri payının 2012 yılında %56,4 olacağı tahmin edilmektedir. İstatistikler deniz ticaret filo büyüklüklerindeki artışı göstermektedir. Bazı gelişmiş ülkelerde bulunan gemi sahipleri için çekici finansal teşvikler göz önüne alındığında, bu artışın ülkelerin bayrak sicilleri arasındaki rekabeti sonucu oluştuğu varsayılmaktadır.

## 6 Gümrük ve Gemi Evrakları

*Çevirmen:*

*Resul Tepe*

*İskenderun Teknik Üniversitesi*

### 6.1 Giriş

Gümrük beyanının aşağıdaki sebeplerden dolayı önemli olduğunu unutmamak gerekir;

- Devletin ihracat ve ithalat kaydı tutarak ticaret dengesini değerlendirmesini ve böylece bu dengeyi kontrol etmesini sağlamak,
- Vergiden muaf olan ürünlerin, ülkeye vergisiz olarak girişini mümkün kılmak,
- İthalatçı veya acentesi tarafından hazırlanan beyan ile yükleri “ithalatçı hesabına” yurtdışından getirmek,
- Gümrük vergisine ilişkin ithalatı yapılan belli ürünler üzerinde devlet ve Avrupa Birliği tarafından konulan vergi ve harçlar yoluyla gelir elde edilmesini sağlamaktır.

Bu bölümde, Birleşik Krallık Kraliyet (HM) hükümeti tarafından konulan gümrük prosedürleri incelenmektedir. Birleşik Krallık, Avrupa Birliği'nin (AB) bir üyesidir ve bu nedenle İngiliz ürünleri tek pazarı oluşturan 28 ülke içinde “serbest dolaşım” halindedir. Tek pazar dışında kalan Amerika Birleşik Devletleri, Uzak Doğu, İsviçre vb. üçüncü bir ülkeden ihraç veya ithal edilen ürünler, sıkı gümrük prosedürlerine tabidir.

Gümrük prosedürleri ve mevzuatı, ulusal ve uluslararası düzeyde hükümet politikalarına ve politik iklime bağlıdır. Gelirler ve Gümrük İdaresi gümrük ve vergilendirmeden sorumlu hükümet birimidir. Bu birimin beş ana fonksiyonu vardır; sahaya indirme ve nakliye, depolama, vergilendirme, katma değer ve diğer gümrük vergileri ile ilgili denetlemedir. Gümrük prosedürleri ve mevzuatı sürekli değişmeye devam etmektedir. Uyum ve nisbilik sağlamak adına Dünya Gümrük Örgütü (DGÖ)'nün gümrük meseleleri üzerinde önemli bir etkisi bulunmaktadır. Çoğu ülke DGÖ üyesidir. Değişimi yönlendiren diğer faktörler, pazarların küreselleşmesi ve yeni teknolojilerdir. Hızlanan değişimin ayrıntıları aşağıda sıralanmıştır:

- Pazarların küreselleşmesi ve ürün / imalat dış kaynak kullanımı.
- Multi modalizm sonucunda gelişmiş dağıtım ağlarının oluşturulan yeni pazarlar.

# 7 Deniz kanalları ve iç suyolları

Çevirmen:

Dr. Ercan Akan

İskenderun Teknik Üniversitesi

## 7.1 Giriş

Denizcilik sektöründeki herkes, yapay suyollarının coğrafi konumunu ve ekonomik önemini göz önünde bulundurmalıdır. Mumultimodal taşımanın gelişimi onu, denizcilik sektöründe önemi artan bir konu haline getirmiştir.

Denizcilik için kullanılan uluslararası kanalların gerçek ekonomik önemi, temel olarak dev petrol tankerleri ve konteyner gemileri gibi daha derin draftlı büyük kapasitedeki gemilerin servise girmesiyle birlikte, son yıllarda değişmiştir. Bundan dolayı denizcilik için kullanılan kanallar, yeni tonaj gelişmelerine ayak uydurmak zorundadır. Aksi takdirde gemiler, kanalın draftı, genişliği ve uzunluğuna uyum sağlayamaması nedeniyle alternatif rotalara yöneleceklerdir. Özel deniz kanalları, *Süveyş* ve *Panama* kanallarında olduğu gibi hem ekonomik önemlerine, hem de hali hazırdaki modern tonajları kabul etme kabiliyetlerine veya daha fazlasına dönük potansiyellerine göre değerlendirilmelidir.

Uluslararası ticaret modelleri ve dünya denizcilik filosundaki eğilimler üzerine yapılan bir araştırma, 1990'lerden beri radikal değişimler olduğunu göstermektedir. Konteyner taşımacılığındaki büyüme, lojistik sektörü tarafından sürdürülmekte ve bu işlem, limanlarla çevrelerindeki yeni teknolojiler sayesinde kolaylaştırılmaktadır. Konteyner operatörleri verdikleri hizmetleri, varış limanındaki dağıtım merkezinden nihai teslim noktasına aktarma temelinde yeniden modellemektedirler. Intermodal sisteme, özellikle *Avrupa*, *Kuzey Amerika*, *alt kıta* (Çeviri notu: *Pakistan*, *Hindistan* ve *Bangladeş*), *Avustralya* ve *Uzak Doğu*'da daha çok önem verilmektedir. *St. Lawrence Denizyolu* (*St. Lawrence Seaway*), *Kuzey Amerika*'nın kalkınmasında daha büyük bir rol oynamaktadır. Benzer görüşler *Kiel Kanalı* (*The Kiel Canal*) için de geçerlidir. Özellikle Çin'in Asya ticaretindeki büyümesi, daha büyük Panamax ve *Suezmax* tonajlı en yeni nesil gemilerin ilgisini çekmek için, *Süveyş* (*Suez*) ve *Panama* kanallarının sürekli modernizasyonunu teşvik etmiştir. Bunlar gibi önemli ticaret rotaları, daha düşük navlun dağıtım maliyetlerini, daha kısa transit süreleri ve daha da iyileştirilmiş gemi kullanım verimliliğini teşvik etmektedir.

Böyle önemli suyollarının, özellikle yüksek sefer maliyetlerinden biri olan yakıt masrafları bakımından gemi verimliliğini arttırdığına şüphe yoktur.

Gemi yönetiminin en önemli unsuru, önemli suyollarının sefer-rota alternatiflerinin bulunması ve esnekliğidir.



