T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ PROGRAMI
DOKTORA TEZİ

DENİZCİLİK İŞLETMELERİNİN BAYRAK ÇEKME KARARLARI VE DENİZCİLİK PAZARLARINA ETKİLERİ

Ali Cemal TÖZ

Danışman
Prof. Dr. A. Güldem CERİT

İZMİR-2013

DOKTORA
TEZ ONAY SAYFASI

Üniversite	: Dokuz Eylül Üniversitesi	2007800446
Enstitü	: Sosyal Bilimler Enstitüsü	
Adı ve Soyadı	: Ali Cemal TÖZ	
Tez Başlığı	: Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararları ve Denizcilik Pazarlarına Etkileri	
Savunma Tarihi	: 11.12.2013	
Danışmanı	: Prof.Dr.Ayşe Güldem CERİT	

JÜRİ ÜYELERİ

Ünvanı, Adı, Soyadı	**Üniversitesi**	**İmza**
Prof.Dr.Ayşe Güldem CERİT	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	.....
Prof.Dr.Hakkı KİŞİ	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	.....
Doç.Dr.Durmuş Ali DEVECİ	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	.....
Prof.Dr.Mustafa TANYERİ	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	.....
Doç:Dr.Deniz ATİK	İZMİR EKONOMİ ÜNİVERSİTESİ	.....

Oybirliği ( )
Oy Çokluğu ( )

Ali Cemal TÖZ tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "**Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararları ve Denizcilik Pazarlarına Etkileri**"başlıklı tezi kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Utku UTKULU
Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Doktora Tezi olarak sunduğum "Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararları ve Denizcilik Pazarlarına Etkileri" adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

..../..../.....

Ali Cemal TÖZ

ÖZET

Doktora Tezi

Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararları ve Denizcilik Pazarlarına Etkileri

Ali Cemal TÖZ

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı

Denizcilik pazarları, uluslararası yapısı sebebiyle son derece karmaşık, değişken ve dinamik bir karaktere sahiptir. Bu pazarlar, küresel ekonomi ve uluslararası ticaretin merkezindedir. Denizcilik pazarlarının en önemli aktörlerinden olan denizcilik işletmeleri ise deniz ulaştırma faaliyetlerinin odak noktasındadır. Denizcilik işletmeleri ulaştırma faaliyetlerini gerçekleştiren gemilere yönelik pek çok stratejik karar vermek durumundadır. Bu stratejik kararlarının başında ise "bayrak çekme" kararı gelmektedir. İşletme tarafından verilen bu karar, dışsal ve içsel faktörler ışığında şekillenmektedir. Bu araştırma, denizcilik işletmelerinin ülke seçim kararları ışığında bayrak çekme kararlarına etki eden faktörlerin belirlenerek tanımlanması ve bu kararların denizcilik pazarlarına etkilerinin ortaya konması amacıyla gerçekleştirilmiştir. Bu faktörlerin saptanmasında ilk olarak, deniz ulaştırması sektörünün farklı alanlarında faaliyet gösteren kurumların üst düzey yöneticileri ile bir nitel çalışma gerçekleştirilmiş ve denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarına etki eden değişkenler tespit edilmiştir. Saptanan bu değişkenler, ülke seçim kararları ve denizcilik literatürüne dayalı olarak bütünleşik bir model yaklaşımı içerisinde tekrar gözden geçirilmiştir. Araştırmanın ikinci aşamasında, elde edilen bu değişkenlerin denizcilik işletmeleri tarafından değerlendirilebilmesi amacıyla veri toplama aracı olarak anket formunun kullanıldığı bir saha araştırması gerçekleştirilmiştir. Saha

araştırması kapsamındaki anket çalışması gemi işletmeleri ile destekleyici paydaşlarına uygulanarak karşılaştırmalı analizler yapılmıştır.

Çalışmanın bulguları denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarına etki eden faktörleri ve bu kararların denizcilik pazarlarına etkilerini içermektedir.

Anahtar Kelimeler: Bayrak Çekme, Denizcilik İşletmeleri, Denizcilik Pazarları, Gemi, Ülke Seçim Kararları.

ABSTRACT

Doctoral Thesis

Doctor of Philosophy (PhD)

Flagging Decisions of Maritime Businesses and Impacts on Shipping Markets

Ali Cemal TÖZ

Dokuz Eylül University

Graduate School of Social Sciences

Department of Maritime Business Administration

Maritime Business Administration Program

Shipping markets, due to complex, flexible international structure represent a very dynamic character. These markets are at the center of global economy and international trade. Maritime businesses, as main actors of maritime markets, are at focal point of maritime activities. Maritime businesses make strategic decisions concerning ships which undertake the responsibility of the transportation activities. Flag selection decision is one of the most important strategic decisions of maritime companies. These strategic decisions are realized under the effects of macro and micro external environmental factors. This study is carried out within the scope of country selection decisions in order to define the main factors affecting flag selection decisions of maritime companies and to determine the effects of these decisions on shipping markets. In this study initially a qualitative study has been conducted to determine the factors likely to affect flag selection decisions and the variables that have an impact on these decisions. These variables have then been reviewed and worked on in an integrated model based on the literature related to both country selection decision making processes and maritime business related issues. The second stage of the study comprises a survey making use of a questionnaire for data collection. The questionnaire for the quantitative study has been applied to ship operators and supporting stakeholders of ship operator companies for a comparative analysis.

The results of the study cover the factors likely to affect the flag selection decisions and their impacts on shipping markets.

Key Words: Flag Selection, Maritime Businesses, Shipping Markets, Ship, Country Selection Decisions.

DENİZCİLİK İŞLETMELERİNİN BAYRAK ÇEKME KARARLARI VE DENİZCİLİK PAZARLARINA ETKİLERİ

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI ii
YEMİN METNİ iii
ÖZET iv
ABSTRACT vi
İÇİNDEKİLER viii
KISALTMALAR xvi
TABLOLAR LİSTESİ xix
ŞEKİLLER LİSTESİ xxiii
EKLER LİSTESİ xxv

GİRİŞ 1

BİRİNCİ BÖLÜM
DENİZCİLİK PAZARLARI VE DENİZCİLİK İŞLETMELERİ

1.1. TEMEL PAZAR KAVRAMLARI 3
1.2. PAZARLARIN SINIFLANDIRILMASI 5
1.2.1. Pazar Sınıfları 6
1.2.1.1. Tüketiciler Pazarı 6
1.2.1.2. Örgütsel Pazarlar 6
1.2.1.2.1. Üreticiler Pazarı 7
1.2.1.2.2. Aracılar Pazarı 8
1.2.1.2.3. Kurumlar Pazarı 8
1.2.1.2.4. Devlet Pazarı 9
1.2.1.3. Uluslararası Pazarlar 9
1.2.2. Üretici ve Tüketicilerin Hâkimiyeti Açısından Pazarlar 10
1.2.2.1. Tüketiciler Pazarı 11
1.2.2.2. Üreticiler Pazarı 11

1.3. PAZARLAMANIN GELİŞİMİ 11
1.3.1. Üretim Anlayışı Dönemi 13
1.3.2. Ürün Anlayışı Dönemi 14
1.3.3. Satış Anlayışı Dönemi 14
1.3.4. Tüketici Yönlü Pazarlama Anlayışı Dönemi 14
1.4. DENİZCİLİK PAZARLARI 15
1.4.1. Deniz Ulaştırma Pazarı 22
1.4.1.1. Taşımacılık Modeline Göre Deniz Ulaştırma Pazarı 23
1.4.1.1.1. Tarifesiz Deniz Ulaştırma Pazarı 24
1.4.1.1.2. Tarifeli Deniz Ulaştırma Pazarı 25
1.4.1.1.3. Endüstriyel Deniz Ulaştırma Pazarı 26
1.4.1.2. Sefer Bölgesine Göre Deniz Ulaştırma Pazarı 26
1.4.1.2.1. Uzak Deniz Ulaştırma Pazarı 27
1.4.1.2.2. Kıza Mesafeli Deniz Ulaştırma Pazarı 27
1.4.1.3. Taşımaya Konu Olan İçeriğe Göre Pazarlar 33
1.4.1.3.1. Yük Pazarı 33
1.4.1.3.1.1. Sıvı Dökme Yük Pazarı 33
1.4.1.3.1.2. Konteyner Pazarı 38
1.4.1.3.1.3. Kuru Dökme Yük Pazarı 41
1.4.1.3.2. Yolcu Pazarı 48
1.4.2. Gemi Geri Dönüşüm Pazarı 50
1.4.3. Gemi İnşa Pazarı 52
1.4.4. Gemi Alım-Satım Pazarı 57
1.4.5. Deniz Ticaret Filosunun Pazarlar ile Etkileşimi 59
1.5. DENİZCİLİK İŞLETMELERİ 63
1.5.1. Deniz Taşımacılığının Asli İşletmeleri Olarak Gemi Sahipleri ve Gemi İşletmeleri 65
1.5.2. Müşteriler ve Kullanıcılar 67
1.5.3. Deniz Taşımacılığında Aracı Konumunda Olan İşletmeler 68
1.5.3.1. Gemi Yönetim Şirketleri 68
1.5.3.1.1. Gemi Yönetim Fonksiyonları 70
1.5.3.1.1.1. Ticari Yönetim 70
1.5.3.1.1.2. Teknik Yönetim 71

1.5.3.1.1.3. Personel Yönetimi 71
1.5.3.1.1.4. Navlun Yönetimi 72
1.5.3.1.1.5. Kiralama Yönetimi 72
1.5.3.1.1.6. Sigorta Yönetimi 72
1.5.3.1.1.7. Muhasebe Yönetimi 73
1.5.3.1.1.8. Gemi Alım-Satım Yönetimi 73
1.5.3.1.1.9. Satın Alma Yönetimi 73
1.5.3.1.1.10. Operasyon Yönetimi 73
1.5.3.1.1.11. İkmal Yönetimi 74
1.5.3.2. Gemi Acenteleri 74
1.5.3.3. Gemi Brokerleri 75
1.5.3.4. Forvarder İşletmeleri 77
1.5.4. Destekleyici ve Kolaylaştırıcı Kurumlar 78
1.5.4.1. Limanlar ve Yük Elleçleme Müteahhitleri 78
1.5.4.2. Liman Operasyon İşletmeleri 79
1.5.4.3. Klâs ve Sörvey Kuruluşları 80
1.5.4.4. Deniz Sigorta Kuruluşları 83
1.5.4.5. Bankalar 84
1.5.5. Deniz Taşımacılığında Tedarikçi Konumunda Olan İşletmeler ve Kuruluşlar 85
1.5.6. Deniz Ulaştırması ile İlgili Devlet Otoriteleri 85
1.5.7. Denizcilik İşletmelerinin Ticari Faaliyetlerinde Bayrağın Önemi 86

İKİNCİ BÖLÜM
DENİZCİLİK İŞLETMELERİNİN BAYRAK ÇEKME KARARLARI

2.1. BAYRAK ÇEKME 88
2.2. MİLLİYET KAVRAMI 88
2.2.1. Milliyet Simgesi "Bayrak" 90
2.2.2. Bayrak Devleti 91
2.2.3. Denize Kıyısı Olmayan Devletler 96
2.2.4. Liman Devleti 96
2.2.5. Kıyı Devleti 100

2.3. MİLLİYET KAVRAMININ ULAŞTIRMADAKİ YERİ 101
2.3.1. Havayolu Ulaştırmasında Milliyet 101
2.3.2. Denizyolu Ulaştırmasında Milliyet 102
2.3.2.1. Denizyolu Ulaştırmasında Milliyet Temsilcisi Olarak Gemiler 102
2.3.2.1.1.Uluslararası Yaklaşıma Göre "Gemi" 103
2.3.2.1.2. Ulusal Yaklaşımlara Göre "Gemi" 104
2.3.2.2. Gemilerin Milliyeti 105
2.3.2.2.1. Gerçek Bağ İlişkisi 106
2.3.2.2.2. Lehtar Donatanlık 109
2.3.2.3. Gemilerin Tescili 110
2.3.2.3.1. Gemi Sicilinin Tarihçesi 111
2.3.2.3.2. Uluslararası Mevzuat Açısından Gemilerin Tescili 113
2.3.2.4. Gemi Sicil Sistemleri 114
2.3.2.4.1. Ulusal Gemi Sicili 116
2.3.2.4.2. Yarı Ulusal Gemi Sicili 118
2.3.2.4.2.1. Uluslararası Gemi Sicili 118
2.3.2.4.2.2. Bağlı Bölge Sicili 122
2.3.2.4.3. Elverişli Sicil (Kolay Bayrak) 123
2.3.2.4.4. Çıplak Gemi Kirası Sicili 133
2.3.2.4.5. Yapı Halindeki Gemi Sicili 135
2.3.2.5. Gemi Sicil Seçimini Etkileyen Faktörler 137
2.3.2.5.1. Makro Dış Çevre Faktörleri 144
2.2.2.5.1.1. Ekonomik Faktörler 144
2.3.2.5.1.2. Yasal Faktörler 144
2.3.2.5.1.3. Teknolojik Faktörler 145
2.3.2.5.1.4. Sosyal ve Kültürel Faktörler 145
2.3.2.5.1.5. Güvenlik Faktörleri 146
2.3.2.5.1.6. Politik Faktörler 147
2.3.2.5.2. Mikro Dış Çevre ve İç Çevre Faktörleri 148
2.3.2.5.2.1. Finansal Faktörler 148
2.3.2.5.2.2. Operasyonel Faktörler 163
2.3.2.5.2.3. Diğer Rekabet Faktörleri 178

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
ÜLKE SEÇİM KARARLARI

3.1. ÜLKE SEÇİM KARARLARI 181
3.1.1. Politik ve İdari Faktörler 184
3.1.1.1. Bürokratik ve İdari Esneklik 185
3.1.1.2. İşçi Hakları ve Sendikal İlişkiler Düzeyi 185
3.1.2. Ekonomik Faktörler 186
3.1.2.1. İşgücü Maliyetleri 186
3.1.2.2. Ekonomik İstikrar ve Özgürlükler 187
3.1.2.3. Pazar Hacmi 187
3.1.2.4. Mali teşvikler 188
3.1.2.5. Dış Ticarete Açıklık ve Ticari Engeller 189
3.1.3. Teknolojik Faktörler 190
3.1.4. Sosyal ve Kültürel Faktörler 191
3.1.5. Diğer Rekabet Faktörleri 192
3.1.5.1. Potansiyel Pazar 192
3.1.5.2. Coğrafi Konum 192
3.2. KARAR VERME 196
3.2.1. Karar Verme Süreci 197
3.2.1.1. Problemin Tanımlanması 198
3.2.1.2. Alternatiflerin Belirlenmesi 199
3.2.1.3. Alternatiflerin Değerlendirilmesi 199
3.2.1.4. En Uygun Alternatifin Seçilmesi 200
3.2.1.5. Seçim Kriterini Belirleme ve Seçim Yapma 201
3.2.2. Karar Çeşitleri ve Özellikleri 202
3.2.2.1. Verildiği Ortam Açısından Kararlar 202
3.2.2.1.1. Belirlilik Durumunda Karar Verme 204
3.2.2.1.2. Belirsizlik Durumunda Karar Verme 204
3.2.2.1.3. Risk Durumunda Alınan Kararlar 204
3.2.2.2. Yapıları Açısından Kararlar 205
3.2.2.2.1. Programlanabilir Kararlar 205
3.2.2.2.2. Programlanamayan Kararlar 206

3.2.2.3. Örgüt Yapısına Göre Kararlar 207
3.2.2.3.1. Stratejik Kararlar 207
3.2.2.3.2. Yönetsel Kararlar 209
3.2.2.3.3. Operasyonel Kararlar 211
3.2.2.4. Karar Vericilere Göre Kararlar 211
3.2.2.4.1. Bireysel Kararlar 212
3.2.2.4.2. Grup Kararları 213
3.2.2.4.2.1. Delphi Tekniği 214
3.2.2.4.2.2. Nominal Grup Tekniği 215
3.2.2.4.2.3. Beyin Fırtınası Tekniği 215
3.2.2.4.3. Örgütsel Kararlar 215

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
DENİZCİLİK İŞLETMELERİNİN BAYRAK ÇEKME KARARLARI VE DENİZCİLİK PAZARLARINA ETKİLERİ

4.1. ARAŞTIRMANIN KONUSU 231
4.2. ARAŞTIRMANIN AMACI VE KAPSAMI 232
4.3. ARAŞTIRMANIN MODELİ VE SÜREÇLERİ 233
4.3.1. Nitel (Kalitatif) Çalışma: Delphi Çalışması 243
4.3.1.1. Delphi Yöntemi ve Araştırma Tasarımı 243
4.3.1.1.1 Delphi Uzman Panelinin Seçimi ve Örneklem 245
4.3.1.1.2. Delphi Tekniği Yargılarının ve Anketinin Hazırlanması 247
4.3.1.1.3. Uzlaşma Oranı ve Analizler 247
4.3.1.2. Delphi Çalışması Sonuçları 249
4.3.1.2.1. Delphi Çalışması Birinci Aşama Sonuçları 249
4.3.1.2.2. Delphi Çalışması İkinci Aşama Sonuçları 254
4.3.1.3. Delphi Çalışması Bulgularının Değerlendirilmesi 259
4.3.2. Nicel (Kalitatif) Çalışma: Saha Araştırması 260
4.3.2.1. Saha Araştırması İçin Veri Toplama Aracının Oluşturulması 260
4.3.2.2. Saha Araştırması Örneklemi ve Veri Toplama Süreci 265
4.3.2.3. Saha Araştırmasından Elde Edilen Veri ve Bilgilerin 268

Analize Hazırlanması
4.3.2.4. Saha Araştırmasından Elde Edilen Veri ve Bilgilerin Analizi 268
4.3.2.4.1. Güvenilirlik Analizi 268
4.3.2.4.2. Denizcilik İşletmeleri İle İlgili Genel Bilgilere İlişkin Analiz ve Bulgular 271
4.3.2.4.2.1. Gemi Sahipleri/İşletmeleri İle İlgili Genel Bilgilere İlişkin Analiz ve Bulgular 271
4.3.2.4.2.2. Destekleyici paydaşlarne Yönelik Genel Bilgilere İlişkin Analiz ve Bulgular 274
4.3.2.4.3. Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararlarını Etkileyen Dışsal ve İçsel Değişkenlere İlişkin Bulgular 276
4.3.2.4.4. Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararını Belirleyen Unsurlara İlişkin Faktör Analizi ve Bulgular 282
4.3.2.4.4.1. Gemi İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararını Belirleyen Unsurlara İlişkin Faktör Analizi ve Bulgular 283
4.3.2.4.4.2. Destekleyici paydaşlarnin Bayrak Çekme Kararını Etkileyen Faktörlere İlişkin Faktör Analizi ve Bulgular 288
4.3.2.4.5. Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararını Belirleyen Unsurlara İlişkin Karşılaştırmalı Analizler 293
4.3.2.4.5.1. Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararını Belirleyen Makro Değişkenlere İlişkin Algılamalarının 293

Karşılaştırmalı Analizi
4.3.2.4.5.2. Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararını Belirleyen Denizcilik Çevresine İlişkin Algılamalarının Karşılaştırmalı Analizler 296
4.3.2.4.5.3. Denizcilik İşletmelerinin Gemi Sicili Tercihinde Ülke Seçim Kararını Etkileyen Koşullara İlişkin Algılamalarının Karşılaştırmalı Analizler 301
4.3.2.4.5.4. Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Seçimlerinin Denizciliğe Etkilerine İlişkin Algılamalarının Karşılaştırmalı Analizleri 303
4.3.2.4.6. Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararlarının Denizcilik Pazarlarına Etkilerine İlişkin Analizler 304
SONUÇ 309
KAYNAKÇA 321
EKLER

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AMA	Amerikan Pazarlama Birliği (American Marketing Association)
APMO	Asya Pasifik Matematik Olimpiyatı(Asian Pacific Mathematics Olympiad)
BIMCO	Baltık ve Uluslar arası Denizcilik Konseyi (Baltic and International Maritime Council)
CLIA	Cruise Lines International Association
COLREG	Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (International Regulations for Preventing Collisions at Sea)
CRS	Clarkson's Research Service
DMO	Devlet Malzeme Ofisi
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DWT	Detveyt ton (dead weight ton)
DYY	Doğrudan Yabancı Yatırım
ECMT	Avrupa Ulaştırma Konferansı (European Conference of Ministers of Transport)
EEC	Avrupa Ekonomik Topluluğu (European Economic Community)
EUROS	European Ship Registry System (Avrupa Gemi Sicili Sistemi)
EPDK	Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu
FOC	Kolay Bayrak (Flag of Convenience)
GISIS	Global Bütünleşik Denizcilik Bilgi Sistemi (Global Integrated Shipping Information System)
GRT	Gros ton
GSYH	Gayrisafi Yurt İçi Hâsıla
H&M	Tekne ve Makine Sigortası (Hull and Machinery)
IACS	Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (International Association of Classification Societies)

ICAO	Uluslar arası Sivil Havacılık Teşkilatı (International Civil Aviation Organization)
ICJ	Uluslar arası Adalet Divanı (International Court of Justice)
IMCO	Hükümetler Arası Deniz Danışma Örgütü (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization)
IMEAK DTO	İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization)
IOM	Isle of Man
ISL	Uluslararası Denizcilik ve Lojistik Kurumu (International Shipping & Logistics)
ISM	Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (International Safety Management Code)
ITF	Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (International Transport Workers' Federation)
KKTC	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
KMDT	Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı (Short Sea Shipping)
LISR	Liberya Uluslararası Gemi Sicili (Liberian International Ship Registry)
LNG	Sıvılaştırılmış Doğal Gaz (Liquefied Natural Gas)
LOAD LINE	Uluslar arası Yükleme Hatları Sözleşmesi
LOSC	Açık Deniz Sözleşmesi (Law of the Sea Convention)
LR	Lloyd's Register
MARPOL	Denizlerin Gemilerden Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesi (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)
MEPC	Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee)
MGS	Milli Gemi Sicili
MLC	Denizde Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention)

MOU	Mutabakat Zaptı (Memorandum of Understanding)
MSC	Denizcilik Emniyet Komitesi (Maritime Safety Comitee)
MYK	Mesleki Yeterlilik Kurumu
NISR	Norveç Uluslararası Gemi Sicili (Norwegian International Ship Registry)
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (Organization for Economic Co-operation and Development)
P&I	Koruma ve Tazmin (Protection &Indemnity)
SHIPMAN	Standart Gemi Yönetim Anlaşması (Ship Management)
SOLAS	Denizde Can Emniyeti Uluslar arası Sözleşmesi (Safety of Life at Sea)
TCBSTB	Türkiye Cumhuriyeti Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
TEU	20 fl'lik Konteyner Hacmi (Twenty-Foot Equivalent Unit)
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TPAO	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TTK	Türk Ticaret Kanunu
TUGS	Türk Uluslar arası Gemi Sicili
UBAK	TC Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UN	Birleşmiş Milletler (United Nations)
UNCLOS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (United Nations Convention on the Law of the Sea)
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development)
UNESCAP	Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific)
UNEP	Birleşmiş Milletler Çevre Programı (United Nations Environment Programme)
USCG	Amerikan Sahil Güvenlik Kurumu (United States Coast Guard)
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği
WTO	Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization)

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1: Örgütsel Pazar Tipleri s. 7

Tablo 2: Pazarlamanın Geçirdiği Dönemler s. 12

Tablo 3: Konteyner Gemilerinin Navlun Günlük Navlun Değerleri (2008-2010) s. 40

Tablo 4: Kuru Dökme Yük Gemi Tipleri ve Taşıma Kapasiteleri s. 42

Tablo 5: Kuru Dökme Yük Pazarında Denizyolu ile Taşınan Yükler s. 43

Tablo 6: Dünya Demir Cevheri Üreticileri ve İthalatçıları s. 44

Tablo 7: Dünya Çelik Üreticileri ve İthalatçıları s. 45

Tablo 8: Dünya Kömür Üreticileri ve İthalatçıları s. 46

Tablo 9: Dünya Tahıl Üreticileri ve İthalatçıları s. 47

Tablo 10: IACS Üyesi Gemi Sınıflama Kuruluşları (2013) s. 82

Tablo 11: Gemi Sicil Sistemlerinin Sınıflandırılması s. 116

Tablo 12: Ulusal Gemi Sicil Sistemlerinin Gemi İşletmelerinde ve Gemilerde Aradığı Koşullar s. 117

Tablo 13: Uluslararası Gemi Sicilleri s. 120

Tablo 14: Bağlı Bölge Sicil Sistemini Uygulayan Devletler ve Bağlı Bölgeleri s. 123

Tablo 15: Elverişli Sicil Sistemlerine Kayıtlı Filonun Gelişimi (1948–1969) s. 128

Tablo 16: Elverişli Sicil Sistemlerine Kayıtlı Filonun Gelişimi (1970-1988) s. 129

Tablo 17: Gemi İşletmelerinin Elverişli Sicili Tercih Nedenleri (1920-1990) s. 130

Tablo 18: Dünya Deniz Ticaret Filosunun Bayrak Profili (2008-2012) s. 131

Tablo 19: Elverişli Sicillerin Lehtar Donatan Ülkelere Göre Dağılımı s. 132

Tablo 20: Bayrak Çekme ve Ülke Seçim Kararını Etkileyen Çevre Faktörleri s. 140

Tablo 21: Temel Bayrak Çekme Değişkenleri Literatür Taraması s. 141

Tablo 22: Gemi İşletmelerinin Operasyonel Maliyetleri s. 151

Tablo 23: Gemi İşletmelerinin Personel Maliyetleri s. 152

Tablo 24: Gemi adamı Milliyetine Bağlı Operasyonel Maliyetlerin Karşılaştırılması s. 153

Tablo 25: Farklı Milliyetteki Gemi adamı Maaşlarının Karşılaştırılması (US $/ Ay) s. 154

