

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

KURU YÜK TAŞIMACILIĞINDA GEMİ İŞLETMECİLİĞİ
MALİYET ANALİZİ VE BİR UYGULAMA

İBRAHİM ÜNAL

2501131322

TEZ DANIŞMANI
DOÇ. DR. ERTUĞRUL İBRAHİM KIZILKAYA

İSTANBUL - 2019



T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS
TEZ ONAYI



ÖĞRENCİNİN:

Adı ve Soyadı : İBRAHİM ÜNAL Numarası : 2501131322
Anabilim Dalı / İşletme (Siyasal)
Anasanat Dalı / Programı : ULUSLARARASI İŞLETMECİLİK Danışmanı : DOÇ. DR. ERTUĞRUL İBRAHİM KIZILKAYA
Tez Savunma Tarihi : 27.06.2019 Saati : 14:00
Tez Başlığı : "KURUYÖK TAŞIMACILIĞINDA GEMİ İŞLETMECİLİĞİ MALİYET ANALİZİ VE BİR UYGULAMA"

TEZ SAVUNMA SINAVI, İÜ Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin 36. Maddesi uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin KABULÜNE OYBİRLİĞİ / OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- DOÇ.DR. E. İBRAHİM KIZILKAYA		KABUL
2- DOÇ. DR. ENGİN BAY UÇURLU		KABUL
3- DR. ÖĞR. ÜY. M. EMRE ÜNSAL		KABUL

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- DR. ÖĞR. ÜY. MURAT ADİL SALEPÇİOĞLU		
2- DR. ÖĞR. ÜY. ALİ OSMAN BALKANLI		

ÖZ

Kuru Yük Taşımacılığında Gemi İşletmeciliği Maliyet Analizi Ve Bir Uygulama

İbrahim Ünal

Denizcilik sektörü; konteyner, tanker, proje taşımacılığı ve kuru yük olmak üzere dört alt sektöre ayrılır. Gemi işletmeciliği gerek yatırım gerek cari işletme açısından büyük maliyetleri olan ve kendine özgü finans yönetimi gerektiren, dolayısıyla maliyet analizinin çok önem arz ettiği bir iş koludur.

Kuru yük sektörü diğer alt sektörlerle benzerlikler göstermekle beraber gerek operasyonel gerek mali anlamda kendine özgü dinamiklere sahiptir. Dünyada cari olarak yaklaşık 100 milyon tonluk ticaret hacmine sahip olan sektörde özellikle 2008 ekonomik kriziyle birlikte başlayan süreçte çok yoğun rekabet şartlarının da etkisiyle navlun endeksi oldukça düşük seyretmekte, bu durum maliyet yönetiminin önemini daha da artırmaktadır. Dolayısıyla her ne kadar sektör içinde maliyet yönetimi geleneksel bir yapıda devam ettirilse de maliyet analizi eksik kalmakta, firmalar bu eksiklikler dolayısıyla ciddi kayıplar yaşamaktadır.

Daha önce gemi işletmeciliği maliyet analizi ile ilgili genel çalışmalar yapılmış olmakla beraber kuru yük için özel bir çalışma bulunmamaktadır. Bu anlamda bu çalışma kuru yük sektöründeki maliyet analizi eksikliğini gidermek açısından katkı sağlamayı hedeflemektedir. Çalışma üç ana bölümden oluşmaktadır: Kuru yük taşımacılığı ve navlun sözleşmelerinin incelenmesi, kuruyük taşımacılığında gemi işletmelerinin maliyetlerinin incelenmesi ve sefer bazlı navlun esasıyla çalışan bir gemi işletmesinin maliyet analizi uygulaması.

ABSTRACT

Cost Analysis Of Ship Management in Dry Bulk Shipping and an Application

İbrahim Ünal

Maritime sector consists of four sub sectors as container, tanker, project and dry cargo. Ship management deals with big costs in terms of both investments and current managing costs so it requires a specific finance management that cost analysis is crucial for.

Having similarities to other sub sectors, the dry cargo ship management has its own dynamics, both operationally and financially. In a worldwide trade volume of approximately 100 million tons, the freight index is very low due to the intense competition especially starting with the 2008 economic crisis. This situation increases the need for a sophisticated cost management. Although cost management in the sector continues in a traditional way, companies are experiencing serious losses due to the lack of cost management.

Previous studies have emphasised on ship management cost analysis, but there is no specific study for dry cargo. In this respect, this study aims to contribute to the lack of cost analysis in the dry cargo sector. The study consists of three main parts: the analysis of dry cargo and freight contracts, the examination of the costs of ship managers in dry cargo sector and applying the cost analysis to a ship managing company working voyage basis.

ÖNSÖZ

2008 global ekonomik krizi öncesinde, özellikle kuru yük gemi işletmeleri navlun gelirleri ile maliyetleri arasında uzun vadede şirketin finansal yapısını bozacak kadar kritik daralmalar yaşamıyorlardı. Bunun bir sonucu olarak kuru yük gemi işletmelerinde maliyet yönetimi üzerine genel kabul görmüş ve kurumsallaşmış çalışma ve uygulamalar yoktu. Bir başka ifade ile, kuru yük gemi işletmeleri maliyetlerini, düşük navlun piyasası ve talep elastisitesi doğrultusunda yönetmeyi son dönemde öğrenmektedirler.

Bu çalışmanın amacı, kurumsallaşma doğrultusunda konteyner taşımacılığı kadar geniş imkanları bulunmayan ve kendi sektörünün KOBİ'leri konumunda olan kuru yük gemi işletmelerine maliyet yönetimi açısından ölçü olup yön vermekte fayda sağlamak ve örnek teşkil etmektir.

Bu çalışmanın hazırlanmasında desteğini gördüğüm tez danışmanım Sayın Doç. Dr. Ertuğrul İbrahim Kızılkaya'ya, tüm İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi İşletme bölümü öğretim üyelerine ve uygulama bölümü için gerekli verileripaylaşan başta işletme müdürü Sayın Selçuk Uzun olmak üzere tüm Nevmar Denizcilik Ltd. Şti yetkililerine teşekkürü borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	III
ABSTRACT.....	IV
ÖNSÖZ.....	V
TABLolar LİSTESİ.....	X
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KURU YÜK TAŞIMACILIĞI VE NAVLUN SÖZLEŞMELERİNİN İNCELENMESİ

1.1 Kuru Yük Gemi İşletmeleri ve İlgili Alanlarda Faaliyet Gösteren İşletmeler.....	3
1.1.1 Armatör işletmeler.....	3
1.1.2 Gemi acenteleri.....	4
1.1.3 Navlun ve alım satım komisyoncuları.....	4
1.1.4 Tedarikçiler.....	5
1.1.5 Bunker işletmeleri.....	5
1.1.6 Kumanya ve müstehlik malzeme tedarikçileri.....	6
1.1.7 Makine ve yedek parça tedarikçileri.....	6
1.2 Kuru yük Gemi İşletmelerinde Navlun ve Gemi Kiralama Sözleşmeleri.....	6
1.2.1 Navlun.....	6
1.2.1.1 Navlun kavramı.....	6
1.2.1.2 Navlunun şartları.....	7
1.2.2 Gemi Kiralama Sözleşmeleri.....	7
1.2.2.1 Gemi Kira Sözleşme Çeşitleri.....	9
1.2.2.1.1 Çıplak Kira Sözleşmesi (Bareboat Charter).....	9
1.2.2.1.2 Süreli Gemi Kira Sözleşmesi (Time Charter).....	10
1.2.2.1.3 Sefer Bazlı Gemi Kira Sözleşmesi (Voyage Charter).....	11
1.2.2.1.4 Kontrat Sözleşmesi.....	12

1.2.2.2 Gemi Kira Sözleşmelerinde Taraflar.....	13
1.2.2.2.1 Kiracı (Charterer).....	13
1.2.2.2.2 Armatör (Owner).....	13
1.2.2.2.3 Aracı (Broker).....	14

İKİNCİ BÖLÜM

KURU YÜK TAŞIMACILIĞINDA GEMİ İŞLETMELERİNİN MALİYETLERİNİN İNCELENMESİ

2.1.Maliyet, Harcama ve Gider Kavramları.....	15
2.2.Maliyetlerin Sınıflandırılması.....	16
2.2.1 Sabit Giderler.....	17
2.2.1.1 Personel Giderleri.....	17
2.2.1.2 Yıllık Sigorta Giderleri.....	19
2.2.1.3 Gemi Klaslama ve Denetim Giderleri.....	24
2.2.1.4 Bakım Tutum Giderleri.....	25
2.2.1.5 Gemi Yağ Giderleri.....	26
2.2.1.6 Malzeme ve Yedek Parça Giderleri	27
2.2.1.7 Gemi Haberleşme Giderleri	27
2.2.1.8 Diğer Giderler	27
2.2.2 Operasyonel Giderler	27
2.2.2.1 Liman Giderleri	27
2.2.2.2 Yükleme ve Tahliye Giderleri	29
2.2.2.3 Yakıt Giderleri	31
2.2.2.4 Sefer Bazlı Sigortalar	32
2.2.2.5 Kanal, Boğaz Geçiş Giderleri	33
2.2.3 Yatırım Giderleri	33
2.2.3.1 Gemi Alım Kredisi (Finansman) Giderleri	33
2.2.3.2 Amortisman ve Faiz Giderleri	34
2.2.4 Yönetim Giderleri	35
2.3.Maliyetlerin Hesaplanması	36
2.3.1 Sefer Tahmin Raporu	38

2.3.2 Sefer Tahmin Raporu Örneği	42
--	----

2.4.Maliyetlerin Finansal Analizi ile İlgili Sorunlar ve Önerileri	47
--	----

2.4.1 Maliyetlerin Finansal Analizi ile İlgili Sorunlar	49
---	----

2.4.2 Maliyetlerin Finansal Analizi ile İlgili Öneriler	52
---	----

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SEFER BAZLI NAVLUN ESASIYLA ÇALIŞAN BİR GEMİ İŞLETMESİNİN MALİYET ANALİZİ UYGULAMASI

3.1.Uygulamanın Amacı	58
-----------------------------	----

3.2.Uygulamanın Kapsamı ve Yöntemi	58
--	----

3.3.Nevmar Denizcilik Ltd. Şti. İşletmesi M/V Vadi Gemisi 2015

Yılında Belirdi bir Sefere Ait Maliyet Analizi	59
--	----

3.3.1 M/V Vadi Gemisi Özellikleri	60
---	----

3.3.2 M/V Vadi Gemisi Munzam Giderleri	61
--	----

3.3.2.1 M/V Vadi Gemisi Kumanya Giderleri	62
---	----

3.3.2.2 M/V Vadi Gemisi Maaş Ödemeleri	63
--	----

3.3.2.3 M/V Vadi Gemisi Personel Uçuş Giderleri	63
---	----

3.3.2.4 M/V Vadi Gemisi Personel Sertifika Giderleri	65
--	----

3.3.2.5 M/V Vadi Gemisi Kaptan Kasası Giderleri	65
---	----

3.3.2.6 M/V Vadi Gemisi Kimyasal Malzeme Giderleri	66
--	----

3.3.2.7 M/V Vadi Gemisi Yağ Giderleri	67
---	----

3.3.2.8 M/V Vadi Gemisi Yedek Parça Giderleri	68
---	----

3.3.2.9 M/V Vadi Gemisi Yedek Parça Temin Giderleri	69
---	----

3.3.2.10 M/V Vadi Gemisi Boya Giderleri	70
---	----

3.3.2.11 M/V Vadi Gemisi Bayrak Devleti Giderleri	71
---	----

3.3.2.12 M/V Vadi Gemisi Klas Giderleri	72
---	----

3.3.2.13 M/V Vadi Gemisi Navigasyon Giderleri	72
---	----

3.3.2.14 M/V Vadi Gemisi Yakıt Analizi Giderleri	73
--	----

3.3.2.15 M/V Vadi Gemisi Güvenlik Malzemesi Giderleri	73
---	----

3.3.2.16 M/V Vadi Gemisi İletişim Giderleri	74
---	----

3.3.2.17 M/V Vadi Gemisi Kırtasiye Giderleri	76
--	----

3.3.2.18 M/V Vadi Gemisi Deniz Yayın ve Harita Giderleri	76
--	----

3.3.2.19 M/V Vadi Gemisi Makine Malzemesi Giderleri	77
---	----

3.3.2.20 M/V Vadi Gemisi Güverte Malzemesi Giderleri	78
--	----

3.3.2.21 M/V Vadi Gemisi Yaşam Mahalli Malzemeleri Giderleri ..	79
---	----

3.3.2.22 M/V Vadi Gemisi İçki ve Sigara (Bonded Store) Giderleri	79
--	----

3.3.2.23 M/V Vadi Gemisi İlk Yardım Giderleri.....	80
--	----

3.3.2.24	M/V Vadi Gemisi Genel Yönetim ve Ofis Giderleri	80
3.3.2.25	M/V Vadi Gemisi Yıllık Sigorta Giderleri	81
3.3.2.26	M/V Vadi Gemisi Envanter Giderleri	82
3.3.2.27	M/V Vadi Gemisi Makine Bakım Giderleri	82
3.3.2.28	M/V Vadi Gemisi Güverte Bakım Giderleri	83
3.3.2.29	M/V Vadi Gemisi Bakım Tutum Giderleri	84
3.3.3	M/V Vadi Gemisi Eylül Ayı Operasyonel Giderler	85
3.3.4	Navlun Geliri ve Maliyet Tablosu Değerlendirmesi	85
3.3.4.1	Navlun Geliri	85
3.3.4.2	Maliyet Tablosu Değerlendirmesi	86
SONUÇ		90
KAYNAKÇA		92

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: M/V Vadi gemisi 2015 yılı munzam giderleri	71
Tablo 2: M/V Vadi gemisi 2015 yılı kumanya giderleri	72
Tablo 3: M/V Vadi gemisi 2015 yılı gemi personeli maaşı giderleri	73
Tablo 4: M/V Vadi gemisi 2015 yılı personel uçuş giderleri	74
Tablo 5: M/V Vadi gemisi 2015 yılı personel sertifika giderleri	75
Tablo 6: M/V Vadi gemisi 2015 yılı kaptan kasası giderleri	76
Tablo 7: M/V Vadi gemisi 2015 yılı kimyasal malzeme giderleri	76
Tablo 8: M/V Vadi gemisi 2015 yılı yağ giderleri	78
Tablo 9: M/V Vadi gemisi 2015 yılı yedek parça giderleri	79
Tablo 10: M/V Vadi gemisi 2015 yılı yedek parça temin giderleri	80
Tablo 11: M/V Vadi gemisi 2015 yılı boya giderleri	81
Tablo 12: M/V Vadi gemisi 2015 yılı bayrak devleti giderleri	81
Tablo 13: M/V Vadi gemisi 2015 yılı klas giderleri	82
Tablo 14: M/V Vadi gemisi 2015 yılı navigasyon giderleri	83
Tablo 15: M/V Vadi gemisi 2015 yılı güvenlik malzeme giderleri	84
Tablo 16: M/V Vadi gemisi 2015 yılı iletişim giderleri	85
Tablo 17: M/V Vadi gemisi 2015 yılı kırtasiye giderleri	86
Tablo 18: M/V Vadi gemisi 2015 yılı deniz yayın ve harita giderleri	87
Tablo 19: M/V Vadi gemisi 2015 yılı makine malzemesi giderleri	88
Tablo 20: M/V Vadi gemisi 2015 yılı güverte malzemesi giderleri	89
Tablo 21: M/V Vadi gemisi 2015 yılı yaşam mahalli malzeme giderleri	89
Tablo 22: M/V Vadi gemisi 2015 yılı bonded store giderleri	90
Tablo 23: M/V Vadi gemisi 2015 yılı ilk yardım giderleri	90
Tablo 24: M/V Vadi gemisi 2015 yılı genel yönetim ve ofis giderleri	91
Tablo 25: M/V Vadi gemisi 2015 yılı yıllık sigorta giderleri	92
Tablo 26: M/V Vadi gemisi 2015 yılı envanter giderleri	92
Tablo 27: M/V Vadi gemisi 2015 yılı makine bakım giderleri	93

Tablo 28: M/V Vadi gemisi 2015 yılı bakım tutum giderleri	94
Tablo 29: M/V Vadi gemisi Setubal Tobruk seferi için öngörülen sefer tahminraporu	98



GİRİŞ

Özellikle sanayi devriminin ardından pazar arayışlarının artmasıyla dünya çapında denizcilik sektörünün önemi giderek artmıştır. Günümüzde dünya ticaretinin yaklaşık %80'i, ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarının ise yaklaşık % 90'ına yakın bir bölümü deniz yoluyla yapılmaktadır.¹ Üretilen malların yükleme ve tahliye işlemleriyle taşımaların başlayıp sona erdiği limanların ve taşımaları yapan gemilerin yurtiçi, yurtdışı ve transit taşımacılıkta ülke ekonomisine katkısı büyüktür. Gerek sanayi hammaddesini oluşturan yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği, gerekse taşıma maliyetinin demiryoluna, karayoluna ve havayoluna göre daha ucuz olması denizyolu yük taşımacılığının önemli avantajları arasındadır.

Türk Ticaret Kanununun 816.maddesinde ticaret gemileri, "Denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi, kim tarafından ve kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın ticaret gemisi sayılır." hükmü yer almaktadır.² Denizyolu yük taşımacılığında hız, zaman ve maliyetler gibi faktörler dikkate alınarak, her yük türü için özel bir gemi inşa edilmekte ya da gemiye taşıyacağı yüke uygun özellikler kazandırılmaktadır. Yük ve gemi türlerine göre denizyolu taşımacılığı gruplandırıldığında, her yüke ya da gemiye göre bir taşımacılık şekli ortaya çıkmaktadır. Bu durumda, yük ve gemi türlerine göre tanker taşımacılığı, ro-ro taşımacılığı, koteyner taşımacılığı, kombine taşımacılık ve dökme yük taşımacılığı şeklinde bir sınıflama yapılmaktadır.³

Dökme yük, diğer bir ifadeyle kuru yük taşımacılığında, kömür, fosfat, hurda, maden cevheri, dökme tahıl, gübre, tuz, şeker, kum ve çimento, pirinç gibi bazı torbalı yüklerin dökme yük gemileri ile taşındığı taşımacılık şeklidir. Bu tür gemiler bir seferde tüm kapasitelerine eşit veya ambar bazında parça yük taşımaktadırlar. Aynı zamanda demir çelik sanayi ürünleri de çoğunlukla proje bazında ambarlı gemilerle taşınmaktadır.

Kuru yük piyasasında faaliyet gösteren gemi işletmeleri, faaliyetlerini daha sonra çeşitlerini açıklayacağımız gemi kiralama sözleşmelerinden sefer bazlı gemi kira sözleşmesi veya kontrat sözleşmesi ile yürütürler. Kuru yük taşımacılığında gemi işletmeciliği maliyet analizi araştırmasında amaç, sefer bazlı gemi kira sözleşmesi ile

¹Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013, "Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu", Türkiye Cumhuriyeti Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 2007, s.3.

²Türk Ticaret Kanunu, Madde:816.

³Özdemir Özgür, "Denizyolu Yük Taşımacılığında Maliyetler ve Bir Uygulama" İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Doktora Tezi, İstanbul, 2009, s.10.

faaliyet gösteren kuru yük gemisi işletmelerinin, navlun gelirlerine uyum sağlayacak şekilde maliyetlerini düzenleyebilmelerine yardımcı olacak bir çalışma yapmaktır. 2008 Dünya ekonomik krizinden bu yana kuru yük navlun indeksleri ciddi ve düzensiz düşüşler yaşamakta, kuru yük gemi işletmelerini, eskiden olduğundan çok daha dikkatle maliyetlerini yönetmeye sevk etmektedir. Bununla beraber gemi işletmelerinin maliyetlerini yönetme konusunda becerilerini geliştirmeleri için rehberlik edecek akademik çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır.

Çalışma, kuru yük gemi işletmelerinin sabit ve operasyonel giderlerini irdeleyerek, spot piyasada sefer bazlı sözleşmelerle geminin bağlanması sonucu elde edilen navlun geliri ile uyumlu olarak yönetilmesi için bazı öneriler getirmeyi hedeflemektedir. Bu doğrultuda çalışma, kuru yük taşımacılığının deniz taşımacılığındaki yeri, navlun ve gemi kira sözleşme çeşitleri ve gemi işletmeciliği maliyet kalemleri üzerine literatür taraması, spot piyasada gemi bağlayan bir işletmeye ait kuru yük gemisinin maliyet kalemlerinin incelenmesi, bu maliyet kalemlerinin geminin navlun gelirlerine göre düzenlenmesi ile ilgili bazı öneriler ve bu önerilerle gerçekleşen maliyet raporunun karşılaştırmasını içermektedir.

Kuru yük taşımacılığında gemi işletmeciliği maliyet analizi ve bir uygulama başlığını taşıyan çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın birinci bölümü kuru yük taşımacılığı ve navlun sözleşmelerinin incelenmesidir. Çalışmanın birinci bölümü içerisinde denizcilik sektöründe yük taşımacılığı alanında faaliyet gösteren işletmeler, navlun ve gemi kira sözleşmeleri incelenmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde kuru yük gemi işletme maliyetlerinin incelenmesi yer almaktadır. Bu anlamda maliyetlerin sınıflandırılması, hesaplanması ve bu süreçte karşılaşılan sorunlar için öneriler yer almaktadır. Çalışmanın üçüncü bölümünde sefer bazlı kira sözleşmesi ile spot piyasada gemi işleten bir işletmenin maliyet analizi yer almaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

KURU YÜK TAŞIMACILIĞI VE NAVLUN SÖZLEŞMELERİNİN İNCELENMESİ

1.1. KURU YÜK GEMİ İŞLETMELERİ VE İLGİLİ ALANLARDA FAALİYET GÖSTEREN İŞLETMELER

Diğer gemi işletmelerinde olduğu gibi kuru yük sektöründe de faaliyet gösteren işletmeler armatörler, acenteler, komisyoncular ve tedarikçilerdir.

1.1.1 Armatör işletmeler

Kendine ait veya kiraladığı gemilerde taşımacılık işlevi gören denizyolu işletmelerine armatör işletmeler adı verilmektedir. Bu işletmeler faaliyetlerinin düzenli olup olmamasına göre iki şekilde sınıflandırılırlar; düzenli sefer yapan liner işletmeler ve düzensiz sefer yapan tramp işletmeler. Pratikte bir deniz taşımacılığı işletmesi hem liner, hem de tramp taşımacılığı yapabilmekte; konteyner, Ro-Ro gemileri gibi özel amaçlı gemiler işletebilmektedir. Gemi sahibi olabilmek için gemiyi inşa ettirmek ya da satın almak gerekir. Gemi sahipliğinin amacına göre armatörlük, konvansiyonel armatörlük ve sanayici armatörlük şeklinde ikiye ayrılmaktadır.

Konvansiyonel armatörlük, bu işi meslek edinen ve çoğunlukla kuşaktan kuşağa geçen deniz ticaret işletmeciliğidir. Sanayici armatörlük ise, mevcut işinin gereği, gemi sahibi olmanın kiralamaktan daha karlı olabileceği düşüncesinden kaynaklanmıştır.⁴ Sanayici armatörler konvansiyonel armatörlerden farklı olarak gemilerinin çalışma kapasitelerini kendi yüklerinin durumlarına göre ayarlayabilir. Sanayici armatörlerin kendi limanından, kendi gemisiyle, kendi yükünü taşıması dışarıya bağımlılığını azaltır. Bu yönüyle sanayici armatörler kapsam ekonomisinin güzel bir örneğini teşkil ederler. Ancak denizyolu yük taşımacılığındaki navlun fiyatları düşerken, sanayici armatörler kendi gemilerini desteklemek zorunda kalmaktadırlar. Bunun sürdürülebilir olmayışı bir çok sanayici armatör işletmesinin daha iyi navlun verebilecek başka yük sahiplerine hizmet vermeye başlamasıyla zamanla konvansiyonel armatör haline gelmesine sebep olmuştur. Ayrıca konvansiyonel armatörler, sadece deniz ticareti faaliyeti ile uğraştıkları için geminin yüke bağlanmasındaanında karar verebilirler.

⁴Kemal Bakkal, “Deniz Ticaret İşletmeciliğinde Maliyetler, Gemi Kiralama ve Sefer Tahminleri”, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1996, s.9.

1.1.2 Gemi acenteleri

Gemi acenteleri armatör acenteleri ve liman acenteleri olarak ikiye ayrılır. Armatör acenteleri, yaptıkları anlaşmalar ile gemi sahibi, işleteni veya kiralayanı adına yük toplayan ve gönderen, bilgi veren, acenteliğini yaptığı armatörlerin ilgili bölgedeki temsilciliğini yürüten, bununla beraber çoğu zaman ilgili bölgedeki liman acenteliğini de yürüten ve tüm bu hizmetlerden kar elde etmek amacıyla kurulmuş ticari işletmelerdir. Söz konusu armatör acenteleri, dünya çapında veya geniş bir coğrafi bölgede faaliyet gösteren konteyner işletmelerinin, her bir ülke veya bölgede temsilciliğini üstlenen, her bir geminin sabit işletme faaliyetleri haricindeki tüm süreçlerde armatörle koordineli olarak faaliyetleri yürüten kuruluşlardır. Çalışmamızın konusu olan kuru yük işletmelerinin tedarik zincirinde armatör acenteleri mevcut değildir çünkü kuru yük işletmeleri yük toplama, navlun sözleşmesi yapma, gemi kira ve alım satım sözleşmesi yapma gibi ticari faaliyetlerini işletme bünyesinde veya brokerlik faaliyeti yürüten aracı kuruluşlar vasıtasıyla yürütürler. Kuru yük gemi işletmeleri için acentelik kavramı ve ihtiyacı işletilen gemilerin sefer yaptığı limanlarda faaliyet yürüten liman acente işletmelerinden ibarettir. Liman acente işletmeleri, uğrak yapan gemilerin armatör ve kaptan adına liman başkanlığı ve ilgili devlet ile resmi ilişkilerini yürütme, uğrak esnasında ihtiyaç duyulan malzeme temini ve tamirat işlemlerinde gerekli evrak düzenlemelerini yapma, geminin serbest pratikasının alınması, pilotlanması ve yük elleçlenmesi ile ilgili faaliyetlerinin yürütülmesinde gemi işletmesine ve kaptana yardımcı olmakta ve bu hizmetler için sefer bazlı ücret almaktadırlar.

1.1.3 Navlun ve alım satım komisyoncuları

Komisyoncular (brokerler) ikiye ayrılır: Navlun komisyoncuları ve alım satım komisyoncuları. Özellikle sanayici armatörler gemi alım satımı sözleşmelerini düzenlemeye ve süreci yönetmeye yetecek kadar denizcilik bilgisine ve piyasa hakimiyetine sahip değillerdir. Gemi alım satımında piyasa şartlarına ve portföyüne hakim olup ilgili gemiyi veya müşteriyi bulan, sözleşmeleri düzenleyerek ve sözleşmeye bağlı süreci yöneterek iki tarafın da haklarını koruyan ve bunun karşılığında gemi satış bedeli üzerinden komisyon alan kuruluşlara gemi alım satım brokerleri denir.

Navlun komisyoncuları ise yük ile gemiyi buluşturan ve gerek armatörün gerekse taşıtanın karşılaşılabilecekleri sorunların büyük bir kısmını da çözme görevini üstlenmiş kuruluşlardır. Broker işletmeler, gemi sahibine ya da işletmesine yük, taşıtana da gemi bulma faaliyetiyle uğraşırken armatörün reklamını yapmakta ve şirketi tanıtmakta, yük sahibine de gerekli bilgi ve önerileri sunmaktadırlar. Asıl fonksiyonu hizmet satışı olan

navlun komisyoncuları bağlantının gerçekleşmesi durumunda navlun üzerinden komisyon almaktadırlar.⁵

Broker işletmeler daha çok tramp taşımacılıkta faaliyet göstermektedir ve hem yük arayana hem de gemi arayana karşı önemli sorumlulukları vardır. Broker işletmeleri olarak isimlendirilen navlun komisyoncuları, sürekli araştıran, piyasayı çok iyi bilen, uluslararası sözleşmeleri çok iyi takip eden, literatürü izleyen, limanlar ve limanların özellikleri hakkında çok yeni bilgiler toplayan ve değişimleri izleyen kuruluşlar olmalıdırlar.⁶

1.1.4 Tedarikçiler

Kuru yük gemileri, işletmelerinin sigorta ve resmi izinlerine bağlı olarak dünyanın tüm bölgelerinde faaliyet gösterirler. Gemilerin ticari faaliyet yürüttükleri bölge ile bayrakları ve bağlama limanları arasında doğrudan bir bağlantı olmadığı gibi özellikle tramp taşıma yapan kuru yük işletmelerinde gemi için merkezi bir bölge söz konusu değildir. Bu anlamda gemi işletmeleri liman acentelerinde olduğu gibi geminin ihtiyacı olan malzemelerin temini konusunda da dünyanın tüm bölgelerinde tedarikçi şirketlerle çalışırlar. Gemilerin uluslararası sigorta kuruluşlarının standartları gereği 3 yılda bir yapılan bakım tutum işlemleri haricinde ihtiyaç duyduğu bütün malzemeler, ilgili sefer süresinde uğrak yaptığı limanlarda ve şehirlerde faaliyet gösteren tedarikçi işletmeler tarafından temin edilir. Burada çok uzun süreçlerden bahsedildiği için bir geminin ihtiyaç duyabileceği hemen her malzemeyi tedarik etme kabiliyetine sahip işletmeler özellikle büyük liman kentlerinde mevcut olurlar. Bu tedarikçileri üç ana kısma incelemek mümkündür: Bunkerler, kumanya tedarikçileri ve makine ve yedek parça tedarikçileri.

1.1.4.1 Bunker işletmeleri

Bunker, gemilerin kömürle çalıştığı dönemden kalma ve halen kullanılmakta olan bir terimdir. Eski anlamının kömürlerin saklandığı ambar olması nedeniyle günümüzde gemi yakıtları bunker, yakıt ikmali de bunkering olarak adlandırılmaktadır.⁷

⁵S.Erol Eroztürk, "Deniz Taşımacılığında Acentalığa Başlarken", Deniz Nakliyatı T.A.S. Yayını, İstanbul, 1985, s.3.

⁶İşıl Mendeş Pekdemir, "Deniz Yolu Yük Taşımacılığı; Yönetim ve Organizasyonu" İstanbul, İşletme Fakültesi Yayın No:251, İşletme İktisadı Enstitüsü Yayın No:144, 1991, s.61.

⁷Özgür Özdemir, "Denizyolu Yük Taşımacılığında Maliyetler ve Bir Uygulama" İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Doktora Tezi, İstanbul, 2009, s.10.