## 8 Temel deniz taşımacılığı kuruluşları tarafından gerçekleştirilen hizmetler

*Çevirmenler:*

*Dr. Alper Kılıç*

*Elif Koç*

*Bandırma Onyedli Eylöl Üniversitesi*

### 8.1 Giriş

Bu bölüm, uluslararası deniz taşımacılığını geliştirmek ve tüm seviyelerde ve faaliyetlerde profesyonelliği teşvik etme amacını güden çok çeşitli ulusal ve uluslararası deniz taşımacılığı ve ticaret organizasyonlarına odaklanmaktadır. Anlaşılabacağı üzere kuruluşların sayıları her geçen yıl artma eğilimindedir ve mevcut kuruluşlar uluslararası deniz taşımacılığı ve ticarete yaşanan, özellikle teknolojik, politik ve ticari değişikliklere ayak uydurma çabasıdadır. Denizcilik filolarının işletilmesinde emniyet, kritik önemini korumaktadır.

1990’lardan beri Birleşmiş Milletler, deniz taşımacılığı ve ticaret düzenlemelerinde standartlaşmayı sağlamayı amaçlamış ve üye ülkeler arasında çok taraflılığın geliştirilmesinde önemli bir rol üstlenmiştir. Kuruluş, uluslararası ticaret ve lojistikte bütünlüğün artırılmasına büyük katkı sağlamıştır. Bilhassa, IACS, BIMCO, ICC, OPEC, ITOPI ve Intertanko gibi çok sayıda uluslararası kuruluş ile WTO, IMO, ILO, UNCTAD ve UNCITRAL BM ile birlikte çalışmaktadır.

Bu kuruluşlar sanayiye düzenlemektedir ve günümüzde ticaret ile deniz taşımacılığı arasında güçlü bir ilişki bulunmaktadır. Ortak uygulama kodlarının benimsenmesini teşvik ederek ticaretin gelişmesini kolaylaştırmaktadırlar. IMO, ILO, UNCTAD, WTO gibi ticaret organlarının birçoğu Birleşmiş Milletler örgütü bünyesinde çalışmakta iken, BIMCO, ICC, Intertanko ve IACS gibi diğer kuruluşlar ise Birleşmiş Milletler’e danışmanlık yapmaktadır. Birleşmiş Milletler kuruluşları, çeşitli konularda uzman komiteler aracılığıyla çalışmaktadır. Bu komiteler, örneğin IMO’ya tavsiyelerde bulunmaktadır ve bu öneriler üye devletlerin hükümet temsilcileri tarafından tartışılıp değerlendirilmektedir. Son olarak, üye devletlerin meclisleri aracılığıyla onaylamaları için bir tavsiyede bulunmaktadır. Gerekli sayıda hükümet öneriyi onaylarsa, sözleşme kabul edilerek imzalayan tüm taraflar için zorunlu hale gelmektedir. En güncel bilgilere ulaşmak için, okuyucuların bu bölümde incelenen kuruluşlara ait web sitelerini ziyaret etmeleri gereklidir.

1990’lardan beri dünya ticareti değerşmekte ve gelişmektedir, ticaret ve deniz taşımacılığı örgütleri yüksek mesleki standartlar ile iyi uygulamaları sürdürmek ve geliştirmek için bu değerşimlere ayak uydurmaktadırlar.

## 9. Yolcu Ücretleri ve Navlun Oranları

*Çevirmen:*

*Dr. Vahit Çalışır*

*İskenderun Teknik Üniversitesi*

### 9.1 Yolcu Ücretleri Teorisi

Yolcu bileti ücretleri genellikle yolculuğun doğası, geminin sınıfı ve konaklama koşulları ile belirlenir. Uluslararası seyahatte olan bir yolcu gemisinin rıhtım masrafları pahalıdır ve birçok yolcu gemisi işletmecisi, yolcuları liman açıklarında konumlanmış gemiden karaya, karadan gemiye taşıma işlemlerinde büyük sandallar tercih etmektedir. Gemi içi işletme maliyetleri yiyecek ve hizmet tedariki zorunluluğu nedeniyle yüksektir. Farklı yolcu gemilerinin verdiği farklı hizmetler ve konfor seçenekleri konaklama türlerine göre oldukça değişkenlik gösterdiği için ürün farklılaştırma oldukça fazla tercih edilen bir rekabet stratejisidir.

Genel anlamda yolcu gemisi armatörleri teklif edilen konaklamaya bağlı olarak günlük sabit fiyat talep eder. Ancak pazar fiyatlandırması hem yolcu feribot ve kruvaziyer piyasalarının ikisinde de mevcuttur. Örneğin, kısa mesafe deniz yolculuğunda yoğun sezon yolcu tarifeleri yolcu taşımacılığı için çok daha yüksek, yoğun olmayan sezonda daha düşüktür. 10 kişi ve daha fazla kişi için grup seyahati de mümkündür ve gemi sahipleri böyle durumlarda indirimli tarifeler uygulamaktadır. Örnek olarak yoğun sezon ücreti 100 Avro, yoğun olmayan sezon ücreti 75 Avro olabilmekte ve grup seyahat için yayınlanmış tarifelerde % 10 indirim uygulanabilmektedir.

Yolcu gemisi piyasası daha geniş piyasa cazibesi elde etmek için konaklamada yeni bir safhaya geçmiştir. Şu anda 2500/3000 yolcu kapasiteli mega yolcu gemileri hizmet vermekte, 2000'li yıllarda önemli büyüme rakamları beklenmektedir. Bu yeni gemiler gençler, genç aileler, çiftler ve yaşlı kuşak gibi tüm yaş gruplarına hitap etmektedir. Oysa bugüne kadar 50 yaş üstüne odaklanılmıştır. Tarife, teklif edilen konaklamanın tipi, seyahat güzergâhı ve sezonu yansıtan günlük sabit bir fiyata dayanmaktadır. Büyük gemilerde gemi içi imkanlar restoran çeşitliliği ve değişik aktif ve pasif eğlenceler sunacak şekilde kapsamlıdır. Kruvaziyer hat işletmecileri, özellikle mağazalar, kuaförler, terziler gibi perakende satış yerleri olan gemi içi tesisler sayesinde önemli oranda gelir üretirler. Kruvaziyer sektöründe önemli bir iş hacimi de yolcuların uçak ile gemiye katılmalarını sağlayan “Uçakla Gidilen Deniz Gezileri (fly cruise)” dir.

# 10 Navlun Konferansları

*Çevirmenler:*

*Dr. Alpaslan Ateş*

*Şükrü İlke Sezer*

*İskenderun Teknik Üniversitesi*

## 10.1 Giriş

Navlun konferansları ilk olarak 1875 yılında ortaya çıkmıştır. Bunun nedeni, o döneme kadar denizcilik sektörünün zorluklar karşısında başarılı olamamasıdır.