Tablo 26: Elverişli Sicil Uygunluk Maliyetleri (Yıllık) s. 156
Tablo 27: Hollanda Tonaj Vergisi Modelini Uygulayan Bayrak Devletleri s. 159
Tablo 28: Tonaj Vergisi Hesaplama Yöntemleri s. 159
Tablo 29: Tonaj Vergi Modelleri Karşılaştırma Tablosu s. 160
Tablo 30: Denizcilik Teşvik Rejimi Karşılaştırma Tablosu s. 161
Tablo 31: Vergi Etkin Rejim Karşılaştırma Tablosu s. 162
Tablo 32: Bayrak Devletlerinin Denizcilik Pazarındaki s. 163
Tablo 33: Bayrak Devletlerinin Gemiadamı Pazar Payları s. 164
Tablo 34: Lehtar Donatan Açısından Filipinli Gemiadamı Pazarı (2007-2009) s. 166
Tablo 35: Bayrak Devletlerinin Zorunlu ve Mesleki Eğitim Sürelerine Yönelik Uygulamaları s. 167
Tablo 36: Paris ve Tokyo MOU Denetimlerine Göre Çalışma ve Yaşam Koşulları ile İlgili Tespit Edilen Eksiklikler. s. 171
Tablo 37: Bayrak Devletlerinin Uluslararası Düzenlemelere Taraflık Düzeyi s. 172
Tablo 38: Bayrak Devleti Performans Kriterleri s. 173
Tablo 39: Bayrak Devletleri Performans Düzeyleri s. 175
Tablo 40: Klâs Kuruluşları Performans Düzeyleri s. 176
Tablo 41: Deniz Ticaret Filosu Kaza İstatistikleri (1997-2011) s. 178
Tablo 42: Gizliliğe Olanak Sağlayan Bayrak Mekanizması ve Pazardaki Etkileri s. 180
Tablo 43: Doğrudan Yabancı Yatırım Kararını Etkileyen Faktörler s. 183
Tablo 44: Ülke Seçim Kararlarını Belirleyen Faktörlere Yönelik Literatür Taraması s. 193
Tablo 45: Risk ve Belirlilik Düzeyleri ile Karar Verme Stillerinin İlişkisi s. 203
Tablo 46: Grup Kararlarının Güçlü ve Zayıf Yönleri s. 214
Tablo 47: Örgüt Kültürü Stratejik Karar İlişkisi s. 217
Tablo 48: Örgüt Kültürü, Strateji ve Yönetici Tipleri Arasındaki İlişki Düzeyi s. 219
Tablo 49: Saha Araştırmasının Ana ve Alt Hipotezleri s. 237

Tablo 50: Araştırma Aşamalarının Amaçları, Yöntemleri, Veri Analizleri ve Örneklemleri s. 242
Tablo 51: Delphi Tekniğinin Temel Adımları s. 243
Tablo 52: Delphi Tekniğinin Güçlü ve Zayıf Yönleri s. 244
Tablo 53: Delphi Uzman Paneli Bilgileri s. 246
Tablo 54: Delphi Sonuçları Özet Tablosu s. 248
Tablo 55: Delphi Çalışması Birinci Aşama Sonuçları s. 249
Tablo 56: Delphi Çalışması İkinci Aşama Sonuçları s. 256
Tablo 57: Pilot Anket Uygulaması Yanıtlayıcı Bilgileri s. 261
Tablo 58: Veri Toplama Aracındaki Değişkenler ve Değişkenlerin Kaynakları s. 267
Tablo 59: Güvenilirlik Aralıkları s. 269
Tablo 60: Ölçeklerin Güvenilirlik Analizi (Cronbach Alfa) s. 269
Tablo 61: Araştırmaya Katılan Gemi İşletmeleri İle İlgili Genel Bilgiler s. 272
Tablo 62: Araştırmaya Katılan Destekleyici Paydaşlara İlişkin Genel Bilgiler s. 275
Tablo 63: Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararını Etkileyen Değişkenlere İlişkin Tanımlayıcı İstatistikler s. 278
Tablo 64: Gemi İşletmeleri için Faktör Analizi: Genel Etkiler s. 284
Tablo 65: Gemi İşletmeleri için Faktör Analizi: Ülke Seçim Kararını Etkileyen Koşullar s. 285
Tablo 66: Gemi İşletmeleri için Faktör Analizi: Denizcilik Çevresine İlişkin Etkiler s. 287
Tablo 67: Destekleyici Paydaşlar için Faktör Analizi: Genel Etkiler s. 288
Tablo 68: Destekleyici Paydaşlar için Faktör Analizi: Ülke Seçim Kararını Etkileyen Koşullar s. 289
Tablo 69: Destekleyici Paydaşlar için Faktör Analizi: Denizcilik Çevresine İlişkin Etkiler s. 292
Tablo 70: Gemi İşletmeleri ve Destekleyici Paydaşların Bayrak Çekme Kararında Genel Etkileri Olan Faktörlere İlişkin Algılamalarının Karşılaştırmalı Analizi s. 295
Tablo 71: Gemi İşletmeleri ve Destekleyici Paydaşların Bayrak Çekme Kararında Etkisi Olan Denizcilik Çevresine İlişkin Faktör s. 299

Algılamalarının Karşılaştırmalı Analizi
Tablo 72: Gemi İşletmeleri ve Destekleyici Paydaşların Bayrak Çekme Kararında Ülke Seçim Kararını Etkileyen Faktörlere İlişkin Algılamalarının Karşılaştırmalı Analizi s. 302
Tablo 73: Gemi İşletmeleri ve Destekleyici Paydaşların Bayrak Çekme Kararının Denizcilik Pazarlarına Etkisine İlişkin Algılamalarının Karşılaştırmalı Analizi s. 303

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Pazarlama Sistemi Temel Bileşenleri s. 4

Şekil 2: Üretici ve Tüketici Yönlü Pazarlama Karmalarının Karşılaştırılması s. 10

Şekil 3: Pazarlamanın Gelişim Süreci s. 12

Şekil 4: Dünya Ticaret Filosunun Arz-Talep Kapasite Düzeyi (1990-2010) s. 16

Şekil 5: Emtia Ticaretine Bağlı Denizyolu Ticareti, Gayri Safi Milli Hâsıla (GSMH), OECD Endüstriyel Üretim İndeksinin Değişimi (1975-2011) s. 18

Şekil 6: Denizcilik Pazarları Model Diyagramı s. 20

Şekil 7: Denizcilik Pazarlarının Pazarlar Arası İlişki Düzeyi s. 21

Şekil 8: Deniz Ulaştırma Pazarı Model Diyagramı s. 22

Şekil 9: Deniz Ulaştırma Pazarı Taşımacılık Modelleri s. 23

Şekil 10: AB KMDT İstatistikleri (Milyon Ton) s. 28

Şekil 11: KMDT'nin Gelişimini Olumlu ve Olumsuz Yönde Etkileyen Faktörler s. 29

Şekil 12: AB Yük ve Yolcu Taşımacılığı İstatistikleri (2010) s. 30

Şekil 13: AB Kabotaj Taşımacılığı İstatistikleri (Yük) s. 32

Şekil 14: Enerji Üretiminin 20 Yıllık Gelişimine Bağlı Tahmini Geleceği (1990-2030) s. 34

Şekil 15: Dünya Petrol Ticareti İstatistikleri (2010) s. 35

Şekil 16: Dünya Petrol Tüketiminin Ülkelere Göre Dağılımı (Mil. Varil/Gün) (1992-2010) s. 36

Şekil 17: Dünya Petrol Üretimi/Ticaretine Bağlı Olarak Tanker Navlunlarının Değişimi (2001-2010) (1000$/Gün) s. 37

Şekil 18: Dünya Konteyner Ticaretinin Gelişimi (1990-2011) s. 38

Şekil 19: Konteyner Ticaret Rotaları (Doğu-Batı Hattı) s. 39

Şekil 20: Dökme Yük ve Konteyner Taşımacılığının Gelişimi 1982-2010 (1990=100 Milyon Ton) s. 44

Şekil 21: Dökme Yük Filosunun Gelişimine Bağlı Navlunların Değişimi s. 48

(2005-2010)
Şekil 22: Kruvaziyer Taşımacılık ile Taşınan Yolcu Miktarları (1990-2011) s. 49
Şekil 23: Gemi Geri Dönüşüm Pazarında Söz Sahibi Ülkelerin Pazar Paylarının Değişimi (1979-2010) s. 51
Şekil 24: Gemi Geri Dönüşüm Pazarının Gelişimi (1999-2009) s. 52
Şekil 25: Gemi İnşa Pazarı Arz Talep İlişkisi s. 53
Şekil 26: Gemi İnşa Siparişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı (1926–2011) s. 55
Şekil 27: Dünya Çelik Levha Fiyatlarına Bağlı Yeni İnşa Fiyatlarının Değişimi s. 56
Şekil 28: İkinci El Dökme Yük Gemi Fiyatları (Mil $) s. 59
Şekil 29: Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi Işığında Yabancı Bayraklı Filonun Değişimi s. 60
Şekil 30: Deniz Ticaret Filosu, Yabancı Bayraklı Filo ve Navlun Oranlarının Değişimi s. 61
Şekil 31: Denizyolu Ticaretine Bağlı Denizcilik Pazarlarındaki Değişim Düzeyi s. 62
Şekil 32: Deniz Ulaştırma Sisteminde Yer Alan İşletme ve Kurumlar s. 65
Şekil 33: Gemi Yönetim Fonksiyonları s. 69
Şekil 34: Cross of Saint George s. 91
Şekil 35: Bölgesel Liman Devleti Denetimi Rejimleri s. 99
Şekil 36: Deniz Ticaret Filosu Bayrağa Bağlı Yaş Profili s. 169
Şekil 37: Karar Verme Süreci s. 197
Şekil 38: Programlanamayan Kararların Alınmasında Sınırlılıklar ve İkilemler s. 206
Şekil 39: Stratejik Karar verme süreci s. 208
Şekil 40: Yönetsel Karar Verme Süreci s. 210
Şekil 41: Örgütsel Karar Vermeye Etki Eden Örgütsel ve Dış Çevre Faktörleri s. 225
Şekil 42: Araştırmanın Kavramsal Modeli s. 234
Şekil 43: Araştırmada Uygulanan Yöntem ve Aşamaları s. 240
Şekil 44: Araştırma Sürecinin Akış Diyagramı s. 241

EKLER LİSTESİ

EK 1: Delphi Birinci Aşama Türkçe Soru Formu ek s.1

EK 2: Delphi İkinci Aşama Türkçe Soru Formu ek s.6

EK 3: Delphi Birinci Aşama İngilizce Soru Formu ek s.11

EK 4: Delphi İkinci Aşama İngilizce Soru Formu ek s.17

EK 5: Gemi İşletmeleri İçin Hazırlanmış Anket Formu ek s.20

EK 6: Destekleyici paydaşlar İçin Hazırlanmış Anket Formu ek s.24

GİRİŞ

Tarihte ulusların deniz aşırı bölgelerde hâkimiyet kurma isteğini faaliyete geçirmesine katkı sağlayan ve dönem dönem farklı amaçlara hizmet eden deniz ulaştırması, geçmişten günümüze her dönemde popülerliğini sürdürmüştür. Günümüz koşullarında devletlerin uluslar arası alandaki gücü, dünya ticaretinden faydalanma düzeyi ile ölçülmektedir. Dünya ticaretinin büyük bir kısmının denizyolu ile gerçekleşmesi, devletlerin bayraklarını sınır ötesi alanlara ulaştırmasını zorunlu kılmaktadır. Dünya ticaretinin istikrarlı artışı sonucunda deniz ulaştırma pazarında son yıllarda yoğun rekabet ortamı oluşmuştur. Bu rekabet ortamında bayrak devletleri "fark" yaratabilmek amacıyla adeta ticari kurumlar gibi pazarlama faaliyetlerinde bulunmaktadır. Deniz ulaştırma pazarının ana aktörleri konumunda yer alan denizcilik işletmelerinin de diğer uluslar arası işletmeler gibi faaliyetlerini yürütebilmek için stratejik kararlar vermesi gerekmektedir. Denizcilik işletmelerinin pazarda vermiş olduğu en önemli stratejik kararlardan biri gemilerine "bayrak çekme" kararıdır. Bu kararlar her ne kadar işletme düzeyinde alınmış olsa da etkileri hem mikro hem de makro düzeyde olmaktadır.

Bu çalışmada, uluslararası işletmelerin "ülke seçim kararı" belirleyicilerinin ışığında, denizcilik işletmelerinin bayrak seçim kararını etkileyen faktörler saptanmıştır. Bu kararların başta deniz ulaştırma pazarı olmak üzere diğer denizcilik pazarları üzerindeki etkileri ile ilişkilendirilmesi araştırmanın ana amacı olarak belirlenmiştir. Bu amaç doğrultusunda çalışma kapsamında nitel (kalitatif) ve nicel (kantitatif) araştırma yöntemleri birlikte kullanılmıştır.

Çalışmanın birinci bölümünde genel hatları itibariyle "pazarlama" literatürü taranmış ve denizcilik pazarlarının pazar yapısına değinilmiştir. Bu bölümde, denizcilik pazarlarının bileşenleri ve pazar dinamikleri incelenmiş olup ayrıca iç ve dış çevre analizi yapılmıştır. Çalışmanın ilerleyen kısımlarında ise denizcilik pazarlarının ana aktörleri konumunda bulunan denizcilik işletmelerinin kapsamı ve içeriği belirlenmiş olup pazardaki rolleri ayrıntılı bir şekilde anlatılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen faktörler saptanmıştır. Bu kapsamda öncelikle bayrak çekme konusu ile ilişkilendirilmek üzere milliyet, tabiiyet, uyrukluk ve vatandaşlık gibi

kavramlar tanımlanmıştır. Bu kavramlar ışığında gemilerin milliyeti, bayrak çekme gereklilikleri, liman devletlerinin pazardaki rolleri ve kıyı devletlerinin deniz ulaştırma pazarındaki pozisyonu ayrıntılı olarak anlatılmıştır. Kavramsal çerçeve çizildikten sonra araştırmanın odak noktasında bulunan gemilerin kayıt edildiği gemi sicil sistemleri anlatılmıştır. Sonuç kısmında ise denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen içsel ve dışsal belirleyicileri saptanmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde "ülke seçim kararları"nın verilmesinde belirleyici olan faktörler saptanmış ve bu kararların verilme süreci, örgütsel karar verme boyutları ile ele alınarak incelenmiştir. Bu aşamada ayrıca karar verme literatürü de genel hatlarıyla anlatılmıştır.

Çalışmanın dördüncü ve son bölümünde araştırma amacına yönelik gerçekleştirilen nitel ve nicel araştırmalara yer verilmiştir. Bu doğrultuda araştırmanın konusu, amacı ve kapsamı, modeli, araştırmada kullanılan yöntemler, araştırmanın örneklemi, veri toplama aracı, verilerin toplanması, analizi ve bulguların değerlendirilmesi sırasıyla incelenmiştir. Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen değişkenleri tespit etmek amacıyla literatürden elde edilen veriler ile hazırlanan soru formu Delphi yöntemi ile uzmanlara uygulanmıştır. Nitel araştırmadan elde edilen bulgular doğrultusunda denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararını etkileyen faktörlerin "ülke seçim kararları" belirleyicileri ile ilişkilendirilmesi sonucunda oluşturulan veri toplama aracı ile Türkiye'de faaliyet gösteren denizcilik işletmelerinin katılımıyla bir saha araştırması gerçekleştirilmiştir. Saha araştırmasından elde edilen veriler çeşitli teknikler kullanılarak analiz edilmiş ve bölüm sonunda nitel ve nicel araştırma bulgularına ilişkin genel bir değerlendirme yapılmıştır.

Sonuç bölümünde, nitel ve nicel araştırmalar sonucu ortaya çıkan bulgular karşılaştırılmış ve yorumlar getirilerek araştırma sonuçları tartışılmış, çalışmanın çıkarımları açıklanmış, kısıtları belirtilerek gelecek araştırmalar için öneriler getirilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM
DENİZCİLİK PAZARLARI VE DENİZCİLİK İŞLETMELERİ

1.1. TEMEL PAZAR KAVRAMLARI

Ekonomi biliminde pazar, "alıcı ile satıcının ürün veya hizmetin fiyatını ve miktarını belirlemek için etkileşime girdikleri mekanizma" olarak tanımlanmaktadır (Samuelson ve Nordhaus, 1998: 26-27). Yapılan tanımlamaya göre pazar; alıcı ve satıcılar arasındaki değiş-tokuş/alışveriş faaliyetleri sırasında oluşan karşılıklı etkileşimin var olduğu bir alandır. Değiş-tokuşun temelinde bir işi daha iyi yapabilme ya da bir ürünü daha iyi üretebilme becerisi yatmaktadır. Bu sebeple pazarların varlığı uzmanlıkların varlığı ile ilişkilidir (Case ve diğerleri, 2012: 73-79).

Kotler ve Keller (2011: 27)'e göre pazar; "Her türlü mal ve hizmetin alınıp satıldığı, alıcılarla satıcıların serbest bir şekilde karşılaştıkları, arz ile talebin kesiştiği yer ya da fiyatı belirleyen koşullar dizisidir." Kotler ve Armstrong (2000: 5) ise pazarı ihtiyaçlar ile ilişkilendirerek tanımlama yolunu tercih etmişlerdir. Bu tanım ışığında pazar; "Belirli bir ihtiyacı ve isteği paylaşan, o ihtiyacı ve isteği doyurmaya istekli olan alıcılar topluluğudur."

Pazarlama ise mal ve hizmetlerin, üreticiden tüketiciye veya son kullanıcıya doğru akışına yön verilmesini sağlayan bir işletme faaliyetidir. 1950'li yıllarda yapılan bu tanımlama daha çok değiş-tokuş ticaretine bağlı kalınarak şekillenmiştir. 1970'lere kadar pazarlama, yalnız kâr amaçlı kuruluşlar için söz konusu iken, Kotler kâr amacı taşımayan kurumların da pazarlama faaliyetlerinde bulunabileceğini ifade etmiştir. Bu sebeple pazarlamanın yalnız ticari boyutuyla değil aynı zamanda sosyal boyutuyla da düşünülmesi gerekmektedir (Mucuk, 2004: 3).

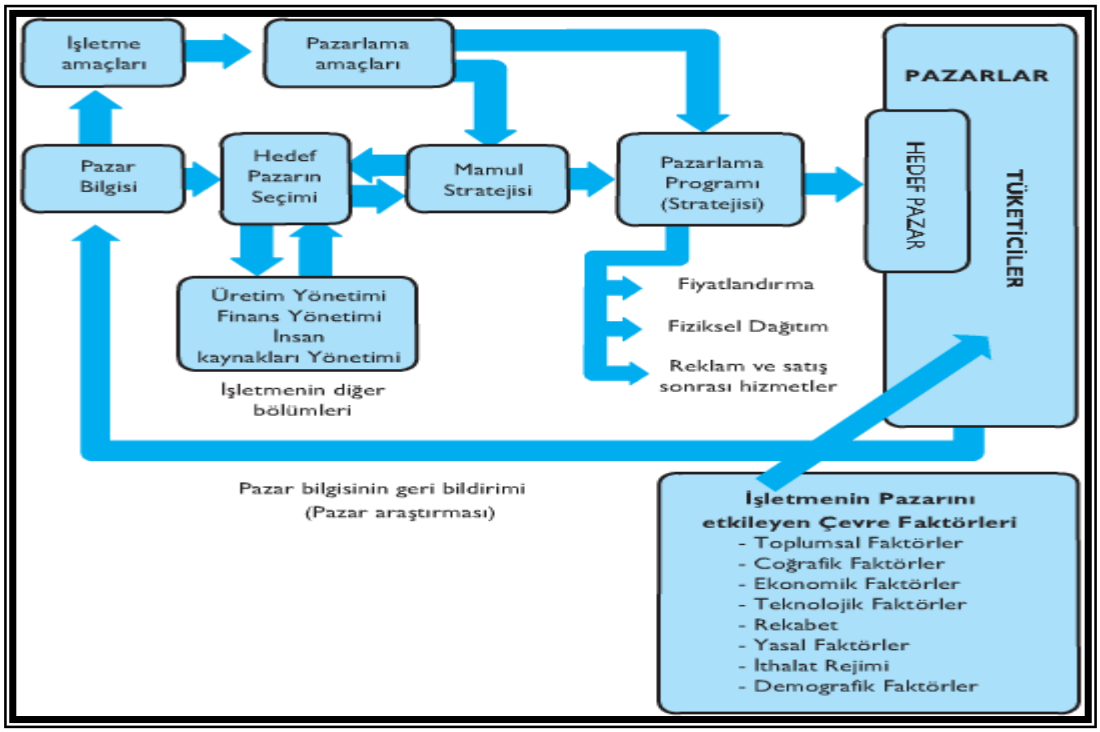
İşletmelerin (örgütlerin) pazarlama eylemleri, malları, hizmetleri, düşünceleri satın alacakların belirlenmesiyle başlar. Mallar, satın alacaklar, tüketiciler ya da örgütler belirlendikten sonra, pazarlama eylemleri bu tüketicilere veya örgütlere yönlendirilir. Pazarlama eylemlerinin yöneltildiği tüketiciler ve örgütler, o işletmenin pazarını oluşturur (Kotler ve Keller, 2011: 30).

Armstrong ve Kotler (2012)'e göre pazarlamayı daha çok işletme boyutunda düşünmüş ve pazarlamanın tanımını;"gerçek ve potansiyel pazarlarda şirket

faaliyetlerinin planlanması, koordinasyonu ve kontrolü" şeklinde yapmıştır. Altunışık ve diğerleri (2013:7) ve Mucuk (2004: 4-5) ise pazarlamayı; "kişisel ve örgütsel amaçlara ulaşmayı sağlayabilecek mübadeleleri gerçekleştirmek üzere malların, hizmetlerin ve fikirlerin geliştirilmesi, fiyatlandırılması, tutundurulması ve dağıtılmasına ilişkin planlama ve uygulama süreci" olarak tanımlamıştır. Bu tanımın günümüzde kabul edilen en geniş tanım olduğundan bahsedilebilir. Grönroos (2006)'ta pazarlamayı işletme ölçeğinde düşünerek, "müşterilerle, kâr ortaklarıyla ve söz sahibi gruplarla ilişkileri besleme ve güçlendirme için gerekli yapılanmanın oluşturulması için bir işletme görevi" olarak tanımlamıştır.

Kotler (2011), pazarlamayı satış için gerekli olan faaliyetler bütünü olarak görürken aynı zamanda işletmenin bu faaliyetlerini yürüten bir departmanı olduğunu da ifade etmiştir. Bu görüşleriyle Kotler, modern pazarlamanın da temellerini atmıştır. Her ne kadar pazarlama sistemi geçmişten günümüze daha karmaşık bir yapıya kavuşsa da özünde ki temel pazarlama özelliğini kaybetmemiştir. Bu tanımlardan yola çıkılarak pazarlama sisteminin temel bileşenleri **Şekil 1' de** daha ayrıntılı olarak gösterilmektedir.

Şekil 1: Pazarlama Sistemi Temel Bileşenleri



Kaynak: Altunışık ve diğerleri (2013: 99-100)' nden faydalanılarak oluşturulmuştur.

Şekilden de anlaşıldığı üzere pazarlamanın temeli çevresel faktörler ışığında, tüketiciye yönelik doğru ürünü belirlemek ve hedef pazara yönelik pazarlama stratejisi geliştirmek üzerine kuruludur. Pazarlamanın özünde, hizmet kalitesi ve müşteri değeri yatmaktadır. Pazarlamanın ana amaçlarından biri de işletmeler için müşteri üretmektir. Ancak işletmelerin pazardaki pazarlama faaliyetlerini uzun vadeli devam ettirebilmesi etkin bir yönetim yapısı ile mümkündür. Bu sebepten pazarlama faaliyetlerinin yönetimi etkin bir yönetim felsefesi ile uzun vadede hedef pazarların seçilmesi, müşteri değeri yaratılması, müşterilerin kazanılması ve elde tutulması için gereklidir. Dünyaca ünlü bilgisayar üretici firması olan Hewlett-Packard'ın kurucusu David Packard, pazarlamanın yönetimi ile ilgili "pazarlama yalnız pazarlama birimine bırakılamayacak kadar önemli bir faaliyettir" açıklaması ile tüm birimlerin yönetim seviyelerinde pazarlama faaliyetlerini yürütmesi gerektiğini vurgulamıştır (Kotler, 2011: 22). Pazarlama yönetiminin hedefinde olan müşterilerin odak noktasında bulunduğu pazarlama yaklaşımını geliştirmiştir. Kotler'e göre müşteri odaklı pazarlama yaklaşımı aşağıdaki gibi özetlenmektedir (Kotler, 2011: 24):

- Müşteri yoksa malların değeri de yoktur.
- İşletmenin temel amacı talep yaratmak ve mevcut talebi korumaktır.
- Müşteri çekmenin yolu, rekabetçi teklifler sunmaktır.
- Pazarlama faaliyetlerinin işletmenin diğer birimlerine de yansıtılması gerekmektedir.

1.2. PAZARLARIN SINIFLANDIRILMASI

Ulusal ve uluslararası pazarlarda pazarlama faaliyetlerini yürüten farklı disiplinlerden pek çok örgütün bulunması pazarların ortak bir sınıflandırma yapılabilmesini zorlaştırmaktadır. Pazarların sınıflandırılması genellikle pazarlama faaliyetlerinin etkin bir şekilde yürütüldüğü sektörlerin tanımlamalarından yola çıkılarak yapılmaktadır. Farklı disiplinlerin ortak tanımlarından yola çıkılarak belirlenmiş pazarlar aşağıda ifade edilmektedir (Tek, 1999);

- iktisat ilmi yönünden pazarlar,
- satın alıcıların rolü açısından pazarlar,

- alıcı ve satıcıların gücü açısından pazarlar.

1.2.1. Pazar Sınıfları

Kotler (2011: 104-105), Kotler ve Armstrong (2012: 151) ve Cemalcılar (1999: 33) pazarları pazarlanacak malın özelliklerine bakılmaksızın, pazarı oluşturan tüketicilerin ve üreticilerin pazardaki potansiyeline göre sınıflandırmıştır. Bu pazarlar;

- Tüketiciler pazarı,
- Örgütsel pazarlar,
    - Üreticiler pazarı,
    - Aracılar pazarı,
    - Kurumlar pazarı,
    - Devlet pazarı,
- Uluslararası pazarlar.

1.2.1.1.Tüketiciler Pazarı

Tüketici, Kotler (2011: 107)'e göre "kişisel arzu, istek ve ihtiyaçları için pazarlama bileşenlerini satın alan ya da satın alma kapasitesinde olan gerçek kişi" olarak tanımlanmaktadır. Bu anlamda tüketici pazarı, mal veya hizmetin ticari amaç dışında, yalnız kişisel faaliyetlerde kullanmak amacıyla satın alındığı ya da kiralandığı pazardır. Bu pazarın arz cephesinde üreticiler, talep cephesinde ise tüketiciler bulunmaktadır.

1.2.1.2.Örgütsel Pazarlar

Tüketiciler dışında kalan ve kendi kişisel gereksinimlerinin dışında diğer gereksinimlerini karşılamak amacıyla ürün talep edenlerin oluşturduğu pazara örgütsel pazar ve bu pazarda gerçekleştirilen pazarlama yönetimi ile ilgili faaliyetlere ise örgütsel pazarlama adı verilmektedir (Wilson, 1999: 120).