Bunker tedarikçileri, gemilere yakıt ve yağ ikmali yapan kuruluşlardır. Gemi işletme giderlerinin büyük bir kısmını yakıt giderleri oluşturduğu için hem gemi makinelerinin performansı hem de çıkabilecek problemlerin getireceği yüksek maliyetler, yakıtlar için belirlenmiş standartlara uyulmasını gerektirmektedir. Bu anlamda bunker işletmelerin uluslararası standartları sağladıklarına dair akreditasyonlarının olması gerekmektedir.

1.1.4.2 Kumanya ve müstehlik malzeme tedarikçileri

Gemilerin mutfak malzemelerini ve güvertede günlük işlerde kullanılan eldiven, el aletleri, hafif makineler gibi gereçleri tedarik eden işletmelerdir. Limanların bulunduğu bölgelerde liman sahasının hemen dışında konuşlanmış hublarda diğer tedarikçi işletmelerle beraber faaliyet yürüterek, gemi işletmelerinden aldıkları siparişleri, gemilerin seyir ve liman süreçlerini takip ederek yetiştirmek ve gerekli gümrük işlemlerini yapmakla sorumludurlar.

1.1.4.3 Makine ve yedek parça tedarikçileri

Makine ve yedek parça tedarikçileri çoğunlukla tersane bölgelerinde bulunurlar. Bunun başlıca sebebi ticari liman başkanlıklarının gemilerin ağır saç işlemleri ile makine değişimlerine müsaade etmemesidir. Makine ve yedek parça tedarikçileri gemilerin klas kuruluşlarının standartları gereği yaptıkları rutin bakım tutum süreçlerinde gerekli makine ve yedek parçaları temin eder ve gerekli montaj ve denemelerini gerçekleştirirler.

1.2. KURU YÜK GEMİ İŞLETMELERİNDE NAVLUN VE GEMİ KİRALAMA SÖZLEŞMELERİ

1.2.1 Navlun

1.2.1.1 Navlun kavramı

Denizyolu yük taşımacılığı yapan işletme uygulamalarında karşımıza çıkan navlun (freight), kısaca taşıma hizmeti karşılığında taşıtanın taşıyana ödediği ücrettir. Türk Ticaret Kanunu'nda navlun sözleşmesi: "Navlun mukaveleleri ile taşıyan navlun karşılığında, geminin tamamını veya bir cüzünü yahut muayyen bir yerini taşıtana tahsis ederek eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ki buna charter mukavelesi, parça olan muayyen eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ki buna da kırkambar mukavelesi denir."⁸ şeklinde ifade edilmektedir.

⁸ Türk ticaret Kanunu Madde 1138

Kuru yük gemileri çoğunlukla büyük tonajlarda yükleri tramp seferlerle taşıyan gemiler olduğundan sözleşmelerin büyük çoğunluğu geminin tamamını kiralamak üzere tek seferlik yapılır. Bu tür sözleşmelere sefer bazlı (voyage basis) sözleşmeler denir. Navlunun miktarını belirleyici özellikler mesafe, sefer bölgelerinin özellikleri, yükün elleçlenme gereksinimleri ve piyasa koşullarıdır.

1.2.1.2 Navlunun şartları

Denizyolu yük taşımacılığında navlun şartları, yükleme ve tahliyenin yapıldığı limanlarda oluşan elleçleme masraflarının navlun içine katılması ya da navlunun dışında bırakılması ile ilgili anlaşmayı ifade eden şartlardır. Yükün gemiye yüklenmesi ve tahliye edilmesi “in” ve “out”, liman masraflarının navluna dahil edilmesi “liner”, edilmemesi ise “free” olarak ifade edilir. Bu şartlar açısından denizcilik hukukunda emredici bir hüküm bulunmayıp sözleşmeyi yapan tarafların anlaşmasına bağlı olmakla beraber, uğrak yapılacak limanların çalışma şartları ve tarafların liman ile olan ilişkileri navlun şartlarının belirlenmesinde etkili olmaktadır. Navlun şartları aşağıda açıklayacağımız üzere başlıca 6 şekilde gerçekleşir;

- i. Liner terms: yükleme ve tahliye masrafları taşıyana aittir
- ii. Lifo: yükleme taşıyana, tahliye taşıtana aittir
- iii. Filo: yükleme taşıtana, tahliye taşıyana aittir
- iv. Fio: yükleme ve tahliye taşıtana aittir
- v. Fios: yükleme, tahliye ve istifleme taşıtana aittir
- vi. Fiof: yükleme, tahliye, istifleme ve düzleme taşıtana aittir

Kuru yük taşımacılığında çoğunlukla tramp taşımacılık söz konusu olduğundan, taşıtanların limanla olan ilişkileri taşıyana göre daha uzun vadeli, yerine göre sözleşmelere tabi olabilmektedir. Bu sebeple kuru yük taşımacılığında çoğunlukla “fio (free in and out)” bazında navlun belirlenir. Bu şekilde yapılan navlun sözleşmelerine göre taşıyan, limanda sadece gemi tarafından oluşan masrafları karşılamakta, yük elleçlenmesine karışmamaktadır. Yükün elleçlenmesiyle ilgili tek işlem ve masraf yükleme ve tahliye değildir. Burada yükün bağlanması ve istiflenmesi ile ilgili işlemler de söz konusudur. Bu gibi gereksinimleri olan yüklerde sözleşmeler “fios (free in and out stowing) veya “fiof (free in and out stowing and trimming) olarak değişebilmektedir.

1.2.2 Gemi Kiralama Sözleşmeleri

Gemi kiralama sözleşmeleri, deniz taşıma hizmetine olan arz ve talebin her iki tarafının da haklarını ve menfaatlerini koruma altına almak amacıyla belli şartlar altında işlenmesinden ibaret yazılı anlaşmalardır.

Armatör ile kiracı (taşıyan ve taşıtan) arasında yapılan resmi sözleşmeye “charter party⁹(çarterparti)” adı verilmekte olup, Latince “charta partita” (bölünmüş anlaşma) ifadesinden gelmektedir. Romalılar zamanında, bu sözleşme bir parşömen kağıt üzerine iki suret olarak yazılmakta ve sonra bu ortadan yırtılmak suretiyle, bir sureti kiracıya diğeri de armatöre verilmekte idi. Anlaşmazlıklar çıkması halinde, bu iki parça karşılaştırılarak, bu parçaların orijinal belge olup olmadığı incelenmekteydi. Yazılı olan ilk kira sözleşmesinin tarihinin M.S. 236 olup, British Museum’da sergilenmekte ve modern bir kira sözleşmesinin temel unsurlarının içerdiği bilinmektedir.¹⁰

Taşıtan ve taşıyan arasında yapılan gemi kiralama sözleşmelerinin içeriğindeki temel başlıklar aşağıdaki şekilde sıralanabilir.¹¹

i. Geminin tanımlanması ve geminin yük kapasitesinin özellikleri

Geminin adı, işareti, yapım yılı, milliyeti, net ve brüt tonajı, geminin sürati, geminin uzunluğu, genişliği, su içindeki derinliği (draft), geminin yükleme ve tahliye araçlarının durumu, ambar ağızlarının şekli ve ambar genişliğinin yükleme ve tahliye işlemlerini gerçekleştirebilme hızı gibi gemi özellikleri, yük kapasitesi özellikleri ise deadweight (DWT) veya kübik (hacim) olarak birimlendirilir. Deadweight, geminin su ve yakıt dahil olarak taşıyacağı yükün ağırlık olarak birimidir.

ii. Yükün özellikleri ve yük miktarı

Yükün tüm fiziksel ve kimyasal özellikleri ile yükün, yüklenme, taşıma ve tahliye özellikleri ile yük miktarı sözleşmede ayrıntılı olarak yer almaktadır. Yükün gemiye verebileceği zarar da dikkate alınmaktadır. Yükleme, taşıma ya da tahliye sırasında oluşabilecek hasar, eksilme gibi durumlarda sözleşme şartları önemli rol oynamaktadır.

iii. Sefer

Denizyolu yük taşımacılığında, taşımanın başladığı yükleme limanı ile son bulunduğu tahliye limanı ve her ikisi arasındaki denizyolunun katedilmesi ile

⁹Çarter-parti (Gemi kira kontratosu), Türk Ticaret Kanunu’nun 1017. maddesinde “Çarter mukavelesi yapıldığında taraflardan her biri, masrafını çekmek şartıyla, kendisine mukavele şartlarını ihtiva eden bir çarter-parti verilmesini isteyebilir.” denilmektedir.

¹⁰Patrick M. Alderton, “Sea Transport: Operation and Economics”, 4th Edition, London, A&C Black Publications, 1995, s.38.

¹¹A.e., s.295.

sefer olmaktadır. Taşıtanın belirlediği liman ve rıhtımların güvenilir olması gerekmektedir. Açık denizin şiddetli dalgaları, sert rüzgarları, rıhtım ve iskele yetersizliği dışında savaş veya siyasi karışıklıklar gibi doğal ve teknolojik olmayan olumsuzluklardan etkilenmeyen limanlar sözleşmelerde “Güvenilir” (Safe) olarak tanımlanmaktadır. Gemi makinelerinin durması, geminin arızalanması, hız kesmesi ya da yükte oluşabilecek sorunlar dışında, gemi kaptanı sözleşmede belirtilen deniz yolunun dışına çıkamamaktadır.

iv. Yükleme ve tahliye

Taşıyan, aksi belirtilmedikçe yüklemenin gerçekleşmesi için gerekli araç, gereç ve liman işçisini sağlamakla yükümlüdür. Yükün ambar içine yerleştirilmesi, istiflenmesi, bağlanması ve sabitlenmesi hasar riskini azaltırken geminin ve yükün güvenliğini sağlamaktadır.

v. Astarya süresi

Taşıma sözleşmesinde yükleme ve tahliye işlemi için taşıyana verilen süredir. Bu süre navlun şartlarına göre sonuçları açısından bağlayıcıdır. Taşıtanın sorumlu olduğu (free in/out) yükleme ve tahliyelerde sürenin aşılması durumunda sözleşmeye bağlı olarak belirlenen demuraj (sürastarya) oluşur.

vi. Navlun

Taşıma ücreti olan navlun; ton, balya, palet veya sandık başına belirlenebileceği gibi götürü usulde geminin büyüklüğüne bağlı olarak DWT ton esasına göre de saptanmaktadır. Taşıyan, yükü taşımak ve teslim etmekle yükümlülüğünü yerine getirince taşıma ücretine hak kazanmaktadır. Sözleşmeye göre değişmekle beraber çoğunlukla kullanılan charter party formatlarında navlunun tahakkuk etmesi “konşimentonun imzalanması” veya “yüklemenin tamamlanması” ile olur.

1.2.2.1 Gemi Kiralama Sözleşme Çeşitleri

Gemi kiralama sözleşmeleri, çıplak gemi kiralama sözleşmeleri, süreli gemi kiralama sözleşmeleri, sefere bağlı gemi kiralama sözleşmeleri ve kontrat taşıma sözleşmeleri olarak dörde ayrılır.

1.2.2.1.1 Çıplak Kiralama Sözleşmesi (Bareboat Charter)

1970’li yılların başlarında BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) tarafından hazırlanan Barecon A ve Barecon B gemi kira sözleşmesi, çıplak gemi kiralama sözleşmelerinin ilk örnekleridir.¹²

Armatörün gemi donatını olduğu düşünüldüğünde çıplak gemi kiralama sözleşmesinin kiracının geminin armatörü haline gelmesi olduğundan bahsetmek mümkündür. Gemi donatma kavramı gemiye personel bindirilerek kumanya ve müstehlik malzemesinin temin edilmesi anlamına gelmektedir. Çıplak gemi tabiri de donatılmamış gemi anlamına gelmekte olup geminin tekne makine ve tüm donanım teçhizatları ile personelsiz ve günlük kullanım araçları olmadan kiralanması demektir. Bu durumda gemi sahibi geminin hem ticari hem de teknik ve idari haklarını kiracıya devretmiş olmaktadır. Dolayısıyla amortisman ve tekne makine sigortası haricindeki tüm masraflar ikinci bir kiralama olmadığı sürece armatör konumuna geçen kiracı tarafından karşılanmaktadır. Bu tür kiralamalar en az 3 yıl olmakla beraber geminin tüm kullanım ömrü boyunca sürebilmektedir.¹³

1.2.2.1.2 Süreli Gemi Kiralama Sözleşmesi (Time Charter)

Süreli gemi kiralama sözleşmeleri geminin zaman üzerinde kiralanması ve sadece ticari haklarının kiracıya devredilmesi şartını oluşturan kiralama sözleşmeleridir. Burada gemi sahibi gemiyi şartları ve süresi sözleşmede belirlenmiş bir zaman dilimi içerisinde kullanılmak üzere kiracıya tahsis etmektedir. Burada geminin donatılması ve tüm sabit giderleri armatör tarafından, sefere bağlı değişken giderler (running costs) ise kiracı tarafından karşılanmaktadır. (Sabit giderler ve değişken giderler çalışmamızın ikinci kısmında detaylıca incelenecektir.) Gemiye time charter ile kiralayan taraf sözleşme çerçevesinde “kiracı” olmakla beraber, tüm ticari faaliyetlerde yapılan sözleşmeler çerçevesinde ticari taraflara karşı “armatör” vasfını kazanmış olur. Bu sözleşmede belirlenen süre ile ilgili emredici bir hüküm bulunmamasıyla beraber sefer bazlı sözleşmelerde geminin sefer boyunca armatör değiştirmemesi şartı yaygın olduğundan pratikte bir seferin bitiminden kısa, geminin bakım tutum dönemlerinden de uzun olmaması beklenir. Kira ücreti farklı zaman dilimleri için belirlenebileceği gibi piyasa şartları gereği günlük olarak belirlenir ve tüm dünya genelinde oluşmuş “time charter rate” veya “baltic index” piyasası olarak değer bulur.

Süreli gemi kiralama sözleşmelerinde, geminin teslim zamanı ve teslim limanı açıkça belirtilmektedir. Geminin kiracıya teslim edilmesi ve kiralama süresi bittikten sonra armatöre geri teslim edilmesi zaman ve bölge olarak belirlenmiştir. Bunun altında

¹²Alderton, a.g.e., s.39

¹³J.Bes, Chartering and Shipping Terms, V.1, London, Barker and Howard, 1982, s.170.

deniz işletmeciliğinin ikinci bölümde detaylıca inceleyeceğimiz maliyet yönetimi felsefesi yatar. Buna göre donatılmış bir geminin sabit giderleri yüklü olduğundan geminin teslim edileceği yer ve zaman, iki tarafın maliyetlerini planlaması ve fiyatın belirlenmesi bakımından büyük önem arz eder.

Gemi sahipleri bu tür sözleşmelerde geminin sefer yapacağı bölge ile ilgili bir takım sınırlamalar getirebilmektedirler. Bu tür sınırlamaları belirleyen en önemli faktör geminin sigortalarının kapsamlarıdır. Süreli gemi kiralama ile gemi işleten kiracı, her ne kadar sözkonusu sözleşmede belirtilme zorunluluğu olmasa da gemiyi belirli bir amaç doğrultusunda kiralar. Dolayısıyla zorlayıcı şartlar olmadıkça belirlenmiş ticari alanın dışına çıkmaz.

Süreli gemi kiralamalarında kiracı ikinci bir charter party ile sefer bazında gemiyi kiralayabilir. Geminin gerçek sahibi, kiralayan ve varsa sefer bazında kiralayan tarafların üstlendikleri masraflar ve sorumluluklar sözleşmelerle sabittir.

1.2.2.1.3 Sefer Bazlı Gemi Kiralama Sözleşmesi (Voyage Charter)

Sefere bağlı gemi kiralama sözleşmesi, toplam zaman üzerinden sınırlama yapılmaksızın belirli iki ya da daha çok liman arasında hizmet vermek üzere geminin kiralanmasına olanak sağlayan sözleşmedir. Seferlik gemi kiralama sözleşmesi, geminin bir yolculuk için tamamen veya kısmen kiralanmasını amaçlayan bir sözleşme türüdür. Her ne kadar sefer bazlı gemi kiralama sözleşmelerinde süre tayin edilmese de taşıyan yükü, çalışkan bir taşıyanın mevcut şartlar altında taşımayı yapacağı makul bir sürede teslim etmek zorundadır.¹⁴

Sefere bağlı gemi kiralamalarında geminin işletmesini direkt olarak gemi sahibi yapmaktadır. Armatör/gemi sahibi, liman masrafları, yakıt masrafları, gemi sigortaları, gemiye yönelik vergi ve resimler, acente ücretleri (disbursement account), pilot ve römorkaj ücretleri, komisyon v.b. masrafları, özetle gemi tarafındaki tüm giderleri karşılamaktadır. Kiracının sorumluluğuna giren unsurlar ise, tamamen yük ile ilgili olan kısımlardır. Navlun şartlarına bağlı olarak malın yükleme ve tahliye masrafları ile istifleme ve bağlama masrafları da bunlara dahildir.

Sefere bağlı gemi kiralama sözleşmelerinde, her ne kadar toplam zaman üzerinden bir bağlayıcılık olmasa da tarafların haklarını güvence altına almak ve oluşacak zararların önüne geçmek amacıyla zaman konusunda bazı önemli sınırlayıcılar bulunur. Bunları kançello ve astarya olarak iki başlıkta incelemek mümkündür.

i. Kançello

¹⁴ Hamburg Rules, Article 5, Paragraph 2

Kançello (cancelling date), geminin yükleme limanına hazır olması gereken son tarihtir. Kiracı armatöre yükün hazır olacağı ve limandan en geç çıkarması gereken tarihi kapsayan bir zaman dilimi verir ki buna aslen “laycan” denir. Kançello Türkçe’ye bu süreci belirten kelime olarak girmiş olup aslolan son tarih uluslararası literatürde “cancelling date” olarak ifade edilir. Yaygın olarak kullanılan Gencon 94 ve tüm diğer gemi kiralama sözleşmelerine göre gemi sahibinin butarihte gemiyi yüklemeye hazır hale getirememesi durumunda kiracıya fesih hakkı doğar.¹⁵

ii. Astarya

Astarya geminin yükleme ve tahliye operasyonları için önceden takdir edilmiş olan süre anlamına gelir. Bu sürenin sözleşmeye konu olması öncelikle daha önce konu ettiğimiz navlun şartlarına bağlıdır. Eğer yükleme ve tahliye operasyonları liner bazında ise astarya süresinin bir önemi yoktur. Burada yine diğer ticari anlaşmalara hatta diğer taşıma sözleşmelerine aykırı gibi görünen ancak denizciliğin doğasına ve dolayısıyla uluslararası sözleşmelere sirayet etmiş olan temel prensiplerine göre farklı şartları beraberinde getiren bir mantığı anlamak gerekir; denizcilik gemi sahibi ile yük sahibinin birlikte atıldıkları bir maceradır. Maliyetler bakımından da gemi sahibini yük sahibine bir taşıyon veya hizmet sağlayıcı değil bir ortak yapar. Liner in ve liner out navlun sözleşmesinde gemi sahibinin yük sahibine süre sözü vermemesinin altında yatan anlayış da buradaki yavaşlama veya duraksamanın öncelikle gemi sahibini zarara uğratacağının bilinmesidir. Free in ve out sözleşmelerde astaryayı önemli hale getiren de bu anlayıştır. Kiracı gemi sahibine yükleme ve tahliyeyi belirli bir sürede bitireceğinin garantisini verir. Eğer bu sürede bitmezse, gemi günlük sabit giderler sebebiyle zarara uğrayacağından, daha önceden belirlenmiş bir time charter rate ile günlük kira öder. İşte bu sözleşmede belirtilen sürenin bitiminden sonra kiracının bedel ödediği süreye sürastarya (demuraj), ödenen günlük kira bedeline de demuraj bedeli denir. Eğer kiracı operasyonu belirlenen süreden önce bitirirse uygulamada çoğunlukla demurajın yarısı olarak belirlenen dispatch oluşur ki kiracının armatörü sabit giderden kurtarması dolayısıyla armatör tarafından kiracıya ödenen bir bedeldir.¹⁶

Sefere bağlı gemi kiralama sözleşmelerinde navlun ücreti, ya taşınan kargonun ton ağırlığı üzerinden ya da ilgili sefer için proje bazında toplam (lump sum) olarak hesaplanmaktadır.

¹⁵ Charter party Gencon 94, clause 9

¹⁶ Charter party Gencon 94, clause 7

1.2.2.1.4 Kontrat Sözleşmesi

Kontrat taşıma sözleşmesi (contracts of affreightment) uygulamada diğer bir kullanım adıyla ihale taşıma sözleşmesi, gemi kiralama büyük miktarda dökme halde kuru ve sıvı yüklerin önceden tespit edilen limanlar arasında belirli sıklıkta, gidiş dönüş seferleriyle eşit ve belirli miktarlarda taşınması için yapılan taşıma sözleşmesidir. Bu tip taşıma sözleşmelerinde yük miktarına ve gidiş-dönüş sefer sürelerine göre, seferler bir yıldan beş yıla veya daha uzun zaman sürebilmektedir. Gemi sahibi açısından kontrat sözleşmeleri, gemi kiralanırken ardışık sefer bağlantılarının bilinmesi ve uzun sözleşme süreleri boyunca gelir elde edilmesi açısından avantajlı olmaktadır.

Kiracılar arasındaki rekabet, kontrat taşımalarında daha yüksek olmaktadır. Kazanılan kontratlar, gemi sahibi olmak isteyen kiracıların, gemi inşa ettirebilmek için alacakları kredilerde teminat yerine geçebilmektedir. Kontratlar hazırlanırken bazen standart bir taşıma mukavelesine gerekli ek maddeler ilavesi ile bir ana taşıma mukavelesi hazırlanmakta, bazen de ana mukavele bütün şartları kapsadığı halde, her sefer için seferlik taşıma mukavelesi uygulanmaktadır. Kontrat taşıma sözleşmesinde, taşınacak yükün, her taşımadaki miktarı için minimum bir değer belirlenmektedir. Armatör, genel olarak kiracı emrine bir veya daha fazla gemi verebilmektedir. Taşıma kontratı ile kiralaan gemiye belirli bir zaman içerisinde, belirli sefer garantisi vererek, gemi kiralama bağlantısı tamamlandığında kiracı, yükün bulunmasındaki yetersizlik sebebiyle, önceden miktarı belirlenen yükün taşınmayan kısmı için ölü navlun ödeyebilmekte ve yapılamayan seferleri karşılamakla yükümlü olabilmektedir.¹⁷

1.2.2.2 Gemi Kira Sözleşmelerinde Taraflar

Kuru yük gemi işletmeciliğinde gemi kiralama sözleşmeleri, karşılıklı arz ve talep taraflarına ilaveten çoğunlukla aracılık faaliyeti yürüten firmalardan oluşan üç taraf arasında yapılır. Bu taraflar, gemi arzını yapan armatör (owner), talebi yapan kiracı (charterer) ve aracılık faaliyetini yürüten brokerlerdir (shipbrokers).

1.2.2.2.1 Kiracı (Charterer)

Kiracı bir malın taşınması için bir geminin tamamını veya bir kısmını kiralayan taraftır. Kiracının gemiyi kiralamaktaki amacı ve rolü gemi kiralama çeşidine göre değişebilmektedir. Sanayici armatörler ile geçici bir süreliğine kendi gemilerini işletemeyen veya işlettiği gemilere ilaveten kontrat elde eden konvansiyonel armatörler, çıplak veya süreli gemi kiralama sözleşmeleri ile gemi kiralayabilmekte, bu tip sözleşmelerde genellikle taşınacak malın mahiyeti tam olarak belirtilmemekle beraber gemi belirli bir ticaret hattında veya kontratta işletilmek üzere kiralanmaktadır.

¹⁷Özdemir, a.g.e., s. 28

1.2.2.2 Armatör (Owner)

Armatör, ilk anlamıyla bir geminin sicile kayıtlı sahibidir. Herhangi bir gemi kiralama sözleşmesinden bağımsız olarak geminin sahibine armatör denir. Gemi kiralama sözleşmeleri bağlamında incelendiğinde armatör, kiracının taşıma talebini elindeki taşıma kapasitesiyle karşılayan taraftır. Bu arz, geminin sahibi olmayı gerektirmeyip daha kapsamlı bir kiralama sözleşmesiyle üçüncü taraflardan edinilmiş olabilir. Dolayısıyla armatör, başkasının kullanımına ücret karşılığında, zaman veya sefer üzerinden, gemisinin tamamını veya belirli bir kısmını tahsis eden kimsedir. Bu tahsisin şartları ve şekli, sözleşmenin türüne göre değişiklik göstermektedir.

1.2.2.3 Aracı (Broker)

Broker, denizcilik, sigorta, gayrimenkul, menkul kıymetler borsası gibi ticari ve finansal alanlarda satış ve kiralama işlemlerine aracılık eden, tarafları bir araya getirmenin yanı sıra sözleşmeleri ukdesinde düzenleyip sözleşmenin süresi boyunca da tarafların haklarını korumak adına aracılık faaliyetlerini devam ettiren kişi ve kuruluşlara verilen isimdir. Denizcilik sektöründe faaliyet gösteren broker işletmeler, gemi veya yük sahibi olmayıp yüke gemi, gemiye de yük bulmak için dünya deniz ticaretini yakından takip eden, birbiriyle uyumlu gemi ve yük arz ve taleplerini bir araya getirebilecek düzeyde ilişki ağı ve portföyü olan ve ticari faaliyetlerini bu portföyü pazarlamak üzerine kurmuş işletmelerdir. Bir kişi veya işletmenin brokerlik faaliyeti yürütebilmesi için birbirine uygun gemi ve yük arzını bir araya getirmesi yeterli değildir. Gemi kiralama sözleşmelerinin mahiyetini, deniz ticareti operasyonlarının içeriğini, süreç yönetimini en az taraflar kadar bilmeli ve oluşabilecek anlaşmazlık ve problemleri çözmekte taraflara aracılık ve öncülük edecek bilgiye, tecrübeye ve güvenilirliğe sahip olmalıdır.

İKİNCİ BÖLÜM

KURU YÜK TAŞIMACILIĞINDA GEMİ İŞLETMELERİNİN MALİYETLERİNİN İNCELENMESİ

2.1. Maliyet, Harcama ve Gider Kavramları

İşletmeler üretim süreçlerine göre ticaret işletmeleri, imalat işletmeleri ve hizmet işletmeleri olarak üçe ayrılmaktadır. Ticaret işletmeleri, toptan veya perakende olarak mal alıp herhangi bir işleme tabi tutmadan satış yapan; imalat işletmeleri aldıkları hammaddeleri işleyerek satan; hizmet işletmeleri ise hizmet üretmek veya pazarlamak için faaliyette bulunan ve bu amaçla üretim faktörlerini bir araya getiren işletmelerdir.

Sistemsel açıdan işletme, mamul veya hizmet şeklindeki harici çıktıları, kendi girdileri olarak bünyesine alır ve çeşitli süreçlere tabi tutarak kendi çıktılarını oluşturur ve yeni bir değer yaratır. İşte, her işletmenin kendi faaliyet konusunu oluşturan mamul veya hizmetleri elde edebilmek için harcadığı çeşitli üretim faktörlerinin para ile ölçülen değerine o ürünün maliyeti denir.¹⁸

Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere bir mamul veya hizmetin üretilmesi için yapılan ve parayla ifade edilebilen tüm faktör harcamaları, o mamul veya hizmet için maliyet olarak değerlendirilir. Harcama ise herhangi bir amaçla işletme tarafından herhangi bir maliyet kalemi için herhangi bir şekilde ödenen bedelin para cinsinden ölçülmüş tutarıdır.

Maliyet, işletmenin varlığı olma niteliğinin kısmen veya bütünüyle devam edip etmemesine göre ikiye ayrılır; tükenmiş ve tükenmemiş maliyetler. Tükenmemiş maliyetler varlığını devam ettiren ve gelecekte işletmenin gelir elde etmesinde yarar sağlayacağı varsayılan maliyetlerdir. Bunlar temelde sabit varlıklar, peşin ödenmiş ve varlığını koruyan giderler ve stoklardır. Tükenmiş maliyetler ise artık bir varlığı temsil etmeyen, dolayısıyla gelecekte işletmenin elde edeceği gelirlere uygulanamayacak olan maliyetlerdir. Buna örnek olarak başarısız ar-ge maliyetleri veya satılmış ürünlerin maliyetleri gösterilebilir.

¹⁸Nasuhi Bursal, Yücel Ercan, Maliyet Muhasebesi: İlkeler ve Uygulama, 8.bs., İstanbul, DerYayınları, 2000, s.3.

Giderler satış veya diğer faaliyetleri yerine getirme sonucunda bir başka deyişle gelir elde etmek üzere yapılan faaliyetler neticesinde özsermayede meydana gelen azalışlardır. Giderler geçmişte gelir elde etmek için tüketilmiş mal ve hizmetlerin maliyetleridir.¹⁹

2.2. Maliyetlerin Sınıflandırılması

Kuru yük gemi işletmelerinde diğer taşımacılık türlerinden farklı olarak sefer esasına dayanan bir maliyet sistemi vardır.²⁰ Bu fenomen tüm gemi işletme modelleri için geçerli olmakla birlikte çalışmamızın konusu olan sefer bazlı kiralama ile gemi işleten işletmelerde daha önemlidir. Çünkü sefer bazlı kira ile işletilen gemilerde navlun da sefer bazlı alındığı için maliyetlerin oluşma şeklinin yanı sıra finansal dengenin sağlanması da bunu gerektirir.

Direkt ve indirekt maliyetler kuru yük gemi işletmeciliğinde değerlendirildiği zaman, sefer bazlı maliyetleri direkt maliyetler olarak tanımlamak mümkündür. Deniz taşımacılığında seferlerin planlı veya planlanandan bağımsız olarak çok uzun, çok kısa ve süreç olarak tahmin edilemez olması mali periyotlarla uyumamasına sebep olmakta ve deniz taşımacılığının maliyet muhasebesi sisteminin diğer sektörlerdeki maliyet muhasebesi sisteminden farklı olmasına yol açmaktadır. Uygulanması gereken maliyet muhasebesi sistemi deniz taşımacılığı sektörünün ihtiyaçlarını karşılamak üzere düzenlenmiş bir sipariş maliyet sistemidir. Muhasebe kayıtları her bir gemi ve sefer için ayrı bir sipariş gibi yürütülür.²¹ Kuru yük gemi işletmelerinde seferlerin muhasebeleştirilmesi geminin bağımsız bir seferinin uzunluğu birçok ayı kapsayabileceği için muhasebe dönemi olarak haftalık ya da aylık periyotlar değil sefer baz alınmak zorundadır.

Kuru yük gemi işletmeciliğinde maliyetleri sabit, değişken (operasyonel) ve yatırım giderlerinden oluşan maliyetler olmak üzere üç kısımda incelemek mümkündür. Operasyonel ve yatırımsal giderlerin tamamı, sabit giderlerin de büyük bir kısmı gemiler için katılan maliyetlerdir. Her ne kadar muhasebe periyotları genel muhasebe uygulamalarıyla örtüşmese de operasyonel giderler tam anlamıyla sefer bazlı giderler olduğundan direkt ve indirekt maliyetlerin ayrımını ve planlamasını verimli bir şekilde yapmak mümkündür. Yapılan bu ayrımın amacı geminin yaptığı seferlerle doğrudan ilişki kurulabilen giderler ile dolaylı olarak yer alan giderlerin belirlenmesidir. Ancak taşıma maliyetlerinin sınıflandırılmasında maliyetlerin sabit ve

¹⁹Belverd E. Needles, Marian Powers, Susan V. Crosson, Principles of Accounting, U.S.A., Houghton Mifflin Company, 2002, s.92.