## 10.2 Navlun Konferans Mekanizması

Navlun konferansı, konferans üyelerince kabul edilen şartlara uygun deniz rotası üzerinde verdikleri taşımacılık hizmetleri için oluşturdukları önemli bir organizasyondur. Konferanslar, üyeleri arasındaki rekabeti kısıtlamak ve onları dış rekabetten korumak amacı ile oluşturulmuş yarı-tekelci denizyolu taşımacılık birlikleridir. Konferans anlaşmaları aynı zamanda gemi rota ve uğranılacak limanları düzenler ve bazı durumlarda net kazançların bir araya toplanmasını sağlar. Navlunları kontrol ederek ve deniz ticaretine girişi sınırlayarak konferanslar asıl hedeflerine ulaşmaktadırlar. Denizyolu ticareti yaparken navlun oranları ve yolcu ücretlerinde ortak bir tarife oluşturma gayreti içindedirler. Konferans üyeleri sundukları hizmetin kalitesi ve verimliliği açısından yük trafiği rekabetinde de serbesttirler. Denizyolu ticaret türüne göre konferanslar da değişmektedir. Kimi konferans navlun oranlarının ve diğer politika konularının tartışıldığı resmi olmayan fakat düzenli toplantılardan ibaret iken, kimi konferans ise daimî bir sekreteryaya ve üyelik için önceden belirlenen kurallara sahip resmi birer organizasyon olabilmektedir. Üyeler, yükümlülüklerini ihlal ettiklerinde kesilen para cezalarına karşılık nakit ödeme yapmaktadırlar.

Bazı konferanslarda, üyeler arasındaki denizyolu ticareti yük trafiği, brüt ton veya net kazanç olarak belirli yüzdelerle paylaşılan havuz sözleşmelerine göre yapılmaktadır. Her gemi sahibi tüm işletme ve yatırım maliyetini brüt kazancına göre hesaplar. Eğer anlaşma net kazançta göre hesaplanıyor ise gemi sahibi işletme sadece net kazancını ortaya koyar, bu nedenle havuz içindeki daha verimli ve düşük maliyetli gemi sahiplerinin taşımalarında daha pahalı ve az verimli işletmeler fiyat kırabilmektedir. İşletmelerin bu tarz işletmelere ait giderler üzerinde kontrol yetkisi bulunmamaktadır. Bu nedenle daha az verimli gemi sahibi de tercih edilebilmektedir. Çünkü giderler karşılığında üyeler arasında gerçek

# 11 Gemi Operasyonları

*Çevirmenler:*

*Dr. Sedat Baştuğ*

*Burak Kundakçı*

*İskenderun Teknik Üniversitesi*

## 11.1 Sefer Programları Planlanırken Dikkate Alınan Faktörler

Sefer programı planlanırken gemi için bir iş istihdamının olması oldukça önemlidir. Gemi sahibi, geminin boşta beklediği zamanlar (sörvey, genel bakım ya da yük azlığı nedeniyle) herhangi bir gelir elde edemez, bu nedenle geminin boş kaldığı süre en aza indirgenmelidir. Bu durum, gemiye yatırılan sermayenin büyüklüğü ve amortisman giderlerinin ağırlığı nedeniyle önemlidir. Sınırlı bir yaşam süresine sahip olan geminin hizmet süresi sona erdiğinde, hizmet esnasında elde ettiği kar ilk akla gelen sorudur. Geminin iş istihdamını garantileyen gemi sahibi, sadece yoğun dönemlerde gemisini çalıştıran ve ek iş istihdamı bulmak için çaba sarf etmeyen gemi sahiplerinden büyük olasılıkla daha çok kar elde edecektir. Yılda bir kaç ay kar edemeyen gemi sahibinin ise filosunu küçültmesi faydalı olacaktır.

Neticede filo büyümesinin maliyeti elde edilen ek geliri aşabilir ve işletenin zararı büyüyebilir. Bu durumda, örneğin sosyal, politik hatta ticari mücbir sebepler olmadıkça filoda büyümenin sonlandırılması gerekir. Optimum filo büyüklüğü, gemi sahibinin maksimum gelir elde ettiği andaki aşgari gemi sayısıdır. Gemi sahibi, büyük sermaye bağladığı gemisini elinde her daim hazırda bekletemez.

Ekonomik krizlerde önemli bir avantaj olan operasyonel esneklik özelliğine sahip çok amaçlı gemiler günümüzde giderek artmaktadır. Çok amaçlı operasyonlar geminin ticaret türleri arasında geçiş yapmasına ya da özel yükler yerine konvansiyonel yükler taşınmasına olanak sağlamaktadır. Bazı çok amaçlı konteyner gemiler konteynerlerin yanı sıra araçta taşırken; ro/ro gemileri her türlü aracı taşıyabilmektedirler. Böyle bir tonaj, ekonomik bir şekilde haksız rekabetle çok daha iyi mücadele edebilmektedir.

Deniz taşımacılık hizmet türleri temel olarak düzenli ve belirli bir talebe göre şekillenen taşımacılık hizmeti olmak üzere ikiye ayrılır. Birinci tür gemiler esas olarak düzenli hat denizyolu yük taşımacılığı yaparken, ikinci tür gemiler ise çoğunlukla düzensiz hat denizyolu yük taşımacılığı ile sınırlı kalmaktadırlar.

Düzenli hat denizyolu yük gemileri, hücresel konteyner gemileri, konteyner ve konvansiyonel yükler için alanı olan çift amaçlı gemiler, ro/ro gemileri ve

## 12 Konşimento

*Çevirmen:*

*Dr. Sedat Baştuğ*

*İskenderun Teknik Üniversitesi*

Bir gemi sahibi ya da yetkili bir kişi örneğin gemi acentesi, denizyolu ile taşımacılık yapar veya belirli bir ücret karşılığı yük taşımak amacıyla gemi kiralansa yapılan sözleşmelere navlun sözleşmesi ve ödenen bedele de navlun denir. Yü-kün taşınmasında çoğunlukla konşimento adı verilen bir belge kullanılır. Eğer bu belgeye “Gemiye Yüklendi” (Shipped Onboard) ibaresi (gerektiğinde) eklenirse, tahsis edilen gemiye yükün teslim edildiği belgelenir.

Konşimento, gemi ile sevk edilen yükler için kanıtlayıcı bir belge olup sözleşmeyi yapan kişi (veya gemi acentesi) tarafından imzalanır ve yüklerin gemiye teslimi ve teslim şartlarını belirtir. Yükün teslim edilmesinde veya teslim alınmasında yük sahibinin veya gemi sahibinin eylemlerinden çıkarılan gerçek bir sözleşme değildir ancak sözleşmenin şartlarına dair sağlam kanıtlar oluşturur. Bu durum taraflar arasında bir sözleşmenin kurulmadığı anlamına gelmez ki, sözleşme yük rezervasyonunun verilmesiyle başlar ve evrakın düzenlenmesi ile yükleme teyidi alınır. Bu anlaşmanın kurulduğuna dair bir kanıttır.