Bir ülkenin iç pazarı, tüketici ve örgütlerden oluşur. Tüketiciler, malları kişisel ihtiyaçları için satın alırken; örgütler ise malları, mal ya da hizmet üretmek

için satın alırlar. Örgütsel pazarlar hizmet veya mal üreten işletmeler ile yardım dernekleri, eğitim kurumları, sağlık kurumları ve kamu kurumları gibi kar amacı taşımayan kurumlardan oluşmaktadır (Tenekecioğlu ve diğerleri, 2004: 81).

Örgütsel pazarlar birbirinden farklı özelliklere sahip alt pazarlardan oluşmaktadır. Bu nedenle örgütsel pazarları tek bir pazar olarak düşünmek doğru bir yaklaşım değildir. **Tablo 1'de** örgütsel pazarı oluşturan alt pazar grupları gösterilmiştir.

Tablo 1: Örgütsel Pazarlar

ÖRGÜTSEL PAZARLAR	Devlet Pazarı
	Kurumlar Pazarı
	Aracılar Pazarı
	Üreticiler Pazarı

Kaynak: Kotler, 2011: 108.

Tablodan da anlaşıldığı üzere örgütsel pazarlar; devlet pazarı, kurumlar pazarı, aracılar pazarı ve üreticiler pazarından oluşmaktadır. Bu pazarların ortak özellikleri az sayıda ve büyük ölçekli alıcıların bulunduğu pazarlar olmalarıdır. Bu pazarlarda müşteriler bölgesel olarak yoğunlaşmıştır. Pazardaki talep elastik olmadığından dönemsel fiyat değişikliklerinden etkilenmez. Alıcılar ve satıcılar uzun vadeli ve yakın ilişki içerisinde faaliyetlerini sürdürürler. Bu pazarın diğer göstergesi de endüstrilerin çeşitliliğidir; imalat sanayi, ziraat ve balıkçılık, madencilik, ulaştırma, haberleşme, finans, sigorta hizmetleri bu pazar altında değerlendirilmektedir (Wilson, 1999: 121).

1.2.1.2.1. Üreticiler Pazarı

Üreticiler pazarı; malların üretim faaliyetlerini yerine getiren üreticiler ile kâr elde etmek amacıyla ham madde satın alan kişi ve işletmelerden oluşur (Tenekecioğlu ve diğerleri, 2004: 81). Mal ya da hizmet üreten işletmeler, doğrudan üretime giren hammadde, yarı mamul ya da bitmiş malları satın alırlar. Ayrıca doğrudan üretime giren malların yanı sıra, eylemlerini yürütmede yardımcı olan ya da kolaylık sağlayan mallar da satın alınabilmektedir (Tek, 1999: 34). Üreticiler

genellikle üreteceği ürünlerin miktarına ve özelliğine öncelikle talebi dikkate alarak karar verirler. Ancak pazardaki talep sürekli değiştiğinden üretilecek ürünün tüketim eğilimi önem kazanmaktadır. Örneğin endüstriyel ürün ve hizmetlere olan talep, genellikle tüketim mallarına olan talepten daha değişkendir. Bu sebepten ötürü tüketim mallarına yönelik pazarlama faaliyetleri daha sorunsuz bir ortamda gerçekleşmektedir (Tenekecioğlu ve diğerleri, 2004: 82).

1.2.1.2.2. Aracılar Pazarı

Aracılar pazarı, ürün ve hizmetleri başkalarına kar ile satmak veya kiralamak amacıyla satın alan kişi ve örgütlerden oluşan pazardır. Aracılar pazarı, toptancı ve perakendecilerden oluştuğundan genellikle pazarda yer ve zaman faydası yaratırlar. Yurtdışındaki işletmelerin ürünlerini yurtiçinde satan işletmeler de aracılar pazarı kapsamında değerlendirilmektedir. Aracılar, satın alacakları ürünlerin karlılıklarını değerlendirmek amacıyla "direkt ürün karlılığı" adı verilen bir modelden faydalanırlar (Kotler ve Armstrong, 2012). Bu model tedarik zincirinde alıcı konumunda olanların tedarikçinin özellikle, işçilik ve işletme giderlerine ait fiyatlandırma yöntemini saptayabilmesi amacıyla oluşturulmuş bir modeldir.

Tüketiciler pazarına doğrudan satılan mallar, aynı zamanda aracılar pazarına da satılmaktadır. Bazı özel üretim mallarının dışında, hemen hemen tüm tüketim ve üretim mallarının aracılar ile tekrardan pazara dâhil edildiği söylenebilir (Kotler ve Keller, 2011).

1.2.1.2.3. Kurumlar Pazarı

Kurumlar pazarı, dernek, sendika ve siyasi parti gibi kar amacı taşımayan kurumlardan oluşturduğu pazardır. Bu kurumlar, faaliyetlerini yürütmek için zaman zaman mal veya hizmet satın alırlar. Söz konusu kurumların hizmet ettiği alanların farklı olmasından ötürü satın aldıkları hizmet ve ürünler de birbirinden farklılık göstermektedir (Tenekecioğlu ve diğerleri, 2004: 81).

Kamu kurumları, özel şirketler ve kar amacı taşımayan kurumlar amaç ve faaliyet alanları açısından birbirinden farklı yapılarda olmasına karşın, hedefleri

ortaktır. Kurumların ortak hedefi kamu yararına faaliyetlerde bulunarak toplumun refahı için hizmet etmektir. Her ne kadar karlılık bu kurumların öncelikli hedefi olmasa da pazarda kurumların rekabetçi üstünlük elde etmeleri ancak dış çevre ile uyumlu, değişimlere ayak uydurabilen, güçlü bir organizasyon yapısı ile mümkün olmaktadır (İnal ve Biçkes, 2006: 7).

1980'lerde ve 1990'ların başında kar amacı taşımayan kuruluşlar; devlet yardımlarında ve yapılan bağışlardaki azalma ve çeşitli ekonomik kısıtlar sebebiyle etkili bir pazarlama stratejisinin gerekliliğinin farkına varmışlardır. Kontenjanını eğitim kurumları, boş yatakları olan hastaneler gibi kuruluşlar, pazarlama faaliyetlerini etkin bir şekilde uygulamak durumunda kalmışlardır (İnal, 1998: 13-14).

1.2.1.2.4. Devlet Pazarı

Devlet pazarı; devlet kurumlarının alıcı rolünü üstlendiği pazar olarak tanımlanmaktadır**.** Örneğin ABD, "ADI" isimli teknoloji şirketine yıllık 6 milyar dolarlık bir anlaşma yaparak teknoloji hizmeti satın almış ve bu şirketin en önemli müşterisi konumuna gelmiştir. Devletin satın aldığı mallar ve hizmetler çok çeşitlidir. Devlet bir satın alıcı olarak tek bir örgüt değildir. Devletin yüzlerce merkezi, yerel örgütleri, kurumları ve daireleri, mal veya hizmet satın alırlar (Tenekecioğlu ve diğerleri, 2004: 81).

1.2.1.3. Uluslararası Pazarlar

Ülke sınırları dışındaki tüm alıcılar (serbest bölgeler dâhil) ve satıcılar, uluslararası pazarı oluşturur. Uluslararası pazar, ülke sınırlarını aşan pazar olarak ta tanımlanmaktadır (Tek, 1999; Tek ve Özgül, 2007). Uluslararası pazarlama ise bir işletmenin müşterilerin taleplerini değerlendirip, talep edilen ürün ya da hizmeti yurtiçi ve yurt dışı rakiplerden daha kısa sürede temin etme faaliyetidir. Uluslararası pazarlama doğrultusunda ürün geliştirme, fiyatlandırma, tutundurma ve dağıtım gibi faaliyetler, yurtdışı pazarlarda da sürdürülmektedir. Uluslararası pazarlar, aslında yurtiçi pazarlarının yurtdışına olan bağlantısı olarak ta

tanımlanmaktadır. Bu nedenle genelde uluslararası pazarlara da ulusal pazarlama ilkeleriyle yaklaşılır (Tek ve Özgül, 2007).

1.2.2. Üretici ve Tüketicilerin Hâkimiyeti Açısından Pazarlar

Pazarlar, üreticilerin ve tüketicilerin pazardaki kontrolüne ve gücüne bağlı olarak ta sınıflandırılmaktadır. Pazardaki arz-talep dengesinin değişmesi pazarlama gücünün bir tarafa geçmesine neden olmaktadır. Pazarda kazanılan üstünlük dönem dönem el değiştirmiştir. Pazarlama faaliyetlerine duyulan ihtiyaç pazardaki pazar gücünü elinde bulunduran taraf ile ilişkilendirilmektedir. Tarihte bazı dönemlerde tüketicilerin pazarda bu gücü elinde bulundurduğu bazı dönemlerde ise üreticilerin pazarı kontrolü altına aldığı görülmüştür (Tek, 1999; Tek ve Özgül, 2007).

Günümüzde gelinen durum itibariyle pazarın kontrolü tüketici tarafına geçmiştir. Bu sebepten üretici konumunda olan işletmeler yoğun rekabet ortamında müşteri yaratıp mevcut müşterilerin de sürekliliğini sağlayabilmek amacıyla müşteri odaklı faaliyetlerde bulunmak zorundadır. Bu sebeple pazarlama faaliyetleri tüketici yönlü düşünülmekte ve pazarlama karması bu duruma göre şekillenmektedir. Pazarlama, üretici ya da satıcıların açısından değerlendirildiğinde "7P" pazarlama karması elemanlarından oluşurken, tüketici açısından ele alındığında ise "7C" pazarlama karması elemanlarından oluşmaktadır (Öndoğan, 2010: 10-11). **Şekil 2'de** üretici ve tüketiciler açısından pazarlama karmaları gösterilmektedir.

Şekil 2: Üretici ve Tüketici Yönlü Pazarlama Karmalarının Karşılaştırılması



Kaynak**:** Kaşıkçı, 2002. 16.

Şekilden de anlaşıldığı üzere üretim yönlü pazarlama karmaları üretici tarafından değerlendirilen süreç ve faaliyetleri ele alırken, tüketim yönlü pazarlama karmaları ise müşterilerin bakış açısından bu faaliyetleri sınıflandırmaktadır. Pazarda üreticilerin ve tüketicilerin pazara hâkimiyet düzeyine göre pazarlar iki grupta inceleme yapılmaktadır (Kaşıkçı, 2002: 17).

1.2.2.1. Tüketiciler Pazarı

Pazarda alıcıların satıcılara göre daha çok söz sahibi olduğu ve genel olarak pazarlama faaliyetlerinin alıcıların ihtiyaç ve isteklerine göre yürütüldüğü modern pazarlama anlayışının hâkim olduğu pazarlardır. Bu pazar şartlarında arz-talep dengesi talep tarafına doğru bozulmuştur. Arz edilen ürün miktarına kıyasla talep miktarındaki noksanlık ürünlerin pazarlanması gerekliliğini doğurmuştur. Bu sebeple bu pazarlar pazarlama faaliyetlerinin üst düzeyde uygulandığı pazar yapılarına sahiptir (Kaşıkçı, 2002: 17).

1.2.2.2. Üreticiler Pazarı

Pazarda, pazarın şekillenmesinde satıcıların söz sahibi olduğu, pazarlama faaliyetlerinde satıcıların hâkim olduğu pazarlardır. Bu pazar şartlarında arz-talep dengesi arz tarafına doğru bozulmuştur. Bu pazarlar pazardaki talebi karşılayacak yeterli arzın yaratılmadığı pazarlar olarak tanımlanmaktadır. Arz edilen ürün miktarına kıyasla talep miktarının yüksekliği pazar ortamında modern pazarlama anlayışı ve rekabetin gelişmemesine neden olmuştur (Kaşıkçı, 2002: 18).

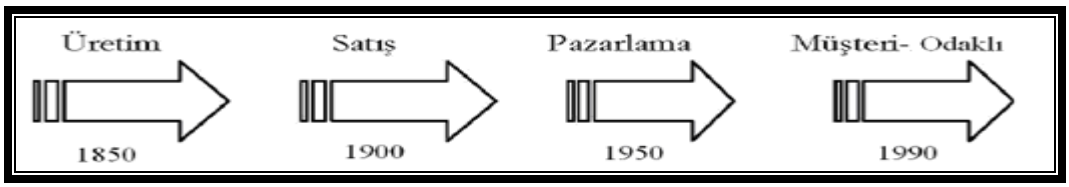
1.3. PAZARLAMANIN GELİŞİMİ

19.yy. çoğunlukla üretime dayalı ve ürün odaklı pazarların söz konusu olduğu bir dönemi temsil etmektedir. Bu dönemde yürütülen pazarlama faaliyetleri, tüketicilerin hazır ürünleri satın alma isteğini uyandırmaya yöneliktir. Arzın talep karşısındaki sınırlı durumu işletmelerin müşterilerin memnuniyetine gerekli önemi

vermemesine sebep olmuştur. Çünkü işletmeler, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamayan niteliksiz ürünler üretse bile satabilmektedir (Pride ve Ferrel, 1999).

Arz-talep dengesinin zamanla talep yönüne doğru bozulması, geleneksel pazarlama faaliyetlerinin daha etkin bir şekilde yürütülmesine olanak sağlamıştır. Müşteri ihtiyaçlarının ve isteklerinin zamanla değişmesi sebebiyle modern pazarlama ve ilişki pazarlaması gibi müşteri odaklı yaklaşımlar uygulamaya başlanmıştır (Alabay, 2008). **Şekil 3 ve Tablo 2'de** pazarlamanın 18.yy. ve 20.yy arasındaki gelişim aşamaları kronolojik olarak özetlenmiştir.

Şekil 3: Pazarlamanın Gelişim Süreci



Kaynak: Bose, 2002: 90.

Pazarlamanın gelişim süreci, 1850 ile 1990 yılları arasında dört farklı felsefi yaklaşımın etkisi altında kalmıştır. Bu yaklaşımların hâkim olduğu pazarlama dönemleri ise dönemsel ihtiyaçların ve koşulların değişmesine bağlı dönemler; üretim anlayışı dönemi, satış anlayışı dönemi, pazarlama anlayışı dönemi ve müşteri odaklı dönem olarak gruplandırılmaktadır.

Tablo 2: Pazarlamanın Geçirdiği Dönemler

Üretim	Satış	Pazarlama	Modern Pazarlama
▪ .Arz<Talep ▪ Çok üretmek önemli ▪ Tüketici ihtiyaçları göz ardı edilmiş ▪ İşletmede pazarlama departmanı yok ▪ Rekabet yok ▪ Satış değil üretmek önemli ▪ 1930'a kadar	▪ Arz=Talep ▪ 1930'dan sonraki dönem ▪ Baskılı satış ve yanıltıcı reklam yoluyla satış artırma çabaları ▪ Üretmek değil satış önemli	▪ Arz>Talep ▪ Reklam ve satış gücü üretileni satmaya yetmiyor ▪ Pazarlama departmanı var ▪ Rekabet artmış durumda	▪ Arz, Talepten çok büyük ▪ Özellikle 1990'lardan sonraki dönem ▪ Hedef pazardaki müşteri istek ve ihtiyaçlarını tespit ederek tatmin sağlama ▪ İşletmenin bütün birimleri koordineli olarak çalışmakta ▪ Bütünleşik pazarlama ▪ Tüketiciye yönelik ▪ Uzun dönemde kârlılık amaç ▪ Rekabet oldukça fazla olduğundan yenilik arayışı ▪ Pazar yönlü yönetim anlayışı

Kaynak: Alabay, 2010: 215.

Şekilden de anlaşıldığı üzere pazarlama modelleri, pazardaki arz ve talep miktarında yaşanan değişimlere bağlı olarak şekillenmiştir. 1850–1900 yılları arası dönem, üretim odaklı pazarlama anlayışının hâkim olduğu dönemdir. Bu dönemde arz, talebi karşılamadığı için, işletmeler ürettiklerinin tamamını kolaylıkla satabilmiştir. Bu sebeple pazarlamanın temel öğeleri olarak anılan tutundurma, reklam ve tanıtım faaliyetlerine ihtiyaç duyulmamıştır. Ayrıca, tüketicilerin istek ve ihtiyaçları da üreticiler tarafından dikkate alınmamıştır. 1900–1950 yılları arası dönem ise satış odaklı pazarlama anlayışının hâkim olduğu dönemdir. Bu dönemde tüketicilerin ilgisini çekeceği düşünülen ürünlerin üretilmesinin gerekli olduğu düşüncesi hâkimdir. Bu dönemde pazarlamanın temel faaliyetleri olarak kabul edilen tutundurma ve tanıtım faaliyetlerinin ön plana çıkmıştır (Bose, 2002: 91).

1950-1990 yılları arası dönem ise özellikle hedef müşteri kitlesine yönelik bir portföy mantığı çerçevesinde yürütülen pazarlama faaliyetlerinin etkin olduğu dönemdir. Bu dönem, aynı zamanda "*müşteri odaklı pazarlama anlayışı*"nın hâkim olduğu dönem olarak ta tanımlanmaktadır. İşletmeler bu dönemde, tüketicileri ürettiklerini almaya ikna etmekten ziyade, onların istediği ürünü üretmek zorunda olduklarını anlamışlardır. Bu durum, pazar yönelimlilik olarak anılan anlayışın başlangıcı olarak kabul edilmektedir (Alabay, 2010: 216).

1.3.1. Üretim Anlayışı Dönemi

Üretim anlayışı dönemi, sanayi devrimi ile (1850), 1930 yılları arasındaki dönemi kapsamaktadır. Bu dönem içerisinde iki farklı üretim anlayışı hâkim olmuştur. Birincisi; pazardaki talebin arzdan büyük olduğu durumlara yönelik üretim anlayışıdır. Bu durumda tüketici bulduğu ürünü satın alacaktır. Henry Ford'un 1910'lardaki T modeli ile ilgili olarak söylediği; "Siyah olmak kaydıyla, müşteri istediği arabayı seçebilir" sözü üretim anlayışına tipik bir örnektir. İkinci durum ise; ürün maliyetlerinin yüksekliğinden ötürü, öncelikli olarak maliyetleri düşürmenin gerekli olduğu düşünülen anlayıştır. Önemli olan üretmek olup ne üretilirse o satılabilmektedir. Çünkü talep arzdan büyüktür ve satmak sorun değildir (Altunışık ve diğerleri, 2004: 7).

1.3.2.Ürün Anlayışı Dönemi

Ürün anlayışı dönemi, en iyi kaliteyi, performansı ve özellikleri sunan ürünlerin üretildiği dönemdir. Bu dönemde işletme, kendini sürekli ürünlerini iyileştirmeye adamıştır. Çünkü mal kusursuzdur. Yeni mallar ürettikçe bu süreç devam edecektir. Bu dönemde tüketici ihtiyaçları fazla dikkate alınmamıştır. Bu durum işletmelerde pazarlama körlüğü yaratır ve rekabet karşısında işletmeyi zora sokar. Literatürde *"pazarlama miyopluğu"* olarak da anılan bu kavram, Kotler ve Armstrong (2009: 39) tarafından ürünlere verilen dikkatin, ürünlerin sağlayacağı faydadan daha çok yer tutması durumunda düşülen hata olarak tanımlanmıştır.

1.3.3. Satış Anlayışı Dönemi

Satış anlayışı dönemi yalnız üreterek büyümenin belirli dönemlerde pekte mümkün olmadığı, üretilenin aynı zamanda satılmasının da gerekli olduğunun anlaşıldığı dönemdir. Dönemin tipik düşünce tarzı "ne üretirsem onu satarım yeter ki satmasını bileyim" şeklinde ifade edilmiştir. Bu dönemde satış arttırıcı çabalara (reklam ve yüz yüze satış) girişilmezse tüketicinin ürünü satın almaya sıcak bakmayacağı düşüncesi hâkimdir ve ürünün satışı için yapılacak her şey mubahtır. Bu sebepten dolayı etik olmayan satış yöntemleri de bu dönemde satıcılar tarafından tercih edilmiştir. Özetle işletme amaçları, tüketici isteklerinin önüne geçmiştir. Kapasitesinden tam yararlanamayan, stoklarında mal birikmiş, satış konusunda sık sık darboğazlarla karşılaşan firmalarca savunulan bir anlayıştır (Mucuk, 2004: 9).

1.3.4. Tüketici Yönlü Pazarlama Anlayışı Dönemi

Tüketici yönlü pazarlama anlayışı dönemi, özünde müşteri gereksinme ve isteklerinin dikkate alındığı dönem olarak anılmaktadır. Üretim, ihtiyaçlara göre yapılır. Böylece tüketiciyi tatmin ederek kazanç sağlanır. Pazarlama faaliyetleri üretim öncesi başlamakta, satış ile sürmekte ve satış sonrası çalışmaları ile devam etmektedir. Bu dönemde müşteri odaklı pazarlama teknikleri ile tüketiciye yönelik

pazarlama çabaları sonucu uzun dönemli kârlı bir satış hacmi hedeflenmektedir. Bu anlayışın temel noktası ürün için doğru müşteriyi bulmaktan öte, müşteri için doğru ürünü üretmek üzerine kuruludur. Satış, satışçının ihtiyaçları üzerine, pazarlama ise tüketici ihtiyaçları üzerine odaklanır. Satışın temel amacı, eldeki ürünü bir an önce nakde çevirmektir. Pazarlamanın amacı ise tüketicileri tatmin etmektir (Altunışık ve diğerleri, 2013: 10).

Örgütsel pazarlar altında değerlendirilen ulaştırma pazarının en önemli paydaşı denizcilik pazarlarıdır. Denizcilik pazarları çok sayıda alt pazardan oluştuğundan dolayı farklı pazar özelliklerini de barındırmaktadır. Örneğin ekonomik çevre açısından değerlendirildiğinde denizcilik pazarları kapsamında gemi inşa pazarı üretim pazarı içinde yer alırken, deniz ulaştırması, deniz turizmi ve su sporları hizmet pazarı kapsamında değerlendirilir. Denizcilik sektörü kapsamındaki tüm sektör grupları yapıları gereği uluslararası pazarlarda faaliyet göstermektedir. Yolcu ulaşımı, deniz turizmi ve su sporları tüketici pazarlarında yer alırken, denizyolu yük taşımacılığı örgütsel ve endüstriyel pazarlarda hizmet vermektedir (Cerit, 2013: 5). Çalışmada bu noktadan itibaren araştırmanın odak noktasında yer alan denizcilik pazarları anlatılacaktır.

1.4. DENİZCİLİK PAZARLARI

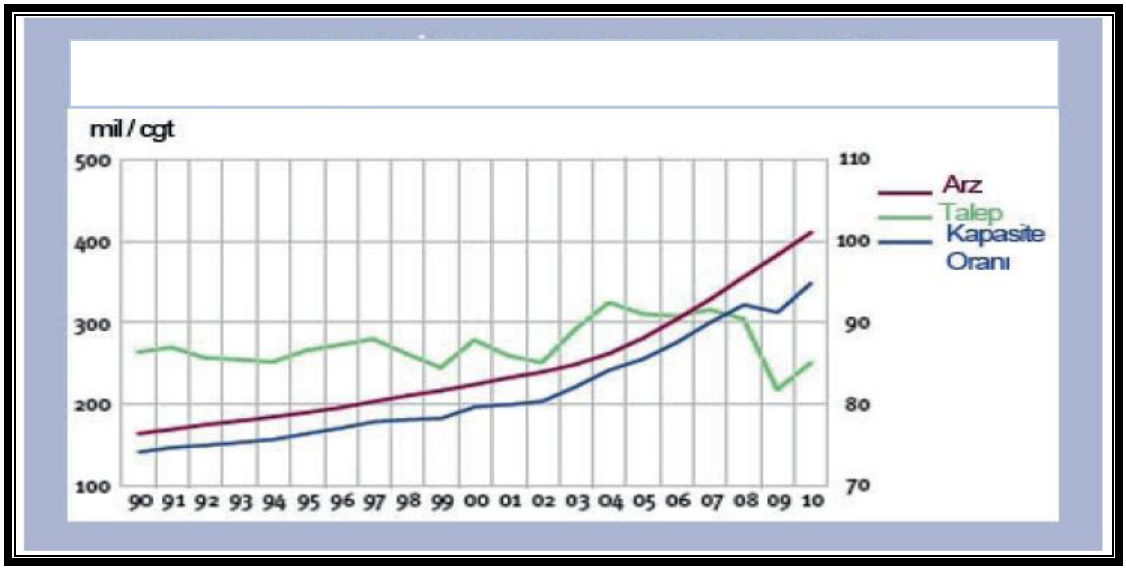
Denizyolu ulaştırması, küresel ticaret açısından hayati öneme sahiptir. (Odeke, 1988: 4; Farthing, 1993: 11). Ticaretin giderek daha uluslararası bir yapıya sahip olması bu pazardaki en önemli aktörlerden biri olan denizyolu ulaştırmasının bir eseridir (İzveren ve diğerleri, 1994: 1). Dünya ticaretinin ağırlık olarak %85'lik kısmı, tonxmil bazında ise %90'lık kısmı denizyolu ile yapılmaktadır. Taşınan yükün değeri açısından bakılırsa da bu oran %65 olarak kabul edilmektedir (Başer, 2013: 61).

Denizcilik pazarları başlı başına bir endüstri pazarı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet pazarıdır (DPT, 2006). Üretim sistemlerinde mal ve hizmet ticaretinin gelişimine olanak veren yenilikler, ulaştırma maliyetlerinin azalması ve bölgesel birleşmeler, uluslararası ticaretin gelişimine önemli katkılar sağlamıştır. Uluslararası ticaret hacminin artması, teknolojik gelişmeler, ticarette

serbestleşme, idari ve bürokratik açıdan yapılan düzenlemeler, ulaştırma pazarında önemli gelişmelere sebep olmuştur (Nalçakan, 2008).

Uluslararası ticaret, küresel ekonomiden politikaya, teknolojiden sosyal yapılanmaya kadar birçok dış faktör altında şekillenmektedir. Uluslararası ticaretin lokomotifi konumunda olan ulaştırma sektörü bu değişimlerden doğrudan etkilenmekte ve bu pazarda taşımacılığa olan ihtiyacı ve talebi belirlemektedir. Ulaştırma pazarının belkemiği konumunda olan deniz ulaştırma pazarı ise pazarın dinamiklerine bağlı olarak sürekli değişim içerisindedir. Deniz ticaret filosu da bu değişimden doğrudan etkilenmektedir. **Şekil 4**'de dünya ticaret filosunun arz-talep durumuna ve mevcut kapasitenin kullanım oranına ait ilişkisel grafikler paylaşılmıştır.

Şekil 4: Dünya Ticaret Filosunun Arz-Talep ve Kapasite Düzeyi (1990-2010)



Kaynak : Platou, 2011: 33.