²⁰Osman Altuğ, Deniz Taşıt İşletmelerinde Maliyetler ve Maliyetlerin Yönetim Yönünden İncelenmesi, İstanbul İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi, 1973, s. 32.

²¹Özdemir, a.g.e., s. 38

değişkenlik açısından ayrımı da önemlidir. Bu ayrım fiyatlama ve atıl kapasiteyi değerlendirme gibi kararlar için önemli olduğu kadar maliyetleme süreci için de önemlidir. Çünkü taşımacılık sektöründe ortak maliyet niteliğindeki maliyetlerin büyük çoğunluğu sabit maliyet olup, bir dağıtım sorunu yaratırlar.²² Genellikle maliyetler hesaplanırken daha önce oluşturulmuş standart değerlerden yararlanılmaktadır. Standart değerler, deniz taşımacılığı işletmelerinde son yıllarda oluşan ulaşım maliyetlerinin ortalaması alınarak, bazı durumlarda ise en verimli şekilde tamamlanan son sefer göz önüne alınarak saptanmaktadır.²³

2.2.1. Sabit Giderler

2.2.1.1. İşgücü Maliyetleri (Personle giderleri)

Denizyolu yük taşımacılığında en büyük maliyet kalemlerinin başında işgücü maliyetleri vardır. Bir ticaret gemisinde bulunması gereken personel sayısı, o geminin kayıtlı bulunduğu bayrağın (ülkenin) koymuş olduğu kurallara, gemi büyüklüklerine ve tiplerine, sefer bölgesine (kabotaj, uzak sefer, dış sefer, kısa sefer vb.), geminin makinelerinin teknolojisine, yükleme ve tahliye ekipmanlarının durumuna, işletmenin organizasyon yapısına ve geminin bakım onarım faaliyetlerine bağlıdır. İşgücü kalemlerinin kapsadığı esas kalemler ücretler ve fazla mesailer, sosyal haklar, ilaç ve tedavi masrafları, gemi personelinin seyahat ve yurda geri gönderilme giderleri gibi, gemi personelinin tüm direkt ve endirekt giderlerini içine alan bir maliyet kalemidir.²⁴ Gemi kiralama sözleşmeleri bölümünde bahsettiğimiz gibi, bir geminin donatılması demek gemiye personel ve teknik malzeme çıkararak kullanıma hazır hale getirmek demektir. Dolayısıyla günümüzde kimi uygulamaların aksine gemi personelinin yiyecek ve içecek (kumanya v.b.) giderleri, temizlik malzemesi giderleri, gemide kullandıkları iş kıyafetleri de operasyonel gider kalemleri değil personel giderlerine dahil edilmesi gereken kalemlerdir.

Gemi personelleri aşağıdaki şekilde sınıflandırılır:

- i. Uzakyol Kaptanı
- ii. Kaptan
- iii. Uzakyol Başmühendisi/Başmakini
- iv. Uzakyol ikinci Mühendisi/Makinisti
- v. Uzakyol Vardiya Mühendisi/Makinisti

²²Feryal Orhon, Ulaştırma işletmelerinde Maliyet Muhasebesi, Ekonomi ve Bilimsel Yayınlar, Yayın No:7, İstanbul, 1983, s. 141.

²³Altuğ, a.g.e. , s.35.

²⁴Orhon, a.g.e., s. 174

- vi. Başmakinist
- vii. Uzakyol Vardiya Zabiti
- viii. Uzakyol Birinci Zabiti
- ix. Güverte Zabiti
- x. Makine Zabiti
- xi. Güverte/Makine Stajyeri
- xii. Gemi adamı
- xiii. Güverte Lostramosu
- xiv. Makine Lostramosu
- xv. Yağcı
- xvi. Silici
- xvii. Miço
- xviii. Tayfa

Gemilerde bulunan personel sayıları; gemilerin büyüklükleri ile teknik ve teknolojik düzeylerine, bayrak devletin regülasyonlarına ve BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) tarafından yayınlanan ve gemi teknik yönetiminde en öncelikli ve geçerli kuralların yer aldığı SOLAS (Safety of life at sea) yönergesine göre belirlenir. Bu yönergeye göre belirlenmiş sayı ve vasıftaki personellerin gemide bulunması, class kuruluşları tarafından tespit edilerek Minimum Safe Manning adı altında sertifika ile teyit edilir ve liman kontrollerinde denetlenir.

Gemilerde bulunan personelin maaşları; gemilerin büyüklükleri ile teknik ve teknolojik düzeylerine, bayrak devletin ve işletmecinin bulunduğu ülkenin piyasa şartlarına ve dünya çapında en güçlü denizcilik iş sendikası olan ITF'in (International Transport Workers Federation) belirlediği aylık minimum maaş skalasına göre belirlenir.

Personel maaşları geminin bağlı bulunduğu bayrağa ve çalışanların uyruğuna bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Gelişmiş ülke bayrağı altındaki gemilerde ücretler diğerlerine göre yüksektir. İşçilik maliyetlerinin ve işçi sigorta tazminatlarının yüksek olması sebebiyle armatörler kendi ülkesi siciline kayıtlı olması gereken gemisinin bayrağını, düşük maaşlarla çalışan personeli çalıştırmaya uygun ülke bayraklarıyla değiştirebilmektedirler.²⁵

İşgücü maliyetlerinin deniz işletmeciliğinde büyük yer tutmasının nedenlerinden birisi, başta işletmenin gemideki temsilcisi olan kaptan olmak üzere personelin büyük çoğunluğunun uzun eğitim ve staj dönemlerinden geçmiş kalifiye personel olmasının yanı sıra deniz aşırı yolculukların ve gemi üzerinde çalışmanın getirdiği zor koşullarda

²⁵Kemal Bakkal, "Deniz Ticaret İşletmeciliğinde Maliyetler, Gemi Kiralama ve SeferTahminleri", İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, Ekim 1996, s.28.

çalışıyor olmaları ve bunun sonucunda uluslararası hukuk tarafından hakları korunan personelin yüksek maaşlarla çalışıyor olmalarıdır. Bunun yanı sıra deniz işletmeciliğinin her konuda şekillenmesinde etkili olan ve denizciliğin ruhunu oluşturan temel koşullardan birisi olan aralıksız iş sürecinin gemi üzerinde kısıtlı imkanlar ve personel ile sürdürülmesi sonucunda, iş rutininin ve görev tanımlarının dışında ortaya çıkan her işin ekstra mesai gerektirmesi de işgücü maliyetlerinde ciddi bir artışa sebep olmaktadır.

İşgücü maliyetlerinin yüksek olmasının bir diğer nedeni de ITF tarafından belirlenen ve Deniz İş Kanunu'nda da belirtilen gemi personelinin 6 aylık sözleşme süresi ile çalıştırılması zorunluluğu ve tüm özlük haklarının bu doğrultuda belirlenmiş olmasıdır.

Tüm bunların yanı sıra gemi personelinin kendi isteği ile iş bırakması veya işletmenin haklı gerekçelerle işe son vermesi haricindeki durumlarda personeli gemiye teslim edene kadar oluşacak masrafları üstlenmesi de ilave masraf kalemi olarak personel maliyetlerini artırmaktadır.

Türkiye'de denizcilik sektöründeki yerleşik uygulamalar çerçevesinde gemi personelinin maaşları “Amerika Birleşik Devletleri Doları” para cinsinden ödenmektedir. Türkiye'de yürürlükteki 16.12.1999 tarih ve 4490 no'lu Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu madde 12'de “Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne tescil edilen gemilerde çalışan personele ödenen ücretler gelir vergisi ve fonlardan müstesnadır” denilmektedir.²⁶

2.2.1.2. Yıllık Sigorta Giderleri

Türk Ticaret Kanunu'na²⁷ ve kaynak Alman Ticaret Kanunu'na (Handelsgesetzbuch) göre deniz sigortaları gemi veya yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin para ile ölçülebilir menfaatlerin teminat altına alındığı sigortalardır.²⁸ Bir sigorta sözleşmesinin deniz sigortası olarak nitelenebilmesi için sigortacının üstlendiği rizikoların esas itibarıyla denizcilik rizikosu olması şarttır.²⁹

Kıtalararası yük taşımayı haiz gemiler oldukça yüksek değerlere sahip maddi varlıklardır. Bu sebeple geminin tamamını kiralayan yük taşıma sözleşmeleri hukuki

²⁶4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu

²⁷TTK md. 1339: Geminin veya yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesinde para ile ölçülebilir bir menfaati olan kimse bu menfaatini sigorta ettirebilir.

²⁸Emre Yazıcıoğlu, “Tekne Sigorta Sözleşmesi”, İstanbul, Beta Yayınları, 2003, s. 2.

²⁹A.g.e. s. 5

anlayış olarak ortaklı bir proje gibi görülür. Zira uluslararası deniz hukukunda denizyolu yük taşımacılığı tanımlanırken "gemi sahibi ile yük sahibinin birlikte atıldıkları bir macera" olarak açıklanır. Bu durumun müşterek avarya³⁰ gibi hukuki sonuçları vardır. Gemi sahipleri bu çok değerli maddi varlıklarını fiziksel hasar ve kayıplara karşı sigorta ettirmek zorundadırlar. Bu hukuken basiretli işadami olmanın olduğu gibi, günümüz şartlarında yük taşıma sözleşmesi yapabilmenin de gereğidir.

Sigorta maliyetine etki eden en önemli faktörler geminin piyasa değeri ve sigortanın kapsamıdır. Sigorta için önceden ödenen prim, direkt olarak sigorta maliyetidir. Prim hesabı, armatörün deneyim ve siciline, geminin yaşına ve durumuna, personelin ustalığına ve sigorta kapsamındaki gemi sayısına göre yapılır. Genellikle, gemi ne kadar yaşlı olursa sigorta maliyeti de o kadar yüksek olmaktadır.³¹ Deniz taşımacılığında kullanılan sigortaların ayrımı, gemi ve yük ile ilgili olmak üzere iki şekilde olmaktadır. Çalışmamızda sadece gemi ile ilgili sigortaları inceleyeceğiz. Bunun sebebi geminin tamamını kiralayan charter party sözleşmelerinde, uygulamada yük sigortalarının tamamını yük sahibinin üstlenmesidir. Çalışmamızda sigorta giderlerini yıllık sigorta giderleri ve sefere bağlı sigorta giderleri olarak iki kısımda inceleyeceğiz. Bunun sebebi sefere bağlı sigortaların operasyonel gider kalemi olarak yer alırken, yıllık sigortaların sabit gider kalemi olmasıdır.

Deniz taşımacılığında kullanılan gemiye ait yıllık sigorta giderleri, Tekne ve Makine Teçhizat Sigortası, Koruma ve Tazminat Kulüp Sigortası ve Tekne Kira/Kazanç Kaybı Sigortaları olmak üzere başlıca üç sigorta türünden oluşmaktadır.

i. Tekne ve Makine Teçhizat Sigortası (Hull and Machinery, H&M)

Gemiler temel olarak tekne ve makine olarak iki bölgeden oluşur. Tekne; geminin ana iskeleti üzerine kurulmuş dip tankları, ambarlar ve yaşam mahallinden oluşan kısaca makine dairesi haricindeki alanların tamamıdır. Makine ise genellikle yaşam mahallinin altında bulunan makine dairesi ve içerisinde bulunan ana makine ile buna bağlı jeneratörler ve diğer bağlı aksamıdır. Bunun dışında elektrik aksamı ve vinçlerle beraber diğer teçhizat

³⁰Müşterek Avarya, gemi ve yükü birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla, makul bir hareket tarzında olmak kaydıyla, bilerek bir fedakarlık yapılması veya bir masrafa katlanılması durumunda, müşterek avarya hareketi söz konusudur ve bu nitelikte bir hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar veya masraflardır. Müşterek Avarya Fedakarlığı (General Average Sacrifice): Müşterek Avarya hareketinin teknede veya emtiada neden olduğu maddi zarardır. Yüklü geminin bir deniz tehlikesi nedeniyle batma tehlikesi ile karşı karşıya kaldığı sırada geminin batmaması için karaya oturtulması (donatanın fedakarlığı) ya da geminin batmaması için yükün bir kısmının denize atılması (yük sahibinin fedakarlığı), Müşterek Avarya Fedakarlığı için birer örnektir.

³¹Atılaz Özay, Umut Okçu, "Türkiye'de Gemi İşletme Maliyetlerinin Analizi, Navlun Piyasası ve Karlılığın Karşılaştırılması" İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bitirme Projesi, Haziran 1998, s.21.

da bu sigortanın kapsamına ayrı bir başlık oluşturur. Kısacası H&M sigortası denildiği zaman geminin fiziki bütünlüğünün tamamına yapılan sigorta anlaşılır.

Tekne ve Makine Teçhizat sigortaları, batma, yanma, infilak, karaya vurma, sığığa bindirme, oturma, alabora olma, bir başka gemi veya tekne ile çatışma, çatışmadan doğan sorumluluk gibi deniz rizikoları ve teminat altına alınan diğer rizikolar sonucu meydana gelen ve sigortalı gemide oluşan hasar, müşterek avarya hasar ve masrafları, kurtarma yardım, dava ve çatışma sorumluluğu gibi ziya ve hasarları teminat altına alır. Ayrıca deniz vasıtalarının inşası ve denize indirilmeleri sırasında meydana gelmesi muhtemel hasarlar da, tekne sigortaları kapsamında değerlendirilmektedir. Tekne sigortasında teminat kapsamı Londra Sigortacılar Enstitüsü Tekne Klozları³² ile belirlenmektedir. Gemi sahibinin yanı sıra, tekne üzerinde menfaati olanlar da bu menfaatlerini sigorta ettirebilirler. Tekne sigortaları sefer veya süre esası olarak yapılabilir. Uygulamada bu sigortalar çoğunlukla yıllık olarak yapılmaktadır.

ii. Savaş Risk Sigortaları (War Risk)

Tekne ve Makine Teçhizat sigortaları, savaş durumu veya savaş kalıntılarından doğacak hasar ve kayıpları tamamen poliçenin dışında tutmuştur. Savaş riski sigortaları, ayrı sigorta poliçelerinin konusu olmuştur.

iii. Tekne Kira/Kazanç Kaybı Sigortaları (Loss of Hire and/ Earnings)

Tekne ve Makine teçhizat sigortasının kapsadığı risklerden bir tanesinin (tam ziya hariç) gerçekleşmesi ve/veya normal aşınma ya da yıpranma dışındaki bir makine hasarı sonucunda geminin mahrum kaldığı kira ve/veya kazancı önceden belirlenen bir günlük limit ile teminat altına alan bir sigorta poliçesi türüdür.

iv. Koruma ve Tazminat Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity, P&I)

Sigortalı donatanın tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarını, karşılıklı sigorta gereğince sigortaladığı sigorta türüne Koruma ve Tazminat sigortası (P&I)denir. P&I sigortası doğrudan Londra piyasasındaki kulüplerden (P & I Clubs) temin edilmektedir. Britanya kökenli birçok büyük kulüp, üyelerinden elde ettikleri

³²Kloz (Clause): Poliçenin bir bölümü veya poliçeye ekli, yasal hükmü olan bir tür özel şarttır ve taraflar arasındaki sözleşmenin ihtiyaçlarına cevap vermek üzere kullanılır. Sözleşme şartları ile verilmiş olan teminatı genişletmek için sözleşmeye alınan yeni şart ve kuralları içeren evraka “kloz” denir.

aidat ve primlerden oluşan fondan gemilere ait hasar ödemelerini yapmaktadırlar.

Temel özellikleri, üyelerden birinin uğrayacağı zararın diğerlerine paylaştırılması, yani karşılıklılık esasına dayanmaları ve kâr amacı taşımamalarıdır. Kulüpler, kulüp üyeleri arasından seçilen ve belirli aralıklarla toplanarak önemli konularda karar veren bir “Müdürler Kurulu” (Directors) tarafından yönetilirler. Kulübün günlük işleri ise “Müdüriyet” (Managers) adı verilen profesyonel ticari şirketler tarafından yürütülür. Kulüp üyeleri, donatanların yanı sıra gemi kiracıları da olabilir. Tazminatların karşılanabilmesi için üyelerden, önce bir ön aidat (advance call), daha sonra da ön aidatın bir yüzdesi olarak belirlenen ek aidat (supplementary call) toplanır. Genellikle GRT (gros ton) başına US\$ olarak belirlenen kulüp priminin saptanmasında donatanın işletmecilik anlayışı, geçmiş yıllar hasar talepleri, mürettebatın ve geminin (tipi, yaşı, bayrağı, sınıflandırma kuruluşu, faaliyet alanı) özellikleri gibi etkenler önem taşır.

Kulüp sigortaları, geminin veya işletmesinin dahil veya sebep olduğu zararlara karşı üçüncü tarafları koruduğundan kuru yük gemilerinin uluslararası sularda yüzebilmeleri ve yük sözleşmesi yapabilmeleri için bu sigortayı yaptırmaları zorunludur.

P&I kulüplerinin üyelerine sundukları hizmetler şöyle özetlenebilir:

- a) Kulüpler herhangi bir vaka durumunda, dünya genelinde bulunan yerel acentelikleri aracılığıyla üyelerine yardımcı olarak danışmanlık hizmeti verirler.
- b) Kulüpler, teminat kapsamındaki bir olaydan dolayı tutuklanan ya da tutuklanma tehdidi altında olan gemiler için teminat vererek geminin tutuklanmasından kaynaklanacak kayıpların önüne geçerler. Ayrıca çatışma durumunda tekne sigortacılarından kontrgaranti alarak tekne sigortacılarının çatışma sorumluluğu içinde teminat sağlayabilirler.
- c) Donatanların sorumluluklarının sınırlandırılması, gemilerin tutuklanması, çevre kirliliği gibi konulardaki uluslararası çalışmalara katılarak uluslararası konvansiyonların hazırlanmasında etkin rol oynarlar.
- d) Konşimento ve charter party mukavelesi hazırlanmasında donatanlara danışmanlık hizmeti verirler.
- e) Geçmiş vakalardan yola çıkarak bilgi havuzu oluştururlar ve ayrı olaylar vesilesiyle topladıkları bilgiler sayesinde, kendine has vakalarda donatanlara ihtiyaç duydukları en kaliteli danışmanlık hizmetini verme imkanı bulurlar.

Koruma ve Tazminat Kulüp sigortalarında sigortalama işlemleri açısından sorumluluklar, kişilere ilişkin sorumluluk, mülke ilişkin sorumluluk, taşınan yüke ilişkin sorumluluk ve diğer sorumluluklar olmak üzere dört grupta açıklanabilir³³:

i. Kişilere ilişkin sorumluluk:

- a) Koruma ve Tazminat Kulüp sigortalarında kişilere ilişkin sorumluluklar kapsamında sigorta şirketleri, aşağıdaki sorumlulukları yerine getirirler;
- b) Gemi adamlarının hastalanması ve ölmesi halinde hastane, ilaç, cenaze masrafları ile çalışmadıkları sürede donatanın ödemesi gereken ücretleri öder,
- c) Donatanın yolcular, liman işçileri, kılavuzlar vb.nin can kaybı ya da bedeni yaralanmasına ilişkin sorumluluğu üstlenir,
- d) Donatanın çatışma durumunda, gemideki kişilerin can kaybı ya da bedeni yaralanmasına ilişkin sorumluluğu üstlenir,
- e) Hasta ya da yaralı gemi adamlarının ülkelerine gönderilme ve bunların yerine yenilerinin getirilmesi masraflarını öder,
- f) Bir deniz kazasını müteakip, donatanın, çalışmayan gemi adamlarına ödemek zorunda olduğu ücretleri öder,
- g) Bir deniz kazasına uğrayanların ya da mültecilerin kurtarılıp uygun bir limana çıkartılmasına ilişkin masrafları üstlenir.

ii. Mülke ilişkin sorumluluk:

- a) Koruma ve Tazminat Kulüp sigortalarında mülke ilişkin sorumluluklar kapsamında sigorta şirketleri, aşağıdaki sorumlulukları yerine getirirler;
- b) Çatışma Sorumluluğu Klozu'nda (Running Down Clause) temin edilmeyen ¼'lük kesim
- c) Geminin sigorta bedelinin yetersiz kalması nedeniyle, tekne sigortası poliçesi tarafından "çatışma sorumluluğu klozu" çerçevesinde temin edilemeyen kısım;
- d) Diğer gemiler ve taşıdıkları yüke karşı çatışma dışı nedenlerden doğabilecek sorumluluğu üstlenir,
- e) Sabit ve yüzer cisimlere verilen zarardan doğan sorumluluğu üstlenir,
- f) Mutad çekmeye ilişkin sözleşmeden doğan sorumluluğu üstlenir,
- g) Enkaz kaldırma masraflarını üstlenir,
- h) Çevreyi akaryakıtlarla kirletmeden doğan sorumluluğu (temizleme masrafları + üçüncü şahıslara verilen zarar + cezalar) üstlenir.

³³Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Resmi Web Sitesi <https://www.tsb.org.tr/>, 02 Mayıs 2019.

iii. Taşıman yüke ilişkin sorumluluk:

Koruma ve Tazminat Kulüp sigortalarında taşıman yüke ilişkin sorumluluklar kapsamında sigorta şirketleri, aşağıdaki sorumlulukları yerine getirirler;

- a) Taşıyanın sorumlu olduğu yükte hasar, eksiklik hallerini üstlenir,
- b) Taşıma sözleşmesinin taşıyan tarafından ihlali nedeniyle yük sahibinden tahsil edilemeyen yükün müşterek avaraya katılım payını üstlenir.

iv. Diğer sorumluluklar:

- a) Koruma ve Tazminat Kulüp sigortalarında diğer sorumluluklar kapsamında sigorta şirketleri, aşağıdaki sorumlulukları yerine getirirler;
- b) Mevzuata uymama, belge noksanlığı, yükün noksan teslimi, kaçakçılık gümrük kanunları ihlal vb. nedenlerden ötürü ödenen cezaları karşılar,
- c) Teknenin katılım değerinin yüksek belirlenmesi nedeniyle tekne sigorta poliçesince karşılanmayan tekne müşterek avaraya katılım payını üstlenir,
- d) Kulüp talimatı ile yapılan masrafları üstlenir.

2.2.1.3. Gemi Klaslama ve Denetim Giderleri

Belirli bir tonajın üstündeki açık deniz gemileri belirli kurallara uygun olarak inşa edilirler. Geminin ve makinenin inşası bu tanımlanmış kurallar çerçevesinde yapılır. Gemilerin bu kurallara uygun olarak inşa edilmesini ve daha sonra teknik donanım ve kondisyon olarak bu kurallar çerçevesinde tutulduğunu denetlemek üzere faaliyet gösteren klaslama kuruluşları vardır. Gemi inşa edildikten sonra teknik anlamda sınıflamak anlamına gelen klaslama, bu kuruluşlar tarafından yapılır.³⁴ Bu kuruluşlar günümüzde piyasa koşullarında herhangi bayraklı gemilerin klaslamasını yapsalar da klaslama kurumunun ortaya çıktığı dönemlerde kendi devletleri tarafından akredite edilmiş ve devlet adına faaliyet gösteren kuruluşlardı. Bu doğrultuda genel merkezleri hala kuruldukları ülkede bulunmakta olup kuruluş adının yanı sıra bulundukları ülkenin adıyla da anılmaktadırlar. Örnek olarak İngiltere'deki klaslama kuruluşu Lloyd's Register of Shipping, Fransa'daki klaslama kuruluşu Bureau Veritas, Amerika'daki klaslama kuruluşu American Bureau of Shipping, Japonya'daki klaslama kuruluşu Nippon Kaiji Kyokai, Türkiye'deki klaslama kuruluşu ise Türk Loydu'dur.

Klas kuruluşları geminin yapımının başlamasından itibaren gemilerin belirli normlara uygunluğunu periyotlarla denetlerler. Bu normlar geminin çalışma koşullarının,

³⁴Lane C. Kendall, J.Buckley James, The Business of Shipping, 7. bs., Centreville, Maryland, Cornel Maritime Press, 2001, s.94,

fiziksel yapısının, makinelerinin ve pervanenin teknik yeterlilikte olmasının, denizortamına elverişliliğinin ve çevre kirliliğine sebep olacak sızırmalarının olmamasının belirli standartlarda olmasıdır.

Geminin teknik surveyinin yapılması yasal bir zorunluluktur. Geminin fiziksel yapısının, makinelerin, pervanenin teknik yeterlilikte olup olmadığının yukarıda bahsedilen kuruluşlarca saptanması gerekmektedir. Survey giderleri, gemilerin periyodik olarak yapmak zorunda oldukları, klaslama ve kanuni surveyler şeklinde ayrılabilir. Bunlar yıllık survey, ara survey ve yenileme surveyi şeklindedir. Özellikle özel survey diye de bilinen dört yıllık surveyler, belli dönem sonrasında, masraf sıçramalarına neden olur. Gemilerin türüne göre bu süre, azalıp artabilmekle birlikte maliyet artışları, üçüncü özel survey döneminde başlamaktadır.³⁵ Bu konu bakım tutum giderleri başlığında detaylıca incelenecektir.

Geminin klaslanması yani teknik yeterlilik sertifikalarının düzenlenmesi ile geminin dünya limanlarına girip çıkmasını, geminin rahat yük bulmasını, düzenli çalışmasını sağlayan belgeler olup, alınması zorunludur. Aşağıda bu sertifikalardan örnekler verilmiştir.³⁶

- i. Klas Mektubu
- ii. Yük Gemisi Emniyet Sertifikası (Cargo Ship Safety Certificate)
- iii. Gemi adamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi
- iv. Uluslararası Petrolle Kirlenmenin Önlenmesi Belgesi (International Oil Pollution Prevention Certificate)
- v. Denize Elverişlilik Sertifikası
- vi. Yük Gemisi Telsiz Telgraf Emniyet Belgesi (Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate)
- vii. Yangın Tüpleri Sertifikası

2.2.1.4. Bakım Tutum Giderleri

Bakım ve onarım giderleri, rutin tamir, kuru havuzlama, raspalama³⁷, boyama, ana ve yardımcı ekipmanların bakımı, güvertenin bakımı ve gemi işletme verimliliğini

³⁵Necmettin Akten, “Navlun” İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü Ders Notları, İstanbul, 2006, s.8.

³⁶Türk Loydu resmi web sitesi <https://www.turkloydu.org/tr-tr/klaslama.aspx> 2 Mayıs 2019

³⁷Raspalama; Eğelemek, tomalamak ve frezelemek suretiyle elde edilen yüzeyler üzerinde kesici aletlerin bıraktıkları pürüzler ve tabanda sert kısımda kalan yükseklikler bulunur. Bunları alarak yüzeyleri daha düzgün bir hale getirmek için yapılan işleme raspalama denir. Raspalama, raspa denen keskin kenarlı bir alet ile, daha önce işlenip hazırlanmış işin yüzeyi üzerinden, küçük ve ince talaşlar kaldırmaktır denebilir. Raspalama, yüzey üzerindeki çıkıntıları, kabalıkları kaldırmak suretiyle bir düzgünlük ve yüzey kalitesinde bir üstünlük sağlar.

arttıracak bakımlardan oluşur. Gemi “klasının” sürdürülebilmesi için teknenin, ana ve yardımcı makinelerinin, güverte teçhizatının, seyir telsiz sisteminin, sistem ve devrelerin, tüm donanımların çalışır durumda bulundurulması ya da gemi kurulu kontrolü altında bulundurulması gereklidir. Bunlar, genellikle mevsimlik ve yıllık klaslama tamirleri ve surveyleri şeklindedir.

Gemilerin türlerine ve teknik özelliklerine bağlı olarak değişmekle birlikte, “annual” adı verilen yıllık bakımları, “intermediate” adı verilen ara dönem bakımları ve “special” adı verilen özel bakımları yapılmaktadır. Denizcilik sektöründeki yerleşik uygulama, geminin yapılış tarihinden itibaren yıllık “annual”, 2,5 yılda bir “intermediate” ve 5 yılda bir “special” bakımların yapılması yönünde olmaktadır.

Rutin olarak yapılan kuru havuzlama ile teknenin tümünden elden geçmesinin maliyeti, geminin büyüklüğü ile orantılı olarak değişim gösterir. Bu maliyet kalemi, geminin büyüklüğü artarken, azalan bir orandadır. Büyük gemilerin manevra kabiliyeti, küçük gemilerden daha az olduğundan ve genellikle uzak yola gittiklerinden donanımları daha az yıpranır. Teknenin bakımı, denizde geçen süreden tamamen bağımsızdır. Bu nedenle sabit bir nitelik gösterir. Gemilerde normal bakım onarım, tamir işlemleri ve beklenmedik zamanlarda çıkabilecek tamir işlemleri, geminin yaşına bağlı olarak artmaktadır. Büyük tamir giderleri ise tamire alınan geminin değerini arttırıcı nitelikteki tamirler için ödenen giderlerdir. Gemiler iki veya dört yılda bir büyük tamir yaptırırlar.³⁸ Günlük bakımların gemi personeline yaptırılması uygulamada görülmekte olan bir yöntemdir.

2.2.1.5. Gemi Yağ Giderleri

Yağ giderleri, gemide kullanılan makine yağları için ödenen bedellerdir. Gemide kullanılan makine yağları; ana makine sistemi ve silindir yağlama yağı ile jeneratör ve diğer yardımcı makinelerin (pervaneler ve tahrik sistemleri, pompalar ve kompresörler, kazanlar, türbinler, tatlı su üreteçleri, sintine³⁹ seperatörü (ayırıştırıcısı), ısıtma, soğutma ve iklimlendirme sistemi, yükleme ve tahliye sistemine ait vinçler vb.) yağlama yağlarıdır. Gemilerde kullanılan yağların çevreye uygunluğu limanlarda resmi makamlar tarafından analiz edilir. Bu analiz giderleri de yağ giderleri arasında yer almaktadır.

³⁸Uluçay, a.g.e., s.29.

³⁹Sintine; gemilerde makine dairesinde bulunan, makine ve aksamlardan sızan ve/veya üzerlerinde yapılan çalışmalar süresince/neticesinde boşaltılan yağ, yakıt, kirli ve doğrudan temiz su, deniz suyu gibi sıvıların toplandığı, makine dairesi taban sacından takribi 1 metre yükselen boş hacim.