### 12.1 1971 ve 1992 tarihli Yüklerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Sözleşme

Konşimentonun rolü ve fonksiyonları iki önemli yasanın birer parçasıdır. Bunlar, 1855 tarihli konşimento yasası ile yürürlüğe giren 1943, 1971 ve 1992 tarihli yüklerin deniz yoluyla taşınmasına ilişkin sözleşmelerdir.

Konşimento, yük sahibi ve gemi sahibi arasında yüklerin yükleme limanından taşınmaya başlanacağı ve tahliye limanına kadar güvenli bir şekilde ulaştırılacağına dair taahhütte bulunulan taşıma sözleşmesidir. Yükün taşınması sırasında yükün mülkiyeti, genellikle satıcıdan gemiden yükü teslim alacak olan nihai alıcıya aktarılacaktır. Yükün bedelini ödeyecek veya tedarik zinciri üzerindeki sonraki alıcıdan ödeme alabilecek 100 ün üzerinde alıcının olduğu istisnai durumlarda olabilmektedir. Bu süreçte mallar hiçbir tarafın mülkiyetinde değildir. Yükler güvenli bir şekilde gemiye yüklenmişler ve okyanusları aşmaktadırlar. Gerek hacmi belli olmayan yüklerin alıcıları gerekse yükün tahliyesi sonrası konşimentoyu ciro eden kişiler taşıyana karşı sorumlu değildirler.

## 13 Yükler

Çevirmen:

Dr. Kazım Yeni

### 13.1 Yük İstifleme / Paketleme Hakkında Genel Değerlendirme

Yük istifleme; ticari eşyaya ait herhangi bir ögenin ticari şartlara uygun olarak bir taşıma birimine hazır hale getirilmesi işlemidir. Yük istifleme; taşımanın doğası gereği, muhtemel riskler ile yükün en ekonomik biçimde nakledilmesini etkilemektedir.

Uluslararası ticarete istifleme ve paketleme, 1980'li yıllardan itibaren bilhassa düzenli hat taşımacılık biçiminin değişimi ve ambalajlama teknolojisinin gelişmesiyle birlikte büyümektedir. Uygun maliyetli yük istifleme, daha düşük dağıtım maliyetleri sayesinde yurtdışı pazar büyümesine yardımcı olabilecek bir alandır. Uluslararası ticarete dağıtım yapılarının değişimini ve gelişmesini etkileyen faktörler:

- (a) Parsiyel konteyner yüklemeleri (Less Container Load-LCL) ile gemi sahibi olmadan taşımacılık yapan işletmelerin (Non-Vessel Operating/Owning Common Carrier-NVOCC) gelişimi, birbirleriyle uyumlu olan yüklerin istiflenmesi konusunda daha fazla beceri gerektirmektedir.
- (b) Bilgisayar ve paketleme tekniklerini içine alan yeni teknoloji, yük istifleme için yeni boyutlar getirecektir.
- (c) Yükletenler dağıtım birimi maliyetlerini azaltmak için daha fazla baskı altındadırlar; bu da istifleme planının formüle edilmesinde daha gelişmiş beceriler ve daha verimli istifleme teknikleri sayesinde gerçekleştirilebilir.
- (d) Taşıma birimi, özellikle kombine taşımacılık işlerinin yürütüldüğü alanlarda, dorselerde ve yüksek kapasiteli konteynerlerde daha fazla kapasiteye sahip olma eğilimi göstermektedir. Bu eğilim, etkili istifleme için daha çok beceriler gerektirmektedir.
- (e) Dünya ticareti geliştikçe (özellikle tüketim malları pazarındaki büyüme gözü önüne alındığında) pazardaki kaliteli ürünlere hasar görmemiş biçimde sahip olma (ya da teslim alma) hususunda daha yoğun bir rekabet yaşanacaktır. Bu da daha gelişmiş istifleme / paketleme tekniklerinin kullanımını gerektirmektedir.
- (f) Uluslararası varış noktalarında teknoloji hızla gelişmekte; yeni donanımlar sıkça tanıtılmakta ve mevcut ekipmanlar geliştirilmektedir. Ayrıca, yeni yasal düzenlemeler sürekli olarak hayata geçirilmektedir. Geliştirilen donanımların yelpazesi; paketleme şartlarını / maliyetlerini azaltmak ve böylelikle daha düşük dağıtım maliyetleri elde etmek amacıyla yönelik olarak tasarlanmaktadır. Konteyner biçimlerinin gelişimi dikkate alındığında, deniz taşımacılığında kullanılan konteynerler pazar lideridirler. Son zamanlardaki bir gelişme ise paletli yükleri düzenleyen ve böylelikle yük aktarımlarını kolaylaştıran "Deniz Hücresi Konteynerleri"dir<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Çeviren Notu: "Sea Cell" terimi; standart konteynerlere göre yan duvarları daha dar ancak iç hacim genişliği daha fazla olan konteynerler için kullanılmaktadır. Böylelikle daha fazla paletli yükün istiflenebilmesine olanak sağlanmaktadır. Bunun için "Pallet-Wide" konteyner denmektedir. Bu tip konteynerlerin uzunluk ve yükseklikleri değişkenlik gösterebilir.

# 14 Deniz Taşımacılığı Şirketi

*Çevirmen:*

*Dr. Sedat Baştuğ*

*İskenderun Teknik Üniversitesi*

## 14.1 İşletme Büyüklüğü ve Kapsamı

Deniz taşımacılık Şirketlerinin büyüklüğü ve kapsamı, işletme yöneticilerinin hazırladığı iş planlarına dayanmaktadır. Aşağıdaki faktörler iş planlarının özünü oluşturmaktadır:

- (a) Temel hedef, işletmenin bir pazarlamasının yapılmasıdır. Pazarlama, deniz taşımacılık işletmelerince yeni yönetim kültürlerinin yaratılmasıdır. Pazarlama müşteri odaklıdır, müşteri ihtiyaçlarına rekabetçi bir şekilde benimser, bunlara cevap verir ve empati kurar. Bugüne kadar, işletmelerin öncelikleri işletmeyi ilgilendiren hususlara göre belirlenmiştir. Bununla birlikte pazarlama işletmenin tanıtım stratejilerini benimsediği kadar pazar araştırması veya yeni konteynerlerin geliştirilmesi, daha hızlı transit sürelerine varılması, yeni pazarlama planları gibi ürün geliştirme faaliyetlerini de kapsar.
- (b) Ana denizcilik kollarında işletmelerin yapısını etkileyen ISM, STCW ve ISPS kodlarının da dahil olduğu yeni IMO kodları ortaya çıkmıştır. Özellikle, bu kodlar gemi ile sahil arasındaki komuta zinciri, gemi yönetimi ve güvenliğini vurgular.
- (c) Düzenli sefer yapan taşımacılık işletmelerinde lojistik faaliyetleri artmaktadır.
- (d) Bilgi teknolojisi (bkz. Bölüm 20), karar alma sürecinin karmaşıklılığının ve hızının artmasına neden olmaktadır. Bilgi teknolojisi, deniz taşımacılık Őirket organizasyonunun tüm bölümlerine uzanmaktadır ve birçok Őirkette yönetim yapı katmanlarının- özellikle orta düzeyin- ortadan kalkmasına neden olmuştur. Bu durum karar yönetim zincirini kısaltmış ve daha hızlı kararlar verilmesini, Şirketlerin daha rekabetçi hale gelmelerini sağlamıştır.
- (e) İşletmelerin genel müdürlük yapıları oldukça küçüktür ve tüm bölümlerde çalışanlara yetkiler devredilip hesap verebilmeleri teşvik edilmektedir. Karmerkezi kavramı işletmeler için güçlü bir bütçeleme yönetimi anlamına gelmektedir. İşletmelerin icra yetkilerinin devri, daha düşük maaş skalalarına ve vergi avantajlarına neden olmaktadır. Bilgisayar teknolojisinin gelişimi bu değişimin köküdür.
- (f) Deniz taşımacılık işinin çeşitlenmesi, deniz nakliyesinin çekirdek olarak