Şekilden de anlaşıldığı üzere deniz ulaştırma pazarındaki arz-talep dengesi zaman zaman bozulmaktadır. Bu durum özellikle küresel ekonomide yaşanan değişimler ile ilişkilendirilmektedir. Özellikle 2003-2010 yılları arasındaki dünya tonaj talebindeki artışın %80'lik kısmı küresel ekonomideki genişleme olarak açıklanmaktadır. 2003-2010 yılları arasındaki dünya ekonomi hacmindeki %4'lük artış, tonaj hacmini %7 oranında değiştirirken, ekonomideki %5'lik hacim artışı ise tonaj hacmindeki %9 oranında bir artışa sebep olmuştur. 2010 yılı ise son on yıllık

süreç içerisinde en fazla ivme kazanan yıl olarak kayda geçmiştir. Bu ivme, Asya bölgesindeki gelişmekte olan ekonomilerin %9,3'lük büyüme oranı ve Güney Amerika'daki ekonomilerin ise %7,5'lik yıllık büyüme oranları ile açıklanmaktadır. Denizcilik pazarlarındaki 2001 yılından sonra hissedilen güçlü değişimler Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne (WTO-World Trade Organization) üye olmasıyla açıklanmaktadır. Bu tarihten itibaren Çin'in dış ticarete açık bir yapıya sahip olması, ithalat ve ihracat pazarının hareketlenmesini sağlamıştır. 2011 yılı itibariyle Çin'in GSYİH'nin %41'ini ihracat pazarının oluşturması bu duruma verilebilecek önemli bir örnektir (Platou, 2011: 33).

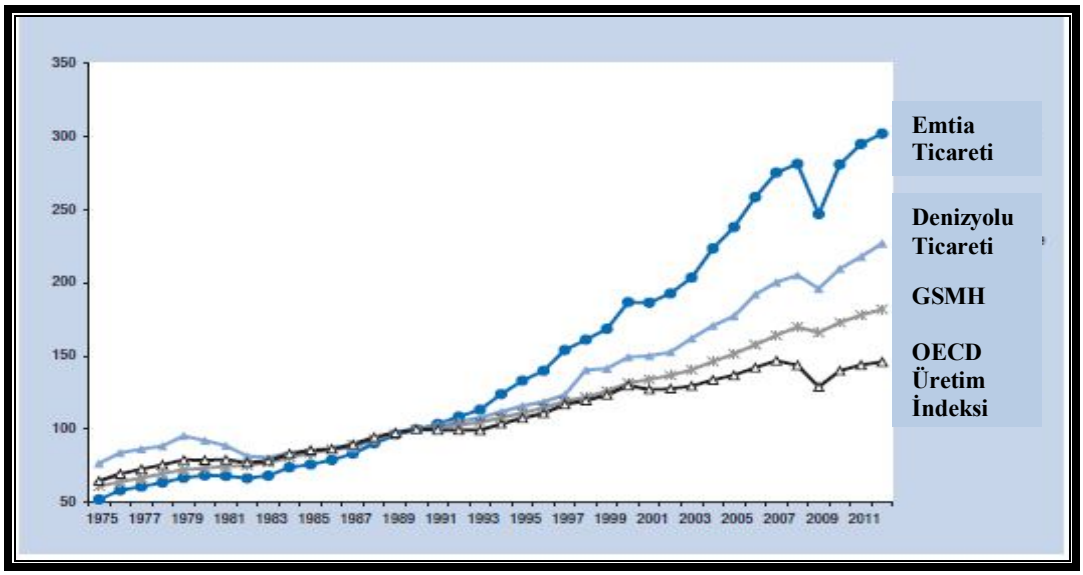
Küreselleşmenin öncelikle etkilediği denizyolu ulaştırması, malların uluslararası alanda serbestçe dolaşımına olanak sağlaması sebebiyle oldukça stratejik bir konuma sahiptir. Türemiş bir talep olan denizyolu ulaştırması bir malın belirli bir limandan başka bir limana ulaştırılmasında en ucuz ve en etkili taşıma türüdür. Bu noktada asıl olan, müşterilerin dünyanın başka bir yerinde üretilen mala olan talebidir (Sarışen, 2006).

Uluslararası ticarette mal üreten ve pazarlayan ülkeler, denizyolu ulaştırmasını etkin bir şekilde kullanmaktadır. Bir ülkenin gelişmişlik düzeyi, deniz ticaretinden yararlanma düzeyi ve küresel ticaretten aldığı pay ile ölçülmektedir (Sarışen, 2006). Modern ekonominin öncüsü olarak kabul edilen Adam Smith de denizcilik faaliyetlerini ekonomik kalkınmanın önemli bir parçası olarak tanımlamıştır. Dış dünyaya kapalı bir ekonominin yüksek refah düzeylerine asla ulaşamayacağını belirten Adam Smith, deniz taşımacılığının en ucuz taşımacılık türü olduğuna değinerek, uzmanlaşılması gereken bir sektör olduğuna vurgu yapmıştır (Stopford, 1995: 45).

Deniz ulaştırma pazarı birçok pazarı temsil etmesine karşın temelde tek bir pazardır (Farthing, 1993). Bu pazarın içinde farklı pazarlar vardır ve her bir pazar kendine özgü farklı pazar yapısına sahiptir. Pazara sunulan hizmet arzı, ürün tipi, pazarda faaliyet gösterenlerin sayısı, giriş-çıkış engelleri, hizmet talep eden tüketici sayısı gibi faktörler pazarın yapısını etkilemektedir (McConville, 1999: 150). Her ne kadar pazarı değiştiren faktörler bir sektör için hayati anlam taşısa bile diğer bir sektör açısından daha az öneme sahip olabilir (Farthing, 1993).

Uluslararası pazarda hiçbir ülke tamamen kendi kendine yetebilecek durumda değildir. Bu nedenle, günümüzde dünyada milyonlarca tonluk yük bir noktadan bir diğer noktaya taşınmaktadır. Taşımacılık bu yönüyle ekonomik değer yaratır. Bu ekonomik değer pazarın dış çevre ve iç çevre değişkenlerinden doğrudan etkilenmektedir (McConville, 1999: 149). **Şekil 5'te** bu değişkenler arası ilişkiler ifade edilmiştir.

Şekil 5: Emtia Ticaretine Bağlı, Denizyolu Ticareti, Gayri Safi Milli Hâsıla (GSMH), OECD Endüstriyel Üretim İndeksinin Değişimi (1975-2011) (Milyon ton)



Kaynak: UNCTAD, 2012: 2.

Şekilden anlaşıldığı üzere "dünya emtia ticareti", "denizyolu ticareti", "GSMH" ve "OECD üretim indeksi" arasında pozitif yönlü bir ilişkinin varlığı göze çarpmaktadır. 1975 yılından itibaren sürekli artış gösteren emtia ticaretine bağlı olarak diğer sektörlerde de artışa bağlı hareketlenme meydana gelmiştir. Özellikle 90'lı yıllarda küreselleşmenin etkisi ile emtia ticaretinde ciddi oranda bir hareketlenme yaşanmıştır. 2007 yılında ABD'de başlayan ekonomik kriz ticareti olumsuz yönde etkilemiş, 2008'de etkileri daha da belirginleşmiş ve bütün dünyayı etkisi altına alarak olumsuz bir sürecin başlamasına sebep olmuştur. Krizin etkileri özellikle ülkeler seviyesinde de hissedilir düzeyde olmuştur. Örneğin finansal kriz, gelişmiş ekonomilerin %7,5 oranında gelişmekte olan ekonomilerin ise %4 oranında küçülmesine sebep olmuştur. Bu daralma, Amerika ve Avrupa'da özellikle finans ve

inşaat sektöründeki durgunluktan kaynaklanırken, Asya bölgesinde olduğu gibi ihracata bağımlı bölgelerde ise ticaret hacmindeki sert düşüşle açıklanmaktadır. Tüm dünyayı etkisi altına alan ekonomik kararsızlık özellikle gelişmekte olan ülkeleri daha fazla etkilemiştir. Bu ülkelerde kontrol altına alınamayan enflasyon değerleri, yükselen banka faizleri ve ödemeler dengesinde yaşanan dalgalanmalar bu durumun sebebbi olarak açıklanmaktadır (Platou, 2011).

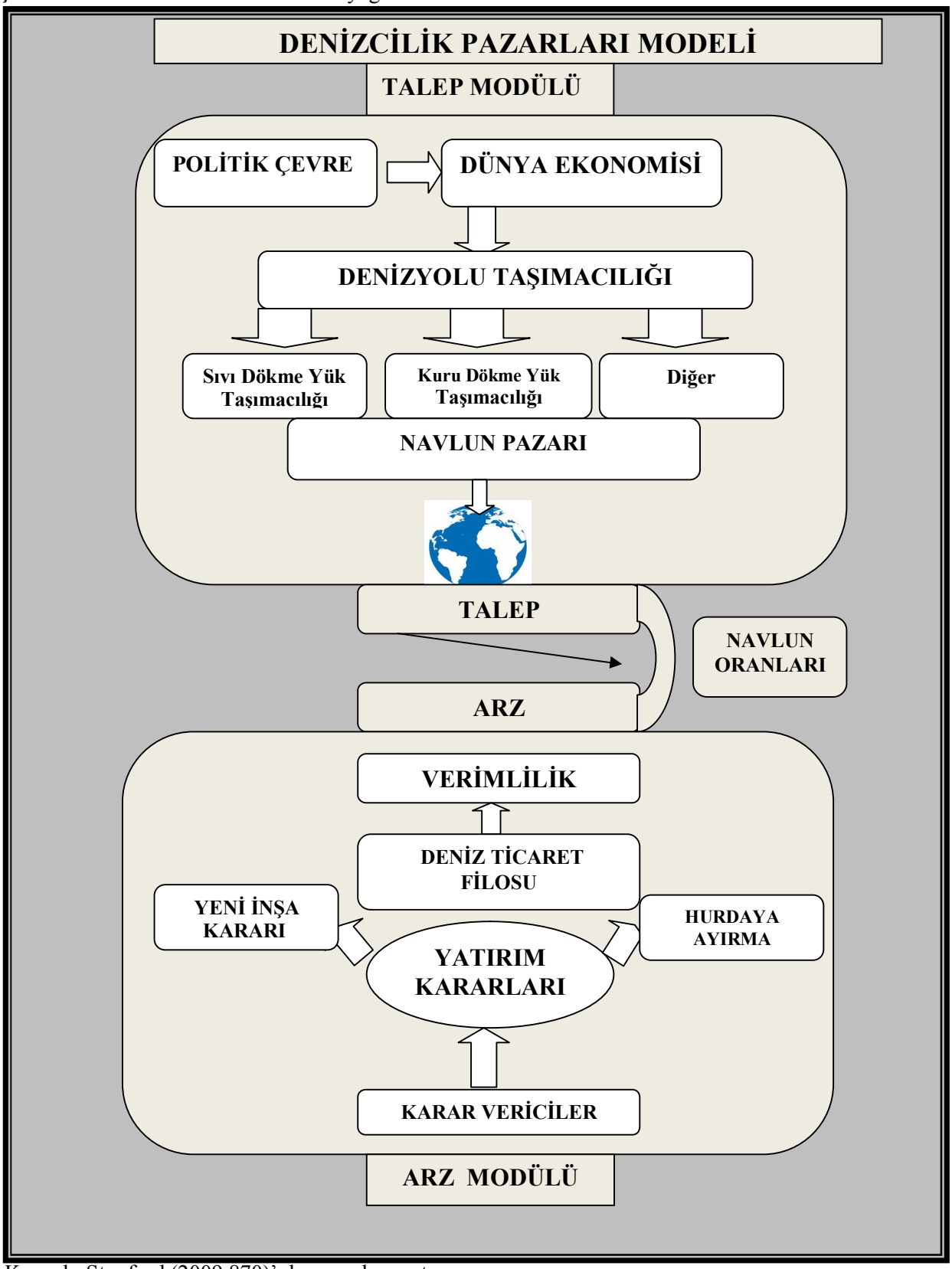
Denizcilik pazarını meydana getiren pazarlar çevre faktörlerinden farklı ölçüde etkilenmektedir. Küresel değişimler birçok alt pazara sahip denizcilik için hem tehlike hem de fırsat niteliği taşımaktadır. Denizcilik sektörünü oluşturan temel denizcilik pazarları verilen hizmete bağlı olarak 4 ana grup altında toplanmaktadır. Bu pazarlar (Stopford, 2009);

- Deniz Ulaştırma Pazarı,
- Gemi Geri Dönüşüm Pazarı,
- Gemi İnşa Pazarı,
- Gemi Alım-Satım Pazarı.

Denizcilik pazarları her ne kadar birbirinden bağımsız pazarlar gibi gözükse de aslında dış çevre ile olduğu kadar birbiriyle de yakın ilişki içerisindedir. Örneğin küresel açıdan yaşanan değişimler uluslararası ticareti doğrudan etkileyeceğinden denizcilik pazarları da bu durumdan etkilenmektedir. Ancak her ne kadar pazarda olumsuz olarak görünen bir durum söz konusu olsa da alt pazarlar için fırsat niteliği taşıyabilir (Stopford, 2009).

Denizcilik pazarlarında yapılacak faaliyetlere yönelik alınan stratejik kararlar pazarın arz-talep durumuna göre şekillenmektedir. Pazarın o an ki koşullarına göre alınan uzun vadeli kararların sonuçlarını önceden tahmin edebilmek için etkin bir pazar analizine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu kapsamda **Şekil 6'da** gösterilen denizcilik pazarındaki ana aktörler olarak kabul edilen denizcilik işletmelerinin yatırım kararları pazardaki arz miktarını belirleyecektir. Bu aşamada denge pazarda bir taraftan diğerine doğru bozulacaktır. Şekilde arz modülü ile talep modülü arasındaki ilişki düzeyleri ayrıntılı bir şekilde gösterilmiştir.

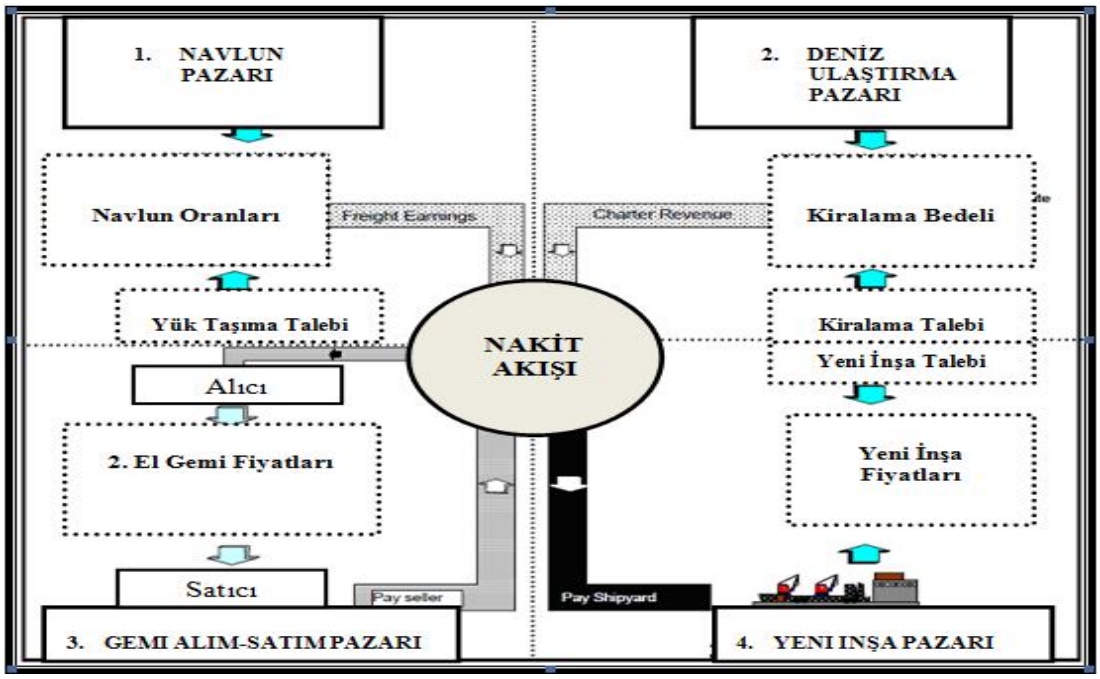
Şekil 6: Denizcilik Pazarları Model Diyagramı



Kaynak: Stopford (2009:870)' dan uyarlanmıştır.

Şekil 6'da temel denizcilik pazarlarından, navlun pazarının küresel gelişmelere bağlı değişimi gösterilmektedir. Verilen bilgiler ışığında talep modülünü oluşturan ve denizyolu taşımacılığını doğrudan etkileyen küresel ticarette yaşanan hareketlenme, mevcut ticaret filosunun profiline bağlı olarak navlun oranlarının değişmesine sebep olmaktadır. Şekil 6'da her ne kadar pazarın küresel etkiler altında makro anlamda değişimi ifade edilmiş olsa da mevcut değişimin denizcilik pazarlarına yansıması **Şekil 7'de** daha ayrıntılı özetlenmiştir.

Şekil 7: Denizcilik Pazarlarının Pazarlar Arası İlişki Düzeyi



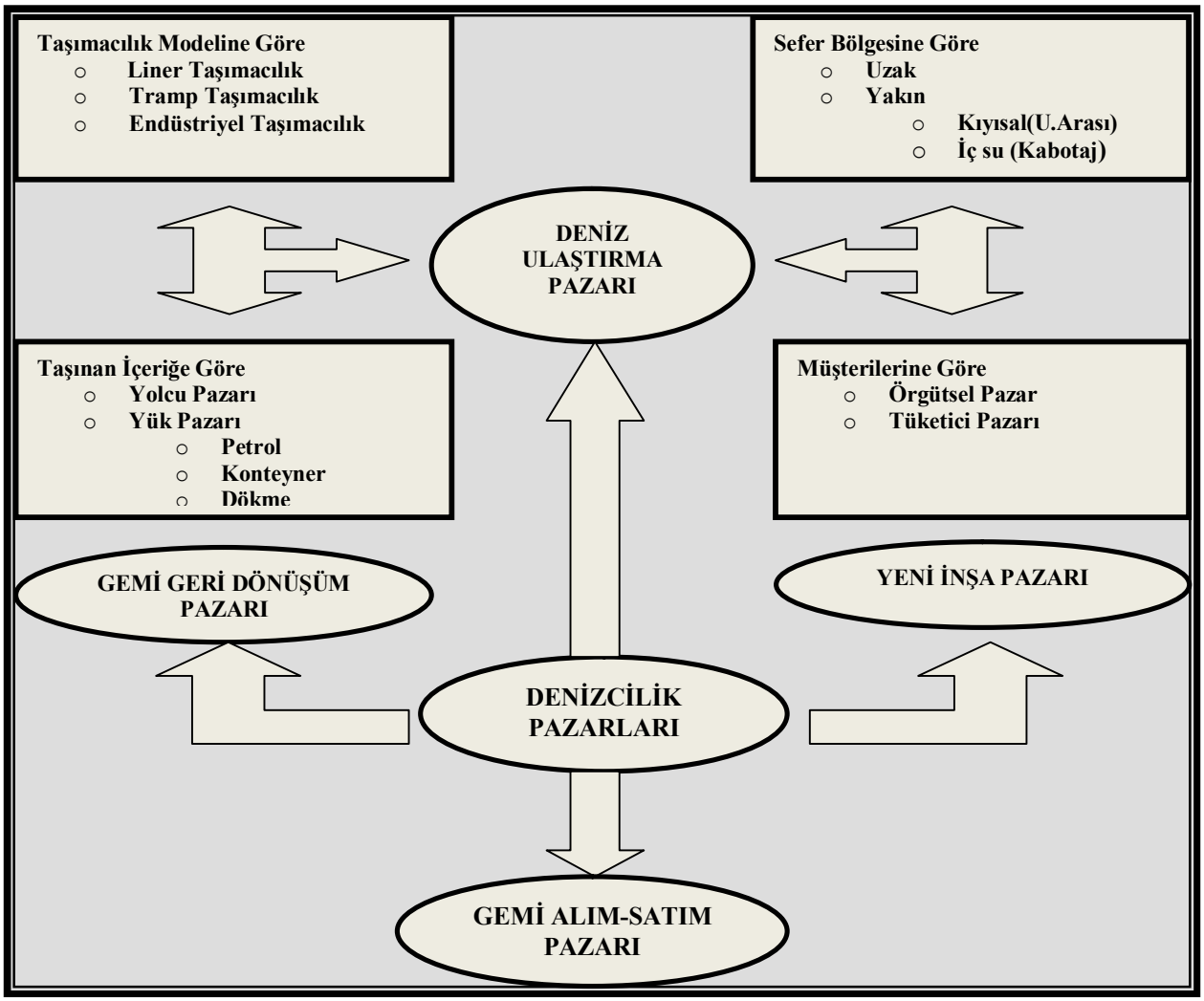
Kaynak: Stopford, (2009:878)'dan uyarlanmıştır.

Şekil 7'de ifade edildiği üzere navlun oranlarındaki değişimler diğer denizcilik pazarlarının da doğrudan etkilenmesine sebep olmaktadır. Pazarda yük taşıma talebine bağlı olarak değişen navlun oranları, deniz ulaştırma pazarını hareketlendirecektir. Deniz ulaştırma pazarındaki hareketlilik ise pazara yeni girişlere olanak sağlayacaktır. Pazara girişler yeni inşa kararı ya da ikinci el gemi alım kararı ile gerçekleşeceğinden bu pazarlarında canlanmasına olanak sağlayacaktır (Stopford, 2009: 879).

1.4.1. Deniz Ulaştırma Pazarı

Deniz ulaştırma pazarı fiziksel dağıtımın merkezinde olması sebebiyle ulaştırmacılık sektörü açısından son derece önemlidir. Deniz ulaştırma pazarı; denizcilik pazarları kapsamında en geniş pazar yapısına sahip olan pazardır. Pazarın geniş yapısı birçok alt pazara bölünmesine sebep olmuştur. Bu pazarlar; müşterilerine göre, sefer bölgelerine göre, taşımacılık modeline göre ve taşınan yüke göre dört başlık altında sınıflandırılmaktadır. Denizyolu taşımacılığının en önemli pazarı olan deniz ulaştırma pazarının model diyagramı **Şekil 8'de** gösterilmektedir.

Şekil 8: Deniz Ulaştırma Pazarı Model Diyagramı

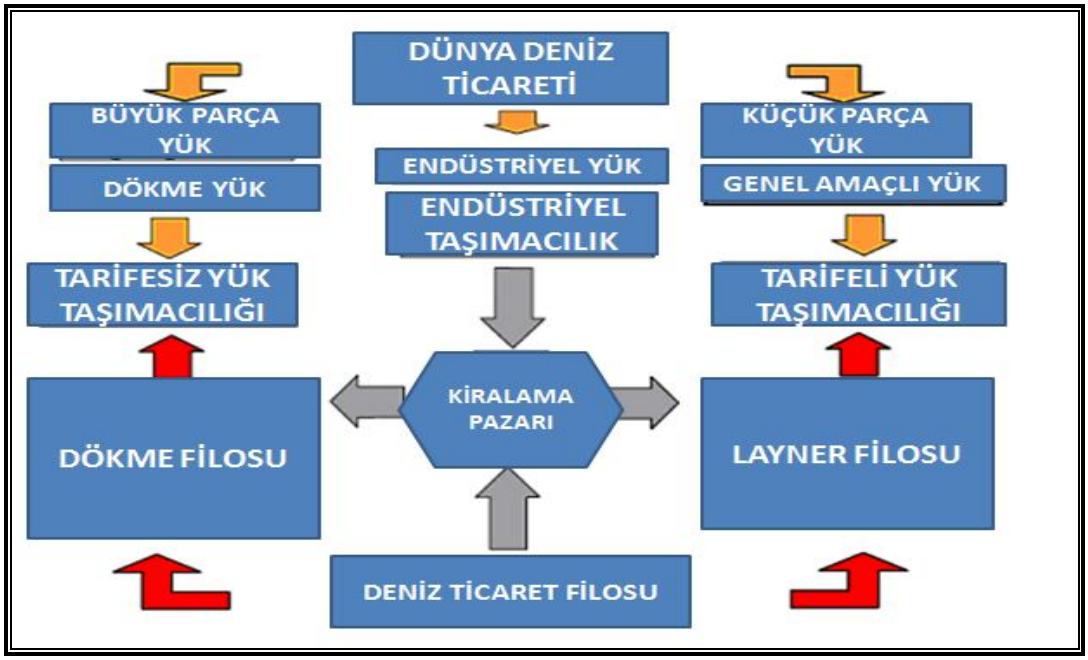


Kaynak: Stopford (1997: 125) dan uyarlanmıştır.

1.4.1.1. Taşımacılık Modeline Göre Deniz Ulaştırma Pazarı

Deniz taşımacılığı hizmeti, sunulan hizmet yönünden iki grupta incelenmektedir. Bu hizmet, özünde taşınan yük tipine ve miktarına göre şekillenmektedir. Her ne kadar yük tipine bağlı bir taşımacılık pazarı gibi gözükse de temelde verilen hizmetlere göre "Tarifeli Deniz Taşımacılığı" ve "Tarifesiz Deniz Taşımacılığı" olarak gruplandırılmaktadır (Sezer, 2008). **Şekil 9'da** taşımacılık modeline göre deniz ulaştırma pazarında taşınan yük ve gemi tiplerine bağlı olarak sınıflandırma yapılmıştır.

Şekil 9: Deniz Ulaştırma Pazarı Taşımacılık Modelleri



Kaynak: Stopford, 2009: 45.

Şekil 9' da verilen bilgiler ışığında deniz ulaştırma pazarını harekete geçiren emtia ticaretinde yaşanan değişimler, ulaştırmaya yönelik ihtiyacı doğurmaktadır. Ulaştırmaya konu olan yükün miktarı ve içeriği ticaret filosunu da doğrudan etkilemektedir. Örneğin küçük parça ve genel amaçlı yüklerin genellikle tarifeli taşımacılık yapan layner filosu tarafından taşınması bu duruma örnek teşkil etmektedir. Bu taşımacılık tipine göre, işletmenin gemileri, belirlenmiş bir programa göre belirli limanlar arasında çalışırlar. Ancak tarifeli taşımacılık alanında çalışan

filoya olan talep, sefer bölgelerindeki müşterilerle sınırlıdır. Deniz ulaştırma pazarında büyük parseller halinde taşınan dökme yükler ise, gemilerin belirli limanlara gidiş-gelişlerinin düzenli bir plana göre gerçekleşmediği deniz taşımacılığı olan tarifesiz deniz taşımacılığı ile taşınmaktadır (Sezer, 2008). Aşağıda bu taşımacılık tipleri ayrıntılı olarak tanımlanacaktır.