2.2.1.6. Malzeme ve Yedek Parça Giderleri

Tüm güverte ve makine dairesi için gerekli yedek parça, boyalar, temizlik ve dezenfekte malzemeleri ve yağlama yağı için yapılan giderler başlıca malzeme giderlerindendir. Gemi makinelerine ait yedek parçalar, güverte yedek parçaları, seyir telsiz yedek parçaları, kimyasal malzemeler, tüpler, halatlar, boyalar, kabin malzemeleri, kırtasiye, kitap, harita v.b. malzemeler de bu kapsamdadır.

Makine aksamına ait gereçlerin makinelerin gücü, büyüklüğü, çalışma saatleri ya da neden oldukları maliyetle bir ilişkileri yoktur. Bu nedenle sabit bir nitelik arz ederler. Buna karşılık güverte gereçlerinin, teknenin büyüklüğü ve kullanımıyla ilişkisi söz konusudur.

2.2.1.7. Gemi Haberleşme Giderleri

Denizyolu yük taşımacılığı işletmelerine ait gemilerin haberleşme giderlerini kapsamaktadır. Gemi sahibi, armatör işletme ile gemi arasındaki haberleşme teleks, cep telefonu, internet veya satcom gibi uydu haberleşme araçları kanalıyla sağlanmaktadır. Gemilerin sefer sırasında diğer gemilerle ve limanlarla haberleşmesi genellikle seyir telsizi kullanılarak yapılmaktadır.

2.2.1.8. Diğer Giderler

Gemi işletmelerinin genel muhasebe uygulamalarında sınıflandırılmış gider kalemleri haricinde oluşabilecek muhtelif giderlerin yanı sıra, uğrak yapılan limanlarda karşılaşılan özel yönetmelikler gereği yapılan harcamalar da bu kapsamda değerlendirilmektedir.

2.2.2. Operasyonel Giderler

2.2.2.1. Liman Giderleri

Liman giderleri, uğranılan liman sayısı, limanlarda kalınan süre ve geminin büyüklüğü ile değişen çekme, kılavuzluk, şamandıra, palamar (gemi halatının rıhtıma bağlanması ya da rıhtımdan çıkarılması) giderleri, demirleme, barınma, fener, depo, antrepo, karantina, sağlık, gümrük gözetim, rıhtım harçları, kanal harçları gibi çeşitli liman hizmet ücretleri ve diğer resim, harç ve vergilerden oluşan bir maliyet kalemidir.⁴⁰ Liman masrafları geminin tipi ve gros tonajı ile ilgili olup, yasal mevzuata göre belirlenmektedir. Liman giderleri genellikle geminin büyüklüğü ile orantılı olarak

⁴⁰Orhon, a.g.e.s. 178.

artar. Limanlarda verilen hizmetler, gemi ile ilgili verilen hizmetler ve yük ile ilgili verilen hizmetler olarak ikiye ayrılmaktadır.⁴¹

Sefer bazlı kiralanan kuru yük gemilerinde sözleşmeye bağlı olmakla beraber yaygın uygulamada sadece gemi ile ilgili verilen hizmetler gemi işletmecisi tarafından karşılanır. Yüke ait masraflar alıcı ve satıcının anlaşmasına bağlı olarak alıcı, satıcı veya bunlar tarafından tayin edilmiş yükleyici (shipper) tarafından karşılanır. emi ile ilgili verilen hizmetler

i. Pilotaj ve Römorkaj hizmetleri

Gemilerin limana giriş ve çıkışlarında veya rıhtım ve iskelelere yanaşma ve ayrılmalarda, şamandıralara ve mendireklere bağlamalarında, demirlemelerinde, bulundukları yerleri terk etmelerinde ve bulundukları yerden herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde verilen hizmetleri kapsamaktadır. Kıyı tesislerine ve balık çiftliklerine yanaşacak veya bu tesislerden ayrılacak 500 GT ve daha büyük tanker ve her türlü tehlikeli madde taşıyan gemi ve deniz araçları, 1000 GT ve daha büyük Türk Bayraklı gemi ve deniz araçları, 500 GT ve daha büyük yabancı bayraklı gemi ve deniz araçları ile 1000 GT ve üzerindeki yabancı bayraklı ticari ve özel yatlar kılavuz kaptan almak zorundadır.⁴² Kapsamda belirtilen yerlerde, gemilere verilen kılavuz ve servis motoru pilotaj hizmetinin tanımı römorkör hizmetinin tanımı içerisinde yer almaktadır. Pilotaj ve römorkör hizmeti, kılavuzun gemiye çıkması ve römorkörün geminin yanına varması ile başlar ve kılavuz römorkörün gemiden ayrılmasıyla birmektedir.

ii. Barınma hizmetleri

Limana ait rıhtım, iskele, iskele ve mendireklere rampa veya şamandıralara bağlanan gemilerin buralardaki yer işgali hizmetlerini kapsamaktadır. Barınma görevi yapmak üzere inşa edilen daimi mahiyetteki sabit ve yüzer tesislerde barınma yeri sayılmaktadır.⁴³

iii. Gemilere tatlı su verilmesi hizmeti

Liman sınırları içerisinde, liman işletmesi tarafından gemilere verilen tatlı su hizmetini kapsamaktadır.

⁴¹Fikret Altınbuçuk, "Liman İdare ve İşletmesi" İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, Yayın no:12, İstanbul, 2000, s.101.

⁴² Limanlar Yönetmeliği, Madde 13

⁴³ Limanlar Yönetmeliği, Madde 10

iv. Gemilerin atıklarının alınması hizmeti

Liman içerisinde veya mendirek içerisindeki rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlanan veya demirleyen, kılavuz alma zorunluluğu olan gemilerin katı ve sıvı atıklarının liman işletmesine ait araç ve gereçlerle gemilerden alınması hizmetidir.

Limanlarda kaldığı sürece gemi ve yük ile ilgili çeşitli işlemler yapan acentelere hizmetleri karşılığı verilen ücretler de liman giderleri arasında yer almaktadır. Tarifersiz (tramp) sefer yapan gemilerin acentelik işlemlerini yapan acenteler, bölgesel örgütler kapsamında sabit tarifeler kararlaştırmışlardır.⁴⁴ Sefer bazlı kiralanan kuru yük gemileri de bu kapsamdadır. Acentelik ücretleri geminin tonajına ve yükün niteliğine göre değişebilir. Denizyolu yük taşımacılığı yapan işletmeler, gemilerinin limanlarda katlandıkları giderleri bağımsız acenteler tarafından ödemektedirler. Gemiler, sefere başlamadan önce liman ücretleri ile ilgili bilgiyi telefax ya da elektronik posta yardımıyla öğrenebilmektedirler.

2.2.2.2. Yükleme Tahliye Giderleri

Yükleme ve tahliye, bir diğer adıyla elleçleme⁴⁵ giderleri malın yükleme limanında gemiye yüklenmesi, tahliye limanında da tahliye edilmesi ile ilgili operasyonel giderlerin tamamıdır. Elleçleme giderleri yükün miktarı, cinsi, elleçleme özeni, hızı, zamanı gibi öğelere bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Örneğin yük, tehlikeli yük veya ağır parçalar halinde ise, elleçleme de aşırı özen gerektiriyorsa, fazla mesai (over time) veya tatil günü gibi hizmetin daha pahalı olduğu bir zamanda elleçlenmişse elleçleme masrafları daha yüksek olmaktadır.⁴⁶ İşçilik maliyetleri, ücret düzeyine, çalışma yöntemlerine ve çalışma hızına bağlı olarak limandan limana değişiklik göstermektedir. Elleçleme işlemi çoğunlukla bu alanda uzmanlaşmış taşıeron firmalar (stevedore) tarafından yapılır. Yükün, ambar içine getirilmesi ile yükleme tamamlanmamakta, ambar içinde gemi yetkililerinin gösterdiği ve istediği şekilde yerleştirilmesi, istiflenmesi (stowing), bağlanması (lashing), kraft kağıtlarıyla ayrılıp kaplanması (dunnaging), sağlamlaştırılması (securing), ayrıca dökme yüklerde ambar içinde istenilen şekilde dağıtılması (trimming) gerekmektedir. Tüm bu işlemler sefere

⁴⁴J.E. Sloggett, Shipping France (Financing Ships and Mobile Offshore Installations), Shipping Management Series, London, Fairplay Publications Ltd., 1984, s.112.

⁴⁵Elleçleme deyimi, deniz taşımacılığı sektöründe kullanılan bir terimdir, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri ifade eder.

⁴⁶Akten, 2006, s.10.

bağlı gemi kiralama sözleşmelerinde ayrı ayrı belirtilerek kim tarafından karşılanacağı beyan edilmektedir.

Yükleme ve boşaltma maliyetlerini belirleyecek etkenlerden birisi de yük tipidir. Dökme yük, balya yükten, standart konteynerler içerisindeki yük de, karışık balya yükten daha çabuk yüklenir. Geminin bir an önce yüklenmesini ya da tahliyesini sağlamak amacıyla normal çalışma saatlerinin dışında yapılan fazla çalışma saatleri için gemi adamlarına ödenen fazla çalışma ücretleri de yükleme ve tahliye giderleri içerisinde yer almaktadır.

Yükleme ve tahliye giderleri, yukarıda belirtilen diğer ek giderler gibi sözleşmelerde kim tarafından ödeneceği belirtilen giderler olup navlun şartları konusunda açıklandığı üzere sefere bağlı kuru yük gemi kiralama sözleşmelerinde çoğunlukla kiracı tarafından karşılanır. Burada masrafların kiracı tarafından karşılanmasının diğer sonuçları da vardır. Gemi operasyonlarında bütün masraflar, aksi sözleşmede belirtilmemiş ise sorumluluk ve süre kaybı ile beraber değerlendirilir. Yani bir taraf bir işlemin masrafını üstleniyorsa, bu işlemin sigortasını, sorumluluğunu ve kapsadığı süreyi de üstleniyor demektir. Bu bağlamda navlun şartlarından free in ve free out sözleşme ile kiralanmış bir gemide yükleme ve tahliye masrafları kiracı tarafından karşılanırken, bu operasyonların sorumluluğu ile beraber süresi de kiracının hesabı ve zamanına dahil edilir. Bu durum çalışmamızda daha önce bahsettiğimiz astarya ve sürastarya kavramlarının ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Daha önce de tanımladığımız astarya saatlerinin belirlenmesindeki temel düşünce, yükleme ya da tahliye işleminin sürdürüleceği geçerli saat miktarının tanımlanarak aşılardan süreden dolayı oluşan zararı tazmin etmesi gereken tarafı belirlemektir.

Taşıma sözleşmelerinde astarya ile ilgili genel kabul görmüş veya bölgeye göre değişiklik gösteren belirli kapsamlar ve ayrımlar vardır. Bu kapsam ve ayrımlara göre zaman sayımı teknik bir inceleme sonucunda ortaya çıkar. Hava şartlarının uygunluğu, ilgili limanın çalışma günleri, ilgili limanın çalışma saatleri ve sözleşmeye bağlı olarak armatör veya kiracının zamanından sayılması özellikle belirtilmiş durumlar bu kapsam ve ayrımların bazılarıdır. Sürastarya⁴⁷, astarya süresinin bitimi ile başlayan ek süredir. Free in ve free out sözleşmelerde genellikle günlük time charter üzerinden belirlenmiş ücret sürastarya süresi üzerinden hesaplanarak kiracı tarafından armatöre ödenir. Bu ödenen bedel uluslararası literatürde demuraj (Demurrage) olarak ifade edilir. Sürastarya, taşıtanın taşıyana, astaryanın süre olarak aşılması nedeniyle ödemeyi kabul ettiği bir ek tazminattır. Taşıma sözleşmeleri imzalanırken, yükleme ve

⁴⁷Sürastarya, Türk Ticaret Kanunu madde 1030'da "taşıyan, eşyanın yükletilmesi için «yükleme müddeti» nden fazla beklemeye mecburdur. Bu fazla müddete «Sürastarya» müddeti denir. Aksi kararlaştırılmış olmadıkça yükleme müddeti için ayrıca bir para istenemez. Fakat taşıtan sürastarya müddeti için taşıyana sürastarya ücreti ödemekle mükelleftir." şeklinde tanımlanmıştır.

boşaltma sürelerinin uzun tutulması, sürastarya olasılığını azaltırken taşıma ücretini arttırmaktadır.⁴⁸

Sözleşme imzalayan taraflardan, yükleyen, yükleme sırasında oluşan sürastaryadan; geminin varış limanında tahliye sırasında oluşan sürastaryadan ise alıcı, taşıyana karşı sorumludurlar.

Yükleme ve tahliye operasyonları astarya süresi içerisinde tamamlandığında dispeç (despatch) durumu ortaya çıkar. Dispeç (Despatch) kiracının, gemiyi taahhüt ettiğinden daha kısa sürede yüklediği veya tahliye ettiği için armatör lehine oluşturduğu kazanıma ortak olmasıdır. Sözleşmede aksi belirtilmemiş ise dispeç demurajın yarısı olarak hesaplanır.

2.2.2.3. Yakıt Giderleri

Uluslararası literatürde bunker olarak adlandırılan gemi yakıtları temelde iki çeşittir. Bunlardan ilki ana makinenin kullandığı daha yoğun bir yakıt olan fuel oil (IFO), diğeri ana makineyi besleyen ve yaşam mahallinde kullanılan jeneratörleri, vinçleri ve thruster gibi diğerküçük aksamı çalıştırmada kullanılan dizel oildir. (MDO) Gemilerin türü, büyüklüğü, yaşı ve beygir gücü bu yakıtların hangisinin ne kadar kullanılabacağını ve yakıt giderlerinin büyüklüğünü önemli ölçüde etkilemektedir.

Seyir esnasında bunker gideri, geminin hızına ve yakıt tüketimine, hava koşullarına, makinelerin yaşı gibi etmenlere bağlıdır. Ancak en önemli etmen geminin hızıdır. Her gemi için teknenin uzunluğuna, teknenin ve makinelerin tasarımına uygun olarak saptanmış bir ekonomik hız söz konusudur. Ekonomik hızın üzerine çıkıldığında yakıt tüketimi de artmaktadır. Ancak ekonomik hızın altındaki seyir hızı ise çok az bir tasarruf sağlamaktadır.⁴⁹ Yakıt tüketiminin, su direnci ile birlikte geometrik olarak artan hızla bağlantılı olduğu bilinmektedir. Hızı 18 knot'tan⁵⁰ 22 knot'a çıkarmak için

⁴⁸Yaman Ötek,"İşletmeciler İçin Deniz Taşımacılığı El Kitabı" Afa Yayıncılık, İstanbul,2000, s.261.

⁴⁹Özgür Çetinkaya, "Tanker İşletmeciliğinde Sefer Maliyet Analizi" İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bitirme Projesi, Haziran 2002, s.16.

⁵⁰Knot (okunuşu: nat), İngilizce düğüm anlamına gelen denizcilik hız birimi. 1 deniz mili/saat. Düğüm kelimesinin kullanılma sebebi, eskiden gemi hızlarının, denize sarkıtılan halatların üzerlerine belli aralıklarla atılmış düğümlerin sayılması suretiyle parakete (Parakete, gemi hızını ve aldığı yolun miktarını gösteren cihaz. Gemi teknesinden elle veya sabit bir delikten sarkıtılan parakete, tekne altındaki akan suyun hızına bağlı olarak çalışır.) aracıyla ölçülmesiydi. Parakete savlası üzerindeki düğümlere de knot denir. (1 knot = 1,852 km/saat)

yakıt tüketimi ikiye katlanır.⁵¹ Günlük yakıt tüketimi yakıt maliyet hesabının temelini oluşturmaktadır. Bir beygir gücü başına tüketimin, toplam beygir sayısı ile çarpımından elde edilir. Seyirde kullanılan yakıt miktarı hesaplanırken, geminin normal seyri ile limanda ya da kanal geçişindeki tüketimini birbirinden ayırmak gerekmektedir. Araştırmalar, bir geminin aynı hatta ve aynı hızla olmak koşuluyla, yükü seyrederken, balastlı⁵² seyrine göre % 6 daha çok yakıt kullandığını ortaya çıkarmıştır.⁵³ Bunlardan başka, taşıma mesafesi ile geminin büyüklüğü yine yakıt tüketim düzeyini etkilemektedir.

Bunker fiyatları, uluslararası petrol ve ürünlerinin fiyatlarına bağlı olarak değişmektedir. Bunker fiyatlarındaki değişimlerin yanında, dış hatlara sefer yapan gemilerin yakıt aldıkları limanlarda, yakıt fiyatlarının limandan limana, ya da ülkeden ülkeye değişiklik göstermesi de bunker giderlerinin seviyesini etkilemektedir. Bu nedenle yakıt maliyetlerini belirleyen bir diğer önemli etken de yakıtın nereden alındığıdır.⁵⁴

Bunker maliyetleri gemi sefere çıkmadığı sürece minimumdadır ancak hiçbir zaman sıfır olamaz. Çünkü gemi limanda bağlı bulunduğu sürece elektrik üretimi, havalandırma, ısıtma, soğutma gibi ihtiyaçlar nedeniyle yardımcı motorların çalışması gereklidir.

2.2.2.4. Sefer Bazlı Sigortalar

Gemi işletmelerinin, gemilerin tekne ve makineleri ile üçüncü tarafların zararlarına karşı yaptıkları yıllık sigortalar haricinde belli bölgeleri kapsayan seyirler ve uğraklar için, yapılacak sefer özelinde bazı sigortalar yaptırırlar. Uygulamada sefer bazlı olarak nitelenebilecek iki sigorta çeşidi bulunmaktadır;

i. Kaçırılma ve Fidyeye (Kidnap&Ransom) Sigortası

Uluslararası sularda ilgili otoriteler tarafından belirlenmiş ve SOLAS (Safety of Life at Sea) yönergesinde tespit edilmiş korsan bölgeler bulunmaktadır. Sigorta şirketleri çeşitli bölgeler için bu sigorta hizmetini sunmakla beraber,

⁵¹Atılay Özay, Umut Okçu, “Türkiye’de Gemi İşletme Maliyetlerinin Analizi, Navlun Piyasası ve Karlılığın Karşılaştırılması” İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bitirme Projesi, Haziran 1998, s.22.

⁵²Balast suları, gemilerin boşken veya yüklüken baş veya yan bölmelerine aldıkları deniz suyudur. Denizden alınan bu su sayesinde yükün ve geminin dengesi sağlanır, yakıttan tasarruf edilir.

⁵³Carleen O’Loughlin, “The Economics of Sea Transport” Pergamon Press, London, s.114.

⁵⁴Bağımsız araştırma Şirketi Bunker Ex web sitesi <https://www.bunkerindex.com> 02 Mayıs 2019

uygulamada çoğunlukla Aden körfezi-Somali açıkları ile Nijerya açıkları için işletmeler bu sigortaları yaptırmaktadırlar.

ii. Ekstra Savaş Riski (Extra War Risk) Sigortası

Savaş ve çatışmaların yoğun olduğu bölgelerde gemilerin sigortalarının kapsamının genişletilmesi şeklinde uygulanan sigortadır.

2.2.2.5. Kanal, Boğaz Geçiş Giderleri

Gemiler, yükleme ve tahliye limanlarına giderken, ticaret yolları üzerinde, ulaşım yolunda önemli tasarruf sağlayan Panama Kanalı, Süveyş Kanalı gibi kanallardan, su yollarından geçmek zorunda kalmaktadırlar. Bu yolların kullanımında gemiler, kanal otoritelerince belirlenmiş, gemi tonajları üzerinden hesaplanan kanal geçiş ücretlerini ödemek zorundadırlar.

Kanal geçiş giderlerine ilişkin ücretler ve geminin kanal geçişini sağlıklı olarak gerçekleştiren anlaşmalı kanal acentelerine ait masraflar, kanalda bulunan acenteler tarafından faturalandırılmakta ve deniz yolu yük taşımacılığı yapan işletme tarafından ödenmektedir. Kanal geçiş ücretlerinin ve ilgili acente masraflarının önceden bilinmesi, sefer maliyetinin hesaplanmasında önemli rol oynamaktadır.

2.2.3. Yatırım Giderleri

2.2.3.1. Gemi Alım Kredisi (Finansman) Giderleri

Denizyolu yük taşımacılığındaki en önemli maliyet kalemlerinden biri de gemilere bağlanan sermayenin maliyetidir.⁵⁵ Armatörler gemi inşa ettirirken ya da satın alırken çoğunlukla dış kaynaklı borçlanma yoluna giderler. Eğer gemi borç alınarak finanse edilmiş ise, finansman giderleri, ana para geri ödemesi ve faiz giderlerinden oluşmaktadır.

Armatörlerin gemilerini inşa ettirmek suretiyle elde edecek olmaları durumunda “Borçlanma Maliyetleri” başlıklı 23 numaralı Uluslararası Muhasebe Standardı’na⁵⁶ göre söz konusu varlık amaçlandığı şekilde kullanıma ya da satışa hazır hale getirilmesi uzun bir süreyi gerektireceği için “özellikli varlık” niteliği taşımakta olup, amaçlandığı şekilde kullanıma ya da satışa hazır hale getirilene kadar, varlığa ilişkin faiz giderleri, varlık maliyetinin bir parçası olarak, aktifleştirilmek suretiyle,

⁵⁵Orhon, a.g.e., s.172.

⁵⁶Uluslararası Muhasebe Standardı 23, <https://www.ifrs.org>, 02 Mayıs 2019.

muhasebeleştirilip amortisman yoluyla itfa edilir. Kullanıma hazır hale geldiği tarihten itibaren ilgili dönemlere ait faiz “Finansman Giderleri” yoluyla giderleştirmek suretiyle muhasebeleştirilir.

Armatörlerin gemilerini satın almak suretiyle elde edecek olmaları durumunda “Borçlanma Maliyetleri” başlıklı 23 numaralı Uluslararası Muhasebe Standardı’na göre söz konusu varlık amaçlandığı şekilde kullanıma ya da satışa hazır hale getirilmesi uzun bir süreyi gerektirmeyeceği için “özellikli varlık” niteliği taşımamakta olup, ilgili dönemlere ait faiz, giderleştirmek suretiyle muhasebeleştirilir.

Türkiye Cumhuriyeti Maliye Bakanlığı, yayınladığı 163 sıra no’lu Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği’nde bu konuya açıklık getirmektedir: “Gemi yatırımlarının finansmanında kullanılan kredilerle ilgili faizlerden yatırım dönemine ait olanların sabit kıymetle birlikte amortisman yoluyla itfa edilmek üzere maliyete eklenmesi gerekmekte, işletme dönemine ait olanların ise, ilgili bulundukları yıllarda doğrudan gider yazılması ya da maliyete intikal ettirilmek suretiyle amortisman tabi tutulması gerekmektedir.”⁵⁷

Deniz taşımacılığı sektöründe sermaye maliyetlerindeki belirleyici faktör gemi fiyatlarıdır. Gemi sahibi olabilmek için armatör ya gemi inşa ettirecektir ya da gemi satın almak için ikinci el gemi piyasasına başvuracaktır. 2008 global ekonomik krizi ile birlikte kriz öncesinden siparişi verilip alınamayan gemilerden oluşan “resail” piyasası da oluşmuştur. Navlun fiyatları ve taşımacılık pazarındaki değişimlerle, ikinci el gemi piyasası arasında oldukça yakın bir ilişki vardır. Özellikle resail piyasasının oluşması global navlun fiyatlarında da ciddi düşüş yaşanmasına sebep olmuştur. Taşımanın yüklerin özellikleri de gemi fiyatlarını belirleme de rol oynamaktadır.⁵⁸

2.2.3.2. Amortisman ve Faiz Giderleri

Maddi duran varlıkların değerinin fiziksel ya da teknik nedenlerle azalması nedeniyle, değer kayıplarının işletmenin bu varlığı kullandığı muhasebe dönemlerine gider olarak dağıtılması gerekmektedir. Amortisman, bir maddi duran varlığın maliyetinin, bu varlığın ekonomik ömrü içinde, “sistemli ve anlamlı” bir yöntemle kullanıldığı dönemlere dağıtılarak giderleştirilmesidir.⁵⁹ Bir muhasebe dönemine ilişkin amortisman giderlerinin belirli bir yöntemle göre hesaplanabilmesi için amortismanı

⁵⁷T.C. Maliye Bakanlığı 163 Sıra no’lu Vergi Usul Kanunu Tebliği, Resmi Gazete 18648, 27 Ocak 1985

⁵⁸Öztek, a.g.e., s.33.

⁵⁹Cengiz Erdamar, Feryal Orhun Basık, Finansal Muhasebe ve Tek Düzen Muhasebe Sistemi, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, İstanbul 2003, s.81.

hesaplanacak varlığın maliyet değerinin, ekonomik ömrü sonundaki varlığın hurda değerinin ve varlığın ekonomik ömrünün bilinmesi gerekmektedir. Türkiye’de Maliye Bakanlığı tarafından, yük gemilerinin faydalı ömrü 18 yıl olarak tespit edilmiş, normal amortisman oranı ise % 5,5 olarak belirlenmiştir.⁶⁰ Gemi işletmeleri, yıl içerisinde ayıracakları amortismanları çeşitli amortisman yöntemlerine göre belirlemektedirler.

Gemi işletmelerinin belirledikleri amortisman tutarı nakit çıkışı yaratmayan bir gider olmakla birlikte işletmelerin verdikleri hizmet maliyetlerinin içerisinde yer almaktadır. Sefer bazlı hesaplamalar yapılırken amortisman giderleri finansman giderleri ile birlikte sabit giderler kapsamında değerlendirilir.

2.2.4. Yönetim Giderleri

Genel yönetim giderleri, bir gemi işletmesinin teknik personelinin ve saha çalışmalarının tam ve eksiksiz olarak iş görebilmesi, idari faaliyetlerin yürütülebilmesi ve gerekli rapor ve arşivlemelerin yapılabilmesi için yapılan yönetim, denetleme, ve büro hizmetleri giderlerini kapsamaktadır. Gemi sahibi veya armatörlerin bazen kendileri bazen de sorumluluk verdikleri profesyonel yöneticiler tarafından yönetilen bu giderler, denizyolu yük taşımacılığı yapan işletmeler açısından toplam taşımacılık maliyeti açısından genel olarak düşük düzeyde olmaktadır.

Genel yönetim giderleri içerisinde genel yönetim personel giderleri, genel yönetim çeşitli giderleri ve genel yönetim amortisman giderleri incelenecektir.

i) Genel yönetim personel giderleri

Denizyolu yük taşımacılığında taşımacılık faaliyetinin sürdürülmesinde ve seferlerin sağlıklı bir şekilde tamamlanmasında gemi personelinin yanı sıra kara personeli de faaliyet göstermekte ve önem arz etmektedir. Kara personeli genellikle tek idare altında üç ayrı departmandan oluşmaktadır. Teknik departman, operasyon departmanı ve ticari departman. Kuru yük gemi işletmelerinde ticari departman kiralama departmanı olarak isimlendirilmekte ve işletmenin ölçeğine göre operasyon departmanı ile beraber tek bir departman olarak da faaliyet gösterebilmektedir. Genel yönetim personel giderleri, kara personelinin maaş ve diğer haklarını kapsamaktadır.

ii) Genel yönetim çeşitli giderleri

Genel yönetim çeşitli giderleri; kira ve mülki giderler, ofis ekipmanları ve kırtasiye malzemeleri, kara personeli yemek ve yol giderleri, ofis elektronik

⁶⁰T.C. Maliye Bakanlığı 333 Sıra no’lu Vergi Usul Kanunu Tebliğ, Resmi Gazete 25446, 28 Nisan 2004

ve haberleşme giderleri, seyahat ve konaklama, işletme araçlarına ait giderler, tüm bunlarla ilgili bakım onarım ve sigorta giderleri ile çeşitli vergi, resim ve harçları kapsamaktadır.

iii) Genel yönetim amortisman giderleri

Genel yönetim amortisman giderleri, karada hizmet veren binanın, taşıt araçlarının ve işletmede kullanılan demirbaşın amortismanını kapsamaktadır.

2.3. Maliyetlerin Hesaplanması

Denizcilik sektöründe gemi işletmeciliği her armatörün yaptığı bir faaliyet değildir. Yatırım amacıyla gemi satın alan veya inşa ettiren birçok armatör gemilerini çıplak gemi kira sözleşmesi ile veya zaman bazında kiralamaktadırlar. Dolayısıyla gemi işletmeciliğinin yapılan yatırımın ötesinde kendi dinamikleri olan bir maliyet yönetimi kabiliyeti gerektirdiğini söyleyebiliriz. Gemi işletmelerinin üstlendikleri taşıma hizmetini yerine getirebilmeleri için çalışmamızda incelediğimiz sabit, operasyonel, yönetim ve yatırım giderlerini karşılamaları ve gelir gider dengesini korumaları gerekmektedir.

Maliyetlerin belirlenmesi ve karşılanabilmesi, gemi işletmelerinin verdikleri hizmetin bedeli olan navlunun doğru hesaplanmasına bağlıdır. Hesaplamaların temeli, işletmede kurulacak maliyet muhasebesi sisteminin özelliklerine dayanmaktadır.

Dünya genelinde kuru yük navlun piyasası günlük kira bazında (time charter rate) değerlendirilir. Bununla beraber kuru yük gemi işletmelerinde navlun, daha önce belirttiğimiz gibi günlük kira bazında, seferde taşınan ton bazında veya sefer bazında toplam (lumpsum) olarak tahsil edilir. Dolayısıyla maliyet muhasebesinin yöntemi, geminin sefer bazında usd/pmt (per metric ton) veya usd/pd (per day) maliyetinin hesaplanması şeklindedir.

Lumpsum tahsil edilen navlun da çoğunlukla ton bazında hesaplama yapılarak ortaya çıkar ancak yükün ve operasyonun bazı özellikleri toplam fiyat üzerinden anlaşmayı gerekli kılabilir. Örneğin dökme tuzun bir kısmının yol boyunca erimesi veya yükleme ve tahliyenin farklı özellikler arz etmesi gibi. Bazı durumlarda akreditasyon sebebiyle de kiracılar lumpsum fiyat istemektedirler.

Kuru yük gemi işletmeleri navlun sözleşmesini hangi şekilde yaparlarsa yapsınlar maliyet muhasebesini piyasa dengliği üzerinden değerlendirebilmek için sefer gün bazında hesaplarlar.