# 15 Gemi kira sözleşmeleri

*Çevirmen:*

*Dr. Hüseyin Gencer*

*Piri Reis Üniversitesi*

Dünya ticaretinin büyük bir kısmı tramp (tarifesiz sefer yapan) gemilerde taşınmaktadır. Genellikle bir yükün bir gemiyi dolduracağı şartlarda, bir yük sahibi veya bir kiracı, gemisinin kiralanması için armatörle özel bir sözleşmeye girer ve bu sözleşme bir kira sözleşmesi (charter party) olarak bilinir. Genellikle bu şekilde gerçekleşse de, her zaman tam dolu bir gemi yüklemesi (full shipload) için durum bu şekilde değildir.

Bir kira sözleşmesi, bir armatörün gemisinin veya bir kısmının navlun ödemesi karşılığında malların bir limandan başka bir limana taşınması için; ya da kira parası olarak bilinen ücret karşılığında gemisini belirli bir süre için kiraya vermek üzere bir tüccarın ya da başka bir kimsenin (kiracı olarak bilinen) emrinde bulundurmaya kabul ettiği bir sözleşmedir. Malların taşındığı şartlar, koşullar ve istisnalar kira sözleşmesinde belirtilir.

## 15.1 Çıplak ve çıplak olmayan gemi kira sözleşmeleri

İki ana kira sözleşmesi türü vardır: Çıplak ve çıplak olmayan.

Demise ya da bareboat kiralama, armatörün sadece gemiyi sağlarken, kiracının yük ve mürettebatı temin etmekten sorumlu olduğu durumda ortaya çıkar. Sonuç olarak kiracı, geminin işletilmesi ve tüm masraflarının ödemesi için tam sorumluluğu üstlenerek mürettebatı gemiye atar. Bir çıplak kiralama birkaç haftadan birkaç yıla kadar değişen bir süre içindir.

Bir çıplak olmayan kiralama, armatörün gemiyi ve mürettebatı temin ederken, kiracının ise yalnızca yükü sağladığı durumda gerçekleşir. Bu, belirli bir sefer için gemi sahibinin önceden düzenlenmiş bir navlun karşılığında belirli limanlar arasında yük taşımayı kabul ettiği bir sefer esaslı sözleşme olabilir. Düzenli olmayan yük sevkiyatlarının çoğunluğu sefer esaslı kira sözleşmesine göre yapılır. Alternatif olarak, bir zaman esaslı kiralama, belirtilen bir süre için veya kira parası olarak bilinen bir ücret karşılığında olabilir. Armatör, hem çıplak olmayan sefer kiralamada hem de zaman esaslı kira sözleşmesinde kiracının talimatları doğrultusunda kendi gemisini yönetmeye devam eder. Bir zaman esaslı kiralamada kiracı genellikle, geminin liman zamanını (turn-round) hızlandırmak için liman harçları, yakıt masrafları ve fazla mesai ödemelerini üstlenme eğilimindedir. Düzenli hat taşımacılığı yapan şirketlerin düzenli tramp (düzenli olmayan) gemileri zaman esaslı kiralamaya göre alarak servislerine eklemeleri oldukça yaygındır, ancak bu uygulama konteynerizasyon ile azalmıştır.



# 16 Konteynerizasyon

*Çevirmenler:*

*Dr. Alpaslan Ateş*

*Seçil Gülmez*

*Ahmet Lütfi Tunçel*

*İskenderun Teknik Üniversitesi*

## 16.1 Giriş

Konteynerizasyon, yüklerin birimleştirilmiş bir formda dağıtılması yöntemidir. Birimleştirilmiş formlar sayesinde gerçekleştirilen demiryolu, karayolu, kanal ve deniz taşımacılığının olası kombinasyonları, intermodal taşıma sistemlerinin de gelişimine olanak sağlamaktadır. Sistem uzun bir süre önce kurulmasına rağmen 1930'lu yıllarda Kuzey Amerika kıyı ticarinde daha fazla kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde konteynerizasyonun faydaları deneyimlendikçe konteyner gemileri de değişime uğramış, yükselen yaşam standartlarına ve ticaretin artmasına katkı sağlamıştır.

Konteyner taşımacılığı ile dünya çapında 100.000'den fazla olası rotayla 140'ın üzerinde ülkeye ve 360 limana hizmet verilebilmektedir. Konteyner ile taşınan denizyolu yükleri, 2005 yılında yıllık ortalama %10 büyüyerek bir milyon tona ulaşmıştır. Konteynerize yük ticareti, dünya denizyolu taşımacılığında olduğu gibi iki kat büyüme göstermiştir. Aynı zamanda birçok ülkenin ve yüklerin ticarete konu olması ile birlikte ticaret matrisi de genişlemiştir. Konteyner filosunun daha yerleşmiş bir konumda olması nedeniyle, gemilerin ortalama büyüklüğü, 1992 yılında 21.000 DWT'ten, 2005 yılında 31.000 DWT'e yükselmiş ve yükselmeye de devam etmektedir. Konteynerizasyon, ölçek ekonomisine olanak sağlaması sebebiyle gemi verimliliğini de artırmıştır.

Dünya limanlarında 2011 yılında tahmini 570 milyon TEU elleçleme gerçekleştirilmiştir. 2012 yılında, dünya konteyner filosu 5.012 olmakla birlikte bu filo ile 15,4 milyon TEU elleçleme gerçekleştirilmiştir. Yine 2012 yılında küresel ekipman miktarı 21.1 TEU'ya ulaşmıştır. Ticaretin küreselleşmesi büyük ölçüde konteynerizasyon ile mümkün olmuştur.