1.4.1.1.1. Tarifesiz Deniz Taşımacılığı

Tramp (düzensiz) taşımacılık, belirli bir program çerçevesinde gerçekleşmeyen taşımacılık tipidir (Öztek, 1996: 33). Diğer bir ifadeyle bu taşımacılık tipinde gemiler, yükün bulunduğu bölgelere sefer yapmaktadır. Ancak yükün bulunduğu bölgelerin değişiklik göstermesi sebebiyle gemilerin sefer planları çoğunlukla belirsizdir (Slogget, 1984: 112). Tramp taşımacılığının doğasında, yüklerin bulunduğu yerleri aramak ve ihtiyaç duyulan bölgelere ulaştırmak vardır. Böylece tramp gemiler, müşterilerin ihtiyaç duyduğu yüklerin zamanında, uygun ve ekonomik olarak taşımacılık faaliyetini gerçekleştirmiş olur (Kendall ve diğerleri, 2001: 22). Tramp taşımacılıkta yapılan seferlerin tekrar edilmesi beklenen bir durum değildir. Her sefer, taşınacak yüke bağlı olarak ayrıca planlanmaktadır (Başak, 1996: 40).

Tramp taşımacılıkta, odak nokta hizmet değil yüktür. Taşınacak yükün büyük miktarlarda olması gemilerin tam dolmasını sağlayarak yüksek navlun kazancının elde edilmesini sağlar. Gemiler taşınacak olan yükle tam dolmadan sefere çıkarılmazlar (Öztek, 1996: 33). Taşınan yükler, genellikle dökme tip kömür, tahıl, şeker, demir cevheri ve gübre gibi düşük değere sahip yüklerdir (Branch, 1975: 33).

Tramp taşımacılıkta gemiler, çarter parti (charter party) (Akdoğan, 1999: 80-81) adı verilen sözleşmelerle kiralanarak yük taşımacılığı yapmakta olup bu imzalanan taşıma sözleşmesi "zaman esasına" veya "sefer esasına" dayanmaktadır (Branch, 1975: 34). Bu taşımacılık türünde, yük ile geminin bir araya getirilmesi genellikle brokerler veya gemi acenteleri aracılığı ile gerçekleşmektedir (Başak, 1996: 44). Tramp gemi işletmeciliği yapan gemi işletmecileri, yüksek navlun getirecek yükleri bulabilmek için brokerler, acenteler ve diğer aracı kurumlardan yardım alırlar (Kendall ve diğerleri, 2001: 24).

1.4.1.1.2. Tarifeli (Layner) Deniz Taşımacılığı

Tarifeli deniz taşımacılığı, önceden belirlenmiş limanlar arasında düzenli seferler ile yapılan deniz taşımacılığıdır. Bu taşımacılığı tarifesiz deniz taşımacılığından ayıran en önemli özellik, ambalajlanmış (konteyner ve palet) yükler için uygun olmasıdır. Tarifeli taşımacılık, önceden belirlenen bir programa uygun olarak yapılır. Böylece, belirli limanlar arasında, belirli sayıda gemiyle düzenli bir şekilde yapılan seferler oluşur. Bu düzenli seferler adeta belirli duraklardan oluşmuş bir demiryolu hattına benzer. Belirli bir uzaklığın ayırdığı limanlara, belirli tip gemilerle, belirli gün (Gray, 1987: 17) ve saatlerde, belirli yükler için yapılan düzenli taşımacılığın oluşturduğu navlun pazarı da belirlidir (Öztek, 1996: 34). Belirli olan bu navlunlar, belirli rotalar için önceden yayınlanır ve genellikle değişken değildirler (Farthing, 1993: 13).

Liner taşımacılıkta gemi dolsun dolmasın zamanı gelince hareket etmek zorundadır. Bu yönleriyle liner taşımacılık otobüs veya tren seferine benzetilmektedir. Ticaretin yoğun olarak yapıldığı dönemlerde gemiler tam yükle yola çıkarken, bazı dönemlerde ise geminin tamamen dolmadan sefere çıkması söz konusu olmaktadır. Tramp taşımacılık genellikle taksi seferlerine benzetilmektedir. Çünkü tramp taşımacılıkta gemiler tamamen dolmadan sefere çıkamazlar. Yolcu ile sürücü (yük sahibi ve gemi sahibi) arasındaki sözleşme yolculuk tamamlandığında sona erer (Haralambides, 2000: 1).

Liner taşımacılıkta kullanılacak gemiler ve ekipman için özel altyapıya ihtiyaç duyulmaktadır. Tramp taşımacılık hizmeti geniş altyapıya ihtiyaç duymaz. Liner hat gemilerinin inşa maliyetleri tramp taşımacılık yapan gemilerin inşa maliyetlerine kıyasla daha yüksektir. Çünkü liner gemilerin özel yükler taşımasına uygun ekipmanla donatılması gerekmektedir. Bu sebepten liner gemilerin işletme maliyetleri de daha yüksek olmaktadır. Bu sebeple liner taşımacılıkta ton başına düşen maliyet tramp taşımacılıktan daha yüksektir (Başak, 1996: 43).

Tarifeli deniz taşımacılığının önemli bir pazarını Ro-Ro (Roll on-Roll Off) taşımacılığı oluşturmaktadır. Günümüzde dünya düzenli hat taşımacılığı pazarı içerisinde Ro-Ro taşımacılığında olduğu kadar konteyner ticareti de artış göstermektedir. Hatta günümüzde gelinen koşullar sebebiyle konteyner

taşımacılığının daha yaygın kullanılması nedeniyle bu taşımacılık şekli konteyner taşımacılığı olarak da tanımlanmaktadır (Tuna, 1999: 8; Deveci, 1996: 30).

1.4.1.1.3. Endüstriyel Deniz Ulaştırma Pazarı

Endüstriyel denizyolu taşımacılığı 19. yüzyılın başlarında kullanılmaya başlanmıştır. Bu taşımacılığı yapan gemi tipleri tankerlerdir. Bu taşımacılık türü "Yarı Liner" ya da "Yarı Tramp" taşımacılık olarak ta anılmaktadır (Branch, 1975: 41). Endüstriyel denizyolu taşımacılığı, yükleme limanlarının sınırlı olmasına karşın, tahliye limanlarının daha fazla olması sebebiyle yarı tramp taşımacılık olarak anılmaktadır. Dolayısıyla gemiler belirlenmiş limanlar arasında çalışarak yarı liner taşımacılık yapabileceği gibi tahliye limanlarının değişmesi nedeniyle de yarı tramp isletmecilik yapmış olur (Aylar, 1990). Bu taşımacılığa konu olan yüklerin özel yükler olması sebebiyle taşıyacak gemilerin bu tip yükleri taşımaya uygun olarak dizayn edilmeleri gerekmektedir (Branch, 1975: 41). Bu sebeple endüstriyel taşımacılıkta kullanılan gemiler, taşıyacakları endüstriyel yüklere uygun inşa edildiğinden ilk yatırım maliyetleri diğer gemi tiplerine göre yüksektir.

Gemilerin çalıştıkları sefer bölgesinde yaşanan arz-talep durumundaki hareketlilik bu taşımacılık türünü doğrudan etkilemektedir. Örneğin 1970'li yıllarda yaşanan petrol krizi öncesi petrol tankerleri, pazardaki yoğun talebi karşılayabilmek amacıyla büyük boyutlarda ve çok sayıda inşa edilmişti. Ancak yaşanan petrol krizine bağlı daralan ticaret hacmi sonucu tankerler yük bulamayıp zorunlu olarak sefer dışı kalmıştır. Bu kriz yalnız tanker pazarını değil diğer taşımacılık pazarlarını da etkilemiştir. Bu süreç gemi işletmecilerinin gemilerine ait ilk yatırım maliyetlerini azaltmak için daha uygun maliyetli gemi üretimine yönelmelerine sebep olmuştur (Branch, 1975: 42).

1.4.1.2. Sefer Bölgesine Göre Deniz Ulaştırma Pazarı

Sefer bölgesine göre deniz ulaştırma pazarları yükün taşındığı coğrafi bölge dikkate alınarak sınıflandırılmaktadır. Bu pazardaki sınıflandırmaya dair diğer önemli nokta ise geminin sefer bölgesinin en yakın kıyı bölgesine olan uzaklık

durumudur. Bu açıdan sefer bölgesine göre deniz ulaştırma pazarları aşağıdaki gibi sınıflandırılmıştır (European Commision, 2009).

- Uzak Deniz Taşımacılığı,
- Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı (KMDT)
  - Kabotaj Taşımacılığı,
  - Uluslararası Taşımacılık.

1.4.1.2.1. Uzak Deniz Ulaştırma Pazarı

Deniz ulaştırma pazarının büyük bir kısmı uzak deniz taşımacılığı pazarı tarafından kontrol edilmektedir. Uzak deniz taşımacılığı okyanus aşırı taşımacılığı kapsamaktadır. Bu taşımacılığın ayakta kalmasını sağlayan okyanus aşırı ticaretteki canlılıktır. Okyanus aşırı bölgelerdeki tüketim ve üretim arasındaki denge denizyolu ile yapılan ticareti doğrudan etkilemektedir. 2008-2011 yılları arasında küresel finans krizinin etkileri doğrudan uzak deniz taşımacılığı pazarını da doğrudan etkilemiştir. Özellikle 2009 yılında okyanus aşırı taşınan tüm yük tiplerinde gözle görülür bir düşüş yaşanmıştır (UNCTAD, 2012: 40).

Yük tipleri itibariyle uzak deniz taşımacılığı pazarı incelendiğinde ise genel itibariyle tüm yüklerin ticaret rakamlarında gözle görülür bir düşüş göze çarparken yalnız beş ana dökme yük taşımacılık rakamlarının değer kaybetmediği göze çarpmaktadır. Uzak deniz taşımacılığı pazarı gelişmekte olan ülkelerin pazardaki büyük payı ile şekillenmektedir. Gelişmiş ekonomiler ve Asya bölgesi ekonomilerinin ise bu pazarda söz sahibi olduğundan bahsetmek mümkündür (EUROSTAT, 2013: 33).

1.4.1.2.2. Kısa Mesafeli Deniz Ulaştırma Pazarı

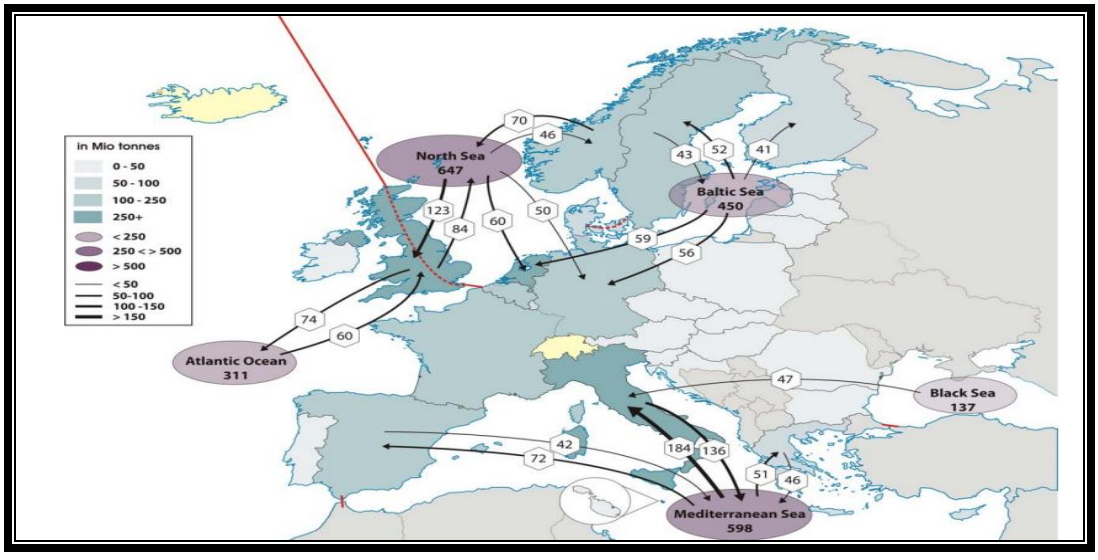
Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı (KMDT) ilk olarak antik zamanlarda sahil kıyılarında yapılan geleneksel taşımacılık yöntemleri ile ortaya çıkmıştır. Bu dönemlerde gemilerin yük taşıma kapasitelerinin düşük olması ve olumsuz doğa koşulları sebebiyle gemiler yakın sefer yapmak zorunda kalmıştır (Lombardo, 2004). KMDT'nin kapsamı, iç suyolları ve uluslararası deniz taşımacılığını, ana limanlara

bağlantı yollarında yapılan taşımacılığı, kıyı boyunca ve adalara yapılan taşımacılığı içerecek şekilde genişletilmiştir (Erdal, 2008: 473).

Avrupa Birliği tanımına göre KMDT; "Avrupa limanları arasında ve bu limanlar ile Avrupa ülkesi olmayıp, Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan ülkeler arasında yapılan yolcu ve yük taşımacılığıdır (DPT, 2006: 51)." İngilizce "Short Sea Shipping (SSS)" olarak ifade edilen "Kısa Mesafe Denizyolu Taşımacılığı (KMDT)" veya "Yakın Deniz Taşımacılığı" kavramı, farklı bölgelerde farklı isimlerle anılmaktadır taşımaktadır (Erdal, 2008: 473).

KMDT bölgesel olarak AB ülkeleri ile Akdeniz, Karadeniz ve Baltık Denizi'ne kıyısı olan devletler ve "Avrupa Ekonomik Alanı"na üye olan Norveç ve İzlanda arasında yapılan denizyolu taşımacılığını kapsamaktadır. Bu tür taşımacılık kısaca, Atlantik geçişi yapmayan kısa mesafeli ve kısa süreli denizyolu taşımacılığı seklinde tanımlanabilir (Rodrigue ve diğerleri, 2009). **Şekil 10'da** AB'de topluluk içi yapılan KMDT' ye ait taşımacılık rakamları verilmiştir.

Şekil 10: AB KMDT İstatistikleri (Milyon Ton)



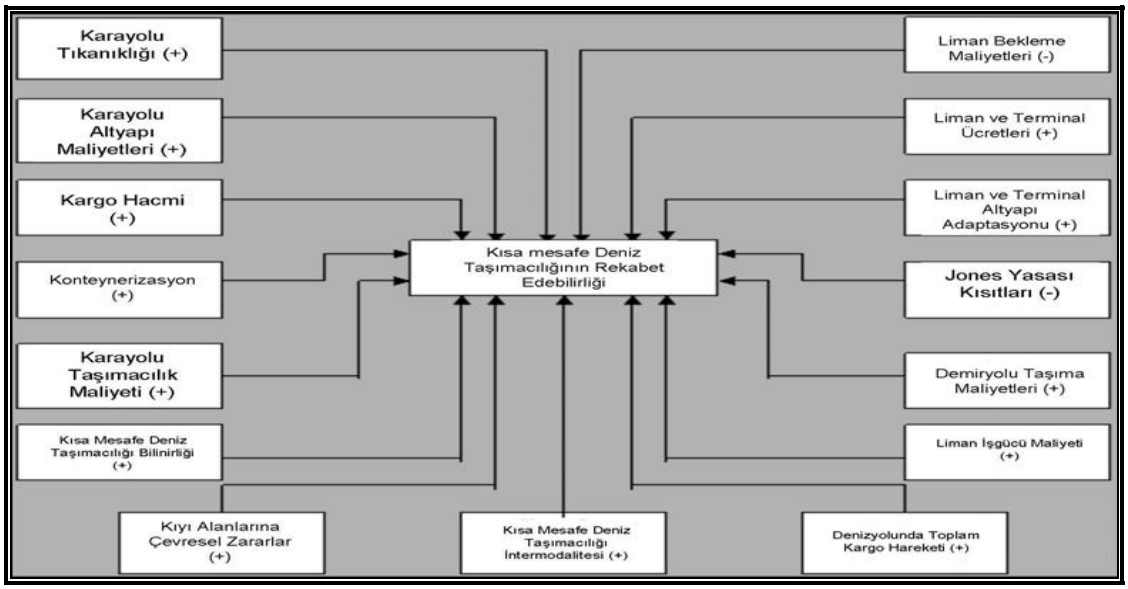
Kaynak: EUROSTAT, 2013: 51.

Şekil 10'da verilen bilgiler ışığında AB'de KMDT kapsamında gerçekleştirilen yük trafiği çoklukla Akdeniz ve Kuzey Denizi bölgesinde yoğunlaşmaktadır. Baltık Denizi ve Okyanus bölgesinde yapılan taşımacılık ise bu bölgeleri takip etmektedir.

KMDT'nin geçerli olabilmesi için ticarete konu olan yüke ait taşımacılığın büyük bir kısmının denizyolu ile yapılması gerekmektedir. Bu çerçevede KMDT'nin temel hedefleri arasında ölçek ekonomisine katkı sağlama, karayolu tıkanıklıklarını azaltma, yakıt tüketiminde tasarruf sağlama yer alır (Barami ve Dyer, 2009).

Karayolu taşımacılık maliyetlerinin artması, liman/terminal altyapı uyumluluğunun artması, liman tarifelerindeki indirimler, idari ve bürokratik esneklikler, uluslararası ulaştırma pazarında deniz yolunun kullanım oranının artması, gibi nedenlerle kısa mesafe denizyolu taşımacılığı her geçen gün daha da gelişmektedir. Bu faktörlere ek olarak; çoklu taşıma türüne elverişliliğin (intermodalite) ve taşınan yük hacminin artması da yakın deniz taşımacılığına olan ilgiyi arttırmaktadır (Lombardo, 2004: 33). **Şekil 11' de** KMDT'nin gelişimine olumlu ve olumsuz yönde etki eden faktörler de ifade edilmiştir.

Şekil 11: KMDT'nin Gelişimini Olumlu ve Olumsuz Yönde Etkileyen Faktörler



Kaynak: Lombardo, 2004: 33.

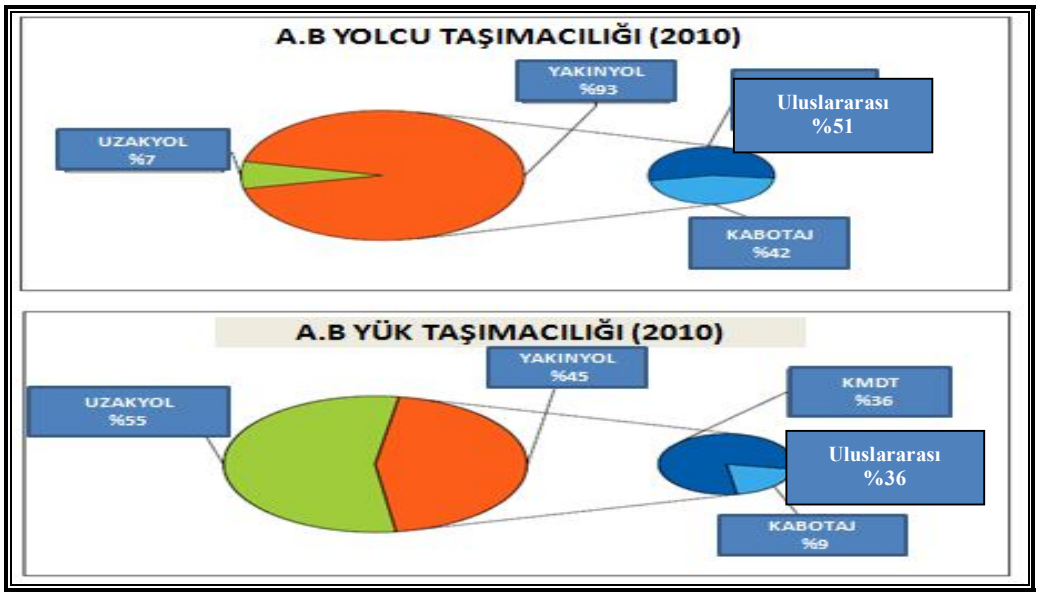
KMDT, günümüzde özellikle Avrupa Birliği (AB) deniz ulaştırması açısından son derece önemli bir yere sahiptir. AB, KMDT ile ilgili olarak ilk düzenlemeyi Avrupa Konsey Raporu'nda yapmıştır. 1999 yılında KMDT, kavram ve kapsam yönünden genişletilerek, 2001 yılında "Beyaz Kitap" içerisinde yer almıştır. Söz konusu raporda KMDT'nin ekonomik üstünlükleri öne çıkarılmıştır (Adolf ve diğerleri, 2013). AB'ye üye ülkeler, karayolundaki yük yoğunluğunu azaltmak

amacıyla çevreye daha az zararlı olan, taşıma maliyeti düşük ve kombine taşımacılıkta önemli bir yeri olan denizyolu taşımacılığının payını artırmayı hedeflemektedir. Bu sebeple taşımacılığın deniz yoluna kaydırılması için KMDT kavramı geliştirilmiştir (DPT, 2006: 51).

KMDT, AB'de diğer ulaştırma modlarına göre istikrarlı bir gelişim göstererek karayolu taşımacılığına rakip olabilecek bir seviyeye ulaşmıştır. Avrupa Birliği'nde ton-kilometre olarak karayolu taşımacılığında %43'lük bir büyüme sağlanırken, KMDT'de %45'lik bir büyüme gerçekleşmiştir. Avrupa Birliği'nde topluluk içi yük taşımacılığının %41'inin KMDT ile gerçekleşmesiyle 1990–1998 yılları arasında karayolu taşımacılığı dışında taşımacılık payı artan tek taşımacılık türü KMDT olmuştur. KMDT'nin topluluk içerisinde etkin bir şekilde uygulandığına dair bazı örnekler mevcuttur. Özellikle Antwerp-Rotterdam ve Güneydoğu İngiltere-Duisburg arasında yapılan taşımacılık faaliyetleri bu duruma örnek olarak gösterilebilir (DPT, 2006: 52)

AB'de denizyolu ile yapılan yük ve yolcu taşımacılık rakamları incelendiğinde, pazarda önemli farklılıklar göze çarpmaktadır. **Şekil 12'de** AB'de denizyolu taşımacılığına ait yük ve yolcu miktarları verilmektedir.

Şekil 12: AB Yük ve Yolcu Taşımacılığı İstatistikleri (2010)



Kaynak: Warnel, 2010: 55.

Şekil 12'de verilen istatistikler incelendiğinde AB'de yolcu taşımacılığının %93'lük kısmının yakın yol taşımacılığı ile gerçekleştiği görülmektedir. Yük taşımacılığı açısından ise %45'lik bir oranla toplam denizyolu taşımacılık değerlerinin yaklaşık yarısının bu yolla yapıldığı göze çarpmaktadır.

Uluslararası taşımacılık sistemleri çerçevesinde hızla gelişen KMDT karayolu ve demiryolu taşımacılığını tamamlayıcı niteliğe sahiptir. Bu taşımacılık türünün intermodal taşımacılık sistemlerinin gelişmesi ile birlikte önemi giderek artmaktadır. Sürekli gelişmekte olan taşıma modlarının etkin bir şekilde kullanılabilmesi, kesintisiz şekilde lojistik zincirlerinin ve kapıdan kapıya çözümler sunulması KMDT anlayışının yaygınlaşması ile mümkündür (Erdal, 2008: 475).

Kabotaj Taşımacılığı: Kabotaj, kıyı ticaretinin Fransızca adıdır. Ortak bir görüşe göre kabotaj kavramının İspanyolca "burun" anlamına gelen "cabo" kelimesinden türediği düşünülmektedir. Çünkü kıyısal sefer yapan gemiler genellikle bir burundan diğerine giderler. Bir diğer bakış açısına göre bu kavram Fransızca "küçük gemi" anlamına gelen "cabot" kelimesinden türemiştir (Dear ve Kemp, 2005: 83).

Kabotaj hakkı, mevzuatta "hükümranlık hakkı" ile özdeş bir haktır. Bir ülkenin denizlerinde, hava sahasında o ülke vatandaşları için uygulanan öncelik ve özendirmeleri, yabancılara uygulanan yasakları içerir. Dünyada en eski taşımacılık türü olan denizyolu taşımacılığı, kabotajın ilk uygulandığı sektör olmuştur. Artan ikili ve çoklu uluslararası ilişkiler doğrultusunda havayolu ve karayolu taşımacılığında da daha sonraları kabotaj hakkı uygulamada yerini bulmuştur. Kabotaj uygulaması ilk defa İngiltere'de uygulanmıştır (Akten, 2008).

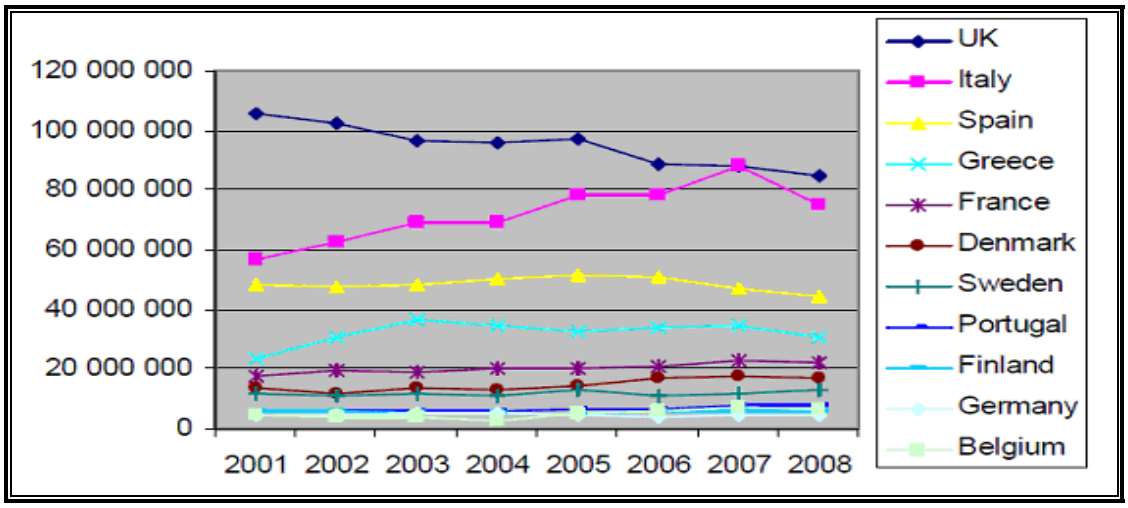
Gemiler "Mare Liberum (Denizlerin Serbestisi)" ilkesi kapsamında kabotaj hakkı uygulayan bir deniz ülkesinin karasularında/ekonomik bölgesinde zararsız olmak koşuluyla seyir özgürlüğünden yararlanabilirler; ancak o ülke karasularında tam/kısmi deniz ticareti uğraşında bulunamazlar. Bunu kabotaj hakkı engeller (Akten, 2008).