Muhasebenin temel amacı, “bir işletmede ortaya çıkan ve para birimi ile ifade edilebilen olayları, genel kabul görmüş muhasebe ilkelerine uygun olarak, belirli bir sistem içinde kaydetmek, sınıflandırmak, özetlemek ve finansal tablolar biçiminde

yorumlamaktır”⁶¹ şeklinde belirlenirken, “üretim faaliyetlerini konu alan ve üretimle ilgili değer alış – verişlerini bünyesinde kaydeden, sınıflandıran, özetleyen ve birim maliyetlerini hesaplayarak, bu bilgi sisteminden elde edilen bilgileri rapor eden muhasebeye maliyet muhasebesi denmektedir.”⁶²

Gemi işletmelerinin ihtiyaç duydukları muhasebe bilgileri, bu işletmelerin maliyet muhasebesi sisteminin özelliklerine ve sistemin süreçlerine bağlı olarak belirlenmektedir. Gemi işletmeleri, gemilerin gerçekleştirdikleri seferler sonucunda, ilgili sefere ait katılan giderlerin belgeleri (fatura v.b.), işletmeye ulaştıktan sonra bu bilgileri muhasebe bilgi sistemi içerisinde değerlendirerek, muhasebe bilgi sisteminin çıktılarını elde eder ve raporlar. Ancak özellikle uzakyol gemi seferlerinde gerek seferlerin haftalar hatta aylar sürmesi gerek farklı ülkelerin farklı uygulamaları ve evrakların gönderilme süresi sebebiyle muhasebe bilgi sisteminin girdilerini oluşturan belgeler posta kanalıyla aylar sonra gelebilmektedir. Gemi işletmeleri, gerçekleşen seferlerin muhasebe girdilerini normalden daha uzun bir süre sonra kayıtlarına geçirmekle beraber, navlun bedellerinin belirlenmesinde dünya genelinde navlun piyasasına uyum sağlamak ve rekabet koşullarına uygun hareket etmek amacıyla hem işlemlerini hızlı bir şekilde sonuçlandırmakta hem de kimi kalemlerde tahmini ve proforma değerler üzerinden navlun belirlemektedirler. Burada sabit ve operasyonel giderleri ayırmak gerekir. Uygulamada özellikle yıllık olarak ödemeleri yapılan maliyetlerden oluşan sabit giderler, piyasa değerlerinde dramatik bir değişiklik beklenmiyorsa, bir önceki yılın değerlerine göre belirlenir. Bu doğrultuda sabit giderlerin toplamı sefer yapısının veya yapılmasının 365 gün üzerinden hesaplanarak günlük (denizcilik sektöründe kullanıldığı şekliyle) “running cost” belirlenir. Operasyonel giderler hesaplanırken öncelikle fiyat alınmış kalemler, daha sonra proforma fiyat alınmış son olarak da henüz fiyat alınmamış maliyetlerin tahmini değerleri üzerinden toplam “operational cost” belirlenir. Bu şekilde sefere ait maliyet tahmini yapılarak bu tahmini maliyet üzerinden kiracı ile navlun pazarlığı yapılır.

2.3.1. Sefer Tahmin Raporu

Kuru yük gemi işletmeleri kendilerinin veya kendileri adına çalışan brokerlerinin müşteri havuzlarından ulaştıkları ve belli şablonlarda belli şartların yer aldığı yük

⁶¹Erdamar. Basık, a.g.e., s.1

⁶²A.e., s.2

tekliflerini aşağıda detaylandıracağımız şekilde özel olarak tasarlanmış bilgisayar programlarından da destek olarak değerlendirirler.

Sefer tahmin raporu hazırlanması için öncelikle gemi ile ilgili iki temel verinin programa tanımlanmış olması gerekir; geminin yük kapasitesi ve hızı. Bir geminin yük kapasitesi “DWT” (deadweight) ile ifade edilir. Deadweight, bir geminin tekne ve makine ağırlığından yani gross tonundan tamamen bağımsız olarak üzerinde bulunan yakıt, kullanma suyu ve taşıyabileceği yük miktarını ifade eden birimdir. Geminin hız birimi “KNOTS” (nml/hours) olarak ifade edilir.

Sefer tahminlerinde daha önce ifade ettiğimiz şekilde sabit giderler önceki yıldan elde edilmiş verilere dayanan ve gerekirse enflasyon veya özel olarak herhangi bir kalemden beklenen artışların eklenerek gün başına hesaplanmasıyla belirlenmiş “daily running cost” olarak yer alır. Running cost herhangi bir ayni varlığı veya üretimi yöneten her işletmede belirlenen ve üretim yapılsa da yapılmısa da tahakkuk eden sabit giderler gibi, gemi seferde olsa da olmasa da hesaplanmalıdır. Burada ölçü geminin donatılmış olmasıdır. Geminin donatılması da daha önce belirttiğimiz üzere gemiye personel çıkarılmış olması anlamına gelmektedir. Dolayısıyla sefer tahmininde running cost;

(Liman süresi + deniz seferi süresi) X Günlük running cost şeklinde bulunur.

Running cost bir diğer ifadeyle sabit (munzam) giderler üretim hacmi ile doğru orantılı olmayıp işletmenin faaliyet sürdürür hale gelmesi için yapılan işlere ait giderlerdir. Denizyolu yük taşımacılığındaki munzam giderler, gemi sefer yapsa da yapmasa da ortaya çıkan zorunlu harcamalardır.⁶³ Bunları genel olarak aşağıdaki şekilde sınıflandırmak mümkündür;

- i. Personel giderleri
 - a. Maaşlar,
 - b. Fazla mesai ödemeleri,
 - c. Sağlık giderleri (ilaç, hastane, sağlık kontrolü vb.),
 - d. Melbusat (giysi) giderleri,
 - e. Ulaşım,
 - f. Yiyecek (iaşe) giderleri,
 - g. Sosyal güvenlik giderleri,
 - h. Temizlik malzemeleri,
 - i. Ekstralar
- ii. Malzeme ikmal giderleri
 - a. Stor (halat, boya, kumanya vb.),
 - b. Yedek parça,

⁶³ Akten, a.g.e., s.13.

- c. Alet ve ekipman
- d. Güverte malzemeleri,
- iii. Bakım ve onarım giderleri
 - a. Ana ve yardımcı makinelerin bakımı,
 - b. Tekne ve üstyapımı bakımı,
 - c. Seyir telsiz bakımı,
 - d. Yıllık ya da özel bakımlar,
- iv. Haberleşme giderleri
 - a. Teleks, telefon, faks, posta,
 - b. Satcom (uydu kanalıyla haberleşme aracı),
- v. Yıllık sigorta giderleri
 - a. Tekne ve makine sigortası,
 - b. P&I (koruma ve tazminat) kulüp sigortaları,
- vi. Sorvey, klas giderleri
 - a. İdari sorvey,
 - b. Klas sorveyi,
 - c. Liman sorveyi,
 - d. Sertifika giderleri,
- vii. Diğer giderler
 - a. Stampa, mühür giderleri,
 - b. Harita, neşriyat, kitap vb.

Gemi işletmeciliğinde sabit giderler, işletmelerin yıllık bütçeleme çalışmaları ile belirlenir. Yıllık olarak katılan giderler hesaplanarak 365 gün üzerinden günlük running cost belirlenir.

Sefer tahmininde operasyonel giderler yapılan sefer için temin edilmiş mal ve hizmetlere ödenmiş olan kalemlerde gerçekleşen, ödenecek olan kalemlerde proforma (ön fiyat alınmış) veya tahmini tutarlar üzerinden ayrı ayrı hesaplanır. Bu kalemler; yakıt giderleri, varsa yükleme ve tahliye giderleri, liman giderleri, varsa kanal ve boğaz geçiş giderleridir. Broker firmaların komisyonları da navlun üzerinden hesaplandığından bu ödemeler de operasyonel giderler arasında hesaplanır.

Yük tekliflerinin içeriği genellikle aşağıdaki unsurlardan oluşur;

- i. Kiracının adı ve varsa referansları,
- ii. Yükün ağırlığı, ölçüleri ve özellikleri,
- iii. Yükleme ve tahliye limanları, rıhtım ve demir bölgesi detayları,
- iv. Yükün yükleme ve tahliye süreleri. Bu madde free in ve out sözleşmelerde önem arz eder çünkü demuraj ve dispeç hesaplamaları bu maddeye göre yapılır. Toplam süre veya gün başına yükleme ve tahliye oranı şeklinde belirtilebilmektedir.
- v. Varsa broker komisyon oranları.

Sefer tahmin raporunun hazırlanması, aşağıdaki aşamalardan oluşmaktadır;

i. Seferin alacağı zamanın hesaplanması

Sefer süresi, geminin bulunduğu yerden yükleme limanına hareket etmesiyle başlayan ve tahliye limanından kalkışına kadar olan sürenin tamamıdır. Dolayısıyla denizde ve limanlarda geçen sürenin tamamını kapsamaktadır. Denizde geçen süre geminin hızına bağlı olup gemi işletmecisi tarafından belirlenir. Kuru yük gemi sözleşmelerinde geminin hızı ile ilgili belirlenmiş bir madde yoktur. Ancak yükleme limanına varış için kançello, yükleme sonrası için de daha önce belirttiğimiz Hamburg kuralları çerçevesinde belirlenen anlayış geçerlidir. Sefer bazlı gemi kiralamalarında özellikle ton bazında navlun sözleşmesi yapıldığı zaman seferin süresi ile gemi işletmesinin avantajı arasında doğru orantı vardır. Bu anlamda deniz veya liman süresinin uzaması her halukarda gemi işletmesinin aleyhinedir şeklinde bir prensipten bahsetmek mümkündür. Dolayısıyla liman sürelerindeki uzamalardan oluşan zararlara karşı işletmeci lehine demuraj maddesi olsa da veya geminin tahliye limanına yavaş hızda hareket ettirilerek yakıt tasarrufu sağlanacak olsa da seferin uzaması işletmenin aleyhine sonuçlanır. Bunun başlıca sebebi günlük running cost giderleridir. Bu sebeple kiracının geminin hızı konusunda teminat almasının pratik olarak anlamı yoktur.

Liman sürelerini etkileyen ve tahmin edilebilen veya tahmin edilmesi zor olan çeşitli faktörler vardır. Bunlardan bazıları hava şartları, tatil günleri, grevler, liman trafiğinin yoğunluğu, elektrik kesintisi ve vinç arızası gibi teknik sorunlardır. İşletme bunlardan en az şekilde etkilenmek ve muhtemel etkilere karşı önlem almak, gerekirse oluşacak zarar ve ek masrafları navluna yansıtabilmek için öngörülü olmak zorundadır. Bu anlamda navlun sözleşmesi yapılmadan önce ilgili limanlarla ilgili bilgi toplamak çok önem arz etmektedir.

ii. Sefer sırasında tüketilecek yakıt miktarının tespiti

Denizde ve limanda geçecek olan zamanın tahminen belirlenmesinden sonragemi işletmelerinin seferde ve limanda harcayacakları yakıt miktarlarının ve maliyetinin tespit edilmesi gerekmektedir. Operasyonel giderler içerisinde en yüksek kalem olarak yer alan yakıt giderlerinin doğru bir şekilde belirlenmesi çok önemlidir. Yük gemileri genellikle mazot ve IFO (international fuel-oil) yakıt tipini kullanmaktadırlar. Gemiler seyir esnasında ana makinelerini çalıştırmak için IFO kullanırlar. IFO oldukça kalın bir yakıt olup rafineliliğine göre 180 CST, 380 CST, 700 RMK gibi çeşitleri bulunmakta, sülfür oranlarına göre de kalite ve fiyatları değişmektedir. Dünyanın çeşitli bölgelerinde veya liman sahalarında düşük sülfür zorunluluğu bulunmakta ve gemilerin sadece düşük sülfürlü yakıtla bölgede bulunmasına izin verilmektedir. Limanlarda bekleme sırasında, gemi vinçlerini ve gemiye elektrik sağlayan motorları çalıştırmak için MDO (Marine Diesel Oil) kullanılmaktadır. Limanlarda ana makine çalıştırılmadığından sadece MDO kullanılır, dolayısıyla yakıt tüketimi;

(sefer + liman süresi) X MDO + sefer süresi X IFO şeklinde olmaktadır.

Sefer tahmin ve gerçekleşen maliyet raporlarında yakıt giderleri hesaplanırken FIFO yöntemi uygulanır.

iii. Geminin taşıyabileceği yük miktarının tespiti

Geminin taşıyabileceği yükün hesaplanması, yükün ağırlığı ve kütlesi, geminin deadweight kapasitesi, grain stabilitesi, gemide bulunan kullanma suyu ve yakıt miktarı ve geminin draft (teknenin suya gömülme miktarı) gibi etkenlerin tamamı hesaplanarak bulunur. Buna göre gemiye yüklenecek yükün ağırlık olarak geminin taşıyabileceği miktarda olması, kütle olarak ambarlara sığabiliyor olması, geminin yükleme ve tahliye yapacağı limanlarda ve varsa geçiş yapacağı kanal, boğaz ve nehirlerde karaya oturmaması ve yük kayması olmaması gerekmektedir. Yük kayması, dökme tahıl veya kum gibi akışkan yüklerin ambarlarda serbest dökülme payı oluşacak kadar boş yer bırakılarak yüklenmesi sonucunda geminin su üzerindeki dengesinin bozulması yan yatması hadisesidir.

iv. Liman ve kanal geçiş giderlerinin tespiti

Seferde uğranılan limanların özellikleri, rıhtım özellikleri, elleçleme kapasitesi, limandaki trafik yoğunluğu, tatil günleri etkileri v.b.- etkenler, liman giderlerinde etkili olmaktadır. Limanda alınacak pilotaj, kılavuzluk, güvenlik, fener hizmetleri, tatlı su ikmalleri, gümrük ve vergiler ile acente hizmet ücreti gibi çeşitli kalemlerden oluşan liman giderleri; ülkelere, bölgelere ve limanların özelliklerine göre değişiklik göstermekte, bu yüzden hesaplaması da ilgili liman acentesinden gelen bilgiler ışığında yapılmaktadır.

Gemi sefer sırasında kanal geçişi yapacaksa, kanal geçiş giderleri ile ilgili de kanal acentelerinden gelen bilgiler sefer tahmininde yer almaktadır.

v. Diğer masraflar

Sefer tahmininin diğer masraflar kısmı, geminin seferde karşılaşabileceği teknik aksaklıklar, ekstra sigorta masrafları ya da personelle ilgili öngörülemeyen masraflar için ayrılmaktadır. Sefer değerlendirme aşamasında hesaplanan yakıt giderleri, yükleme ve tahliye giderleri, kanal geçiş ücretleri, liman ve kanal acenteleri masrafları ve diğer masraflar sefere ait toplam maliyeti oluşturmaktadır.

2.3.2. Sefer Tahmin Raporu Örneği

Kuru yük gemi işletmeleri müşterilerden gelen yük tekliflerine navlun fiyatı verir veya gelen navlun teklifini değerlendirirken sefer sonunda elde edecekleri net kârı hesaplayan bir program modülü kullanırlar. Bu modül temel olarak navlun gelirini

munzam ve operasyonel giderleri ve sefer süresini hesaplayarak teklifin uygunluğunu denetler ve uygun olan fiyatı ortaya çıkarır.

Çalışmanın bu kısmında bir kuru yük gemi işletmesinin sefer maliyeti tahminine ilişkin bir örnek yer almaktadır. Örnekte sefer maliyetine ilişkin tahmin ortaya konulacak ve bu tahmin doğrultusunda verilebilecek navlun teklifine ilişkin yorumda bulunulacaktır.

Kuru yük gemisi işletmeleri, genellikle müşteri tarafından gelen teklifleri değerlendirmek suretiyle sefer tahmini yaparlar.

Çalışmamızın bu bölümünde kuru yük gemi işletmesine gelen bir navlun teklifi ve işletmenin bu teklife yapacağı karşı teklif için bir sefer tahmin raporu örneği yer almaktadır.

Denizyolu yük taşımacılığı yapan bir gemi işletmesinin Romanya Constanta limanında demirli olarak bulunan 10.500 DWT kapasiteli kuru yük gemisine müşteriden, detayları aşağıdaki şekilde belirtilen “voyage basis” gemi kiralama talebi gelmiştir;

Ukrayna Odessa limanından Cezayir Annaba limanına 9.800 metrik ton inşaat demiri taşınması yapılması istenmektedir. Yükleme ve tahliye masrafları “free in&out” prensibiyle müşteri tarafından karşılanacaktır. Yükleme için günlük 2.500 metrik ton, tahliye için günlük 1.500 metrik ton operasyon öngörülmekte ve taahhüt edilmektedir. Bu doğrultuda Ukrayna’da Cumartesi ve Pazar, Cezayir’de Cuma ve Cumartesi günleri liman süresinden sayılmayacaktır. Geminin yükleme için Odessa demir bölgesi’nde hazır olması istenen tarih 09.05.2016 ila 12.05.2016’dır. Öngörülen navlun her metrik ton için 37 Amerikan dolarıdır. Toplam navlun üzerinden %3,75 oranında adres komisyonu⁶⁴ mevcuttur.

i. Seferin alacağı zamanın hesaplanması;

Gemi Constanta limanında olup, Odessa limanına yükleme için gidecek ve Annaba limanında tahliye biterek free pratikasını aldıktan sonra sefer tamamlanacaktır. Burada sefer süresi için öngörünün detaylı olarak hesaplanması için, deniz süresi, liman süresi ve her ikisi için muhtemel gecikmeler şeklinde ayrı başlıklarla inceleme yapılması gerekmektedir.

Denizde geçen süre = mesafe (NM) / (hız (knots) X 24 saat)

⁶⁴Address commission (Adres komisyonu); navlun sözleşmelerinde taşıtanı temsil eden aracı firmanın tahsil ettiği ana komisyondur. Eğer taşıyan da aracı vasıtasıyla taşıma işini almış ise ikinci aracı da “brokerage commission” alır. Brokerlik komisyonu genellikle adres komisyonunun yarısı veya üçte biri oranında olur.

Constanta Odessa limanları arasındaki mesafe 175 NM (denizmili), Odessa Annaba limanları arasındaki mesafe ise 1505 NM'dir. Geminin ortalama hızı 13 knot olarak öngörülmektedir.

Deniz süresi = $(1505 + 175) / (13 \times 24) = 5,4$ gün olarak hesaplanır.

Örneğimiz için deniz süresinde oluşacak muhtemel gecikmeler, İstanbul boğazı geçişi ve boğaz geçişi sonrası Ahırkapı demir bölgesi'nde yapılacak olan personel değişimi ve 250 metrik ton IFO ve 60 metrik ton MGO yakıt ikmalidir. İstanbul boğazı uluslararası ticari gemi ve platform geçişleri, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce denetlenmekte olup, 15 Kasım 1979 Independenta faciasından itibaren, belli kurallarla sınırlandırılmıştır. Buna göre geçişler tek yönlü olarak belirli saat aralıklarıyla kuzey ve güney yönlü olarak sağlanır, 150 metre üstü tankerler ve tehlikeli yük taşıyan gemiler bir saatte bir adet, 200 metre üstü tankerler ve tehlikeli yük taşıyan gemiler gündüz saatlerinde bir saatte bir adet olacak şekilde planlanır.⁶⁵ Örneğimizde olduğu gibi tehlikeli madde taşımayan gemilerin boğaz geçişi için hava şartları ve trafik yoğunluğuna bağlı olmak üzere ortalama 15 saat bekleme süresi öngörülmelidir. Söz konusu miktarda yakıt ikmali için de barçların yavaşması ve ayrılışları dahil olmak üzere asgari 6 saat öngörülmelidir. Personel değişiminin bu süre içerisinde paralel olarak yapılması mümkün olacaktır. Dolayısıyla söz konusu seferde beklenen deniz süresi gecikmeleri için yaklaşık 1 gün eklemek uygun olacaktır. Örneğimizde olduğu gibi orta mesafede yapılan bir seferde, hava şartları nedeniyle yavaşlama, motor çalıştırılması, ikmallerde oluşabilecek gecikmeler gibi beklenmeyen gecikmeler için ortalama 1 gün ilave edilmelidir.

Dolayısıyla örneğimizde deniz seyri için öngöreceğimiz süre asgari 7,5 gün olmalıdır.

Bir seferin liman süresinin hesaplanması öngörülemez etkenlerin çokluğundan dolayı oldukça zordur. Öncelikle free in&out seferlerde taşıtanın taahhüt ettiği süre baz alınmalıdır. Bu süre hesaplanırken haftasonu ve tatil günleri mutlaka dikkate alınarak toplam süre ortaya konmalıdır. Örneğimizde yükleme süresi;

9.800 metrik ton / günlük 2.500 metrik ton = 3,92 iş günü. Geminin kançellonun son gününde yani 12.05.2018 Perşembe günü limanda hazır olacağını varsayarsak haftasonunu hesaptan çıkardığımız zaman Çarşamba günü dahil limanda kalacağını öngörmemiz gerekmektedir. Dolayısıyla yükleme liman süresi 3,92 gün değil yaklaşık 6 gün olarak hesaplanmalıdır. Örneğimizde tahliye liman süresi;

⁶⁵Türk boğazları deniz trafik düzeni tüzüğü 8/10/1998 tarih ve 98/11860 no'lu Bakanlar Kurulu Kararının Dayandığı Kanunun Tarihi : 14/4/1925 No : 618 Yayımlandığı Resmî Gazetenin Tarihi : 6/11/1998 No : 23515

9.800 metrik ton / 1.500 metrik ton = 6,5 iş günü. Burada da tahliye sürecinin en az bir haftasonunu kapsayacağı göz önüne alınarak 8,5 gün tahliye süresi hesaplanmalıdır. Yükleme ve tahliye süreleri hesaplanırken, gemi veya liman vinci kullanılmasına ve limanların genel çalışma prensipleri ve performanslarına göre uygulanması gereken ekstra gecikme tahminleri de göz önüne alınmalıdır. Örneğimizde liman yoğunluğu sebebiyle geç yanaşma, gümrük işlemlerinin uzun sürmesi ve liman saha yoğunluğundan dolayı tahliye işlemlerinin yavaş ilerleme ihtimali nedeniyle Annaba limanı için 5 gün beklenmeyen süre öngörüsünde bulunmak uygun olacaktır.

Dolayısıyla örneğimizde liman operasyonları için öngöreceğimiz süre asgari 19,5 gün olmalıdır.

ii. Sefer sırasında tüketilecek yakıt miktarının tespiti

Geminin seyir ve operasyon sürelerinin tespit edilmesinden sonra bu süreçte kullanacağı yakıtın ve yakıt maliyetinin hesaplanması gerekmektedir.

Örneğimizde yer alan gemi seyir sırasında günlük 24 metrik ton IFO ve 2 metrik ton MGO, ilaveten limanlarda vinç kullanımı için 1 metrik ton MGO yakıtı kullanmaktadır. Ana makine durdurulduğu için gemiler limanlarda IFO yakıtı kullanmazlar. Bu durumda yakıt tüketimi;

Günlük IFO tüketimi X Deniz seyir süresi ve günlük baz MGO tüketimi X toplam süre + günlük vinç MGO tüketimi X vinç kullanılan gün şeklinde formülize edilebilir. Örneğimiz için, sadece Annaba tahliyesinde geminin vinçlerinin kullanılacağı göz önüne alındığında;

$$24 \times 7,5 = 180 \text{ metrik ton IFO}$$

$$2 \times 27 + 1 \times 6,5 = 60,5 \text{ metrik ton MGO tüketilmesi öngörülmektedir.}$$

Seferde tüketilecek yakıt miktarı hesaplandıktan sonra yakıt maliyeti hesaplanmaktadır. Yakıt tüketimi hesaplamalarında çoğu gider kaleminde olduğu gibi FİFO yöntemi uygulanır. Buna göre gemiye ikmal edilen yakıtlar, satın alınma sırasına göre öncelikli olarak hesaplanır. Örneğimiz için;

Gemi Constanta limanında kalkışa hazır bulunduğu zaman üzerinde 350\$ birim fiyatı ve 500\$ masrafla ikmal edilmiş 150 metrik ton IFO ve 950\$ birim fiyatı ve 300\$ masrafla ikmal edilmiş 50 metrik ton MGO bulunmaktadır. Gemi yükleme sonrası güney yönlü boğaz geçişi yapacak ve Ahırkapı demir bölgesi'nde 380\$ birim fiyatı ile 200 metrik ton IFO ve 910\$ birim fiyatı ile 100 metrik ton MGO alacak ve ikmaller için toplamda 800\$ masraf yapacaktır.

Öncelikle geminin üzerinde bulunan yakıtın birim maliyetini hesaplayalım;

1 ton IFO maliyeti = $350\$ + 500\$ / 150 = 353,3\$$

1 ton MGO maliyeti = $950\$ + 300\$ / 50 = 956\$$

Geminin İstanbul'da ikmal edeceği yakıtların maliyeti de masraflar eşit dağıtılmak üzere;

1 ton IFO maliyeti = $380\$ + 400\$ / 200 = 382\$$

1 ton MGO maliyeti = $910\$ + 400\$ / 100 = 914\$$

FİFO prensibi gereği geminin toplamda kullanacağı 180 ton IFO yakıtının 150 tonluk kısmı halihazırda üzerinde bulunan yakıtın maliyetinden, kalan kısmı yeni alınacak yakıtın maliyetinden hesaplanacaktır. Yine kullanılacak toplam 60,5 ton MGO yakıtının 50 tonluk kısmı halihazırda üzerinde bulunan yakıtın maliyetinden, kalan kısmı yeni alınacak yakıtın maliyetinden hesaplanacaktır. Buna göre;

Toplam IFO maliyeti = $150 \times 353,3\$ + 30 \times 382\$ = 64.455\$$

Toplam MGO maliyeti = $50 \times 956\$ + 10,5 \times 914\$ = 57.397\$$

Örneğimizde yer alan sefer için toplam yakıt maliyeti 121.852\$ olacaktır.

iii. Liman ve kanal geçiş giderleri

Gemilerin yükleme ve tahliye limanlarında yük elleçlemeleri haricinde aldıkları hizmetler için yapılan masraflar her zaman gemi işletmesi tarafından karşılanır. Bu hizmet kalemleri çalışmamızın operasyonel giderler kısmında incelenmişti. Sefer tahmin raporunun verimli ve doğru olabilmesi için gemi işletmeleri gerçekleşmemiş faturalar için mümkünse proforma fatura edinmekte, mümkün değilse güncel piyasa değerlerini baz alarak tahmin raporunda kullanmaktadır. Liman giderleri için önceden anlaşma yapılmış, charter party gereği anlaşma yapılacak olan veya fiyat karşılaştırması yapabilmek için herhangi birden fazla liman acentesinden proforma fatura istenmekte, bunlar üzerinde belirli kalemlerde pazarlıklar yapılarak mümkün olduğu kadar netleşmiş bir fiyat ortaya çıkarılmaktadır. Aynı şekilde sefer süresince geminin geçiş yapacağı boğaz ve kanallar için de ilgili acentelerden proforma fiyat istemek mümkün olmaktadır. Bu bilgiler doğrultusunda;

Odessa liman acentesi geminin yanaşma ve kalkış, kılavuzluk, palamar, aydınlatma ve güvenlik, liman evrakları, çöp tahliyesi ve acentelik bedelinden oluşan masraflar için 20.000\$ proforma fatura göndermiştir. Annaba liman acentesi de aynı hizmetlere ilişkin masraflar için 18.000\$ talep etmiştir. İstanbul boğazı acentesi geminin boğaz geçişi evrakları, pilotaj ve acentelik bedelinden oluşan masraflar için 3600\$ talep etmiştir.

iv. Sefere mahsus sigorta giderleri

Örneğimizde yapılan sefer, sefere mahsus düzenlenen “kidnap and ransom” veya “extra war risk” sigortası gerektiren bir bölge içermediğinden sefere mahsus düzenlenen herhangi bir sigorta ve oluşacak masraf bulunmamaktadır.

v. Diğer masraflar

Gemi işletmecisi, sefer esnasında oluşabilecek beklenmeyen masraflar için 5.000\$ tutarı masraflara eklemek üzere belirlemiştir. Bu masraf kalemi geminin geçmiş sefer tecrübelerinden edinilen bilgiler doğrultusunda belirlenmektedir.

Geminin 27 gün sürmesi planlanan seferine ait sefere özgü maliyetler toplamı;

Yakıt gideri: = 121.852\$

Liman ve boğaz-kanal acenteleri = 41.600\$

Diğer masraflar = 5.000 \$

Toplam = 168.452\$’dır.

vi. Munzam giderler (running costs)

Munzam giderler çalışmamızın ilgili kısımlarında değindiğimiz gibi, donatılmış bir geminin gelir elde etmek üzere faaliyette olmasından bağımsız olarak katlanılmak zorunda olunan masraflardan oluşan gider kalemleridir. Toplam giderlerin işletmenin tercih ettiği kapasite hesaplaması üzerinden gün sayısına bölünmesi sonucunda günlük bazda munzam gider “daily running cost” ortaya çıkar. Örneğimizde geminin yıllık munzam giderleri 1.387.000\$ olarak hesaplanmaktadır. İlgili gemi işletmesi, running cost hesaplamasını teorik kapasite üzerinden değerlendirmektedir. Bu doğrultuda;

Daily running cost = toplam munzam giderler / 365

1.387.000\$ / 365 = 3.800\$

Örneğimizde geminin toplam sefer gün sayısı 27 olarak belirlenmişti. Bu doğrultuda;

Toplam running cost = günlük running cost X sefer gün sayısı

= 3.800\$ X 27 = 102.600\$ olacaktır.

Sefere ait toplam maliyetin hesaplanması, sabit giderler ve yatırım maliyetlerinden oluşan running cost ile operasyonel giderlerden oluşan sefere özgü maliyetlerin toplanmasından ibarettir. Buna göre;

Toplam maliyet = running cost + sefere özgü maliyet

=102.600\$ + 168.452\$ = 271.052\$ olacaktır.

Gemi işletmesi, sefer maliyet tahminini yaptıktan sonra bu rapor doğrultusunda sefer tahminini tamamlamak için müşterinin teklifini değerlendirmek için kâr zarar hesabını yapar. Bunun için müşterinin ödeyeceği navlun (brüt gelir);

$$\text{Yük miktarı (ton)} \times \text{Navlun (USD/ton)} - \%3,75 = 349.002,5\$$$

Net kâr = Brüt gelir – toplam maliyet

$$349.002,5\$ - 271.052\$ = 77.950,5\$$$

Kuru yük gemi işletmelerinde maliyetlerin hesaplanmasına ilişkin yapılan bu örnek, kuru yük gemi işletmelerinin çoğunlukla değişkenleri standardize edilmiş bilgisayar programları üzerinden hesaplanmakta olan gerçekleşmiş bir operasyona dayanmaktadır. Bu hesap üzerinden gemilerin günlük kârlılığı mutlaka hesaplanır. Bunun için net kâr sefer gün sayısına bölünür. Bununla beraber gemilerin zaman bazında kiralanması için günlük kira oranı (daily time charter rate) piyasası mevcuttur. Bu piyasa değerleri gemilerin günlük net kârından değil günlük operasyonel kira bedelini oluşturan net kâr + günlük running costtan oluşur. Dolayısıyla örneğimizdeki gemi için günlük kira bedeli;

Günlük net kâr + günlük running cost

$$2.887,1\$ + 3.800\$ = 6.687,1\$ \text{ olacaktır.}$$

2.4. Maliyetlerin Finansal Analizi ile İlgili Sorunlar ve Önerileri

Denizyolu yük taşımacılığı maliyetlerinin büyük bir bölümü taşıma araçları itibariyle izlenebilmektedir. Bu özellik, gemi maliyetlerinin seferlere, seferlerden de seferde tasıyan ton/mil'e dağıtımında büyük kolaylık sağlamaktadır.⁶⁶ Diğer denizcilik alanlarında olduğu gibi kuru yük gemileri de inşa edildikleri kullanım ve faaliyet alanı tek olan aynı varlıklardır. Bununla beraber gemilere ait sabit giderlerin yıl üzerinden gün bazında, sefere bağlı giderlerin de sefer üzerinden gün bazında hesaplanabiliyor olması, gemi maliyetlerinin seferlere dağıtımında, sefer gün sayılarının anahtar olarak kullanılmasını uygun hale getirir.