## 16.2 Konteyner Taşımacılığı

Liman modernizasyonu, altyapı ve yük miktarının sürekli artmasına bağlı olarak konteyner ağlarının sürekli olarak modellenmesi gerektirmektedir. Bu gelişmeler özellikle "topla dağıt" ağlarını genişletmekle birlikte yükletenlerin konteyner taşımacılığına olan tutumlarını da değiştirmiştir. Örneğin, Güney Afrika meyve piyasasında, Kasım 2004-Nisan 2005 periyodunda soğutmalı gemi kapasitesi sabit kalırken, soğutmalı konteynere ait pazar payı %65 artışla haftalık 1.800 TEU'ya

# 17 Limanlar

*Çevirmen:*

*Dr. Soner Esmer*

*Dokuz Eylül Üniversitesi*

## 17.1 Limanları Rolü

Liman ticaret kapısıdır. Devletler ve uluslararası kurumlar limanların gelişimine, verimliliğine, teknolojisine ve stratejik coğrafi lokasyonuna daha fazla odaklanmaktadır. Limanlar kapıdan kapıya hizmetin verilmesi için tedarik zincirini birbirine bağlar. Gümrükçüler yük alıcısı/göndericisinin eşyalarını limanlarda ya da limanlara yakın yerlere konuşlandırılan CFS (konteyner yük istasyonu), kuru liman, lojistik köyler ya da serbest ticaret bölgelerinde denetler. Bugün Rotterdam, Dubai ve Hamburg gibi modern limanlar ticaret merkezlerine dönüşmüşlerdir. Aşağıdaki faktörler limanlardaki değişimi hızlandırmaktadır:

- (a) Dünyada devletler özellikle konteyner limanlarının sahipliğini ve yönetimini terk etmekte ve bu nedenle liman özelleştirme uygulamaları artmaktadır. Özelleştirmeler limanlardaki verimlilik artışının sağlanması, IT sistemlerinin tesis edilmesi, yeni ekipman ve rıhtımlara yatırım yapılması ve belirli bir hedefe odaklanmış yönetim kültürünün benimsenmesi ile ilişkilidir. Devletler ticari, sosyal ve ekonomik standartların geliştirilmesi ve bu doğrultuda yatırımların yapılmasını ülkelerindeki refahın artmasında kilit bir rol üstlendiğini düşünmektedir. Liman özelleştirmelerinin hukuki boyutuyla ilişkili sorular şu şekildedir: Devletin imtiyaz vermek için yetkisi var mıdır? Yabancılar tarafından kontrol edilen işletmeler limanlara sahip olmalı mı? İhaleyi alan liman operatörü liman otoritesi içinde yer almalı mı, eğer yer alacaksa güvenlik, erişim, tarama, pilotaj ve çevresel konularda kontrol gücü olacak mı? Yeni operatör vergi indirimlerinden faydalanacak mı ve kar payını ülkesine götürecektir mi? Lisans ya da izne tabi olacak mı ve bu izni vermede kim yetkili olacak? Mevcut ve gelecekteki çalışanlarla ilgili politikası ne olacak? Tarifeleri kim belirleyecek, gemilerin rıhtıma yanaşması ve yabancı para birimlerinin kullanılmasını kim düzenleyecek? Kamu erişimi için yeterli tesisi sağlayacak mı? Yabancı işletmelere ayrımcılık yapılacak mı?
- (b) Hindistan, Brezilya, Çin ve Rusya'da ticaretin artması limanların modernleşmesini hızlandırmıştır. Hindistan'ın dış ticaretine konu olan malların değer olarak %75'inden fazlası ve tonaj olarak %95'i deniz yolu ile taşınmaktadır. Düşük liman üretkenliği ve hinterlandtaki zayıf lojistik hizmetler ürünün ni-

## 18 Multi-Modalizm

### Küresel tedarik zinciri yönetimi ve uluslararası lojistik

*Çevirmen:*

*Seçil Gülmez*

*İskenderun Teknik Üniversitesi*

Multimodalizm, yükletenler için kapıdan kapıya/depodan depoya hizmet operasyonu olmakla birlikte iki veya daha fazla taşıma şeklini içerir. Taşımaya konu olan ticari eşyalar, tüm transit yolculuğu süresi boyunca aynı birimleştirilmiş formda nakliyesi gerçekleştirilir. Bu operasyonlar aynı zamanda intermodalizm olarak da tanımlanır.

Multimodalizmin çeşitli formları bulunur:

- (a) Konteynerizasyon – FCL/LCL/karayolu/denizyolu/demiryolu.
- (b) Kara köprüsü (land bridge)- Treyler/kamyon-karayolu/denizyolu/karayolu
- (c) Kara Köprüsü palet/IATA konteyner-karayolu/denizyolu/karayolu/karayolu
- (d) Treyler/kamyon-karayolu/denizyolu/karayolu
- (e) Swap body-karayolu/demiryolu/denizyolu/karayolu

#### 18.1.Multimodalizm unsurları

Uluslararası dağıtım ağı giderek daha entegre bir hale gelirken, multimodalizm ise bu entegrasyonda önemli bir rol oynamaktadır. Günümüz rekabetçi küresel pazar koşullarında, geleneksel olarak yürütülen limandan limana veya hava limanından hava limanına operasyonları geçerliliğini kaybetmiştir. Örneğin, uluslararası girişimci bir ürünü A ülkesinde tasarlarken, B ülkesinde montajını yapmakta ve ürüne ait tamamlayıcı birimleri C, D ve E ülkelerinden temin etmektedir. Bu süreç, taşıyanların, tedarikçilerin/imalatçıların, gönderenlerin ve alıcıların faaliyetlerini birleştiren kapsamlı bir bilgi-işlem tabanlı lojistik operasyonunu gerektirmektedir. Gerçekleştirilen işlemin verimliliği doğrudan ölçek büyüklüğüne ve pazara nüfuzla bağlıdır. Ayrıca gerekli olan sermaye harcamalarının finanse edilebilmesine olanak sağlayacak yüksek düzeyde kullanım gerektiren sermaye yoğun bir süreçtir. Multimodalizm, küresel bir operasyon olmak ile birlikte, gelişimine engel olabilecek herhangi bir ticari engelin ve zaman sınırlamasının olmaması gerekmektedir. Küresel multimodal ağın kapsamı ne kadar geniş olursa, dünya ticaretinin büyümesi bir o kadar hızlı olur. Multimodal tesisler, düşük maliyetli küresel dağıtım hizmeti sunmakta, farklı bölgelerdeki pazarları yakınlılaştırarak yüksek ve düşük gelirli ülkeler arasında köprü oluşturmaktadır. Özellikle, düşük gelirli ülkelerin ucuz iş gücü olanakları, bu ülkelerin küresel pazarda rekabet edebilmesine ve katma değeri yüksek ürün üretebilmesine olanak sağlamaktadır. Böylece “toplam ürün” konsepti küresel taşımacılığa uygulanmaktadır.