Kıyı devletleri ve iç suyolları bulunan kara devletlerinin deniz taşımacılığına ait ulusal politikaları mevcuttur. Bu politikalar öncelikle kabotaj taşımacılığını düzenlemektedir. Kabotaj hakkı kapsamında bayrak devletleri kendi bayrağını taşıyan gemilerde arayacağı koşullar konusunda belirleyici davranmaktadır. Yalnız

kabotaj hakkından faydalanan gemiler uluslararası kuralların denetim yoğun yapısından uzaklaşmaktadır. Bu sebeple kabotaj taşımacılığı ulusal taşımacılık olarak ta anılmaktadır. Kabotaj taşımacılığı AB topluluk içerisinde yapılan taşımacılığı da kapsamaktadır. Bu taşımacılık pazarından faydalanmak isteyen gemi işletmecileri gemilerine AB üyesi bir ülkenin bayrağını çekmek zorundadır (Couper, 1993).

Kabotaja bağlı yük taşımacılık değerleri 2001-2008 yılları arasında yatay olarak seyretmiştir. Ülkeler bazında ise yoğun ticaret hacmine sahip olan İtalya, kabotaj taşımacılığına yönelik teşvik edici düzenlemeler ile bu pazarda en yüksek pazar payına sahip bayrak devleti olmuştur. AB kabotaj taşımacılığı kapsamında gerçekleştirilen yük taşımacılığının yıllara bağlı değişimi **Şekil 13'te** verilmektedir.

Şekil 13: AB Kabotaj Taşımacılığı İstatistikleri (Yük)



Kaynak: Warnel, 2010: 56.

Ulusal deniz ulaştırma pazarına girişi kısıtlayan uygulamalar arasında yer alan kabotaj taşımacılığı, bir ülkenin ulusal ticaretini, kendi ulusunun bayrağına sahip gemilerine tahsis ettiği taşıma şekli (Farthing ve Brownrigg, 1997: 83) olmasından ötürü Odeke (1984)'ye göre ayrımcıdır. Çünkü kabotaj, uygulamada yabancı bayraklı gemileri ülkenin kendi limanları arasında ticaret yapma imkânından mahrum bırakır.

Kabotaj, yabancı bayraklı gemileri dışarıda tutması sebebiyle yabancı rekabeti tamamen devre dışı bırakarak, pazardaki mevcut talepten yalnız ulusal sicildeki gemilerin faydalanmasına olanak sağlamasından ötürü ulusal filolarının

gelişmesine katkı sağlar. Kabotaj taşımacılığında tek istisna, karasularının uluslararası bir suyolunun ya da uluslararası bir boğazın (Süveyş ve Panama Kanalları gibi) içerisinde kaldığı durumdur. Ancak bu gibi bölgelerde de kıyısı bulunan ülke, uluslararası nehirler ve büyük kıtalarda olduğu gibi, yargılama hakkına sahiptir. Kıyı devletlerinin uluslararası ticaret hukukundan kaynaklanan yükümlülükleri hariç olmak üzere, çoğu devlet ekonomik sebeplerin ötesinde bir korumacı yaklaşım benimsemekte olup kabotaj sınırlamaları da bu yönde değerlendirilmektedir (Odeke, 1984: 75–76).

1.4.1.3. Taşımaya Konu Olan İçeriğe Göre Pazarlar

Ulaştırma pazarı, merkezinde yük ve yolcu taşımacılık hizmeti olan endüstriyel bir pazardır (DPT, 2006: 2). Birbiriyle yakın ilişki içerisinde olan bu pazarlar aslında küresel değişimlerden farklı yönde etkilenmektedir. Bu sebeple uluslararası taşımacılık pazarının yolcu ve yük pazarları farklı pazar dinamiklerine sahip olduğundan ayrı incelenmesi gerekmektedir.

1.4.1.3.1. Yük Pazarı

Deniz ulaştırma pazarında taşınan yükler göz önünde bulundurulduğunda bu pazarı oluşturan yüklerin çeşitlilik gösterdiği görülmektedir. Bu yükler taşıma yöntemlerine konteyner yükleri, sıvı dökme yükler ve kuru dökme yükler olmak üzere üç ana başlık altında incelenmektedir (DPT, 2006: 2).

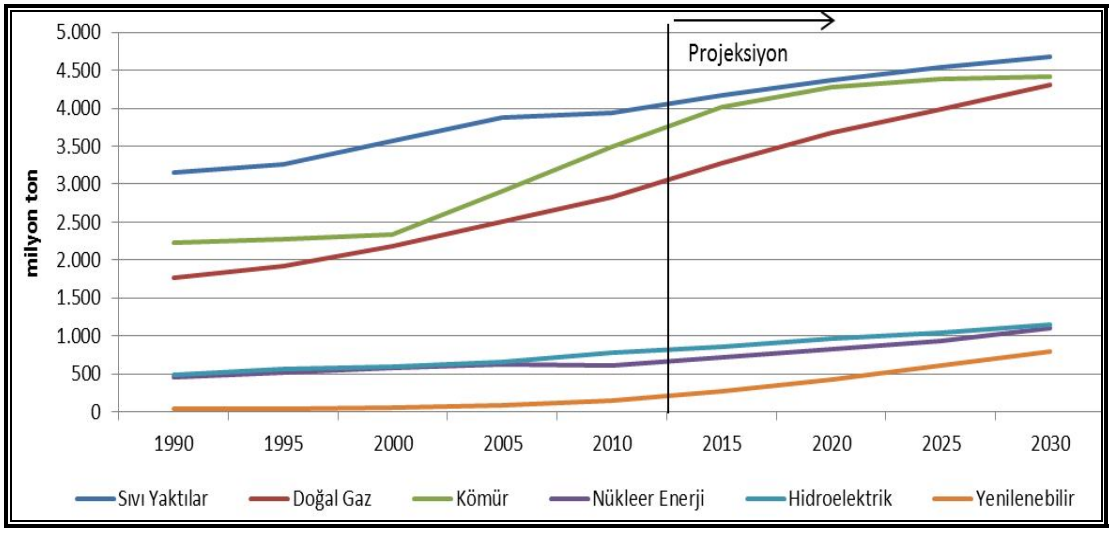
1.4.1.3.1.1. Sıvı Dökme Yük Pazarı

20. yy.ın başlarında ticari üretime geçişle önemli bir enerji kaynağı haline gelen ve tüm dünyada birincil enerji kaynakları arasında ilk sırada yer alan ham petrol %33,6'lık tüketim oranı ile stratejik önemini günümüzde de sürdürmektedir. Ancak son yıllarda alternatif enerji kaynaklarına olan eğilim sebebiyle ham petrol tüketim oranında düşüşler yaşanmaktadır (EPDK, 2011).

Ham petrolün pazara arzının sağlandığı bölge olarak Ortadoğu bölgesi, dünya petrol rezervlerinin %60'lık kısmına, doğalgaz rezervlerinin ise %41'lik kısmına sahiptir. Dünyadaki enerji üretiminin yaklaşık olarak %40'lk kısmını tüketen gelişmiş ülkeler, enerji ihtiyaçlarının büyük bir kısmını Ortadoğu'dan karşılamaktadır. Ayrıca Çin ve Hindistan gibi gelişmekte olan ülkeler ise enerji ihtiyaçlarının %12'sini bu bölgeden karşılamaktadır (Uslu ve diğerleri, 2007: 106).

Son yıllarda artan petrol fiyatlarına ve karbon yayılımının çevreye verdiği zarara bağlı olarak pazarda çevreye duyarlı ve daha ucuz enerji kaynaklarına yönelik arayışlar hızlandırılmıştır. Bu arayış, alternatif enerji kaynaklarına olan talebi de arttırmıştır. **Şekil 14'de** 1990-2010 yılları arasındaki değişimler ışığında alternatif enerji kaynaklarının 20 yıllık tahmini verileri oluşturulmuştur.

Şekil 14: Enerji Üretiminin 20 yıllık Gelişimine Bağlı Tahmini Geleceği (1990-2030)



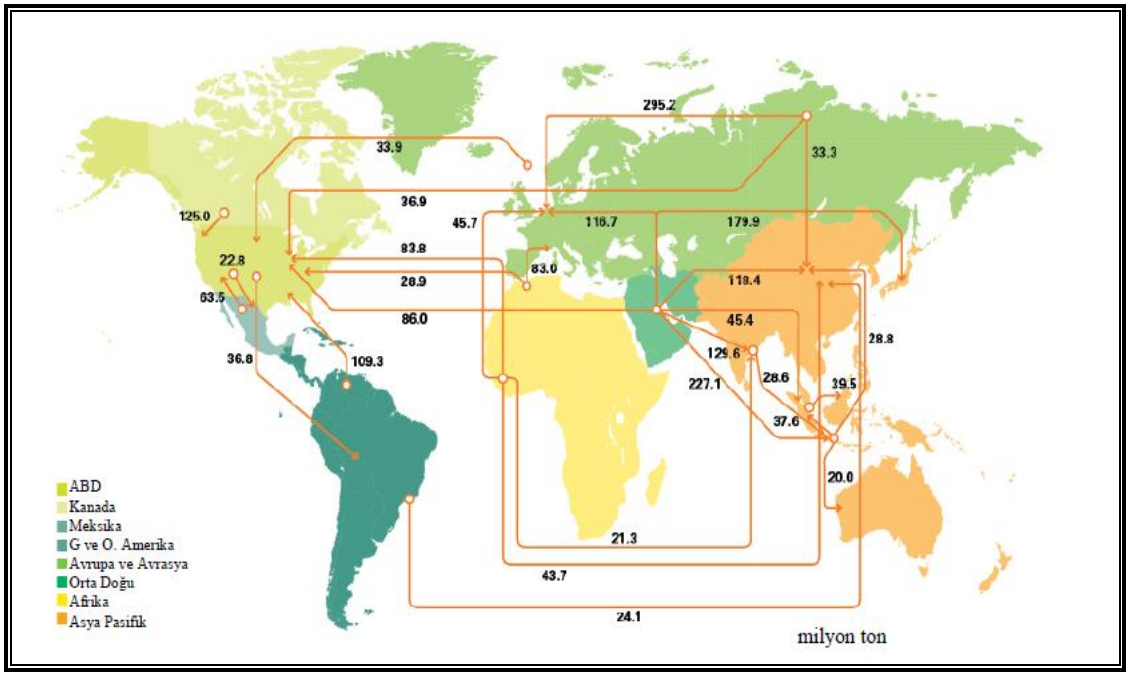
Kaynak: TPAO, 2011:41.

Şekilde verilen bilgiler ışığında çevreye daha duyarlı bir enerji türü olması sebebiyle doğalgazın gelecekte günümüz birincil enerji kaynakları içerisinde yüksek oranla tercih edileceği tahmin edilmektedir. Pazardaki enerjiye olan talep son 10 yıllık dönem içerisinde özellikle sanayileşme hızı ve üretim kapasitelerindeki artışa bağlı olarak artış göstermiştir. Dünya enerji talebi, 2010 yılında ki ekonomik büyüme oranından daha da hızlı artarak, küresel enerji tüketiminde %5,6'lık bir artış oranı ile 1973 yılından bu yana en yüksek noktaya ulaşılmıştır. Ülkeler bazında enerji tüketim

oranları incelendiğinde ise Çin 2,4 milyar tonluk enerji tüketimi gerçekleştirmiştir. Bu miktarı 2,3 milyar tonluk enerji tüketimi ile ABD takip etmiştir (EPDK, 2011).

2008 yılından itibaren düşüş eğiliminde olan petrol ticareti 2010 yılında %2,2'lik bir artışla 53,5 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 2010 yılı petrol ithalatının %11'lik kısmı, ithalat büyüme oranının ise %90'ı Asya Pasifik bölgesindeki talep ile açıklanmaktadır (TPAO, 2012). Bu bilgiler ışığında **Şekil 15'de** dünya petrol ticaretinin ülkeler bazındaki dağılımı gösterilmiştir.

Şekil 15: Dünya Petrol Ticareti İstatistikleri (2010) (Milyon ton)



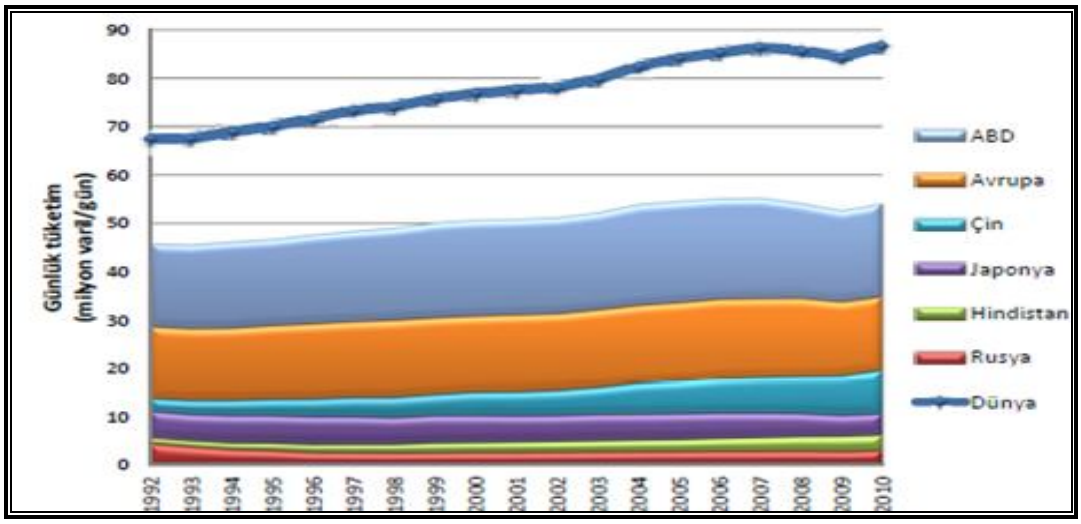
Kaynak: TPAO, 2012: 15.

Şekil 15'de gösterildiği üzere petrol üretiminin ve tüketiminin gerçekleştiği bölgelerin yanı sıra yapılan petrol ticaretine ait istatistiki veriler de gösterilmektedir. Şekilden petrolün üretildiği ve tüketildiği bölgeler arasında denizaşırı mesafeler olduğu da anlaşılmaktadır.

Yıllar içerisinde artan ticaret hacmi, büyüyen ekonomiler ve nüfus artışları enerjiye olan talep artmış ve bu artış petrol tüketim rakamlarına yansımıştır. Petrol tüketiminin yıllar itibariyle seyrine bakıldığında (Şekil 16) tüm dünya pazarında olduğu gibi ülkeler pazarında da artış göze çarpmaktadır. Ancak ABD, Avrupa ülkeleri ve Japonya gibi gelişmiş ülkelerin petrol tüketimlerinin azalma eğiliminde

olduğu, buna karşın Çin ve Hindistan gibi gelişmekte olan ülkelerin petrol tüketiminin arttığı göze çarpmaktadır. Bu artış ham petrol tüketiminde 2010 yılında gerçekleşen günlük ortalama 2,39 milyon varillik tüketim artışının %78'lik kısmının OECD dışı ülkelerden kaynaklı olması ile açıklanmaktadır (EPDK, 2011). **Şekil 16'da** ham petrolün ülkeler bazında tüketim değerleri verilmektedir.

Şekil 16: Dünya Petrol Tüketiminin Ülkelere Göre Dağılımı (Mil. Varil/Gün) (1992-2010)

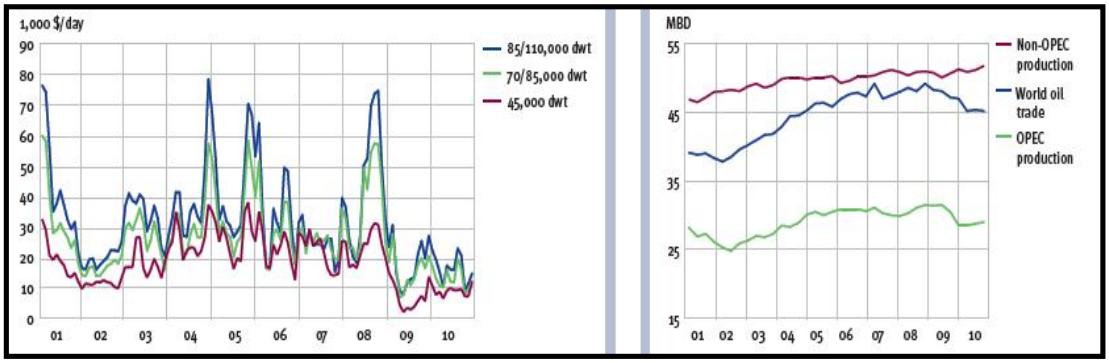


Kaynak: EPDK, 2011: 43.

Petrol ticaretinde yaşanan dalgalanmalar denizyolu ile petrol taşımacılığını doğrudan etkilemektedir. Şekil 16'da gösterildiği üzere 1980'li yıllardan sonra denizyolu ile yapılan petrol taşımacılığında ton-mil bazında büyüme söz konusu iken 2010 yılında yaşanan dalgalanma bu büyümeyi yavaşlatarak tanker taşımacılığını olumsuz yönde etkilemiştir (Platou, 2011).

Türetilmiş talebe bağlı olan deniz ulaştırma pazarı, talebin düşmesinden ötürü olumsuz yönde etkilenmektedir. Bu etki öncelikle gemilerin taşıma ücreti olarak anılan navlunlara yansımaktadır. Örneğin petrol taşımacılığı yapan tankerlerin seferlik navlunları anlık talepteki değişimlerden ötürü olumsuz yönde etkilenmektedir. **Şekil 17'de** 2001-2010 yılları arasındaki yaşanan değişimler ışığında, tankerlerin seferlik navlun oranlarının dünya petrol üretimi ile arasındaki ilişkisi gösterilmektedir.

Şekil 17: Dünya Petrol Üretimi/Ticaretine Bağlı Olarak Tanker Navlunlarının Değişimi (2001-2010) (1000$/Gün)



Kaynak: Platou, 2011: 33.

Şekil 17'de verilen bilgiler ışığında 2001-2010 yılları arasında artan petrol üretimine paralel olarak dünya petrol ticaretinde de hareketlenme göze çarpmaktadır. Ancak 2008 küresel krizinin pazardaki olumsuz etkilerinden ötürü petrol üretimi yavaşlamış, buna bağlı olarak petrol ticareti de olumsuz yönde etkilenmiştir. Ancak kriz sonrası hızla toparlanan pazarın ticaret hacmindeki artış tanker navlunlarına aynı etkide yansımamıştır. Bunun sebebi teslim edilen ve filoya yeni dâhil edilen gemiler ile söküm ya da değişim sebebiyle sicilden terki gerçekleşen gemi adetleri arasındaki fark olarak açıklanmaktadır (Platou, 2011).

Dünya tanker filosu 2009-2010 yılların arasında %5 oranında büyümüştür. Her ne kadar 2010 yılında 60 milyon DWT'lik bir kapasite artışı beklenirken, iptaller ve gecikmeler sonucu teslim edilen tonaj 39 milyon DWT olarak gerçekleşmiştir. Filodan ayrılan tonaj miktarı ise 20 milyon DWT olmuştur. Tek cidarlı tankerlerin de aynı yıl içerisinde hizmet dışı kalması sebebiyle gemilere olan talep artmış ve 2008 yılından itibaren düşüş eğiliminde olan navlunların yükselmesine sebep olmuştur (Platou, 2011).

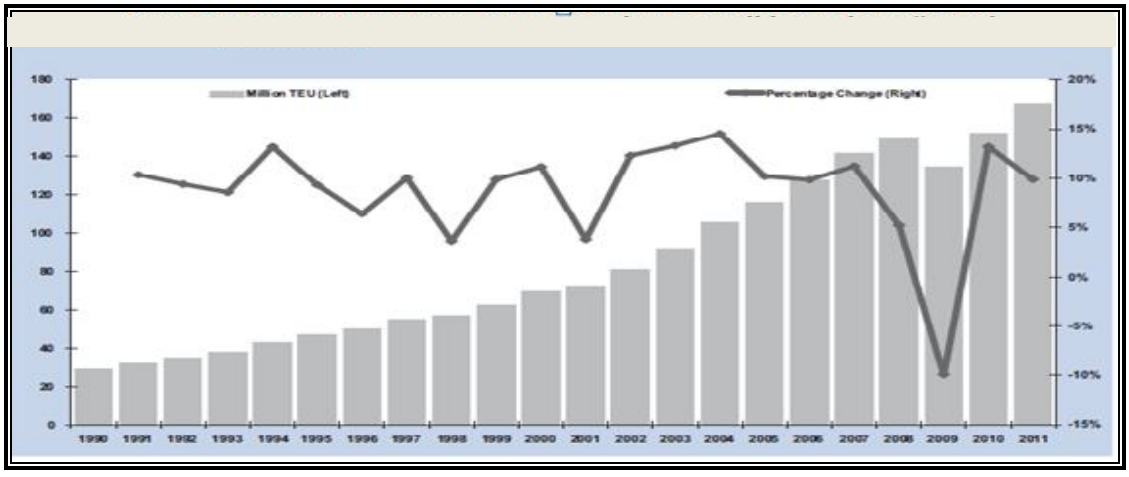
Gemi işletmecilerinin küresel pazardaki değişimlere bağlı olarak verdikleri yatırım kararları deniz ticaret filosunun profili açısından son derece önemlidir. Uzun yeni inşa süreleri, değişen navlun oranları, ikinci el gemi piyasasındaki dalgalanmalar gemi işletmecilerinin mevcut pazar koşullarındaki kararlarını doğrudan etkilemektedir. Bu kararlar ışığında deniz ticaret filosunun profili özellikle gemi tipine bağlı olarak sürekli bir değişim içindedir (Mansell, 2009).

1.4.1.3.1.2. Konteyner Pazarı

Deniz taşımacılığında konteynerlerin kullanımı 1960'lı yıllarda Amerika'da başlamış daha sonrasında tüm dünyaya hızlı bir şekilde yayılmıştır. Klasik taşımacılığın limana bağımlı olan sınırları konteyner taşımacılığı ile alıcı ve satıcının depolarına kadar uzanmış ve limanlar yüklerin geçiş noktaları durumuna gelmiştir. 1960'lı yıllarda başlayan konteyner taşımacılığının özellikle günümüzde Uzakdoğu-Amerika, Amerika-Avrupa, Uzakdoğu-Avrupa ve Akdeniz limanları arasında yoğunlaştığı göze çarpmaktadır (Bartan ve diğerleri, 2011: 400).

Dünyada konteyner ticareti incelendiğinde son 20 yıl içerisinde istikrarlı bir büyüme olduğu göze çarpmaktadır. Ancak diğer yük pazarlarında da olduğu gibi 2008 yılında yaşanan küresel kriz bu ivmeyi büyük oranda düşürmüştür. Ticaret hacmindeki değişimlerin küresel etkiler ışığında yön bulmasının yanı sıra, bölgesel değişimlerin de denizyolu ticaretine etkisi yadsınamayacak düzeydedir. Örneğin 2008 krizinin sebep olduğu dünya ticaretindeki daralmaya ek olarak, 2011 yılında Japonya'da meydana gelen depremin etkileri Transpasifik hattındaki taşımacılık rakamlarında hissedilir seviyede yaşanmıştır. Avrupa'daki ekonomik belirsizlikler sebebiyle uygulanan kemer sıkma politikaları, Arap ülkelerinde yaşanan siyasi belirsizlikler de özellikle Avrupa ve Arap merkezli taşımacılık rakamlarına yansımıştır (UNCTAD, 2011). **Şekil 18'de** dünya konteyner ticaretinde yaşanan 20 yıllık değişim grafiği gösterilmektedir.

Şekil 18: Dünya Konteyner Ticaretinin Gelişimi (1990-2011)



Kaynak: UNCTAD, 2012: 20.

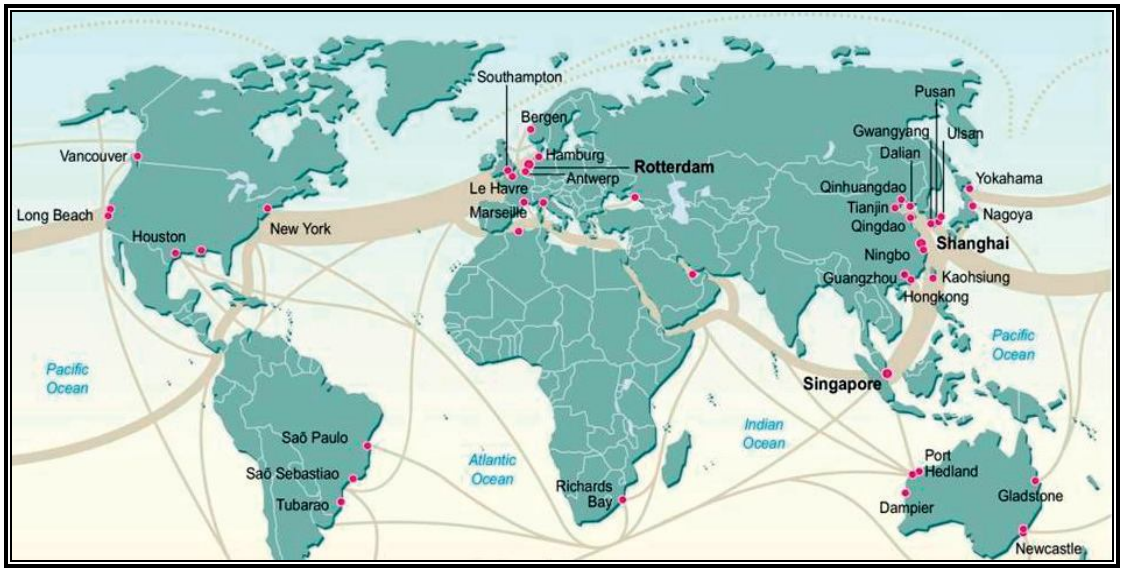
Konteyner pazarı 1990-2010 yılları arasında %8,2'lik yıllık ortalama büyüme rakamıyla yük pazarında lider konumdadır. 2011 yılı itibariyle yaklaşık 2,5 milyar tonluk kuru yük, konteyner ile taşınmış ve toplam taşınan yük miktarı içerisinde % 56'lık paya sahip olmuştur. Ancak küresel değişimler konteyner ticaretini de doğrudan etkilemiştir. 2008 krizinin etkilerinin 2009'daki konteyner ticaretine yansımaları Şekil 19'da gösterildiği üzere kuvvetli bir şekilde hissedilmiştir (Platou, 2011). Pazardaki 2010 yılında yaşanan hızlı toparlanma eğilimi ticaret hacminin 2008 yılındaki yüksek seviyelerine hızla geri dönüşüne olanak sağlamıştır (UNCTAD, 2012).