Gemi işletmelerinin maliyetleri tespit ederken sefer maliyetlerini, ballast maliyetlerini⁶⁷ ve bakım tutum zaman maliyetlerini ayrıntılı olarak bilmesi

⁶⁶Orhon, a.g.e., s.236.

⁶⁷Ballast (ballast condition): geminin üzerinde yük olmadığı zaman dengede kalması için dip tanklara doldurulan suya ballast suyu, gemilerin üzerinde yük olmaksızın seyirde bulunmasına da

gerekmektedir. Sefer süresi, seyir süresi ile liman süresinden oluşur. Seyir süresi, geminin denizde taşıma yaptığı yani, pervane döndürdüğü süredir; liman süresi ise geminin limanda kaldığı yani, taşıma yapmadığı süreyi kapsamaktadır. Liman ve seyir süreleri arasındaki oran, sefer verimliliğinin bir ölçütüdür. Bu oran ne kadar seyir süresi yönünde artırılsa sefer verimliliği de o oranda yükselir.⁶⁸ Bu ifade her ne kadar oransal olarak doğru görünse de, gemi işletmelerinin iki temel motivasyonunun seyir ve liman sürelerini kısaltmak olduğunu söylemek mümkündür. Zira daha önce belirttiğimiz gibi, toplamda sefer sürelerinin ve ayrı ayrı seyir ve liman sürelerinin kısa olması her halükarda gemi işletmelerinin lehinedir. Öyle ki sözleşme üzerinden dispeç ödemesi olan bir liman süresinin hesaplanandan kısa sürerek gemi işletmesini dispeç ödeme yükümlülüğüne sokması bile gemi işletmesi için olumsuz bir durum değildir. Bunun altında yatan temel anlayış, demuraj tutarının günlük time charter rate üzerinden belli bir pazarlık payı ile belirlenmesi, dispeç tutarının ise demurajın yarısı olması bakımından günlük running cost'tan daha düşük olmasıdır. Dolayısıyla demuraj ve dispeç hükümleri, her iki taraf için de seferin kısa tutulması durumunda zarardan kâr ettirecek ve işin hızlı yapılması yönünde motivasyon sağlayacak bir uygulamadır. Bu yüzden gemi işletmelerinin seyir ve liman sürelerini kendi arasında oranlayarak verimlilik analizi yapmak doğru bir sonuç ortaya çıkarmayabilir.

Yukarıda bahsettiğimiz iki temel motivasyondan yola çıkarak sefer verimliliğini sağlayacak şartları seyir ve liman verimliliği olarak ayrı ayrı incelemek mümkündür. Seyir verimliliği geminin kondüsyonu ile doğru orantılıdır. İşletilen geminin hızının yüksek olması, hız/yakıt tüketimi oranının optimum olması, sefer sürelerinde arıza yapmaması ve bakım tutum sürelerinin minimum olması, seyir verimliliğini artıran etmenlerdir. Liman verimliliğini artıran etmenler ise, geminin ambar ağız genişliği, ambar tipinin yükleme tahliye uygunluğu, vinçlerin ve yükleme tahliye ekipmanlarının verimliliğidir.

2.4.1. Maliyetlerin Finansal Analizi ile İlgili Sorunlar

Denizyolu yük taşımacılığında işletmelerin maliyetlerinin hesaplanmasında karşılaşılan sorunları üç ana kısımda incelemek mümkündür; standart maliyetleme sisteminin kullanılmasına ilişkin sorunlar, maliyetlerin bütçelenme yöntemine ilişkin sorunlar ve amortisman giderine ilişkin sorunlar.

i. Standart maliyetleme sisteminin kullanılmasına ilişkin sorunlar

Maliyet muhasebesinin fonksiyonlarından birisi, maliyetlerin planlama ve kontrolünde doğru verilerin sağlanmasıdır. Standart maliyet sistemi, mamül

ballast durumu denir. Bu genellikle gemilerin son tahliye limanından yükleme limanına gittiği yoldur ve geminin atıl durumda olması demektir.

⁶⁸Özdemir, a.g.e., s. 99

maliyetlerinin gider olarak gerçekleşmeden önce bilimsel hesaplara dayanarak olması gereken düzeyde planlanması ve gerçekleşecek rakamlar yerine kullanılmasıdır. Standart maliyet sisteminin amacı işletmelerin maliyet unsurlarının standardize edilmesi ve gerçekleşen maliyetlerin standart üzerinden değerlendirilmesinin sağlanmasıdır. Gemi işletmeciliğinde sefer maliyetlerinin standardize edilmesi, mamül maliyeti muhasebesine göre daha zor olmakta ve standart geliştirilmesi anlamında mamül maliyeti muhasebesi kadar gelişmiş değildir. Gemi işletmeciliğinde standart maliyetleme yapılırken munzam giderler için yıllık düzeyde hesaplama yapılarak 365 gün sayısına bölünür ve günlük munzam gider bulunur. Ancak burada mamül maliyeti ile kıyaslamak gerekirse üretim kapasitesinin de doğru hesaplanması gerekir ki gemilerin yıllık bakım tutum gider ve sürelerinin bu anlamda hesaba doğru şekilde entegre edilmesi gerekir. Zira gemi işletmelerinin sahip olduğu gemilerin teknik özellikleri, donanımlarının yapısı, bakım, onarım ve sorvey süreleri göz önüne alındığında geminin 365 gün boyunca seferde olamayacağı anlaşılmaktadır. Geminin sefer yapmadığı zamanlardaki maliyetleri de munzam giderler olarak sefer maliyetine eklenmektedir. Yapılan bu uygulama geminin sefer maliyetinin doğru bir şekilde tespit edilmesini etkilemektedir. Gemi işletmeciliği için üretim kapasitesi, geminin faaliyet hacmi yani geminin aktif olarak yani seferde kaldığı süre/yıl'dır. Her ne kadar geminin sefer harici zamanları, sefer yapılarak para kazanılacak bir durumdayken kazanılamadığı için kar üzerinden zarar olsa da, maliyet muhasebesi açısından zarar olarak değerlendirilmesi mümkün değildir. Dolayısıyla sadece munzam giderler sefer maliyetine dahil edilirken kullanılan yöntem, denizyolu yük taşımacılığı işletmelerinin standart maliyetleme sistemindeki uygulama hatalarından ya da standart maliyet sisteminin uygulanmamasından kaynaklanmaktadır.

Geminin munzam giderlerinin planlanması ve bütçelenmesinde geminin faaliyet hacminin, dolayısıyla yıllık kapasitesinin belirlenmesi gerekmektedir.

Faaliyet hacmi ya da kapasite kavramları dört başlıkta incelenebilir:

- a) Teorik kapasite,
- b) Pratik kapasite,
- c) Ortalama kapasite,
- d) Beklenen kapasite,

- a) Teorik kapasite

İdeal kapasite veya kuramsal kapasite olarak da nitelenen teorik kapasite, bir tesisin veya maliyet yerinin, üretimde hiçbir aksama olmaması durumunda

ulaşılabileceği azami üretim miktarıdır.⁶⁹ Mamül maliyetinde olduğu gibi gemi işletmelerinde de bütçelemeye bu ölçünün temel alınması uygun değildir. Çünkü pratikte hiçbir işletmenin yüzde yüz kapasiteyle çalışması mümkün değildir. Tam kapasitenin kabulü halinde ortaya çıkacak sonuç, boş geçen zamanlarda fiilen faydalanılmayan tesislerin maliyetlerinin de maliyetlere katılmasıdır.⁷⁰

b) Pratik kapasite

Üretimin veya faaliyetin çeşitli sebeplerle aksadığı ve boş geçen zamanların teorik kapasite üzerinden düşülerek elde edilen kapasite hesaplamasına pratik kapasite denilmektedir. Gemi işletmeciliğinde faaliyetlerin aksamasına yol açacak başlıca sebepler, geminin beklenen bakım tutum ve sorvey süreleri ve beklenmeyen arızalardır. Pratik kapasite, ulaşılabilecek en yüksek üretim hacmini en gerçekçi ölçüde temsil eder.

c) Normal kapasite

Piyasadaki dalgalanmalar ve satış trendleri dikkate alınarak belirlenen yıllık ortalama faaliyet düzeyidir. Normal kapasite genellikle pratik kapasiteden daha düşük olmaktadır. Gemi işletmeciliği için normal kapasitenin pratik kapasiteden farkı, geminin sözleşme dışı kalarak spot⁷¹ vaziyette beklediği süredir.

d) Beklenen kapasite

Beklenen kapasite veya faaliyet hacmi, tamamlanan yıl verileri dikkate alınarak sonraki yıl için tahmin edilen kapasite düzeyidir. Amaç her yılın toplam maliyetlerini o yılın imalatına/faaliyetine yüklemektir. Yıllık kapasite tahminleri değişebileceğine göre, kapasite birimi başına düşen “maliyet yükleme haddi” de her yıl değişebilir.⁷²

Gemi işletmelerinde uygulanan maliyet muhasebesi uygulamaları genellikle teorik kapasite çerçevesinde planlanmaktadır. Munzam giderlerin bütçelenmesine ilişkin yapılan hesaplamalarda teorik olarak geminin sürekli seferde olacağı varsayılmaktadır. Bu durum maliyetlerin bütçelenmesi için sorunlar teşkil etmekte ve bu sorunlar işletme yöneticilerinin kararlarını etkilemektedir.

⁶⁹Oygur Yamak, Üretim Yönetimi, Alfa Yayınevi, 1993, s. 69.

⁷⁰Bursal, Ercan, a.g.e., s.165.

⁷¹Spot: geminin herhangi bir sözleşmeye tabi olmadığını ve sefere hazır halde bekler olduğunu ifade eden bir piyasa tabiridir. Geminin bulunduğu yer ve bölge ile beraber ifade edilir. Örn: M/V Vadi spot at Black sea

⁷²A.g.e., s.167.

ii. Maliyetlerin bütçelenme yöntemine ilişkin sorunlar

İşletmelerde yönetim fonksiyonlarından biri olan planlamaya sistemli birçerik kazandırılarak, yapılan planların sayısal hedefler şeklinde kağıda dökülmesi ile işletme personelinin gelecekteki faaliyetlerinin belirlendiği belgeleme işlemine bütçeleme denir.⁷³

İşletmelerin bütçeleme sistemleri, standart muhasebe sistemi çerçevesinde ele alındığı zaman karşılaşılan başlıca sorun bütçe sapmalarıdır. Bütçe sapmaları, gerçekleşen sabit giderlerin, gerçekleşen faaliyet hacmi için bütçelenmiş sabit giderlerden farklı olması nedeniyle ortaya çıkmaktadır. İşletmelerin henüz gerçekleşmeyen faaliyetleri için planlanan bütçeleme, denizcilik sektöründe büyük önem arz etmektedir. Zira gemi işletmeciliği gider kalemlerinin oldukça dağınık olduğu bir faaliyet alanıdır. Gemi işletmeciliğinde katılanın munzam gider maliyetlerinin, işletmenin faaliyet hacmi ve sefer gün sayısı dikkate alınmadan bütçelenmesi, işletme yöneticilerinin izleyecekleri politikalara ve verecekleri kararlara etki etmektedir.

Gemi işletmeciliğinde çoğunlukla teorik kapasite dikkate alındığından bir önceki dönemin gerçekleşen kapasitesi ile bütçelenen dönemim kapasitesi aynı olmayacağından, bütçe sapmasına ilaveten kapasiteden kaynaklanan sapma da meydana gelmektedir. Dolayısıyla teorik kapasite sisteminin uygulanmasının doğurduğu olumsuz sonuçlar katlanarak artmaktadır.

iii. Amortisman giderine ilişkin sorunlar

Amortisman, bir maddi duran varlığın maliyetinin, bu varlığın ekonomik ömrü içinde, “sistemli ve anlamlı” bir yöntemle kullanıldığı dönemlere dağıtılarak giderleştirilmesidir.⁷⁴

Gemi işletmelerinde yerleşik olan uygulama genellikle amortisman giderinin dönem gideri olarak kabul edilmesi şeklindedir. Bu durum, amortisman giderlerinin sefer maliyetlerinin içerisinde tespit edilmesini zorlaştırmaktadır.

Maliyet muhasebesi tekniklerinin gemi işletmelerinde yeterince gelişmemesinin en önemli nedenlerinden biri maliyet unsurlarının uygun bir şekilde dağıtımında uygulamada kullanılacak dağıtım ölçütleri konusunda bilgi birikimi olmamasıdır. Ancak ilişkiler doğru tespit edildiği takdirde

⁷³Umit Ataman, Rustem Hacırustemoğlu, Yöneticiler İçin; Muhasebe ve Finans Bilgileri, İstanbul,Turkmen Kitabevi, 1999, s.333.

⁷⁴Erdamar, Basık, a.g.e., s.81.

uygun dağıtım ölçütleri bulunabilmektedir. Amortisman gideri de her ne kadar sabit maliyet niteliğinde olsa da gemi işletmelerinde bir dağıtım sorunu teşkil etmektedir.

2.4.2. Maliyetlerin Finansal Analizi ile İlgili Öneriler

Bu bölümde önceki bölümde bahsettiğimiz gemi işletmelerinin maliyet hesaplamasında karşılaştıkları sorunlara karşı çözüm önerileri yer almaktadır. Yine sorunların incelenmesinde olduğu gibi, öneriler de standart maliyetleme sisteminin kullanılmasına ilişkin öneriler, sabit giderlerin bütçelenmesine ilişkin öneriler ve amortisman giderine ilişkin öneriler olmak üzere üç kısımda incelenecektir.

i. Standart maliyetleme sisteminin kullanılmasına ilişkin öneriler

Deniz taşıt işletmelerinde standart maliyet sisteminin temel fonksiyonu, normal bir başarıya dayandırılarak tespit edilmiş olan standartlarla, fiili maliyetleri mukayese ederek, deniz taşıma faaliyetlerinin tümünün etkinliğini denetleyecek araçları sağlamaktır.⁷⁵ Standart maliyet sisteminin doğru ve faydalı olarak işletilebilmesi, belirlenen standartların gerçekçi ve uygulanabilir olmasına bağlı olmaktadır.

Standart maliyet sisteminden beklenen başlıca yararlar şu noktalarda toplanabilir.⁷⁶

- a) Maliyet unsurları, etkili bir şekilde kontrol edilebilir.
- b) Mamul maliyetlerinin hesabında hız ve kolaylık sağlanabilir.
- c) Planlama ve kontrol sayesinde üretim faktörlerinin üretkenliğinin (prodüktivitesinin) artmasıyla maliyetler düşürülebilir.
- d) Kısa dönemli sonuç hesaplarının düzenlenmesi ve stok değerlemesi kolaylaşır.
- e) İşletmede genel planlama ve özellikle üretim planlaması faaliyetleri kolaylaşır.
- f) İşletmenin organizasyonunu geliştirmek ve daha verimli bir duruma getirmek olanağı bulunur.
- g) İyi bir iş değerlemesi ve adil bir ücret politikası uygulanabilir.

Gemi işletmeleri doğru navlun oranını belirleyebilmek için sefer maliyetlerini doğru tahmin etmek zorundadırlar. Sefer maliyetlerinin büyük bir kısmı sefer sırasında henüz fiyatı gerçekleşmemiş kalemlerden oluşmaktadır. Özellikle munzam giderlerin sefer maliyetine yüklenmesi ile ilgili karşılaşılan sorunlar, maliyet sistemlerinin verimliliğini etkilemektedirler.

⁷⁵Altuğ, a.g.e., s.94.

⁷⁶Bursal, Ercan, a.g.e., s.335.

Standart maliyetlerin belirlenmesi öncelikle standart tüketim değerlerinin belirlenmesini gerektirir. Standart değerler, tüketimi gerçekleştirecek birinden alınan bilgiler doğrultusunda satın alma ve muhasebe departmanlarının çalışmaları sonucunda ortaya çıkar. En doğru değerlere, bu bölümler arasında zamana yayılmış verimli bir çatışma yönetiminin sonucunda, bir başka ifadeyle tecrübeyle ulaşılabilir. Standart değerlere ulaşıldıktan sonra standart maliyetler, ilgili departmanların fiyatlandırma sürecini tamamlamasıyla ortaya çıkar.

Gemi işletmelerinin standart maliyetleme sisteminin kullanılmasına ilişkin sorunlarına çözüm önerileri aşağıdaki şekilde sıralanabilir;

1. Öngörülen sefer gün sayısının kullanılması

Gemi işletmelerinin munzam giderleri günlük running cost olarak hesaplanırken çoğunlukla teorik kapasite dikkate alınarak 365'e bölünür. Ancak bu şekilde yapılan hesaplamalar geminin teorik kapasitesine ulaşmasının mümkün olmaması göz önüne alındığında gerçekleşen maliyetlerle uyumsuzluk oluşmasına neden olur. Munzam giderler running cost olarak hesaplanırken geminin pratik kapasitesi kullanılmalıdır. Böylece geminin atıl durumda olması beklenen sürelerde oluşan running cost'un sefer günlerine dağıtılması sağlanır.

Pratik kapasite, bir işletmenin teorik veya maksimum kapasitesinden, faaliyet sırasında ortaya çıkması normal görülen zaman kayıpları düşüldükten sonra geriye kalan "gerçekleştirilebilir" kapasitedir.⁷⁷ Gemilerin 365 gün 24 saat su üzerinde kazanç sağlamak üzere faaliyette kalması beklenemez. Bilinen bakım süreleri ve önceki yılların ortalamaları sonucunda elde edilebilecek beklenmeyen arıza, sorvey ve bekleme halleri hesaplanarak azami zaman üzerinden düşülmelidir. Bunun sağlanabilmesi için teknik personel ve yöneticilerin yıllık sefer gün sayısı ile ilgili öngörude bulunmaları gerekir. Bu öngörülerde göz önüne alınacak başlıca kayıplar; planlanmış bakım tutum süreleri, beklenmeyen arızalar ve onarım süreleri ile ilgili tahmin ve limanlarda oluşabilecek makul süre kayıplarıdır. Her ne kadar limanlarda oluşacak zaman kayıpları için sözleşmelerde gemi işletmelerini koruma altına alan demuraj maddeleri olsa da bazı kayıplar demuraj hesaplamalarına dahil edilmemekte, bazı durumlarda da demuraj bir pazarlık konusu haline gelebilmektedir. Dolayısıyla gemi işletmelerinin limanlarda oluşacak tüm zaman kayıplarının demurajla telafi edileceği şeklinde hesaplama yapmaları gerçekleşen hesaplarda sapmalara yol açabilir.

2. Çalışmayan Kısım Giderleri

⁷⁷A.e., s.345.

Gemi işletmelerinin munzam giderleri hesaplamalarında teorik kapasite yerine pratik kapasiteyi kullanmaları standart maliyet sistemi üzerinde tutarsızlık oluşmasına neden olacaktır. Dolayısıyla pratik kapasite hesaplamalarında öngörülen ve gerçekleşen zaman kayıplarının standart maliyet sistemi üzerinde olağandışı gider ve zararlar kısmına aktarılarak çalışmayan kısım giderleri hesabında izlenmesi gerekmektedir.

Çalışmayan Kısım Giderleri hesabı, olağandışı nedenlerle çalışılmayan sürelerde tahakkuk eden işçi ücretleri, kira, amortisman vb. gibi giderleri kapsamaktadır. Çalışmayan Kısım Giderleri kendilerinden beklenen yarar sağlanamayan ve/veya sağlanamayacağı anlaşılan giderlerdir. Boş kapasite giderlerinin (olumsuz kapasite sapması) Olağandışı Gider ve Zararlar hesap grubundaki karşılığıdır.⁷⁸

ii. Sabit giderlerin bütçelenmesine ilişkin öneriler

Maliyetlerin bütçelenme yöntemine ilişkin sorunlar bölümünde, denizyolu yük taşımacılığı işletmelerinde sefer maliyetini oluşturan bütçelenmiş munzam giderlerin genellikle bir önceki faaliyet döneminde gerçekleşmiş olan işletmenin fiili munzam giderleriyle aynı olmasının yarattığı sorunlara değinilmiştir. Ayrıca geçmiş faaliyet döneminde gerçekleşen munzam giderlerin ilgili dönemin bütçelenmiş munzam giderleri olarak kabul edilip, ilgili dönemin fiili munzam giderleri arasındaki farklara sapma olarak adlandırılması konuları açıklanmıştır.

Denizyolu yük taşımacılığında yapılan maliyet hesaplamalarında kullanılan veriler, işletmelerin sabit giderlerinden oluşan bütçelenmiş endirekt maliyetleridir. Endirekt maliyetlerin bütçelenmesine ilişkin önerilerden önce kısaca bütçeleme konusu üzerinde durulacaktır.

Bütçeleme, yani bütçenin hazırlanması, ilgili tüm birimlerin katılımıyla gerçekleştirilebilecek kapsamlı ve sistematik bir çalışmayı gerektirmektedir. Bir bütçeleme çalışmasında uyulması gereken ilkeleri sıralamak gerekmektedir.⁷⁹

1. Bütçe yönetim tarafından desteklenmelidir: İşletmede bütçenin sadece bir muhasebe raporu değil, aynı zamanda ve öncelikle bir yönetim aracı olduğu görüşü benimsenmiş olmalıdır.
2. Bütçe, sorumluluk merkezleri itibarıyla düzenlenmelidir: Her bir sorumluluk merkezinin kontrol edilebilir giderleri bütçede ayrı olarak gösterilmeli ve fiili-bütçe karşılaştırmalarında önemli sapmalar vurgulanarak, bütün sapmalar sorumluluk muhasebesi düzeninde rapor edilmelidir.

⁷⁸Özdemir, a.g.e., s. 109

⁷⁹A.e., s. 668.

3. Bütçe, katılımcı bir anlayışla hazırlanmalıdır: Bütçe rakamlarının belirlenmesinde, bütçenin uygulamasından sorumlu olacak yöneticilere söz hakkı tanınmalı ve bütçe hedeflerini onaylamaları sağlanmalıdır.
4. Bütçe hedefleri gerçekçi olmalıdır: bütçedeki rakamlar, ne ulaşılamayacak kadar zor ne de kolay olmamalı, personelin çaba göstererek hedefe ulaşacakları verimlilik düzeylerini esas almalıdır.
5. Bütçe, üst yönetim tarafından onaylanmalıdır: Üst yönetim tarafından verilen onay açıkça verilmeli ve tüm birimlere iletilmelidir.
6. Bütçe revizyonları bütçenin bütünlüğünü bozmadan yapılmalıdır: Bütçenin herhangi bir bölümünde yapılacak bir değişikliğin, ilgili diğer bölümlerde de revizyona gerek doğuracağı dikkate alınmalıdır.

Bütçe hazırlığı ile ilgili zamana bağlanması gereken işler ve sırası aşağıdaki şekilde olmaktadır:⁸⁰

- a) Bütçenin amacının saptanması,
- b) Planlama varsayımlarının saptanması ve ön planlama,
- c) Ayrıntılı bütçe taslaklarının hazırlanması,
- d) Piyasa ve ekonomik öngörüler,
- e) Taslakta yer alan bütçe öngörülerinin tartışılması ve uzlaşma,
- f) Koordinasyon ve gözden geçirme,
- g) Tasarımın onaya sunulması

Denizyolu yük taşımacılığı işletmelerinin maliyetlerin bütçelenme yöntemine ilişkin sorunlara yönelik çözüm önerileri şu şekildedir;

1. Faaliyet hacmine uygun bütçenin hazırlanması

Gemi işletmelerinin sefer maliyeti hesaplamalarında kullanacakları endirekt maliyetlerin, işletmenin faaliyet hacmi ve sefer gün sayısı dikkate alınarak bütçelenmesi gerekmektedir. Bütçenin planlanması aşamasında oluşturulacak bütçe komitesinin içerisinde gemi kaptanı ve teknik personelin bulunması maliyetlerin bütçelenmesinde etkinlik sağlayacaktır.

Böylece bütçe yaparken bir önceki faaliyet döneminde gerçekleşen munzam giderleri, ilgili dönemin bütçelenmiş munzam giderleri olarak almak yerine, teknik olarak faaliyet hacmine uygun bütçenin hazırlanması esas olmaktadır. Denizyolu yük taşımacılığı işletmelerindeki standart maliyetleme sistemindeki sorunlara yönelik çözüm önerilerinde yer alan öngörülen sefer gün sayısı kavramının, işletmenin faaliyet hacmine karar verme aşamasında dikkate alınması gerekmektedir.

⁸⁰Ataman, Hacıüstemoğlu, a.g.e., s.352.

2. En uygun bütçe döneminin belirlenmesi

Denizcilik sektöründeki uygulamalarda bütçeler genellikle bir yılı kapsayacak şekilde yıllık olarak hazırlanmaktadır. Denizcilik sektöründe, gemilerin sefer süresince katlandıkları endirekt maliyetler yıl içerisinde değişebilmektedir. Kuru yük gemilerinin çoğunlukla tramp sefer yapması sebebiyle farklı ülke sularında dolaşmasının endirekt maliyetler üzerindeki etkisi olmaktadır.

Endirekt maliyetlerin bütçelenmesinde, gemilerin uzun süre seferde kalması durumunda yapılan bir yıllık bütçeler, öngörülemeyen maliyetlerin ortaya çıkması nedeniyle yeterli olamamaktadır. İşletmenin bütçesini, işletme amaçlarının değişmesi halinde değişen amaçlara paralel olarak değiştirilebilme ve yeniden düzenlenebilme kabiliyeti olmalıdır.

Endirekt maliyetler birbirinden çok farklı nitelikte maliyet öğelerinin birleşmesiyle ortaya çıktığından, bunların bütçelenmesi standart maliyet sisteminin sorunlarından birini oluşturmaktadır. Burada karşılaşılan sorun maliyetlerin sabit ve değişken olarak ayrılabilmesidir. Bu ayrımın amacı, maliyet yerleri maliyetlerinin, maliyet yerlerinin faaliyet hacmiyle ilişkisini belirlemek ve buna göre esnek bir bütçe hazırlayabilmektir.⁸¹

Bütçenin uygulanmasında, esneklik temel bir ilke olarak kabul edilmeli ve bütçeye ne ölçüde esneklik verileceği dikkatle düşünülmelidir. Çünkü bütçe hazırlanırken önceden görülemeyen birçok olayın uygulama safhasında meydana çıkması ve eldeki bütçenin bu yeni koşulları kapsamaması durumunda değişen koşullara göre bütçeler gözden geçirilip revize edilmelidir.⁸² Revizenin hangi koşullar altında yapılacağının belirlenmesi ve bütçeyi etkileyecek koşullar ortaya çıktıkça revizenin yapılması sağlanmalıdır.

iii. Amortisman giderine ilişkin öneriler

Uygulamada gemi işletmeleri amortisman giderlerini dönemin gelir tablosunda dönem gideri olarak raporlamaktadırlar. Ancak her ne kadar amortisman gideri maliyetlerin ölçülmesi açısından sabit giderler arasında değerlendirilse de, henüz gelir gider tablosuna yansımamış değer kayıplarını temsil ettiğinden maliyet dağıtım sorunu oluşmasına neden olurlar. Amortisman muhasebesi, maliyetin dönemlere dağıtım yöntemi olduğundan,

⁸¹Bursal, Ercan, a.g.e., s.348.

⁸²A.g.e., s.340.

bilançoda gözüken varlığa ilişkin muhasebe değeri, onun henüz gidere dönüşmemiş maliyetidir.⁸³

Denizyolu yük taşımacılığı işletmelerinde yapılan uygulamalarda genellikle dönem gideri olarak dönemin gelir tablosunda raporlanan amortisman giderleri, sabit maliyet niteliğinde olup bir maliyet dağıtım sorunu yaratmaktadırlar. Zira amortisman giderlerinin sabit giderler içerisinde yer alması muhasebeleştirme anlamında doğru olsa da navlun fiyatına yansıtılması durumunda piyasa değerleri ile tutarsızlık oluşturması muhtemeldir. Burada amortisman giderlerine ilişkin sorunlara yönelik çözüm önerisi şu şekildedir;

1. Öngörülen sefer gün sayısı dağıtım anahtarı

Endirekt maliyetler içerisinde yer alan amortisman giderlerinin sefer maliyetlerine yüklenmesinde kullanılacak olan anahtar “öngörülen sefer gün sayısı” olmalıdır. Bu anahtara göre dağıtılacak payın hesaplanması sefer maliyetlerinin doğru bir şekilde tespit edilmesi ve işletme yöneticilerinin verecekleri kararlarda etkili olması sonucunu doğuracaktır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SEFER BAZLI NAVLUN ESASIYLA ÇALIŞAN BİR GEMİ İŞLETMESİNİN MALİYET ANALİZİ UYGULAMASI

Çalışmanın üçüncü bölümünde sefer bazlı navlun esasıyla çalışan bir gemi işletmesinin maliyet analizi uygulaması yer alacaktır ve bu bölüm uygulamanın amacı, yöntemi ve maliyet analizi ile bütçe önerisinden oluşan uygulama içeriği olmak üzere dört kısımdan oluşmaktadır.

3.1. Uygulamanın amacı

⁸³Erdamar, Basık, a.g.e., s.82.

Çalışmanın uygulama bölümünde sefer bazlı navlun esasıyla çalışan bir işletmenin gerçek verilerine yer verilecek olup bu veriler ışığında maliyetlerin tespit edilmesi ve yönetilmesine ilişkin öneriler yer alacaktır.

Uygulamanın amacı, sefer bazlı navlun esasıyla çalışan gemi işletmelerinin düzensiz gelir dengesi de göz önüne alınarak direkt ve endirekt maliyetlerini doğru tanımlamalarına ve yönetmelerine yönelik karşılaşacakları sorunların tespit edilmesi ve çözüm üretilmesi adına öneriler sunmaktır. Uygulamanın sefer bazlı çalışan bir işletme için ve sefer bazlı navlun getirisi ile beraber hesaplanarak yapılmasındaki amaç da elde edilen maliyet verilerinin uygulanabilirliğinin test edilmesidir. Bu bağlamda gemi işletmeciliği alanında faaliyet gösteren Nevmar Denizcilik Ltd. Şti. faaliyet raporları ve maliyet tabloları masaya yatırılarak M/V (motor vessel) Vadi gemisi için uygulama gerçekleştirilmiştir.

3.2. Uygulamanın kapsamı ve yöntemi

Uygulamanın kapsamı yaklaşık 10.000 metrik ton dökme yük taşıma kapasitesine sahip bir kuru yük gemisinin endirekt maliyetlerinin hesaplanması, belirli bir sefere ait direkt maliyetlerinin hesaplanması, ilgili dönemde işletmeye sağladığı navlun geliri ve dönemin navlun piyasası göz önüne alındığında ortaya çıkan verimliliğin değerlendirilmesidir.