# 19 Uluslararası Sevkiyatlar

*Çevirmen:*

*Nesli Çankırı*

*Beykoz Üniversitesi*

Taşımacılıkla ilgili bir çalışmada, uluslararası nakliyat, ulaştırma modlarının uygunluğu, satış teslim şartları ve ihracat belgelerinin değerlendirilmesi gerekmektedir.

## 19.1 Uluslararası sevkiyatlarda uygun taşıma modunun seçilmesi için dikkat edilmesi gereken faktörler

Uluslararası sevkiyatlarda uygun taşıma modu veya modlarının değerlendirmesi yapılırken aşağıdaki faktörler dikkate alınmalıdır;

- (a) Malın niteliği, boyutları ve ağırlığı ile taşıma esnasında özel bir taşıma aracına gerek duyup duymadığı. Örneğin; canlı hayvan taşımacılığı esnasında özel taşıma ekipmanları ve donanımlarına ihtiyaç duyulur; giysiler yüksek (high cube) konteynerlerde taşınır, ünite halindeki kargolar konteynerlere palet içerisinde yüklenir, et ürünlerinin sevkiyatında soğutmalı konteyner kullanılır.
- (b) Ambalajın niteliği, miktarı ve maliyetleri. Havayolu taşımacılığı, konteyner ile yapılan taşımalar ve karayolu / demiryolu kombinasyonu ile gerçekleştirilen uluslararası çoklu taşımacılık (multimodalizm) hizmetleri (ürünün doğasına göre) daha az ambalaj gerektirir.
- (c) Yük elleçlemesinin sevkiyata uygunluk derecesi. Örneğin, paletli yükler forklift ile gerçekleştirilen elleçlemelerde kolaylık sağlarken, hafif tonajlı kartonların konteynerlere yüklenmesi uygun olmaktadır. Hantal ve biçimsiz yükler özel vasıta veya elleçleme planlamalarına ihtiyaç duyabilirler ve özel donanımlar gerektirdiklerinden navlun bedelleri de yüksek olabilmektedir.
- (d) Taşımayla ilgili yasal yükümlülükler. Belirli ürünlerin taşınması ya da terminalerde bekletilmesinde özel durumlar oluşabilmektedir. Bu durumlar da taşımada rotalama, servis hizmetleri ve ulaştırma modunun seçiminde bazı kısıtlamalar yaratmaktadır. Örneğin, et ya da sakatat benzeri ürünlerin taşınmasında, operatörün taşıma için özel araçlara ve ithal terminalinde özel muayene araçlarına sahip olması gerekir. Avustralya'yla yapılan ticarete saman ya da ahşap kutu kullanılmasının zorunlu olması örneğinde de göreceğimiz üzere gönderi ambalajının nasıl olması gerektiği gibi yasal yükümlülükler de taşımada etkili olabilmektedir.
- (e) Tehlikeli Yükler. Tehlikeli madde gönderileri ile ilgili regülasyonlar (düzenlemeler) ambalajlama, depolama ve diğer yüklerle birlikte yapılan depolamalar konusunda katı kuralları getirmektedir. Bu düzenlemeler hizmet ve rotalama planlamaları konusunda kısıtlayıcı olabilmektedir.
- (f) İhracat sözleşmesi şartları. Örneğin, denizyolu hat acentesi veya havayolu operatörü, para kurunun emniyetini sağlayabilmek için malların belirlenmiş veya yerel bir firmaya gönderimini şart koşabilir. Uygulanan bu politikaya "bayrak ayrımcılığı" (Flag discrimination) denir.

## 20 Bilgi Teknolojileri ve Elektronik Veri Değişimi

*Çevirmen:*

*Sevda Dede*

*Piri Reis Üniversitesi*

### 20.1 Giriş

Bilgi teknolojileri (IT) bugün tüm dünyada haberleşmeye yön vermektedir. Bilgi teknolojileri, bilhassa mal ve hizmet üretimi sektörlerinin küresel ticaretinde, ihracat sevkiyatına ilişkin işlemlerin yapılmasında, uluslararası bankacılık ödeme sistemlerinde ve terminal, taşıyıcılar, gümrük, yük durumu, istifleme, veri bankası, planlama ve benzeri işlemler dahil olmak üzere küresel dağıtımda etkilidir. Bilgi teknolojilerinin durmak bilmeyen ilerleyişi dil, kültür ve zaman dilimi engeli tanımamaktadır. Bilgi teknolojileri pazarları birbirine yaklaştırarak dünyayı küçültmüştür.

Denizcilik küresel ticaretin gelişmesinde merkezi bir rol üstlenirken, denizcilik ve ticaret birlikte, söz konusu değişiklikler arasında ön plana çıkmaktadır. Denizcilik sektörü etkinlik (verimlilik) ve katma değer ağı bakımından karmaşıklaştıka, ticaretin gelişmesindeki ivme de artmaktadır. Denizcilik özellikle küresel konteyner ağı için önemlidir. Uluslararası iş çevresinin bir parçası olması nedeniyle, denizcilik, bu çevreden kopuk olarak gelişemez. Bilgi teknolojileri, uluslararası iş dünyasının/çevresinin tüm bileşenlerinin, özel hizmetler ve prosedürler oluşturmak amacıyla, kullanımı kolay, uyumlu ve tam entegre bir yolla haberleşmesine imkan sağlamaktadır.

Bilgi teknolojilerindeki hızlı gelişmelerin, değişmekte olan uluslararası piyasalardaki rekabete ve işletmelerin yönetiliş şekillerine etkisi tartışılmazdır. Avrupa Birliği bunun en iyi örneklerinden birini teşkil etmektedir.

Tek bir Avrupa pazarına ve milyonlarca insan ile çok sayıda ulusun etkili ekonomik bütünleşmesine duyulan ihtiyacı gerekçelendiren temel nedenlerden biri parçalanmış bir pazarın endüstriye tahmini maliyeti olmuştur. Söz konusu maliyet birkaç yıl önce 160 milyar pound idi ve şu bileşenlerden oluşuyordu: Pahalı ulusal gümrük prosedürleri; özellikle elektronik ve haberleşme sektörlerinde değişen ürün standartlarının yol açtığı verimsizliklerden kaynaklanan milyarlarca poundluk kayıplar; ve ticaret zinciri boyunca özellikle küçük işletmelerin karşı karşıya kaldığı ve sınır ötesi iş fırsatları peşinde koşma cesaretlerini kıran yüksek idari giderler. Bir AB araştırması, değişen ulusal standartlar ile düzenlemelerin, AB ticaretinin önündeki esas engel olduğu sonucuna varıyordu. Artık, özellikle haberleşme, bilgi teknolojisi ve ürün verisi alanlarında uluslararası standartlar geliştirilmesine yönelik baskı bulunmakta, ve şirketler, kağıtsız ticaret, bilgi tek-

# 21 Gemi İşletmeleri Yönetimi

*Çevirmen:*

*Dr. Turgay Battal*

*İskenderun Teknik Üniversitesi*

## 21.1 Giriş

Gemi işletmeleri yönetimi gemilerin, düşük maliyetli, güvenilir ve yasal mevzuata uygun bir şekilde günlük olarak yönetilme operasyonlarına verilen genel isimdir. Bu işlemlerin güvenli bir şekilde ve çevreye zarar vermeyecek bir şekilde yapılması gereklidir. Ayrıca bu yönetim, bir varlık olarak “Gemi'nin” işletme maliyetlerini göz önüne alarak, mevzuata uygun ve gelir yaratacak şekilde olmalıdır.