Dünyada denizyolu ile konteyner taşımacılığının ana rotaları konteyner ticaret bölgeleri ile paralellik göstermektedir. Konteyner taşımacılık rotaları aşağıda ifade edilen üç ana hat altında yer almaktadır (UNESCAP, 2011);

- Doğu-Batı Hattı: Kuzey Amerika-Batı Avrupa-Asya
- Kuzey-Güney Hattı: Avrupa-Asya-Kuzey Amerika-Güney Yarımküre Gelişmekte Olan Ülkeler
- Bölgeler Arası Ticaret Hattı: Kısa Mesafeli Taşımacılık Hatları.

Şekil 19'da dünya konteyner ticaret rotaları arasında en yoğun hat olarak kabul edilen Doğu-Batı hattına ait konteyner trafiği gösterilmektedir.

Şekil 19: Konteyner Ticaret Rotaları (Doğu-Batı Hattı)



Kaynak: UNESCAP, 2011: 43.

Şekil 19'da gösterildiği üzere ana hattın Uzakdoğu-Amerika-Avrupa rotası üzerinde olduğu göze çarpmaktadır. Özellikle New York çıkışlı yüklerin çoğunlukla Hamburg ve Rotterdam gibi Avrupa'nın ana limanlarında tekrar elleçlendiği göze çarpmaktadır.

Dünya konteyner ticaretine bağlı olarak konteyner filosunda gerçekleşen büyüme yıllık ortalama filo kullanım oranının ılımlı bir artışı ile sonuçlanmıştır. 2010 yılında konteyner taşımacılığı, navlunlardaki artışlar ve limancılık sektöründe yaşanan olumlu gelişmelere bağlı olarak karlılık düzeyini korumuştur. 2010 yılındaki konteyner taşımacılığı 2009 yılına oranla % 30 oranında artış göstermiştir. Bu artış navlun oranlarının yükselmesine bağlı olarak açıklanmaktadır. **Tablo 3'te** 2008-2010 yılları arasında farklı taşıma kapasitelerine sahip konteyner gemilerinin günlük ortalama navlun değerleri verilmektedir.

Tablo 3: Konteyner Gemilerinin Navlun Değerleri (2008-2010) ($1.000/gün)

TEU	2008	2009	2010
1.000	10,7	4,2	5,8
1.700	14,3	4,7	6,6
3.000	24,0	5,8	11,0
4.500	30,8	8,8	15,5

Kaynak: Platou, 2011.

Tablo 3'te verilen bilgiler ışığında 2008'de yaşanan küresel krizinin etkileri 2009 yılında navlunların sert düşüşüyle kendini hissettirmiştir. Ancak 2010 yılında toparlanmanın hızlı olduğu göze çarpmaktadır. Her ne tüm gemilerin navlun oranlarında bir artış göze çarpsa da 3.000 ve 4.500 TEU'luk gemilerin navlun değerlerinin kriz sonrası toparlanması çok daha hızlı olmuştur. Bu durum, kriz döneminde yaşanan boşluğun kısa sürede doldurulabilmesi amacıyla büyük gemilere olan ihtiyaç olarak yorumlanmaktadır.

1.4.1.3.1.3. Kuru Dökme Yük Pazarı

Kuru yük denildiğinde, kuru dökme yük, konteyner, ro-ro ve genel yük gemileriyle taşınan, yani sıvı olarak taşınan petrol ürünleri, kimyasal ürünler ve sıvılaştırılmış petrol ve doğalgaz dışındaki tüm kuru yükler anlaşılmaktadır. Kuru dökme yük gemileriyle taşınan temel yükler içerisinde, demir cevheri, kömür, tahıl, boksit, alümina ve kaya fosfatı yer almaktadır (Mc Conville, 1999: 213). Kuru dökme yük gemileri, 1950'li yılların sonlarına doğru pazarda, özellikle tahıl ve maden cevheri gibi yüklerin büyük parçalar halinde taşınmasına olanak sağlaması ile önemli bir konuma ulaşmıştır (Stopford, 1997: 131).

II. Dünya Savaşı'ndan sonra kuru dökme yük pazarında önemli ithalatçı ülkelerden biri olan Japonya ve Batı Avrupa bölgesinin birincil kuru dökme yüklere olan talebi artış göstermiştir. Bu nedenle 1960'lı yıllar kuru dökme yük ticareti için hızlı büyüme değerlerinin kayda geçtiği dönemlerdir (Stopford,1998: 248). Bu büyüme, 1970'lerin ortalarında petrol krizinin neden olduğu ticaretteki daralma sebebiyle durma noktasına gelmiş ancak 70'li yılların sonlarına doğru pazarda toparlanma hızlı bir şekilde gerçekleşmiştir (Mc Conville, 1999: 217).

1970 yılından 2000'li yıllara gelindiğinde deniz yoluyla taşınan beş ana kuru dökme yük miktarı 5 katına çıkmıştır. Bu durum, pazarda gelişmekte olan ve hızlı nüfus artışının yaşandığı Uzakdoğu ve Güneydoğu Asya ülkelerinin talebindeki artış ile açıklanmaktadır (Stopford, 1997: 240–241).

Sıvı dökme yük taşımacılığı da eklendiğinde, dökme yükler dünya deniz taşımacılığına konu olan yüklerin 2/3'nü oluşturmakta olup, düzenli hat taşımacılığının tersine, dökme yük gemileri genellikle dünyanın her yerinde yük arayan ve dünya deniz ticaret filosunun 3/4'nün çalışma şekli olan "Tramp" taşımacılık türünü tercih ederler. Bu gemilerde, genellikle tek tip yük taşınmaktadır (Kavussanos, 2002: 665). Kuru dökme yük taşımacılığının özellikleri (Alizadeh ve Nomikos, 2006: 232–234; Nomikos ve Alizadeh, 2006: 693) aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Pazara giriş ve çıkış, gemi satın alacak veya kiralayacak bedelin bulunması şartıyla kolaydır.

- Dökme yük taşımacılığı pazarının alt pazarları arasında hareket etme olanağı vardır.
- Birkaç alıcı ve satıcının fiyatları ve pazara giriş ve çıkısı kontrol ettiği düzenli hat taşımacılığının tersine, dökme yük taşımacılığında tam rekabet koşulları geçerlidir.
- Sunulan hizmetin kalitesi homojen olup, düzenli hat taşımacılığındaki farklılaşma olanağı dökme yük taşımacılığı pazarında mevcut değildir.
- Gemi servisleri hareketli olduğundan, pazardaki birkaç aktörün, çeşitli bölge ve rotalardaki tam rekabeti bozucu etkisine dökme yük taşımacılığı pazarında rastlanmaz.

Pazarda taşınan kuru yüklerin miktarlarının ve çeşitliliğinin değişken olması gemilerin tiplerinde ve büyüklüklerine de yansımıştır. Tonaj olarak küçük gemilerde taşınan yükün birim taşıma maliyeti, ölçek ekonomisi nedeniyle daha yüksektir. Aynı zamanda küçük gemilerin su çekimlerinin daha düşük olması nedeniyle sığ limanlara yanaşabilmeleri de daha kolaydır. Büyük miktarlarda taşınacak yükün navlun getirisi daha yüksek olacağından işletilecek geminin büyüklüğü de son derece önemlidir (Kavussanos, 2002: 667). Bu kapsamda kuru dökme yük gemileri için büyüklükleri göz önünde bulundurularak, "Baltic Exchange" tarafından, değişik sınıflandırmalar yapılmışsa da genel olarak sınıflandırılmaları **Tablo 4'te** gösterildiği gibidir (UNCTAD, 2011);

Tablo 4: Kuru Dökme Yük Gemi Tipleri ve Taşıma Kapasiteleri

Kuru Dökme Yük Gemileri	Taşıma Kapasitesi (Clarkson) (DWT)	Taşıma Kapasitesi (LR-Fairplay) (DWT)
Handysize	**10 000-40 000**	**20000-34999**
Handymax	**40000-60000**	**35000-49999**
Panamax	**60000-80000**	**50000-79999**
Capesize	**80000 üzeri**	**80000 üzeri**

Kaynak: CRS, 2011: 51.

Kuru dökme yük deniz taşımacılığı, hizmet olarak kuru olarak nitelendirilen temel yüklerin limanlar arası ulaşımını sağlayan faaliyetler bütünüdür (Farthing, 1997: 12). Bazı kuru yüklerin hammaddesi bir başka kuru yük olduğundan üretimin gerçekleşmesi ancak bu yüklerin üretim yerine ulaştırılmasına bağlıdır. Örneğin çelik endüstrisinin devamlılığı kömür ve demir cevheri gibi kuru yüklerin zamanında ve emniyetli bir şekilde üretim yerine ulaştırılmasına bağlıdır. Çünkü gelişmiş ülkelerin enerji tüketimi ve ülke ekonomilerinin can damarlarından biri olan çeliğin üretimi bu ürünlere bağlıdır (BSTB, 2012).

Kuru dökme yük deniz taşımacılığı pazarında ticareti yapılan yükler incelendiğinde birincil kuru yükler pazarda lider konumdadır. Bu sebeple bu pazarın ayakta kalması bu yüklerin ticaretine bağlıdır (Stopford, 2009: 229). **Tablo 5'te** kuru dökme yük olarak taşınan yüklere ait sınıflandırma gösterilmektedir.

Tablo 5: Kuru Dökme Yük Pazarında Denizyolu ile Taşınan Yükler

<table>
<tr>
<td>

Demir Cevheri

</td>
<td rowspan="3">İkincil kuru yükler

Şeker
Tuz
Nikel
Krom
Pirinç
Kükürt
Kok kömürü
Alçıtaşı

</td>
</tr>
<tr>
<td>

Endüstri Kömürü

</td>
</tr>
<tr>
<td>Diğer Birincil Kuru Yükler

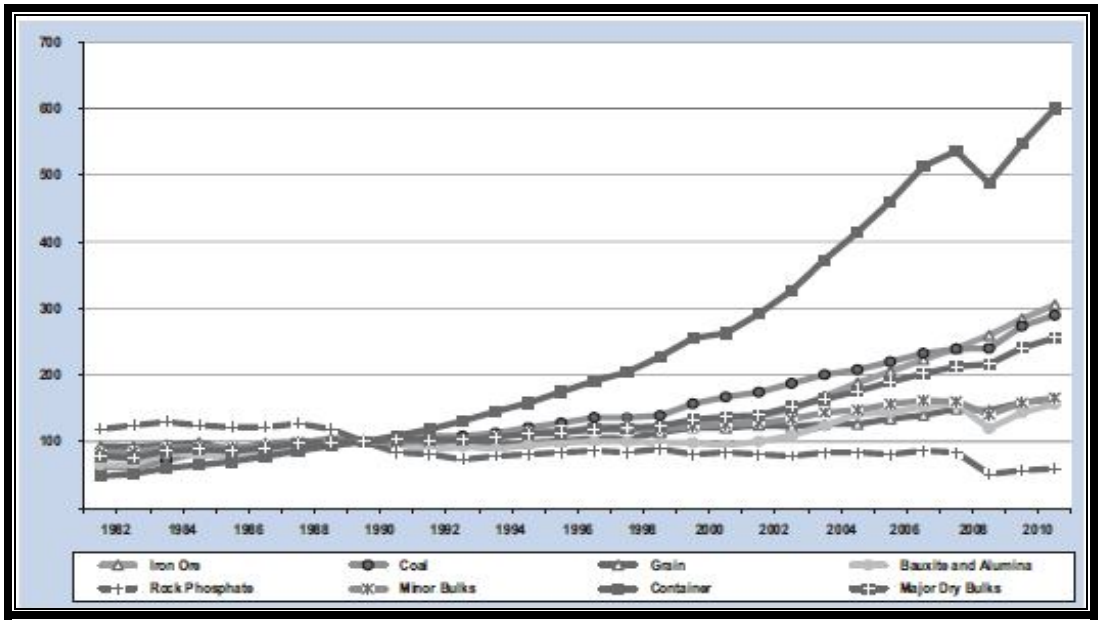
Hububat
Orman ürünleri
Çelik ürünleri
Gübre
Boksit-Alümina

</td>
</tr>
</table>

Kaynak: Stopford, 2009: 33.

Kuru dökme yükler arasında önemli bir yere sahip olan demir cevheri, dünyada en çok kullanılan madenlerden biri olup, uluslararası ticarete konu olan taşınan yük miktarı açısından petrolden sonra ikinci sırada yer almaktadır. Demirin işlenmesiyle elde edilen çelik, ağır sanayinin temel ürünlerinden biridir. Demir cevherinin %95'lik kısmı çelik üretiminde kullanılmaktadır. 1998-2008 yılları arasındaki çelik ticaretinde kararlı bir büyümenin olduğu göze çarpmaktadır. 2008-2009 yıllarında ise pazarda daralan ticarete bağlı olarak çelik ticaretindeki düşüşün etkisi, 2010 yılında %15'lik artış sayesinde kısa sürmüştür. (OECD, 2011). **Şekil 20'de** 1982-2010 yılları arasında ana dökme yüklerin ticaretine bağlı grafikler gösterilmektedir.

Şekil 20: Dökme Yük ve Konteyner Taşımacılığının Gelişimi (1982-2010)



Kaynak**:** UNCTAD, 2011.
Not: 1990=100 Milyon Ton

Şekilden de anlaşıldığı üzere 1990 yılından itibaren konteyner ticaretinde gözle görülür bir hacim artışı söz konusu olmuştur. Pazarda kömür ve demir cevheri ise konteynerden sonra ticareti yapılan diğer önemli kuru yükler olarak göze çarpmaktadır. Dünya demir cevheri tüketiminin yaklaşık %40'lık kısmı ithalat yoluyla karşılanmaktadır (UNCTAD, 2011). Demir üreticilerinin ve ithalatçılarının denizaşırı bölgelerde bulunması sebebiyle bu ticaretin %90'lık kısmı deniz yolu ile yapılmaktadır. **Tablo 6'da** demir cevheri üretiminde ve ithalatında söz sahibi olan ülkelerin üretim ve ithalat değerleri verilmiştir.

Tablo 6: Dünya Demir Cevheri Üreticileri ve İthalatçıları

DEMİR ÜRETİCİLERİ	(%)	DEMİR İTHALATÇILARI	(%)
Avustralya	**40**	**Çin**	**61**
Brezilya	**31**	**Japonya**	**14**
Hindistan	**10**	**AB**	**11**
Güney Afrika	**5**	**Kore**	**6**
Kanada	**3**	**Orta Doğu**	**2**
İsveç	**2**	**Diğer**	**6**
Diğer	**9**		

Kaynak: UNCTAD, 2011: 16

Tablodan da anlaşıldığı üzere dünyada önemli çelik üreticilerin başında gelen Çin, küresel kriz dönemine kadar ki süreçte önemli bir ticaret hacmi yakalamıştır. Her ne kadar krizin olumsuz etkileri söz konusu olsa da Çin, halen pazarda lider konumdadır. Ancak 2011 yılında hükümetin stratejik bir kararla yıllık büyüme hızını yavaşlatması için almış olduğu önlemler, pazar payında düşüşe sebep olmuştur (Platou, 2011). **Tablo 7'de** dünya çelik üretimi ve ithalatı açısından pazarda söz sahibi ülkelere ait pazar payları gösterilmiştir.

Tablo 7: Dünya Çelik Üreticileri ve İthalatçıları

ÇELİK ÜRETİCİLERİ	(%)	ÇELİK İTHALATÇILARI	(%)
Çin	44	Çin	45
Japonya	8	AB 27	11
ABD	6	Kuzey Amerika	9
Rusya	5	Orta Doğu	4
Hindistan	5	Güney Amerika	4
Kore	4	Afrika	2
Almanya	3	Diğer	26
Ukrayna	2		
Brezilya	2		
Türkiye	2		
Diğer	19		

Kaynak: UNCTAD, 2011: 16.

Tablo 7'den anlaşıldığı üzere pazarın lideri konumunda olan Çin'in demir çelik üretimi Vale (Brezilya), Rio (Avustralya), Bhp Biliton (Avustralya) isimli işletmeler tarafından karşılanmaktadır. Son yıllarda başta Çin olmak üzere diğer gelişmekte olan ülkelerin demir-çelik sektörüne yapmış olduğu yatırımlar, pazardaki rekabeti üst seviyelere çıkarmıştır. Fiyat açısından rekabet gücü zayıflayan Avrupa ülkeleri de pazar paylarını koruyabilmek için ağırlıkla yüksek katma değerli ürünler (yassı ürünler, vasıflı ve paslanmaz çelik ürünleri gibi) üretip, ihraç etme ve katma değeri düşük ürünleri (uzun ürünler gibi) ithal etme yolunu seçmişlerdir (Öztürk ve Fındık, 2012: 1263).

Ana dökme yük ürünlerinden bir diğeri ise kömürdür. Denizyolu ile taşınan kömür yükü demir cevherinden sonra pazarda en çok taşınan ikinci sırada yer alan kuru dökme yüktür. Pazarda kömüre olan talep iki gruba ayrılmaktadır. Birinci grup, çelik üretiminde kullanılan metalürjik kömüre yani kok kömürüne olan talep iken

ikinci grup ise, enerji santralleri ve ısınmada kullanılan termal kömürüne olan taleptir. Kok kömürü üretiminde Avustralya %66'lık pazar payı ile sektörde lider konumdadır (UNCTAD, 2011). Ancak ticareti yapılacak yükün üretildiği coğrafi bölgenin doğal koşullara karşı kırılganlığı pazarı olumsuz yönde etkilemektedir. Örneğin 2010 yılında Avustralya bölgesinde yaşanan kötü hava koşulları ve kasırgalar sebebiyle denizyolu taşımacılığı olumsuz yönde etkilenmiş ve kömür ticareti durma noktasına gelmiştir. Termal kömür ticareti ise yaşanan petrol şoklarına bağlı olarak artış göstermiştir (Stopford, 1999: 233).

Termal ve kok kömürü ithalatının büyük bölümü, Batı Avrupa, Japonya ve Çin tarafından gerçekleştirilmektedir. 2009 yılından itibaren Çin'in kömür ithalatındaki artışı, uluslararası kömür fiyatlarındaki değişimler ve ulusal stoklardaki azalmalar ile ilişkilendirilmektedir. Kömür ithalatı açısından Asya bölgesindeki bir diğer aktör ise Hindistan'dır. Hindistan'ın hızlı büyüme değerlerine bağlı olarak kömüre duyulan ihtiyaç artmış ve bu durum kömür ithalatına yansımıştır (UNCTAD, 2011). **Tablo 8'de** dünya kömür üretimi ve ithalatına dair pazarda söz sahibi ülkeler gösterilmektedir.

Tablo 8: Dünya Kömür Üreticileri ve İthalatçıları

KÖMÜR ÜRETİCİLERİ (%)		KÖMÜR İTHALATÇILARI (%)	
Avustralya	**33**	**Japonya**	**22**
Endonezya	**32**	**Avrupa**	**17**
Kolombiya	**8**	**Çin**	**14**
Güney Afrika	**7**	**Hindistan**	**13**
Rusya	**7**	**Kore**	**13**
ABD	**5**	**Tayvan**	**7**
Kanada	**3**	**ABD**	**2**
Çin	**2**	**Tayland**	**2**
Diğer	**3**	**Malezya**	**2**
		Brezilya	**1**
		Diğer	**10**

Kaynak: UNCTAD, 2011: 16.

Önemli kuru dökme yüklerden bir diğer ise tahıldır. Tahıl üretimi üretici ülkenin mevsim şartlarına bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Ayrıca talepte yaşanan dönemsel dalgalanmalar, gıda tüketim alışkanlıklarındaki değişimler ve

ticari kısıtlar da tahıl ticaretini doğrudan etkileyen unsurlar arasında yer almaktadır (Platou, 2012). **Tablo 9'da** dünya tahıl üretimi ve ithalatı açısından önemli pazar paylarına sahip ülkeler gösterilmektedir.

Tablo 9: Dünya Tahıl Üreticileri ve İthalatçıları

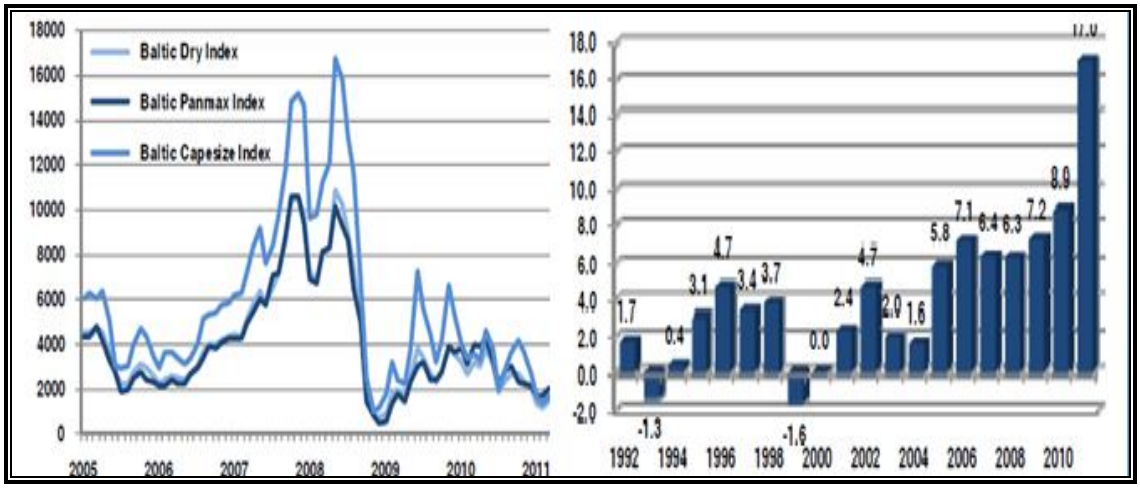
TAHIL ÜRETİCİLERİ (%)		TAHIL İTHALATÇILARI (%)	
ABD	**33**	**Asya**	**31**
AB	**10**	**Latin Amerika**	**22**
Kanada	**9**	**Afrika**	**22**
Arjantin	**8**	**Orta Doğu**	**18**
Avustralya	**8**	**Avrupa**	**5**
Diğer	**33**	**Diğer**	**2**

Kaynak: UNCTAD, 2011: 16.

Tablodan da anlaşıldığı üzere ABD ve AB ülkelerinin tahıl üretimi açısından pazarda söz sahibi olduğu göze çarparken, ana tüketici konumunda ise Asya bölgesi pazarda önemli paya sahiptir. Üretici ve tüketicilerin denizaşırı bölgelerde bulunması ise denizyolu ulaştırmasını bu pazarda son derece önemli bir konuma getirmiştir.

2008 yılında yaşanan küresel kriz diğer yük tiplerinde olduğu gibi kuru dökme yük taşımacılığını da olumsuz yönde etkilemiştir. 2009-2010 yılları arasında her ne kadar tahıl tüketimi artmış olsa da, üretim miktarlarında %4'lük bir düşüş kayda geçmiştir. 2010 yılında Rusya ve Ukrayna'da yaşanan kuraklık ve orman yangınları, Kuzey Amerika'da yaşanan ağır doğa koşulları sebebiyle tahıl ticareti olumsuz yönde etkilenmiştir. Pazarda oluşan bu boşluğun büyük bir kısmı ABD ve Arjantin tarafından giderilmiştir. Dönemsel olarak yaşanan bu sıkıntı, taşıma işlerinde büyük tonajlı gemilerin kullanılması ile giderilmiştir (UNCTAD, 2011). **Şekil 21'de** 2005-2010 yılları arasında dökme yük filosunun değişimi ve ortalama navlun değerleri verilmiştir.

Şekil 21: Dökme Yük Filosunun Gelişimine Bağlı Navlunların Değişimi (%) (2005-2010)



Kaynak: ISL, 2011:33; WTO, 2012: 12.

Şekilden de anlaşıldığı üzere dökme yük gemilerinin ortalama navlun değerleri 2008 yılında en üst seviyeye ulaşmıştır. Ancak 2008 krizinin etkileri 2009 yılında çok sert bir düşüşle kendisini hissettirmiştir. 2010 yılında navlun pazarındaki toparlanma, dökme yük filo kapasitesindeki sert artış sebebiyle etkisini hissettirememiştir. 2011 yılındaki tonaj fazlası ve sökülen gemi adedindeki düşüş sebebiyle navlun oranları yine düşme eğilimi göstermiştir.

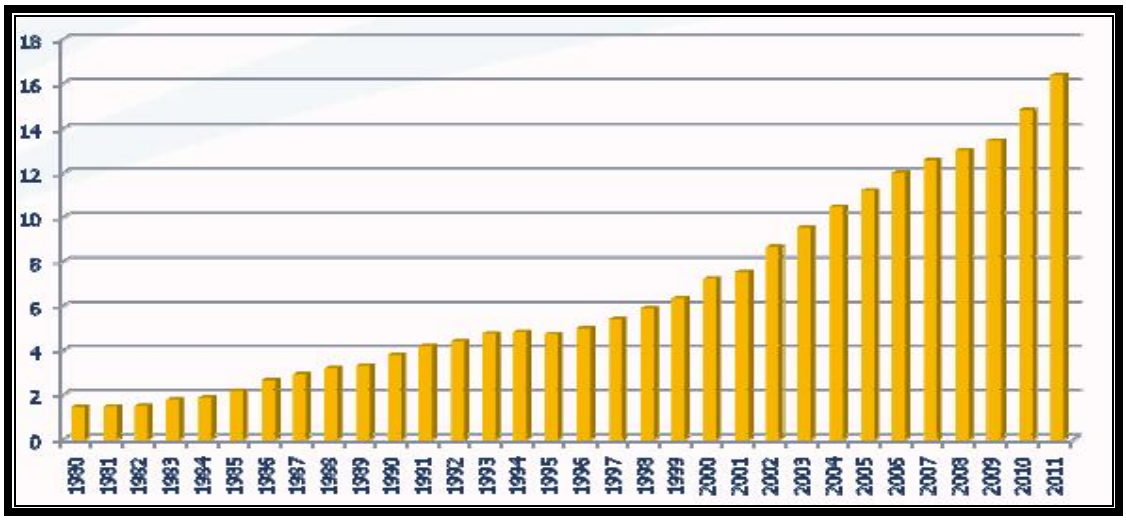
1.4.1.3.1. Yolcu Pazarı

Günümüzde kruvaziyer (yolcu taşımacılığı) turizmi, deniz kaynaklı turizm kapsamında değerlendirilmektedir. Bu pazarda verilen hizmet sebebi ile temelde gemi ile yapılan yolcu taşımacılığına bağlı deniz seyahati bulunmaktadır. Gerçekleştirilecek olan turistik faaliyet bir limanda başlayıp, turistik limanları ziyaret ederek devam eder. Bu açıdan kruvaziyer turizmi "konukların, temel amacı yolcu taşımacılığı olan bir gemiye, para ödemek suretiyle bindikleri, denize dayalı bir seyahat" olarak tanımlanmaktadır. Kruvaziyer gemilerinin Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA) tarafından yapılan tanımı şöyledir: "Seyahati programlanmış, derin sularda iki gün ya da daha fazla kalan en az 100 yolcu kapasiteli gemidir (Güzel, 2006).