Uygulamada üzerinde çalışılan gemi, sefer bazlı navlun esasıyla kiralanmıştır. Sefer bazlı kiralanmış gemilerde teknik ve ticari yönetimin tamamı gemi işletmesine ait olup bunlarla ilgili tüm masraflar gemi işletmesi tarafından karşılanmakta ve tamamı navluna yansıtılmaktadır. Bu doğrultuda personel gideri, yıllık bazlı sigortalar, bakım tutum masrafları gibi munzam giderlerin yanı sıra liman masrafları ile varsa yük elleçleme masrafları, sefer bazlı sigortalar ve yakıt giderleri gibi değişken giderler de gemi işletmesinin ukdesindedir.

Gemi işletmelerinin endirekt ve direkt maliyet kalemleri, uygulamada sırasıyla munzam giderler (running costs) ve operasyonel giderler olarak isimlendirilmektedir. Sefer bazlı navlun esasıyla çalışan gemi işletmeleri, çalışmada yer alan uygulamada olduğu gibi running cost ve operasyonel giderlerini hesapladıktan sonra, genellikle metrik ton bazında navlun belirlerler. Burada işletmenin kendi giderleri üzerinden makul olarak belirlediği kâr marjını ilave ederek ortaya çıkaracağı navlun oranının, işletilen geminin boyutu, taşınacak yükün cinsi, seferin gerçekleşeceği bölge gibi şartlara göre şekillenen navlun piyasası ile uyumlu olması gerekmektedir. İşletme, piyasa şartlarında istediği navlunu elde edemeyeceğine göre, gider kalemlerinden oluşan maliyetlerini, faaliyet gösterdiği navlun piyasasında kâr elde edebilecek şekilde planlamak zorundadır. Bu sebeple çalışmada gider kalemlerini incelemekle kalmayıp, navlun geliri ile beraber karşılaştırma yapılacak ve şirketin mali performansı test edilecektir. Bunun bir örnek üzerinden yapılabilmesi adına running cost verileri yıllık

dönem üzerinden, operasyonel giderler ise yaklaşık bir aylık bir sefer üzerinden hesaplanacaktır.

Uygulama kapsamında Nevmar Denizcilik Limited Şirketi'ne ait M/V Vadi gemisinin belirli bir sefere ait toplam maliyeti ve navlun getirisi üzerinden finansal performansı değerlendirilecektir.

Uygulamanın ilk kısmında, Nevmar Denizcilik Limited Şirketi'nin tanıtılması ve M/V Vadi gemisinin özellikleri yer almaktadır. İkinci kısımda, geminin maliyet türleri munzam giderler için yıllık, operasyonel giderler için sefer bazında gerçekleşmeleri ile birlikte ele alınacaktır. Uygulamanın üçüncü kısmında, ilgili sefere ait navlun geliri ile bu gelirin ilgili navlun piyasası şartlarında ve uygulamanın maliyet tablosu çerçevesinde değerlendirilmesi yer alacaktır.

3.3. Nevmar Denizcilik Ltd. Şti. İşletmesi M/V Vadi Gemisi 2015 Yılında Belirli bir Sefere Ait Maliyet Analizi

Nevmar Denizcilik Limited Şirketi, tarım ve perakende petrol ürünleri sektörlerinde faaliyet gösteren bir aile tarafından 2008 yılında, global piyasalardaki krize paralel olarak denizcilik piyasasındaki dip alım fırsatından faydalanılarak kurulmuş ve başlangıçta tek bir gemi ile başlayarak, sonrasında filosuna ikiz gemiler (sisterships) ilave ederek büyümüş bir gemi işletmesidir. Karadeniz ve Doğu Akdeniz yoğun olmak üzere Akdeniz havzası genelinde Batı Afrika'ya uzanan bir faaliyet bölgesine ve iş ağına sahiptir. Gemilerin teknik ve idari yönetimini kendi bünyesinde, ticari yönetimini de bağlı şirketi olan İstanbul Gemicilik ve Gemi İşletmeciliği Limited Şirketi aracılığıyla yapmaktadır.

3.3.1. M/V Vadi Gemisi Özellikleri

IMO:9128415

Yapım Yılı: 1996

Tekne Özellikleri: Ice Klas, Appendix B Uyumlu, Dökme Uyumlu, Genel Kargo, Çift Kat Saç Kaplama, Boxlike, Tek Ambar, MPP, Konteyner Uyumlu, Başiter

Bayrağı: PANAMA

Klas: RINA CLASS

PANDI: RAETS MARINE

Gross Ton: 7.617

Net Ton: 3.520

Deadweight: 10.516
Uzunluk ve Derinlik Ölçüleri: 126,08 / 20,00/ 113,75 / 10,38 / 8,62
Kütle Kapasitesi (BALE / GRAIN) 11572 / 11833
3 adet ambar ve ambar kapağı.

Ambar 1 ölçüleri : 14,8 x 13,6 x 10,5 m
Ambar Kapağı ölçüleri : 12,75 x 9,0 x 2.5 m
Çift Saç Kaplama

Ambar 2 ölçüleri: 31.5 x 15,5 x 10.5 m
Ambar Kapağı ölçüleri: 25,5 x 15,0 x 2.5 m

Çift Saç Kaplama, Kutu Tipi

Ambar 3 ölçüleri: 30.4 x 15,5 x 10.5 m
Ambar Kapağı ölçüleri: 25,5 x 15,0 x 2.5 m

Çift Saç Kaplama, Kutu Tipi

Başiter Gücü: 500 KW / 475 KW

Vinç Özellikleri:

2 adet iskele tarafına uzayabilen, kaldırma gücü 2,4 ila 26 metrede 40 metrik ton

3.3.2. M/V Vadi Gemisi Munzam Giderleri

Tablo 1: M/V Vadi gemisi 2015 yılı munzam giderleri⁸⁴

AÇIKLAMA	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK TUTAR	GÜNLÜK PLANLANAN TUTAR
KUMANYA	\$49.979,00	\$144,87	\$150,00
MAAŞ ÖDEMESİ	\$391.036,00	\$1.133,44	\$1.400,00
PERSONEL SERTİFİKALARI	\$5.585,00	\$16,19	\$30,00

⁸⁴ M/V Vadi gemisi işletmecisi Nevmar Denizcilik Ltd. Şti. 2015 yıllık bilanço verileri

CTM	\$5.585,00	\$16,19	\$116,00
KİMYASAL MALZEMELER	\$5.343,00	\$15,49	\$11,00
MAKİNE YAĞI	\$5.343,00	\$15,49	\$150,00
YEDEK PARÇA	\$39.349,00	\$114,06	\$150,00
YEDEK PARÇA TEMİN	\$10.091,00	\$29,25	\$35,00
BOYA	\$4.900,00	\$14,20	\$30,00
BAYRAK DEVLETİ ÖDEMELERİ	\$5.502,00	\$15,95	\$25,00
KLAS ÖDEMELERİ	\$9.083,50	\$26,33	\$80,00
NAVİGASYON EKİPMANI	\$4.428,00	\$12,83	\$20,00
GÜVENLİK&YANGIN EKİPMANI		\$0,00	\$20,00
YAKIT ANALİZİ		\$0,00	\$5,00
PERSONEL GÜVENLİK EKİPMANI	\$265,00	\$0,77	\$15,00
İLETİŞİM	\$4.392,26	\$12,73	\$20,00
KIRTASIYE	\$984,00	\$2,85	\$5,00
DENİZ YAYIN VE HARİTALAR	\$2.502,00	\$7,25	\$10,00
MAKİNE MALZEMESİ	\$24.058,50	\$69,73	\$85,00
GÜVERTE MALZEMESİ	\$284,00	\$0,82	\$20,00
YAŞAM MAHALLİ MALZEMESİ	\$5.117,00	\$14,83	\$14,00
İÇKİ SİGARA	\$7.872,00	\$22,82	\$27,00
SIHHİ MALZEME	\$1.308,00	\$3,79	\$10,00
PERSONEL UÇUŞ	\$47.057,50	\$136,40	\$150,00
OFİS GİDERLERİ	\$100.766,00	\$292,08	\$400,00
SİGORTA GİDERLERİ	\$95.692,57	\$277,37	\$450,00
ENVANTER GİDERLERİ	\$985,00	\$2,86	\$21,00
DİĞER	\$5.111,73	\$14,82	\$20,00
MAKİNE BAKIM	\$18.506,00	\$53,64	\$65,00
GÜVERTE BAKIM		\$0,00	\$40,00
BAKIM TUTUM	\$224.908,58	\$651,91	\$0,00
TOTAL	\$1.076.034,64	\$3.118,94	\$3.634,00

3.3.2.1. M/V Vadi Gemisi Kumanya Giderleri

Gemi personelinin gıda ve günlük ihtiyaçlarının karşılanması için yapılan harcamaların bulunduğu giderlerdir. Gemi personelinin maaş ödemelerinin düzenli yapılması, yeterli personelin çalıştırılması ve insani şartların uygunluğu gibi kumanyanın yeterliliği ve mutfak performansı da uluslararası gemi adamları sendikası olan ITF tarafından denetlenir ve varsa şikayetler değerlendirilir. Dolayısıyla gemi işletmeleri kumanya ikmallerini belirlenen standartlara göre yapmak durumundadırlar. Tablo 2’de M/V Vadi gemisi kumanya giderleri bulunmaktadır.

Tablo 2: M/V Vadi gemisi 2015 yılı kumanya giderleri

TARİH	İKMAL YERİ	İKMAL TARİHİ	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
2.3.2015	Malta	31.1.2015	\$4.584,00	\$12,56
6.3.2015	Ceuta	6.3.2014	\$8.388,00	\$22,98
15.5.2015	Dakar	9.4.2015	\$7.480,00	\$20,49
30.5.2015	Dakar	2.5.2015	\$1.666,00	\$4,56
6.8.2015	Dakar	15.6.2015	\$8.321,15	\$22,80
6.8.2015	Dakar	13.7.2015	\$2.290,25	\$6,27
12.8.2015	Setubal	23.7.2015	\$7.301,52	\$20,00
12.8.2015	Setubal	23.7.2015	\$418,08	\$1,15
1.9.2015	Nikolayev		\$4.000,00	\$10,96
19.9.2015	Kumkapi	19.19.2015	\$786,00	\$2,15
19.9.2015	Kumkapi	19.19.2015	\$4.744,00	\$13,00

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.2. M/V Vadi Gemisi Maaş Ödemeleri

M/V Vadi gemisinin personeline 2015 yılında ödenen maaşlar ve ilgili masraflara ait giderler Tablo 3’de gösterilmiştir.

Tablo 3: M/V Vadi gemisi 2015 yılı gemi personeli maaşı giderleri

TARİH	AÇIKLAMA	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
2.2.2015	Ocak maaşları	\$33.934,00	\$98,36

2.3.2015	Şubat maaşları	\$47.649,00	\$138,11
2.4.2015	Tersanede dağıtılan prim	\$2.100,00	\$6,09
6.4.2015	Mart maaşı	\$38.201,00	\$110,73
4.5.2015	Nisan maaşı	\$39.774,00	\$115,29
1.6.2015	Mayıs maaşı	\$41.144,00	\$119,26
6.7.2015	Haziran maaşı	\$33.601,00	\$97,39
3.8.2015	Temmuz maaşı	\$37.559,00	\$108,87
7.9.2015	Ağustos maaşı	\$49.148,00	\$142,46
5.10.2015	Eylül maaşı	\$37.087,00	\$107,50
2.11.2015	Ekim maaşı	\$30.339,00	\$87,94
7.12.2015	Kasım maaşı	\$300,00	\$0,87
4.1.2016	Aralık maaşı	\$200,00	\$0,58

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.3. M/V Vadi Gemisi Personel Uçuş Giderleri

Gemi işletmeleri deniz iş kanunu gereği gemi personeli ile 6 + 1 aylık sözleşme yaparlar. Gemi personeli için deneme süresi de 1 aydır. Gemi personelinin gemi işletmesinin merkez ofisi veya şubesi ile gemi arasındaki ulaşımı işletmeye ait bir masraftır. Gemi işletmesi, ofisin bulunduğu şehrin dışında bulunan gemilerine personel çıkaracağı zaman ilgili personeli uçakla en yakın bölgeye göndermeli, havaalanından gemiye ulaşımı da geminin bulunduğu bölgedeki liman acente aracılığıyla temin etmelidir. İşletmenin gemi personelinin gemiye katılımını ve anlaşmalı şartlardaki ayrılışlarını ve gemi ile ofis arasındaki ulaşımını karşılamak durumunda olma sorumluluğu ITF (International Transport workers Federation) tarafından tespit edilmiştir.

Dolayısıyla personel sevki için oluşan masraflar da munzam giderler arasında yer alır. Her ne kadar bu gider kalemi geminin operasyonel sürecinden dolayı olarak etkilense de geminin donatılması ile ilgili tüm giderler gibi yıllık bazda değerlendirilir.

Tablo 4: M/V Vadi gemisi 2015 yılı personel uçuş giderleri

TARİH	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
6.3.2015	\$3.783,00	\$10,97
6.3.2015	\$40,00	\$0,12
29.4.2015	\$11.118,00	\$32,23
8.5.2015	\$7.851,00	\$22,76
8.5.2015	\$41,50	\$0,12
8.5.2015	\$1.524,00	\$4,42
22.6.2015	\$8.966,00	\$25,99
28.7.2015	\$890,00	\$2,58
4.8.2015	\$850,00	\$2,46
4.8.2015	\$2.488,00	\$7,21
8.8.2015	\$7.055,00	\$20,45
4.9.2015	\$1.030,00	\$2,99
4.9.2015	\$1.421,00	\$4,12

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.4. M/V Vadi Gemisi Personel Sertifika Giderleri

M/V Vadi gemisinin personeli ile ilgili bayrak devletinden temin edilen sertifikalar için yapılan giderler aşağıdaki Tablo 5’de gösterilmiştir;

Tablo 5: M/V Vadi gemisi 2015 yılı personel sertifika giderleri

TARİH	AÇIKLAMA	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
10.4.2015	Lidya Denizcilik	\$2.090,00	\$6,06
11.9.2015	Lidya Denizcilik	\$2.670,00	\$7,74

18.9.2015	Panama konsolosluk	\$825,00	\$2,39
-----------	--------------------	----------	--------

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.5. M/V Vadi Gemisi Kaptan Kasası Giderleri

Uluslararası sefer yapan tüm ticari gemiler limanlarda kaldıkları süre boyunca çeşitli küçük ihtiyaçlarını nakit olarak karşılarlar. Buna gemi personelinin karaya çıkmasına izin verilen liman ve ülkelerde personele harcaması için verilen avanslar da dahil olabilir. Bu gibi ihtiyaçların karşılanabilmesi için gemi işletmeleri transferin uygun ve kolay olduğu limanlarda, gemi acenteleri aracılığıyla kaptanın zimmetine ihtiyaç ve şirket politikaları doğrultusunda nakit para gönderirler.

Tablo 6: M/V Vadi gemisi 2015 yılı kaptan kasası giderleri

TARİH	ÖDEME YERİ	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
4.3.2015	Bejaia	\$5.000,00	\$14,49
10.4.2015	Dakar	\$4.000,00	\$11,59
6.5.2015	Dakar	\$6.000,00	\$17,39
5.8.2015	Skikda	\$3.052,00	\$8,85

20.8.2015	Istanbul	\$3.000,00	\$8,70
1.9.2015		\$2.000,00	\$5,80
14.9.2015		\$5.216,00	\$15,12
30.9.2015	Beirut	\$3.000,00	\$8,70
15.10.2015		\$2.615,00	\$7,58

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.6. M/V Vadi Gemisi Kimyasal Malzeme Giderleri

M/V Vadi gemisi için 2015 yılında yapılan, güverte ve yaşam mahallinde kullanılan temizlik ve ilaçlama amaçlı kimyasal malzemelere ait harcamalar, Tablo 7’de gösterilmiştir.

Tablo 7: M/V Vadi gemisi 2015 yılı kimyasal malzeme giderleri

TARİH	ÖDEME YERİ	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
4.3.2015	Bejaia	\$5.000,00	\$14,49
10.4.2015	Dakar	\$4.000,00	\$11,59
6.5.2015	Dakar	\$6.000,00	\$17,39
5.8.2015	Skikda	\$3.052,00	\$8,85

20.8.2015	Istanbul	\$3.000,00	\$8,70
1.9.2015		\$2.000,00	\$5,80
14.9.2015		\$5.216,00	\$15,12
30.9.2015	Beirut	\$3.000,00	\$8,70
15.10.2015		\$2.615,00	\$7,58

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.7. M/V Vadi Gemisi Yağ Giderleri

Gemi işletmeleri, yıllık olarak tüketimleri ticari ve operasyonel faaliyetlere göre değişiklik göstermeyen makine yağı giderlerini munzam giderler arasında gösterirler. M/V Vadi için 2015 verileri Tablo 8’de gösterilmiştir.

Tablo 8: M/V Vadi gemisi 2015 yılı yağ giderleri

TARİH	İKMALCİ	İKMAL YERİ	İKMAL TARİHİ	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
21.4.2015	KPI	Ceuta	6.3.2015	\$21.195,00	\$61,43
25.5.2015	KPI	Dakar	4.5.2015	\$25.173,64	\$72,97
1.9.2015	KPI	Las Palmas		\$2.444,00	\$7,08

21.9.2015	Jupiter	Istanbul	19.9.2015	\$7.725,00	\$22,39
25.10.2015	Devir teslim miktarı			- \$31.571,00	-\$91,51

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.8. M/V Vadi Gemisi Yedek Parça Giderleri

Geminin envantere dahil edilen malzeme temini haricinde, tekne ve makine yedeği olarak temin edilen ve zaman zaman kullanılan ekipmanları olabilir. Bunlar ihtiyaç doğrultusunda alınabileceği gibi işletmenin tecrübeleri doğrultusunda acil durumlara karşı önlem olarak bulundurmak istediği parçalardan da oluşabilir.

Tablo 9: M/V Vadi gemisi 2015 yılı yedek parça giderleri

TARİH	İKMALCI	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
20.2.2015	Umut , 3 adet impeller	\$664,00	\$1,92
29.4.2015	Noritake pls ekran 2 adet	\$275,00	\$0,80
30.4.2015	Depa , DG yakıt kamcisi 7 adet	\$907,00	\$2,63
30.4.2015	Izer , ME elastik kaplin	\$19.500,00	\$56,52

7.5.2015	Ge-fa oring backup ring	\$745,00	\$2,16
23.7.2015	Expertmar , ME enjektörler	\$7.754,00	\$22,48
23.7.2015	Expertmar , air cond compr yedekleri	\$5.120,00	\$14,84
7.9.2015	Ge-fa air cond mekanik seal	\$1.015,00	\$2,94
10.9.2015	MacGregor , deck crane joystick	\$1.421,00	\$4,12
15.9.2015	Ekın End. F.O. Heater	\$835,00	\$2,42
18.9.2015	Ge-fa ME o-ring , circ p. Mekanik seal	\$1.113,00	\$3,23

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.9. M/V Vadi Gemisi Yedek Parça Temin Giderleri

Bahsedilen yedek parçaların temin ve sevk edilmesi ile ilgili yapılan masraflardan oluşan giderlerdir. Tablo 10’da gösterilmiştir;

Tablo 10: M/V Vadi gemisi 2015 yılı yedek parça temin giderleri

TARİH	AÇIKLAMA	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
15.1.2015	Umut , nakliye	\$77,00	\$0,22
5.3.2015	AVS , handling at Malta	\$78,00	\$0,23
11.3.2015	KPI Bridge oil , Malta ikmal handling	\$2.220,00	\$6,43
6.3.2015	AVS , handling	\$165,00	\$0,48

15.9.2015	AVS	\$169,00	\$0,49
4.6.2015	Izer Denizcilik elastik kaplin Cin-Dakar	\$2.880,00	\$8,35
8.6.2015	DHL , vesmec'ten Dakar'agonderildi	\$1.047,00	\$3,03
30.5.2015	AVS , handling	\$168,00	\$0,49
6.8.2015	Vera Star , yedek parca	\$2.175,00	\$6,30
20.8.2015	DHL , portekize gonderi	\$49,00	\$0,14
17.9.2015	Pupa , yedek parca gumruk	\$1.000,00	\$2,90
19.10.2015	Umut	\$63,00	\$0,18

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.10. M/V Vadi Gemisi Boya Giderleri

Gemiler her ne kadar yıllık, 2,5 yıllık ve 5 yıllık surveylerde bakım tutum işlemlerine tabi tutulsalar da ki 5 yıllık olarak yapılan ve special survey olarak tabir edilen bakım tutumlarında ambar saçlarının ve ballast tanklarının yenilenmesi ve onarımı bir çok klas kuruluşu tarafından zorunlu tutulmaktadır, sürekli olarak tuzlu suda bulunmaları sebebiyle kısa sürede paslanma sorunuyla karşı karşıya kalırlar. Paslanmanın önüne geçilmesi için özellikle güverte üstü ve başta kapaklar olmak üzere ambar kısımlarında rutin olarak boyama ve raspalama işlemleri yapılır. M/V Vadi gemisi için 2015 yılında yapılan boya ikmallerinin tutarlarını gösteren Tablo 11 aşağıdaki şekildedir.

Tablo 11: M/V Vadi gemisi 2015 yılı boya giderleri

TARİH	İKMAL YERİ	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
19.6.2015	Dakar	\$4.900,00	\$14,20

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.11. M/V Vadi Gemisi Bayrak Devleti Giderleri

Gemi işletmeleri, bayrağını çektikleri ülkenin kanun, kural ve vergilerine tabidirler. Bu doğrultuda bayrak devletleri ile genellikle işletmenin bulunduğu ülkede bulunan konsoloslukları aracılığı ile resmi ilişkilerini yürütürler. Gemi işletmeleri bazı resmi evrakın temini, sertifikaların düzenlenmesi ve vergilendirme sonucunda bayrak devletine ödeme yaparlar. Liberya bayrağı taşıyan M/V Vadi gemisinin bayrak devletine yaptığı ödemelerin bulunduğu Tablo 12 aşağıdaki şekildedir;

Tablo 12: M/V Vadi gemisi 2015 yılı bayrak devleti giderleri

TARİH	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
15.1.2015	\$300,00	\$0,87
10.4.2015	\$300,00	\$0,87
10.4.2015	\$550,00	\$1,59
10.4.2015	\$300,00	\$0,87
4.8.2015	\$3.602,00	\$10,44
9.11.2015	\$450,00	\$1,30

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.12. M/V Vadi Gemisi Klas Giderleri

Klas kuruluşları gemilerin seyir ve yük taşımaya elverişliliğini denetleyen kuruluşlardır. Bu kuruluşlar gemilerin surveylerinin tarihini ve kapsamlarını belirledikleri ve denetleyerek onay verdikleri gibi özellikle uğrak yapılan limanlarda bazı genel ve denetim sonucunda ortaya çıkan özel zorunluluktan dolayı gemileri denetleyerek uygunluk belgesi düzenler ve ilgililerle paylaşırlar. Bu gibi durumlarda oluşan masraflar klas giderleri kalemi olarak munzam giderleri içerisinde tutulur.

Tablo 13: M/V Vadi gemisi 2015 yılı klas giderleri

TARİH	KURULUŞ	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA

20.2.2015	RINA , Bookletlerin onayı	\$3.437,50	\$9,96
10.4.2015	Lidya , Annual Survey	\$7.500,00	\$21,74
15.10.2015	Annual block fee	\$8.436,00	\$24,45
25.10.2015	RINA , credit note	- \$10.290,00	-\$29,83

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.13. M/V Vadi Gemisi Navigasyon Giderleri

Geminin sevk ve idare edildiği köprüüstünde kullanılan, geminin uluslararası sularda yön bulması ve seyir güvenliği için kullanılan malzemeler olan gyro(cayro) ve radar temini, bakım ve tamiri ile ilgili giderlerin bulunduğu Tablo 14 aşağıdaki şekildedir.

Tablo 14: M/V Vadi gemisi 2015 yılı navigasyon giderleri

TARİH	İKMALCI	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
8.6.2015	Ege Marine , AMC	\$675,00	\$1,96
9.6.2015	Ege Marine , AMC	\$760,00	\$2,20
9.6.2015	Ege Marine , AMC , gemiden alinan ekipmanın tamiri ve yenileri	\$1.900,00	\$5,51
1.9.2015	Ege Marine AMC	\$428,00	\$1,24

9.10.2015	Ege Marine AMC	\$665,00	\$1,93
-----------	----------------	----------	--------

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.14. M/V Vadi Gemisi Yakıt Analizi Giderleri

Her ne kadar yakıt giderleri operasyonel giderlere de dahil edilse, ikmal edilen yakıtın kalitesinin yeterliliğinin test edildiği analiz giderleri munzam giderlere dahil edilir. Bunun sebebi, yakıt analizlerinin geminin zarar görmemesi için yapılmasıdır. Örneğin sürekli gemi kiralama sözleşmesi ile kiralanmış bir gemide, yakıt giderleri kiracıya ait olmasına rağmen, kiracının taahhüt ettiği kalitede yakıtın ikmal edilmesini test etmek ve geminin selameti için kaliteli yakıtın kullanıldığından emin olmak gemi işletmesinin sorumluluğu olduğundan, yakıt analizi masrafını gemi işletmesi karşılar. Dolayısıyla işletme mantığı açısından yakıt analizi giderleri, bakım tutum giderleri içerisinde önlem olarak yer alan bir kalem gibi de düşünülebilir.

3.3.2.15. M/V Vadi Gemisi Güvenlik Malzemesi Giderleri

Gemiye ilgili yılda ikmal edilen güvenlik malzemesi giderlerine ait Tablo 15 aşağıdaki şekildedir. Uygulamada bakım tutum süresince ikmal edilen diğer malzemelerde olduğu gibi güvenlik malzeme ve bakım masrafları da ayrıca tutulmayarak bakım tutum giderleri içerisinde gösterilir.

Tablo 15: M/V Vadi gemisi 2015 yılı güvenlik malzeme giderleri

TARİH	AÇIKLAMA	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
29.4.2015	Umut , reflektor band	\$265,00	\$0,77

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.16. M/V Vadi Gemisi İletişim Giderleri

Uzak yol seferi yapan gemilerde iletişim ihtiyaçları, açık denizlerde uydu telefon ve mail sistemleri ile, sık kullanılan liman ve karasularda ilgili ülkende kullanılan bir operatöre ait cep telefonu ile giderilir. Sık kullanılmayan limanlarda da uydu telefonu iletişimi sağlanır. Burada şirketlerin iletişim masraflarını azaltabilmek için yaptıkları, uydu iletişimini mümkün olduğu kadar az kullanmaya çalışmaktır.



Tablo 16: M/V Vadi gemisi 2015 yılı iletişim giderleri

TARİH	AÇIKLAMA	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
23.2.2015	Ozsay , ocak	\$15,54	\$0,05
11.3.2015	AMC , ocak	\$319,00	\$0,92
19.3.2015	Ozsay , şubat	\$32,06	\$0,09
8.4.2015	AMC , şubat	\$319,00	\$0,92
29.4.2015	Ozsay , mart	\$30,10	\$0,09

8.5.2015	AMC , mart	\$843,00	\$2,44
25.5.2015	Ozsay , nisan	\$36,96	\$0,11
15.6.2015	AMC , nisan	\$427,03	\$1,24
22.6.2015	Ozsay , mayıs	\$18,70	\$0,05
13.7.2015	AMC , mayıs	\$319,21	\$0,93
23.7.2015	Ozsay , haziran	\$52,38	\$0,15
20.8.2015	Ozsay,temmuz	\$24,78	\$0,07
11.9.2015	AMC , haziran	\$319,00	\$0,92
11.9.2015	AMC, temmuz	\$319,00	\$0,92
18.9.2015	Ozsay , ağustos	\$4,76	\$0,01
18.9.2015	AMC , ağustos	\$319,00	\$0,92
18.9.2015	Ozsay , eylül	\$32,48	\$0,09
24.10.2015	Ozsay , ekim	\$1,68	\$0,00
12.11.2015	Ozsay, deact	\$300,00	\$0,87
12.11.2015	Ozsay , kasım	\$20,58	\$0,06
22.9.2015	AMC eylül	\$319,00	\$0,92
12.10.2015	AMC ekim	\$319,00	\$0,92

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.17. M/V Vadi Gemisi Kırtasiye Giderleri

Gemi içerisinde kullanılan çeşitli kırtasiye malzemelerine ait giderler Tablo 16'da gösterilmiştir;

Tablo 17: M/V Vadi gemisi 2015 yılı kırtasiye giderleri

TARİH	AÇIKLAMA	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
12.2.2015	Tekin Ozalit , booklet'lerin basılması	\$322,00	\$0,93

2.6.2015	Tekin Ozalit , muhtelif malzeme	\$279,00	\$0,81
19.9.2015	Umut	\$383,00	\$1,11

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.18. M/V Vadi Gemisi Deniz Yayın ve Harita Giderleri

Deniz haritaları limanların koordinatlarını, ölçülerini, derinliklerini ve diğer seyir bölgeleri ve varsa kısıtlamalarını gösteren ve bu konularda oluşan değişikliklere göre yenilenen yayınlardır. Özellikle bir limana ilk defa gelen geminin ve kaptanın, limana ait güncel haritayı edinmesi kaza ve çatışmaların önüne geçilmesi için çok önemlidir.