Gemi işletmeleri yönetimi bir sektör olarak, geçtiğimiz senelerde gözle görülür bir biçimde büyümüştür. Dünyada ki en önemli gemi işletmeleri yönetimi şirketleri: V Ships, Columbia Ship Management, Barber International, ASP Ship Management ve Orient Ship Management gibi firmalar sayılabilir. Bunlardan en büyüğü olan V Ships 650 gemiden fazla filosuyla, 26 ülkede konuşlanmış 44 uluslararası ofisiyle, 1,100 ofis elemanı ve 22,500 denizci iş gücü ile operasyonlarını sürdürmektedir. V Ships gemi işletmeleri yönetimi faaliyetlerinin yanı sıra, mürettebat yönetimi, finansal yönetim, danışmanlık, ticari faaliyetler ve acentelik hizmetleri gibi birçok alanda faaliyetleri mevcuttur.

Genel olarak üç çeşit gemi işletme yönetim şekli vardır:

- Geleneksel Yöntem.** Bu yönetim şekli gemi sahibi tarafından tamamen kurum içinde gerçekleştirilir.
- Dışardan Tedarik Yöntemi.** Genellikle üçünü parti gemi işletmeleri yönetimi olarak da adlandırılan bu yönetim şekli, tam yönetim ya da mürettebatın farklı bir şirketten temin edilmesi aracılığıyla teknik servis, mürettebat temini, muhasebe, çevre güvenliği ile ilgili hizmetler, kalite ve güvenlik hizmetlerinin bir gemi yönetim firması tarafından yapılmasıdır.
- Karma (Hibrit) Yöntem.** Karma sistem olarak tanımlanan bu yöntem ile seçilen bazı fonksiyonların, ortaklık yöntemi de dâhil olmak üzere kısmi olarak dışarıdan satın alma yöntemidir.

Üçüncü parti gemi işletmeciliği yönetimi sektörü, denizcilik endüstrisinin yaklaşık %35 'ini temsil etmekte ve her yıl düzenli olarak da büyümeye devam etmektedir. Armatörlerin üçüncü parti, gemi yönetim şekline ve onların tedarik ettiği hizmetlerin kalitesine olan güveni gittikçe artmaktadır. Bu tip yönetimler gemi ve kara operasyonlarında yetenekli, profesyonel denizciler ve yöneticiler olarak addedilirler. Üçüncü parti gemi işletmeleri yönetimlerinin gelişmesine etki eden faktörler şu şekilde sıralanır:

## 22 Politik Yaklaşımlar

*Çevirmenler:*

*Dr. Alpaslan Ateş*

*Ramazan Özkan Yıldız*

*İskenderun Teknik Üniversitesi*

Çevirenin Notu:

Ship Management: Gemi işletmeleri yönetimi olarak Türkçeye çevrilmiştir.

Shipboard Management: Gemi sevk ve idaresi olarak Türkçeye çevrilmiştir.

### 22.1 Bayrak Ayrımcılığı

Denizciliğin temel unsurları adlı bir çalışma bayrak ayrımcılığı, kolay bayrak ve teşvikler gibi siyasi yaklaşımları içermelidir. Bayrak ayrımcılığı; bayrak devleti tarafından kendi bayrağını taşıyan gemilerin yük oranını arttırmak amacıyla uyguladığı bir takım yasal düzenlemeler ve yaptırımları içerir. Ayrıca ülke limanlarında kendi bayrağını taşıyan gemilere daha uygun yakıt ücretleri verilmesi gibi uygulamalar da bu düzenlemelerin içerisinde yer almaktadır. Bayrak ayrımcılığına karşı kullanılacak çeşitli uygulamalara 1974 Deniz Ticaret Kanunu 3. Bölümde yer verilmiştir. Bu bölüm Birleşik Krallığa; denizcilik ve ticaret ilgilerinin etkilendiği durumlarda ya da uluslararası yaptırımlarının diğer devletler tarafından tanınmasını gerektiren koşullarda karşı harekette bulunma yetkisi vermektedir.

Uygulanabilecek yaptırımlar; bilgi elde etmek, yüklerin taşınması ile ilgili düzenlemeler, gemideki vergi sorumluluğu ile ilgili konular, Birleşik Krallık limanlarına girişin engellenmesi, kontratların onaylanması ya da reddedilmesi gibi hususlarda olabilir. 1988 Deniz Ticaret Kanunu, Birleşik Krallık hükümetinin deniz aşırı rakipler tarafından yapılan haksız ticari uygulamalara karşılık vermesini sağlar.

Bayrak ayrımcılığı denizcilik endüstrisi içindeki rekabeti baltalar. Çünkü hizmetin gerçek değerinin belirsizleşmesine ve ticaretin daha az etkin taşıyıcılar üzerinden dönmesine neden olabilir. Bayrak ayrımcılığı içerisinde rastlanabilecek daha etkili yöntemler şu şekilde sıralanabilir;

- (a) İthalat Ruhsatı: Şili, Brezilya, Gabon, Malezya, Peru, Sudan ve Hindistan da dahil olmak üzere bir dizi ülke, yüklerin kendi ulusal bayrağındaki gemilerde taşınmasını sağlamak amacıyla ithalat ruhsatı vermektedir.
- (b) Ayrıcalıklı Gümrük Tarifeleri ve Diğer Tarifeler: Ulusal bayrağı taşıyan gemilere yük çekmek amacıyla ayrıcalıklı gümrük tarifeleri ve ücretler uygulanır. Barınma, deniz feneri pilotajı ve tonaj işlemleri, konsolosluk işlemlerine uygulanan ayrıcalıklı ücretler ve navlun gelirlerine düşük vergi uygulaması ulusal bayrağı teşvik etmek için kullanılan diğer kalemlerdir.
- (c) Yönetimsel Baskılar: Her ne kadar birçok ülkede yüklerin ulusal bayrağı taşıyan gemilere rezerve edilmesini sağlayacak yasal hükümler bulunmasa da, aynı sonuç bazı idari baskılarla elde edilmektedir.