Uluslararası hukukun gereği olarak ticari gemiler de hususi yat veya barış zamanında çeşitli sebeplerle farklı karasulara giren savaş gemileri gibi, karasularına girdikleri ülkelerin bayraklarını çekmek zorundadırlar. Bu sebeple özellikle tramp taşıma yapan ve dolayısıyla farklı rotasyonlarda sefer görevi alan kuru yük gemilerinde bayrak giderleri, sürekli aynı rotasyonlarda sefer yapan gemilere göre daha fazladır. Bunların dışında SOLAS gereği gemilerde bulunması zorunlu olan yayınlar vardır. Tüm bunlar için yapılan harcamalara ait giderler Tablo 18’de gösterilmiştir;

Tablo 18: M/V Vadi gemisi 2015 yılı deniz yayın ve harita giderleri

TARİH	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
3.6.2015	\$260,00	\$0,75
3.6.2015	\$400,00	\$1,16
3.6.2015	\$390,00	\$1,13
26.5.2015	\$262,00	\$0,76

24.7.2015	\$310,00	\$0,90
5.8.2015	\$360,00	\$1,04
20.8.2015	\$120,00	\$0,35
5.10.2015	\$345,00	\$1,00
12.10.2015	\$55,00	\$0,16

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.19. M/V Vadi Gemisi Makine Malzemesi Giderleri

Gemilerin makine dairelerinde envantere dahil edilmeyen tüketilebilir malzemeler için yapılan harcamalara ait giderlerdir. Tablo 19’de gösterilmiştir;

Tablo 19: M/V Vadi gemisi 2015 yılı makine malzemesi giderleri

TARİH	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
6.2.2015	\$590,00	\$1,71
11.5.2015	\$2.220,00	\$6,43
4.6.2015	\$780,00	\$2,26
6.8.2015	\$1.290,00	\$3,74

6.8.2015	\$3.738,00	\$10,83
6.8.2015	\$2.120,00	\$6,14
6.8.2015	\$5.649,50	\$16,38
12.8.2015	\$1.505,00	\$4,36
18.9.2015	\$1.172,00	\$3,40
19.9.2015	\$1.228,00	\$3,56
19.9.2015	\$635,00	\$1,84
19.9.2015	\$414,00	\$1,20
19.9.2015	\$340,00	\$0,99
19.9.2015	\$710,00	\$2,06
19.9.2015	\$463,00	\$1,34
19.9.2015	\$1.204,00	\$3,49

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.20. M/V Vadi Gemisi Güverte Malzemesi Giderleri

Gemilerin güvertelerinde envantere dahil edilmeyen tüketilebilir malzemeler için yapılan harcamalara ait giderlerdir. Tablo 20’da gösterilmiştir;

Tablo 20: M/V Vadi gemisi 2015 yılı güverte malzeme giderleri

TARİH	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
11.5.2015	\$206,00	\$0,60
19.9.2015	\$78,00	\$0,23

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.21. M/V Vadi Gemisi Yaşam Mahalli Malzemeleri Giderleri

Yaşam mahalli, geminin genellikle ambarların gerisinde, güvertenin kış tarafında, makine dairesinin üzerine çıkılmış katlardan oluşan ve personelin kamaraları, yemekhane ve diğer yaşam alanlarının, en üst katta da geminin sevk ve idare edildiği köprüüstü tabir edilen bölümün bulunduğu bölgedir. Personelin ortak kullanımı için edinilen ve envantere dahil edilmeyen bütün malzemeler yaşam mahalli malzemeleri olarak munzam giderlere kaydedilirler.

Tablo 21: M/V Vadi gemisi 2015 yılı yaşam mahalli malzeme giderleri

TARİH	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
5.3.2015	\$497,00	\$1,44
15.9.2015	\$2.020,00	\$5,86
30.5.2015	\$1.587,00	\$4,60
19.9.2015	\$1.013,00	\$2,94

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.22. M/V Vadi Gemisi İçki ve Sigara (Bonded Store) Giderleri

Gemilerde personelin kullandığı içki ve sigara tüketimini işletme karşılar. Bazı gemi işletmeleri prensip gereği içki masraflarını karşılamadığı gibi kullanımını yasaklayabilir de. Her ne kadar muhasebeleştirilmese de uygulamada bu malzemelerin zaman zaman rüşvet amacıyla limanlarda ilgililere verildiği de bilinmektedir.

Tablo 22: M/V Vadi gemisi 2015 yılı bonded store giderleri

TARİH	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
5.3.2015	\$1.893,00	\$5,49
6.3.2015	\$1.980,00	\$5,74
15.9.2015	\$706,00	\$2,05

15.9.2015	\$102,00	\$0,30
30.5.2015	\$830,00	\$2,41
11.9.2015	\$985,00	\$2,86
17.9.2015	\$1.376,00	\$3,99

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.23. M/V Vadi Gemisi İlk Yardım Giderleri

Gemilerde kullanılan ilk yardım mazemeleri için yapılan harcamalara ait giderlerdir. M/V Vadi 2015 yılı ilk yardım giderleri Tablo 23'deki şekildedir;

Tablo 23: M/V Vadi gemisi 2015 yılı ilk yardım giderleri

TARİH	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
15.9.2015	\$928,00	\$2,69
30.5.2015	\$380,00	\$1,10

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.24. M/V Vadi Gemisi Genel Yönetim ve Ofis Giderleri

Genel yönetim giderleri, gemi işletmelerinin idari süreçlerinin takip edildiği ofis ve kara personelinin masraflarının yer aldığı giderlerden oluşmaktadır. Burada aslında Nevmar Denizcilik şirketinin ofis giderleri konu edilmekte olup ilgili yılda şirketin 3 adet gemisi olduğundan, M/V Vadi gemisinin munzam giderler kısmına bu giderlerin 1/3'ü yansıtılmaktadır.

Tablo 24: M/V Vadi gemisi 2015 yılı genel yönetim ve ofis giderleri

TARİH	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
23.2.2015	\$10.000,00	\$28,99
23.2.2015	\$10.000,00	\$28,99

12.3.2015	\$10.000,00	\$28,99
30.4.2015	\$10.000,00	\$28,99
5.5.2015	\$10.000,00	\$28,99
2.6.2015	\$10.000,00	\$28,99
2.7.2015	\$10.000,00	\$28,99
2.8.2015	\$10.000,00	\$28,99
10.8.2015	\$766,00	\$2,22
	\$10.000,00	\$28,99
	\$10.000,00	\$28,99

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.25. M/V Vadi Gemisi Yıllık Sigorta Giderleri

Ticari gemilerin yapılması zorunlu olan tekne ve makine ile P&I sigortaları yıllık olarak düzenlenir, dolayısıyla yıllık sigorta giderleri olarak munzam giderler içerisinde yer alırlar. M/V Vadi gemisi için 2015 yılı sigorta giderleri Tablo 25’de yer almaktadır.

Tablo 25: M/V Vadi gemisi 2015 yılı yıllık sigorta giderleri

AÇIKLAMA	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
Raets, P&I 4. taksit	\$15.769,00	\$45,71
H&M 3. ve 4. taksit	\$13.619,00	\$39,48
Budd SA , Conakry gözlem	\$1.495,00	\$4,33
Anadolu H&M	\$37.386,62	\$108,37

Loadstar P&I	\$40.800,00	\$118,26
Loadstar P&I 08 aralık iptali kredi notu	-\$13.377,05	-\$38,77

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.26. M/V Vadi Gemisi Envanter Giderleri

M/V Vadi gemisinde kullanılmak üzere alınıp, yıl sonu envanterinde bulunacak olan malzemeler için yapılan ödemelere ait gider tablosu aşağıdaki şekildedir.

Tablo 26: M/V Vadi gemisi 2015 yılı envanter giderleri

TARİH	AÇIKLAMA	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
29.4.2015	Play Station	\$620,00	\$1,80
5.5.2015	Basarir , telefon santrali	\$365,00	\$1,06

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.27. M/V Vadi Gemisi Makine Bakım Giderleri

Gemilerin bakım tutum işlemleri, klas kuruluşlarının denetiminde belli aralıklarla yapılır. Ancak bakım tutum, sadec yapılan masraf değil, aynı zamanda kaybedilen zaman demektir. Dolayısıyla kazanç kaybı sebebiyle de işletmelere çok yüklü bir maliyet olarak geri dönerler. Bu sebeple gemi işletmeleri, bakım tutum işlemlerini, mümkün olduğu kadar seyrek, mümkün olduğu kadar hızlı ve masrafsız yapmaya çalışırlar. Bunun bir sonucu olarak gemilerinin tersaneye girmeden yapılması mümkün olan tamirat ve bakımlarını, seyir halinde veya ticari liman sürelerinde yapmaya çalışırlar. Bu doğrultuda bakım tutum haricinde güverte ve makine ekipmanı temin edildiğinden, bunlara ilişkin masraflar oluşur.

Bakım tutum dönemleri haricinde makine için bazı tamirat ve bakım gereksinimleri oluşmaktadır. İlgili giderler Tablo 27’da gösterilmiştir.

Tablo 27: M/V Vadi gemisi 2015 yılı makine bakım giderleri

TARİH	AÇIKLAMA	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
23.1.2015	Vesmec , 6 adet seat , 3 adet spindle , fan	\$4.425,00	\$12,83
6.2.2015	Basarir Elk.	\$598,00	\$1,73
5.5.2015	Basarir , kart tamirleri	\$269,00	\$0,78
11.5.2015	Vera-Star , elektrik tamir , exh v seat spindle recond	\$3.100,00	\$8,99
6.8.2015	Vera Star , kompresorler	\$5.530,00	\$16,03
18.9.2015	Vesmec , 5 adet seat , 3 adet spindle , 1 jacket ve 1 cover	\$4.500,00	\$13,04
18.9.2015	Basarir , telefon santrali tamir	\$84,00	\$0,24

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.2.28. M/V Vadi Gemisi Güverte Bakım Giderleri

Bakım tutum dönemleri haricinde makine için olduğu gibi güverte için de bazı tamirat ve bakım gereksinimleri oluşabilmektedir.

3.3.2. M/V Vadi Gemisi Bakım Tutum Giderleri

Gemilerin bakım tutumları oldukça yüksek meblağlara ulaşan maliyetlerdir. İşletmelerin devamlılık için bakım tutum giderlerinin payını doğru hesaplayarak ticari faaliyetler döneminde doğru miktarda fonu ayırabiliyor olmaları gerekmektedir. Aksi takdirde kısa bir zaman diliminde bu miktarın ayrılması mümkün olmadığından birçok işletme faaliyetlerinde devamlılık sağlayamamaktadır. Bakım tutum giderleri, geminin tersanede bulunduğu süre içerisinde kullanılan ve monte edilen ekipman ve malzeme ile yapılan servis ve hizmetler olmak üzere iki başlıkta incelenebilir. Aşağıda Tablo 28’de M/V Vadi gemisinin 2015 yılı için bakım tutum sürecinde yaptığı harcamalardan oluşan giderler yer almaktadır.

Tablo 28: M/V Vadi gemisi 2015 yılı bakım tutum giderleri

AÇIKLAMA	TOPLAM TUTAR	GÜNLÜK YANSIMA
MALZEME		
PANEL	\$475,20	\$1,38
BALATA, BRONZ SOMUN VE CIVATA	\$13.824,00	\$40,07
BATARYA	\$6.360,00	\$18,43
NIKON A100 4G CAMERA	\$2.340,00	\$6,78
KAZAN TAMİRİ	\$9.600,00	\$27,83
KURTARMA BOTU	\$38.400,00	\$111,30
KURTARMA BOTU KURULUMU	\$11.400,00	\$33,04
ANA MAKİNE PARÇALARI	\$12.967,56	\$37,59
VİNÇ CAM SİLECEĞİ	\$4.104,00	\$11,90
YÜKSEK BASINÇ BORULARI	\$12.906,72	\$37,41
ODA ISITICISI VE SU KAZANI	\$12.144,00	\$35,20
GÜVENLİK EKİPMANLARI BAKIMI	\$6.600,00	\$19,13
HIZ VE HAVA GÖSTERGE TAMİRİ	\$21.840,00	\$63,30
TELSİZ MALZEMESİ	\$18.853,56	\$54,65
YANGIN POMPASI BAKIMI	\$5.991,48	\$17,37
ANA MAKİNE CONTALARI	\$9.067,20	\$26,28
PRINTER VE KARTUŞ	\$17.424,84	\$50,51
TOPLAM (USD)	\$204.298,56	\$592,17
SERVİS		
ANA MAKİNE AKIŞ ÖLÇER KALİBRASYONU	\$5.280,00	\$15,30
RADYO/TELSİZ BAKIMI	\$49.800,00	\$144,35
CANKURTARAN SALI BAKIMI	\$108.631,20	\$314,87
KIÇ TÜP YAĞ BAKIMI	\$83.609,04	\$242,35
TOPLAM (USD)	\$20.610,02	\$59,74
GENEL TOPLAM (USD)	\$224.908,58	\$651,91

***Kaynak:** Nevmar Denizcilik Ltd. Şti.

3.3.3. M/V Vadi Gemisi Eylül Ayı Operasyonel Giderler

Çalışmanın ikinci bölümünde ele alınan operasyonel giderler, uygulamamızda yer alan sefer örneği çerçevesinde değerlendirilerek, yakıt giderleri, liman giderleri, yük elleçleme giderleri, sefer bazlı sigortalar ile kanal ve boğaz giderleri incelenecek ve munzam giderlerle beraber navlun performansının değerlendirilmesinde kullanılacaktır.

Öncelikle finans yönetimi açısından sabit olmayan yani değişken giderler kapsamında değerlendirdiğimiz operasyonel giderler, üretim kapasitesi ve sürecine göre, gemi işletmeciliği ve çalışmamız kapsamında da her bir sefere göre değişen giderlerdir. Bu bağlamda öncelikle örneğimizde yer alan seferde bulunmayan giderlerle başlayalım.

Gencon 94 charter party sözleşmesine atfedilen navlun sözleşmesinin ekli maddelerinde de yük elleçlemelerinin taşıyan tarafından yapılacağına dair bir madde eklenmemiştir. Buna ilaveten navlun şartları fiost l/s/d olarak belirtilmiştir. Dolayısıyla yük elleçleme giderleri operasyonel giderler kapsamında uygulanmayacaktır.

Sefer başlangıcında Barcelona'da bulunan gemi, yükleme için Setubal limanına gidecek ve tahliye için Libya'ya seyir yapacaktır. Bu iki liman arasında açık seyir haricinde sadece Cebelitarık boğazı bulunmakta, Cebelitarık boğazı da herhangi bir otorite ve dolayısıyla acente gözetmenliğinde yapılan bir geçiş olmayıp herhangi bir ödeme veya masraf gerektirmeyen bir bölgedir. Dolayısıyla söz konusu seferde herhangi bir kanal veya boğaz geçiş gideri bulunmamaktadır. Bununla beraber Libya Tobruk limanı Libya'da bölgesel yönetim kontrolünde bulunan iç savaş tehdidi altında bir bölge olup kidnap and ransom (kaçırılma ve fidye) ile extra war risk (ek savaş riski) sigortalarının kapsamında bulunan bir bölgedir.

3.3.4. Navlun Geliri ve Maliyet Tablosu Değerlendirmesi

3.3.4.1. Navlun Geliri

Sefer bazında yapılan navlun sözleşmelerinde navlun ödemeleri metrik ton bazında (per metric ton) veya toplam fiyat (lumpsum) olarak belirlenir. Lumpsum olarak navlun belirlenmesi, uygulamada ton bazında fiyat belirlemenin mümkün veya sağlıklı olmadığı proje veya parsiyel kargo taşımalarında karşımıza çıkmaktadır. Uygulamalarda bu gibi durumların dışında çoğunlukla metrik ton bazında navlun anlaşması yapıldığından, uygulamamızda da bu şekilde yapılmış bir sözleşmeden doğan navlun gelirini ele alacağız.

Kuru yük gemilerinin deadweight tabir edilen tonaj kapasitelerinden yağ, yakıt ve kullanma suyu miktarları düşüldükten sonra ortaya çıkan yük kapasiteleri (intake) ile ambar ölçüleri üzerinden hesaplanan kütle kapasiteleri (cubic meters), navlun sözleşmelerinde taşıyanın sorumluluğu olarak yer alır. Metrik ton bazında navlun anlaşması yapılan sözleşmelerde, taşıyanın bu sorumluluğu karşılığında, taşıtan bu kapasiteyi aşmayacak veya ölçü ve miktar olarak gemiyi ve seyri tehlikeye atmayacak şekilde belirli bir tonajda yük taşıtmayı taahhüt eder. Bu taahhüt, tonaj eksikliğinden kaynaklanan bir sebeple taşıyanın navlun geliri kaybına uğramasının önüne geçmek amacıyla yapılmaktadır. Zira taşıtan taahhüt ettiği miktarda yükü yükleyemezse, taahhüt ettiği miktarla oluşan fark için yine metrik ton bazında ödenen navlun oranına göre fatura edilmiş tutarı da ödemek durumunda kalır. Buna ölü navlun (deadfreight)

denir. Yükün hazırlanması göz önüne alındığında oldukça yüksek miktarlarda olabilen yükler için taşıtanın tam olarak tonaj veya adet verebilmesi mümkün olmadığından, hazırlanması kesin olan veya büyük ölçüde planlanmış olan minimum tonaj veya yüzdelik dilimle güven aralığı ile taahhütte bulunulur. (Örnek: minimum 10.000 mts, 10.000 mts +/-%5)

Uygulamamızda M/V Vadi gemisi 2015 yılı Eylül ayında İspanya Setubal limanından Libya Tobruk limanına 9.800 metrik ton inşaat demiri taşıması için kiralanmıştır. Kiracı charter party sözleşmesinde minimum 9.800 mts olarak taahhütte bulunmuştur. Navlun için metrik ton bazında 22 Amerikan doları olarak anlaşmaya varılmıştır. Kiracı toplamda 9.780 metrik ton inşaat demiri yüklemiş, dolayısıyla Nevmar Denizcilik kiracıya 9.780 X 22 tutarındaki navlun ve 20 X 22 tutarındaki ölü navlun olarak iki kalemden oluşan bir fatura düzenlemiştir. Brokerlik firmasına ödenen %2,5 komisyon kiracı tarafından faturadan düşülmüş, dolayısıyla Nevmar Denizcilik'in bu taşıma projesinden elde ettiği navlun geliri toplamda 210.210 Amerikan doları olmuştur.

3.3.4.2. Maliyet Tablosu Değerlendirmesi

M/V Vadi gemisinin 2015 yılı içinde yaptığı operasyonlarda hesaplanan günlük running cost (munzam gider) tutarı USD 3.118,94'tür. Bu hesaplamada 2015 yılı için 2014 yılı verileri dikkate alınarak beklenen kapasite dikkate alınmış ve 345 gün üzerinden günlük rakam elde edilmiştir. Uygulamada yer verdiğimiz Setubal-Tobruk operasyonu 10 günlük seyir, 14 gün yükleme ve tahliye süresi olmak üzere toplam 24 gün sürmüştür. Fiost anlaşma uyarınca yükleme için günlük 3.500 ton, tahliye için günlük 1.500 ton taahhüt eden kiracı, operasyonu sonucunda gemiyi 0,65 gün yüklemede, 0,42 gün de tahliyede demuraja (sürastarya) sokmuştur. Günlük USD 5.000 olarak anlaşılan demuraj uyarınca Nevmar Denizcilik operasyon sonucunda USD 5.350 tutarında demuraj geliri elde etmiştir.

M/V Vadi gemisi operasyon süresince 120 metrik ton fuel oil, 24,5 metrik ton dizel yakıt tüketmiştir. Fifo prensibine göre öncelikle daha önce satın alınmış USD 385/mts değerindeki 85 metrik ton fuel oil ile USD 605/mts değerindeki 5 metrik ton dizel yakıt tüketim olarak hesaplanmıştır. Geriye kalan 35 metrik ton fuel oil, daha sonra alımı USD 360/mts olarak gerçekleşen yakıttan, 19,5 metrik ton dizel yakıt da alımı USD 750/mts olarak gerçekleşen yakıttan hesaplanmıştır. Sonuç olarak yakıt giderleri USD 62.975 olarak gerçekleşmiştir. Setubal limanı yükleme liman giderleri için USD 25.600, Tobruk limanı tahliye giderleri için USD 15.000 talep etmiştir. Geminin Tobruk liman sahası içerisinde kalacağı tahmini 8 gün için sigorta şirketinden toplam USD 6.700 tutarında k&r ve ekstra savaş sigortası yaptırılmıştır. İşletme öngörülemeyen masraflar için USD 5.000 tahsis etmiştir. Sonuç olarak söz konusu

operasyonun giderleri toplamı USD 115.275 olmuştur. 24 günlük operasyon için öngörülen running cost toplamı USD 74.855, toplam gider USD 190.130 olarak hesaplanmıştır.



Tablo 29: M/V Vadi gemisi Setubal Tobruk seferi için öngörülen sefer tahmin raporu⁸⁵

VOYAGE ESTIMATION REPORT			
VESSEL NAME	M/V VADI	SPEED	11,5
CARGO	STEEL REBARS	DURATION (SEA)	9,37
QUANTITY (MTS)	9.800	DURATION (PORT)	9,33
LOADPORT	SETUBAL	EXPECTED EXTENSIONS	3,50
DISCH PORT	TOBRUK	TOTAL DURATION	22,21

⁸⁵ Nevmar Denizcilik Ltd. Şti. operasyon departmanı verileri

DISTANCE (NM)	2.587		BUNKERING COST	\$58.168,04
LOAD RATE	3.500	SHEXEIU	COMISSION	\$5.390,00
DISCH RATE	1.500	SHEXEIU	OTHER OPERATIONAL COSTS	\$52.300,00
COMISSION RATE	2,50%		GROSS PROFIT	\$215.600,00
IFO PRICE	\$375,00		TOTAL OPERATIONAL COST	\$115.858,04
MGO PRICE	\$720,00		CONTRIBUTIONAL MARGIN	\$99.741,96
LOADPORT D/A	\$25.600,00			
DISCH PORT D/A	\$15.000,00		DAILY RUNNING COST	\$3.119,00
INS./CANNALAND MISC.	\$11.700,00		DAILY NET PROFIT	\$1.372,56
			NET INCOME	\$30.479,82
FREIGHT	\$22,00			

M/V Vadi gemisinin Setubal Tobruk seferinden elde ettiği net gelir USD 25.430 olmuştur. Öngörülen USD 30.480 tutarında net gelire, sefer süresinin beklenenden uzun sürmesi sonucunda ulaşamamıştır. Burada iç faktörlerin doğru hesaplanması, hedeflenen navlun fiyatının müşteriye sunulmasından ziyade kuru yük navlun endeksine ve ilgili taşıma projesi için rakipler tarafından verilen fiyatlara karşı rekabetçi bir fiyat vererek, bu fiyat üzerinden kâr sağlamak amacı doğrultusunda hayati önem taşımaktadır. 2015 yılı son çeyreğine bakıldığı zaman handysize navlun endeksi, metrik ton başına USD 19'dur.⁸⁶Eylül 06 tarihinde Setubal limanına 2 gün ve daha az yol mesafesinde olduğu tahmin edilen yaklaşık 16 gemi tespit edilmiştir.⁸⁷ Dolayısıyla M/V Vadi gemisinin bağlanmış olduğu Libya inşaat demiri taşıması taşıdığı risk bağlamında piyasa değerlerinin biraz üstünde olarak makul ve işletmenin finans değerleri açısından da uygulanabilir görünmektedir.

⁸⁶<https://www.bimco.org/news-and-trends/market-reports> 05.04.2016

⁸⁷<https://www.shippingexplorer.net/en/map> 05.09.2015



SONUÇ

Üretim organizasyonlarında maliyet ve satış fiyatı ile bu ikisi arasındaki ilişki, uzun vadede işletmenin tutarlı olarak kâr dengesini korumak için gözetmek zorunda olduğu unsurlardır. Ancak çoğunlukla birim satış fiyatı hesaplanırken, birim maliyet gerçekleşmiş olduğundan hesaplama hatasından kaynaklanan zarar öngörülmez. Bunun istisnası maliyetlerin ürün satılmadan önce tam olarak gerçekleşmediği üretimlerdir. Gemi işletmeciliği bu istisnalar için iyi bir örnektir. Zira birçok maliyet kalemi sefer tamamlandıktan sonra bile tam olarak gerçekleşmez. Dolayısıyla gemi işletmelerinin en önemli sorunlarından biri, kâr elde edilecek fiyat ile piyasada faaliyet gösterilebilecek fiyat arasındaki dengeyi gözetmektir. Bu, sektörel bazda da öyle büyük bir sorundur ki, 2008 global ekonomik krizi sonrası dönemi gibi kimi dönemlerde işletmelerin büyük çoğunluğunun bu dengeyi gözetmeyi başaramayarak navlun piyasasının reel olmayan bir noktaya kaymasına ve işletme bazında bu dengeyi gözetmeyi başaramamış şirketlerin de olumsuz etkilenmesine sebep olabilmektedir.

Çalışma, kuru yük gemi işletmelerinin direkt ve endirekt maliyetlerinin hesaplanması ve navlun geliri ile karşılaştırılarak gemi işletmeciliğinin kâr eğilimi hakkında ipucu vermesini amaçlamaktadır. Bunun sağlıklı veriler üzerinden verimli olarak tartışılabilmesi için, navlun gelirinin ve operasyonel giderlerin kapsamlı ve net olarak ele alınabileceği sözleşme türü olan sefer bazlı gemi kiralama sözleşmesi ile faaliyet gösteren bir kuru yük gemi işletmesinin ele alınması tercih edilmiştir.

Çalışmada literatür çalışması yapılarak denizyolu yük taşımacılığı ile ilgili genel bilgiler verilmiş, kuru yük gemi işletmeciliğine ilişkin maliyetler sıralanmış ve navlun geliri ile ilgili unsurlar ele alınmıştır.

Çalışmanın uygulama bölümü de yukarıda bahsi geçen gelir gider dengesinin gözetilmesi adına örnek teşkil etmek üzere gerçekleşmiş bir gemi işletmeciliği faaliyeti üzerinden, genellenebilecek veriler ve olgular değerlendirilerek sunulmuştur.

Uygulama bölümünde amaç, sefer bazlı navlun sözleşmesiyle yapılmış olan bir taşımanın gerçekleşen muhasebesini ortaya koyarak bu tür sözleşmelerle çalışan kuru yük gemi işletmelerine kaynak sunmaktır. Burada yapılan tercihin sebebi, yapısı gereği kurumsallaşmamış bir iş kolunun üyelerinin değişen şartlara göre kendi tecrübeleri doğrultusunda yaptıkları muhasebenin akamedik çerçevede değerlendirilmesi gerekliliğidir. Bu doğrultuda 10.000 metrik ton dökme yük taşıma kapasitesine sahip bir kuru yük gemisinin endirekt maliyetleri ile belirli bir sefere ait direkt maliyetleri hesaplandı, ilgili dönemde işletmeye sağladığı navlun geliri ve dönemin navlun piyasası göz önüne alındığında ortaya çıkan verimlilik incelendi. İşletmenin bu verimliliği geminin sefere bağlanması sürecinde gözetebilmesi, iki temel prensibi gerektirmektedir. Bunlardan ilki yıllık giderlerini doğru takip edebilmesi, maliyetlerini sadece çıkan para miktarı ile değil, maliyetlerin gerçekleşme şekli ve sürecini de dikkate alarak yönetebilmesidir. Diğeri de cari finansal dengesini gözeterek gemileri doğru seferlere bağlayabilmektir. Bu da gerek navlun piyasasını, gerek yükleme limanı çevresinde bulunan rakip gemileri, gerekse alıcısı durumunda olduğu başta yakıt olmak üzere operasyonel maliyetlerini oluşturan kalemlerin piyasalarını takip etmesiyle mümkün olmaktadır.



KAYNAKÇA

Akten, Necmettin:	“Navlun” İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü Ders Notları, İstanbul, 2006, s.8.
Alderton, Patrick M.:	“Sea Transport: Operation and Economics”, 4th Edition, London, A&C Black Publications, 1995.
Altınbuçuk, Fikret:	“Liman İdare ve İşletmesi” İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, Yayın no:12, İstanbul, 2000, s.101.
Altuğ, Osman:	"Deniz Taşıt İşletmelerinde Maliyetler ve Maliyetlerin Yönetim Yönünden İncelenmesi", İstanbul İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi, 1973.

Ataman, Umit, Hacırustemoğlu, Rüstem:	Yöneticiler İçin; Muhasebe ve Finans Bilgileri, İstanbul, Türkmen Kitabevi, 1999.
	Bağımsız araştırma Şirketi Bunker Ex web sitesi https://www.bunkerindex.com 02 Mayıs 2019
Bakkal, Kemal:	“Deniz Ticaret İşletmeciliğinde Maliyetler, Gemi Kiralama ve Sefer Tahminleri”, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1996, s.9.
Bes, J:	Chartering and Shipping Terms, V.1, London, Barker and Howard, 1982.
Needles, Belverd E., Powers, Marian, Crosson, Susan V.:	Principles of Accounting, U.S.A., Houghton Mifflin Company, 2002.
Bursal , Nasuhi, Ercan Yücel:	Maliyet Muhasebesi: İlkeler ve Uygulama, 8.bs., İstanbul, Der Yayınları, 2000.
Çetinkaya, Özgür:	“Tanker İşletmeciliğinde Sefer Maliyet Analizi” İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bitirme Projesi, Haziran 2002, s.16.
	Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013, “Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 2007.
Erdamar , Cengiz, Orhon, Feryal:	Finansal Muhasebe ve Tek Düzen Muhasebe Sistemi, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, İstanbul 2003.
Eroztürk, S.Erol:	“Deniz Taşımacılığında Acentalığa Başlarken”, Deniz Nakliyatı T.A.S. Yayını, İstanbul, 1985.
	Hamburg Rules article 5.
Kendall, Lane C., J.Buckley, James:	The Business of Shipping, 7. bs., Centreville, Maryland, Cornel Maritime Press, 2001, s.94.
	Muhasebe Standardı 23, https://www.ifrs.org , 02 Mays 2019.

O'Loughlin, Carleen:	"The Economics of Sea Transport" Pergamon Press, London
Orhon, Feryal:	Ulaştırma İşletmelerinde Maliyet Muhasebesi, Ekonomi ve Bilimsel Yayınlar, Yayın No:7, İstanbul, 1983.
Özay, Atılay, Okçu, Umut:	"Türkiye'de Gemi İşletme Maliyetlerinin Analizi, Navlun Piyasası ve Karlılığın Karşılaştırılması" İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bitirme Projesi, Haziran 1998.
Özdemir, Özgür:	"Denizyolu Yük Taşımacılığında Maliyetler ve Bir Uygulama" İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Doktora Tezi, İstanbul, 2009.
Öztek, Yaman:	"İşletmeciler İçin Deniz Taşımacılığı El Kitabı" Afa Yayıncılık, İstanbul, 2000.
Pekdemir, Işıl Mendeş:	"Deniz Yolu Yük Taşımacılığı, Yönetim ve Organizasyonu" İstanbul İşletme Fakültesi Yayın No:251, İşletme İktisadi Enstitüsü Yayın No:144, 1991.
Slogget, J.E.:	Shipping France (Financing Ships and Mobile Offshore Installations), Shipping Management Series, London, Fairplay Publications Ltd., 1984, s.112.
	T.C. Maliye Bakanlığı 163 Sıra no'lu Vergi Usul Kanunu Tebliğ 1
	T.C. Maliye Bakanlığı 333 Sıra no'lu Vergi Usul Kanunu Tebliğ 1
	Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Resmi Web Sitesi https://www.tsb.org.tr/ , 02 Mayıs 2019.
	Türk Ticaret Kanunu, Madde:816.
	Türk Ticaret Kanunu, Madde: 1339.

	Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu, Madde: 4490.
Yazıcıoğlu, Emre:	“Tekne Sigorta Sözleşmesi”, İstanbul, Beta Yayınları, 2003.
	Türk boğazları deniz trafik düzeni tüzüğü 8/10/1998 tarih ve 98/11860 no’lu Bakanlar Kurulu Kararının Dayandığı Kanunun Tarihi : 14/4/1925 No : 618 Yayımlandığı Resmî Gazetenin Tarihi : 6/11/1998 No : 23515
Yamak , Oygur:	Üretim Yonetimi, Alfa Yayınevi, 1993, s. 69.