Dünyada denizyolu ile yapılan yolcu taşımacılığı 1980 yılından itibaren 2011 yılına kadar yıllık ortalama %7,5'lik artış göstermiştir. Yolcu gemilerinin yıllık

ortalama doluluk oranları %100 olarak hesaplanmıştır. 1980–2012 yılları arasında 225 milyon yolcu denizyolu ile taşınmıştır. Taşınan 188 milyon yolcu Amerika kaynaklı iken, 37 milyonluk kısmı ise diğer bölgelerden taşınmıştır (CLIA, 2013). Toplam yolcu sayısının %67'lik kısmı son on yılda taşınmış iken, %39'luk kısmı ise son 5 yılda taşınmıştır. 1980–2011 yılları arasında ABD nüfusunun yaklaşık %24'ü denizyolu ile taşınmıştır. 2011 yılı itibariyle taşınan yolcu sayısı ise 16 milyona ulaşmıştır (Brida ve Aguirre, 2008). **Şekil 22'de** 1990-2011 yılları arasında dünyada denizyolu ile taşınan yolcu miktarları verilmektedir.

Şekil 22: Kruvaziyer Taşımacılık ile Taşınan Yolcu Miktarları (1990-2011) (Milyon)



Kaynak: CLIA, 2013.

Şekil 22'den de anlaşıldığı üzere kruvaziyer taşımacılık değerleri 20 yıllık süreç göz önünde bulundurulduğunda sürekli artmıştır. Örneğin Avrupa'da 2010 yılında toplam yolcu miktarının yaklaşık %30'luk kısmına karşılık 6,2 milyon yolcu, kruvaziyer turizminden faydalanmıştır. Toplam 5,6 milyon yolcu Avrupa limanlarını ziyaret etmiş olup, pazarda 2010 yılına göre %7,1'lik bir artış yaşanmıştır. Özellikle Akdeniz, Baltık Denizi ve Avrupa'nın diğer bölgelerindeki limanları yıl içerisinde 28,1 milyon yolcu ziyaret etmiştir (EEC, 2013: 6)

1.4.2. Gemi Geri Dönüşüm Pazarı

Gemi geri dönüşüm pazarı, deniz ticaret filosunun sürdürülebilir gelişmesi açısından (Sundelin, 2007) ekonomik ömrünü tamamlamış olan gemilerin seferden çekilmesi ve yerlerine yeni inşa gemilerin getirilmesi amacıyla oluşturulmuş bir pazardır. Tarihte gemiler her zaman geri dönüşüme kazandırılarak ömürlerini tamamlamışlardır (White ve Molloy, 2001). Buxton (1991: 107)'a göre bir geminin geri dönüşüm değeri, geminin çıplak olarak hurda değeri ile geminin içinde bulunan parçaların toplam değeridir.

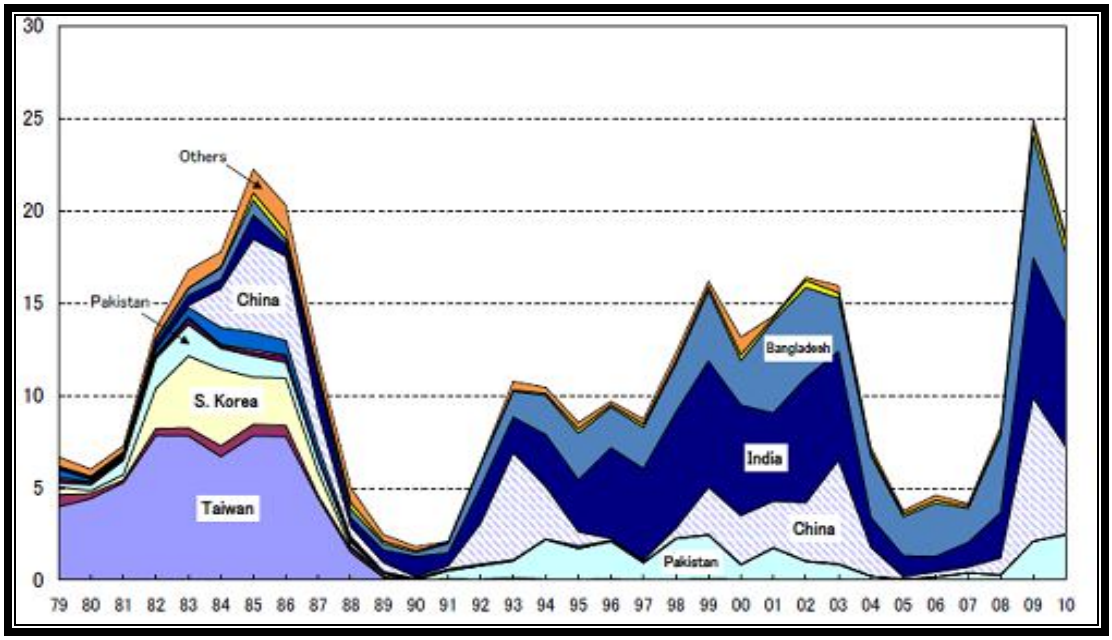
Ahşap tekneler zamanından günümüz modern sac gemiler dönemine kadar ki süreçte kullanılan malzemelerin her ne kadar değiştiği gözlemlenmiş olsa da geri dönüşüme giren malzeme ağırlığının toplam ağırlıktaki oranı (%95-%98) değişmemiştir. Gemi geri dönüşüm pazarında, geri dönüşüme giren malzeme ağırlığının toplam ağırlığa olan oranının yüksekliği sebebiyle, otomotiv ve havayolu pazarını geride bırakarak pazarda lider duruma gelmiştir (Lloyds Register, 2011).

Gemi geri dönüşüm kararını etkileyen en önemli etken geminin yaşlanması ve eski teknolojiye sahip olmasıdır. Bunun yanı sıra navlun oranları ve gemilerin etkinlikleri de önemli değişkenler arasındadır. Deniz ticaret filosunun tonaj hacmi, yeni inşa gemilerin teslimi, hali hazırdaki gemilerin hurdaya ayrılması ve denizlerdeki kazaya bağlı kayıplar arasındaki dengeye bağlıdır. Denizyolu taşımacılığı pazarında toplam tonaj arzını azaltmanın en etkin yöntemi gemileri geri dönüşüme sokmaktır. Ancak gemi sahipleri stratejik olarak gemilerini hurdaya ayırma yerine bazı durumlarda gemiyi yatırma (Lay-up) veya satma gibi seçenekleri de değerlendirmektedir. Ancak geminin işletilmesinden elde edilen getirisi hurda değerinden daha düşük ise gemi sahibi gemisini hurdaya ayırma kararı verecektir (Sarraf ve Lauridsen, 2010).

Gemi geri dönüşüm faaliyetleri 20. yüzyıla kadar Amerika ve İngiltere'nin endüstriyel limanlarında gerçekleştirilmekteydi. Daha sonraları gemi geri dönüşüm merkezleri önce Avrupa'ya daha sonraları ise Doğu Asya'ya kaymıştır. 1980'lerden günümüze kadar geçen süreçte Güney Asya bölgesi bu pazarda liderliğini korumuştur. Uygun işgücü maliyetleri ve düşük standart çalışma koşulları ile Asya bölgesi emek yoğun bir sektör olan geri dönüşüm sektörü açısından cazip hale

gelmiştir. Günümüzde gemi geri dönüşüm pazarında Bangladeş, Hindistan ve Pakistan özellikle uygun işgücü maliyetleri sebebiyle pazarda söz sahibi konumdadır. Bu ülkeler, pazarda sökümü gerçekleşen toplam gemi adedinin %70-%80'lik kısmını temsil etmektedir. Kalan pazar payı ise Çin ve Türkiye tarafından paylaşılmaktadır (Sarraf ve Lauridsen, 2010). **Şekil 23'de** 1979-2010 yılları arasında sökülen gemilerin söküm işlemi yapan ülkelere göre dağılımları gösterilmiştir.

Şekil 23: Gemi Geri Dönüşüm Pazarında Söz Sahibi Ülkelerin Pazar Paylarının Değişimi (Mil. Grt) (1979-2010)



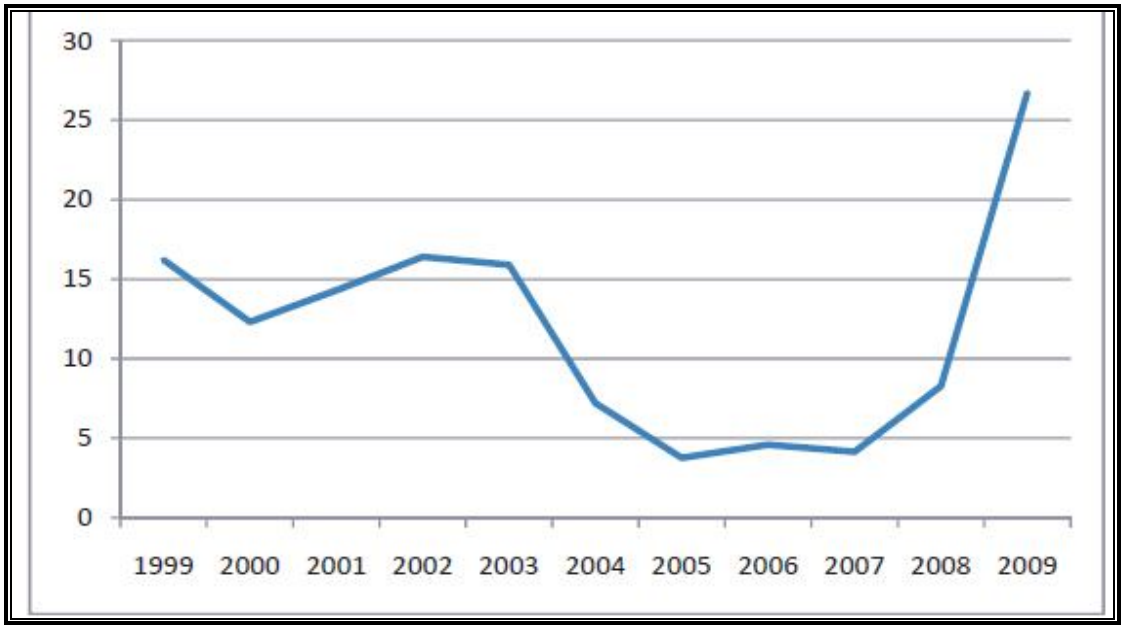
Kaynak: UNCTAD, 2011: 14.

Gemi geri dönüşüm pazarı, dünya deniz ticareti ve diğer denizcilik pazarları ile yakından ilişkilidir. Deniz ticaretindeki artış pazardaki navlun değerlerini yükseltir ve yükselen navlunlar gemiye olan talebi arttırır. Bu durum, geri dönüşüme girecek gemilerin deniz ulaştırma pazarına tekrar geri dönmesine sebep olmaktadır (Scarsi, 2007: 578; Stopford, 1997: 43).

2000'li yılların başında kendini hissettiren kriz sebebiyle gemi geri dönüşüm pazarı hareketlenirken, 2004–2008 yılları arasında toparlanan deniz ticareti ve yükselen navlunlar sebebiyle gemi geri dönüşüm pazarı faaliyetleri durma noktasına gelmiştir. 2009 yılında yaşanan küresel krizin deniz ticaretine olan yansımaları bu pazardaki hareketliliği arttırmıştır (Sarraf ve diğerleri, 2010). 2010 yılında tek cidarlı

tankerlerin ömürlerinin MARPOL gereğince dolması sebebiyle geri dönüşüme giren gemi adedinde ciddi bir artış yaşanmıştır (Platou, 2011). **Şekil 24'te** 1999-2009 yılları arasında gemi geri dönüşüm pazarının gelişimi gösterilmektedir.

Şekil 24: Gemi Geri Dönüşüm Pazarının Gelişimi (Mil. GRT) (1999-2009)



Kaynak: Mikelis, 2012: 131.

Gemi geri dönüşüm pazarı şekilden de anlaşılacağı üzere deniz ulaştırma pazarının canlılığı ile karşıt ilişki içerisindedir. Bu sebeple pazarda navlunların ve deniz ulaştırma pazarına talebin artması, geri dönüşüm pazarını olumsuz yönde etkilerken, denizyolu ticaretinde yaşanan daralmalar bu pazarı canlandırmaktadır. 2011 yılında gemi geri dönüşüm pazarında yaşanan canlanma, kuru yük pazarındaki navlunlarında yaşanan sert düşüş ile açıklanmaktadır. 2010 yılından itibaren tankerlerde çift cidar zorunluluğu olması sebebiyle gemi işletmeleri tek cidarlı tankerlerini geri dönüşüme sokarak bu pazarın canlı kalmasını sağlamıştır (Platou, 2012).

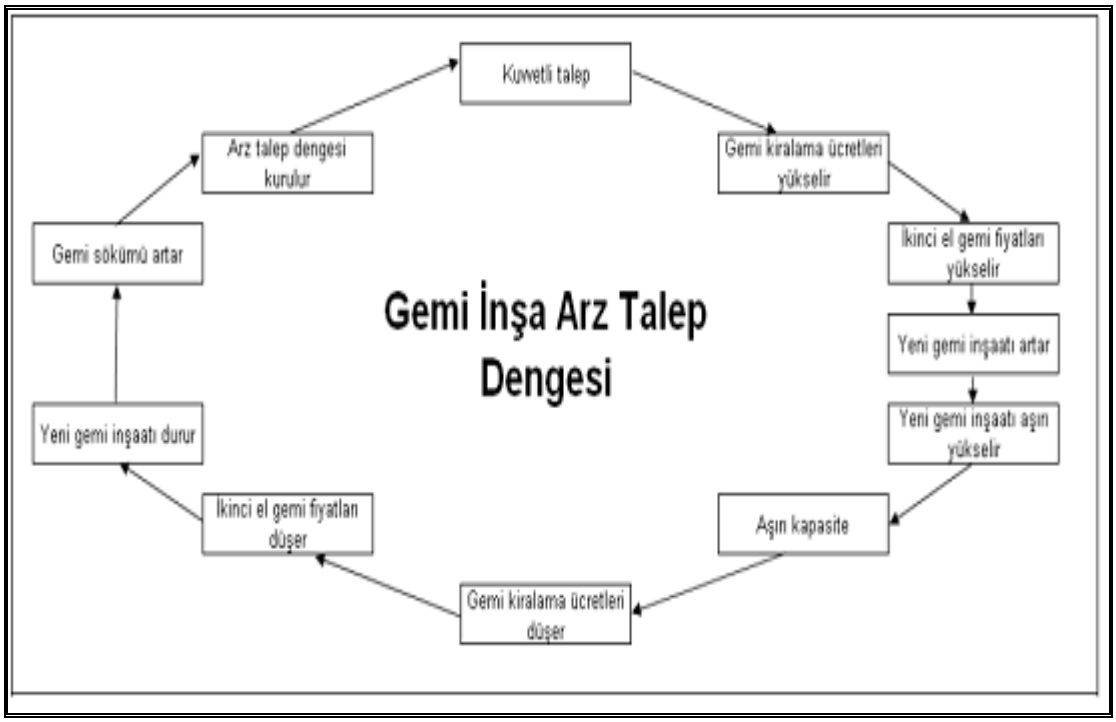
1.4.3.Gemi İnşa Pazarı

Gemiler; kullanım amacına, çalışma prensibine, sevk ve idare sistemlerine, inşasında kullanılan malzemeye göre çeşitli tipte, tonajda ve teknolojik imkânlara

sahip olarak inşa edilirler (Bakacak, 2007). Bu nedenle, gemilerin inşa edildiği üretim yerini oluşturan tersaneler de, değişik imkân ve teknolojik kabiliyetlerde olabilmektedir. Basit bir ticaret gemisinin inşasını yapan bir tersanelerden süper tanker inşasını yapabilecek teknolojik kabiliyet ve imkânlara sahip tersanelere kadar, tersanecilik özünde emek yoğun bir endüstri dalı olduğu kadar sermaye yoğun da bir sanayi sektörüdür (Salar, 2003: 36).

Denizyolu taşımacılığı pazarında arzı arttırmanın birinci yolu yeni gemi inşasıdır. Bu yolla gemi sayısı ve tonaj miktarının yanı sıra gemilerin nitelikleri de artmaktadır. Yeni gemi inşasına olan talep yani gemi sahiplerinin yeni gemi inşa yatırım kararı, işletmelerin taşıma ihtiyaçlarını karşılayacak yeni tonaj ihtiyacından doğar (Mc Conville, 1999: 66). **Şekil 25'te** gemi inşa pazarındaki arz talep ilişkisi gösterilmektedir.

Şekil 25: Gemi İnşa Pazarı Arz Talep İlişkisi



Kaynak: Brauner ve İlingworh, 2006: 69.

Şekilden de anlaşıldığı üzere talep tarafında meydana gelen artışa yanıt olarak yeni gemiler inşa edilir. İnşa edilen gemiler ise sektörde 20–30 yıllık bir süre boyunca faaliyet gösterecektir. Talepteki değişimler karşısında filo ayarlaması hemen

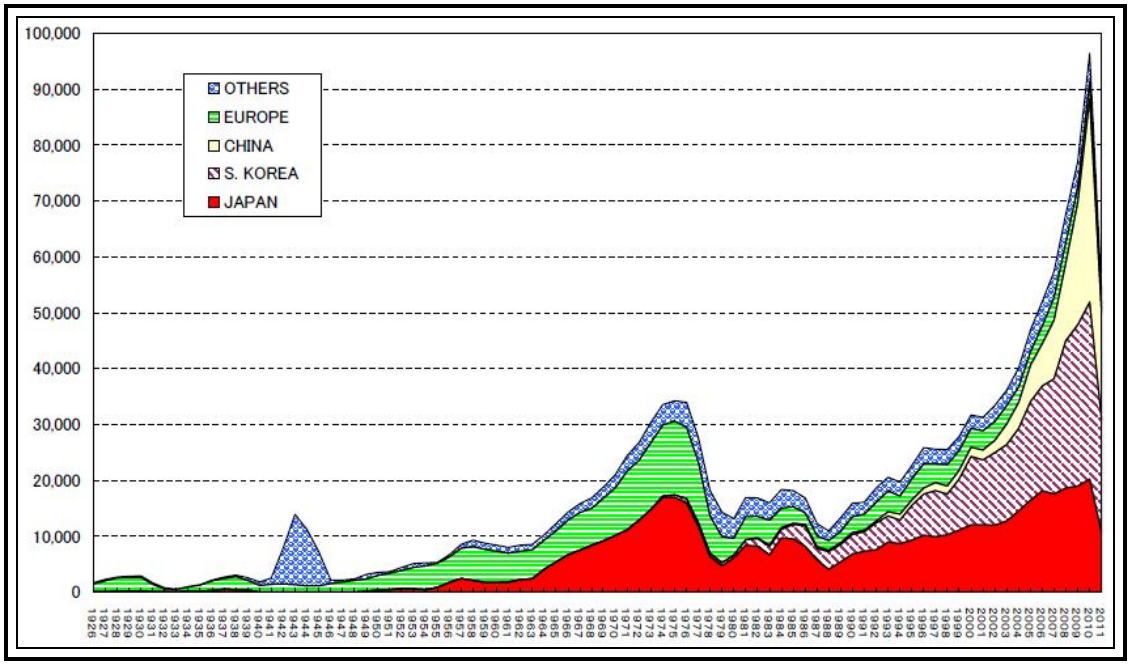
ve kolay olmamaktadır. Talebin zaman içinde olgunlaşması birçok dış etkene bağlıdır. Gemi inşası uzun süreçli bir faaliyettir. Gemi inşa siparişleri ile yeni inşanın teslimi arasında yaklaşık ortalama dört yıllık bir zaman farkı vardır. Yeni inşa gemi siparişleri pazardaki öngörüye bağlı olarak çok iyi tahmin edilerek verilmelidir. Geçmişte bu konuda plansız karar veren birçok gemi sahibi tonaj fazlalarıyla karşı karşıya kalmıştır (Stopford, 1999: 77).

Gemi inşa sanayi, temelde montaj sanayidir. Diğer bir deyişle, çelik sanayi, makine imalat sanayi, elektrik-elektronik sanayi, boya sanayi ve lastik-plastik sanayi gibi pek çok sanayi kolunun bir araya gelmesiyle hayat bulmuştur. Gemi, bu sanayilerin bilimsel ve teknolojik temellere dayalı olarak, belirli bir sistematik ve disiplin içerisinde, tersanelerde bir araya getirilmesi ve birleştirilmesi sonucunda, ortaya çıkmaktadır (MARKA, 2011: 1).

Gemi inşası 1950'lere kadar özellikle İngiltere'de ve Kuzey Amerika'da özel bir sanayi dalıydı. Ancak 1970'ten itibaren bu pazarda önemli değişiklikler yaşandı. Özellikle 1973'ten 1990'a kadar geçen süreçte gemilere olan talebin düşüklüğü, 1973 öncesi inşa edilen gemilerin ekonomik ömürlerini tamamlamaları sonucu ile sona ermiştir. 1990 yılından başlayan gemilere olan talep artışı günümüze kadar devam etmiştir. Tek cidarlı tankerlerin 2010 yılından itibaren yük taşıyamayacak olmaları da (yeni çift cidarlı tankerlerin inşası) bu talepte çok önemli bir etken olmuştur.

Güney Kore tersaneleri yüksek teknolojik altyapıya sahip olmasının yanı sıra yeni inşa siparişlerini zamanında teslim etmesi ile de pazarda söz sahibi konuma gelmiştir. Çin gemi inşa sektörü ise sürekli olarak kapasitesini arttırarak pazardaki rekabet gücünü her geçen gün arttırmaktadır. Uzakdoğu pazarına rakip olarak ise Romanya, Polonya, Bulgaristan, Almanya, Hırvatistan gibi AB ülkeleri de mevcut tersanelerini modernize ederek gemi inşa pazarındaki rekabet güçlerini arttırmayı hedeflemiştir. Günümüzde deniz ulaştırma pazarına yönelik talep artışı özellikle Japonya, Güney Kore ve Çin tersaneleri olmak üzere gemi inşa pazarının hareketlenmesini sağlamıştır (Stopford, 2009). **Şekil 26'da** gemi inşa siparişlerinin inşa ülkesi ve gemi tiplerine göre dağılımı verilmektedir.

Şekil 26: Gemi İnşa Siparişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı (1926–2011)



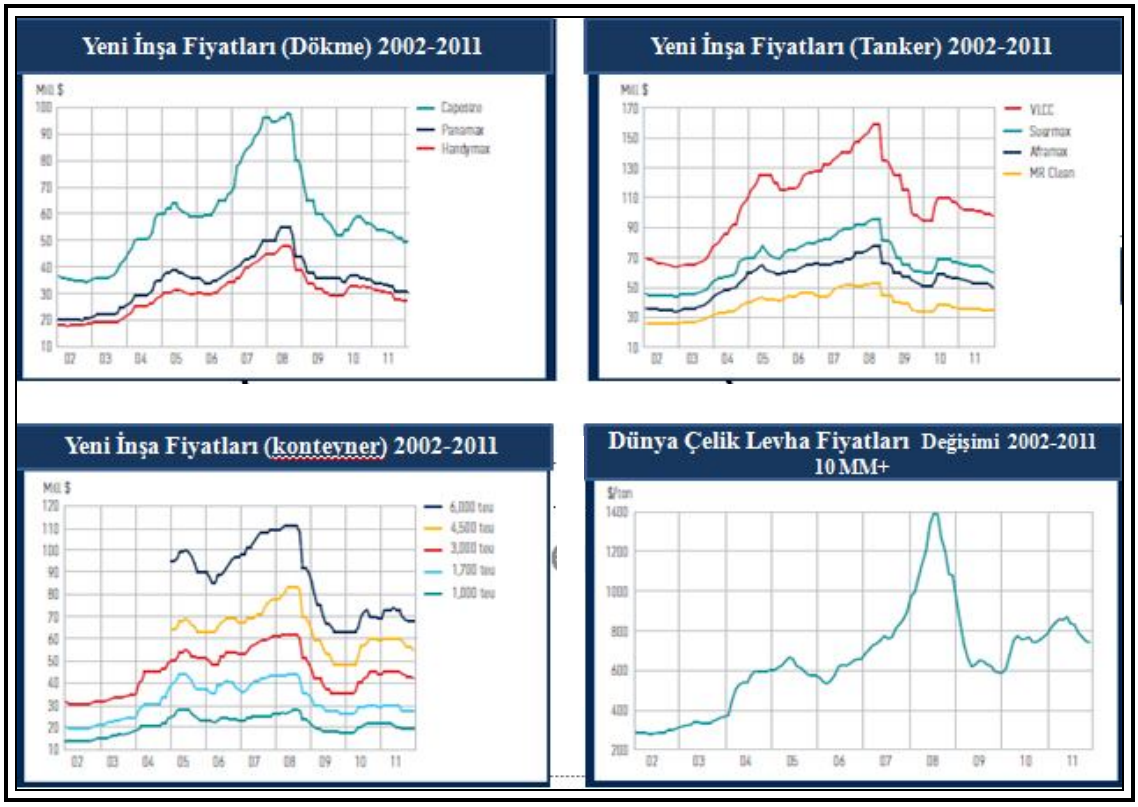
Kaynak: Platou, 2012.
Not: 1000 GRT ve üzeri gemiler.

Şekilden de anlaşıldığı üzere pazardaki Uzakdoğu bölgesinin liderliği göze çarpmaktadır. Ancak son yıllarda yeni gemi inşa pazarına olan talep patlaması sonucu bu ülkeler mevcut taleplere yanıt verememiş ve Hırvatistan, Romanya, Polonya, Vietnam ve Türkiye gibi ülkelerin pazardan pay almalarına olanak sağlamıştır. Ancak çelik fiyatlarındaki yaşanan artışlar sebebiyle bu olumlu tablo çok uzun soluklu olmamıştır.

Pazarda önemli bir çelik ithalatçısı olan Çin, destek politikaları ile çelik fiyatlarında dalgalanmalara sebep olmaktadır. 2010 yılı yeni gemi inşa maliyetlerinin 2008 yılı maliyetlerine oranla oldukça düşük değerlerde olduğu göze çarpmaktadır. Yeni inşa maliyetlerindeki önemli unsurlardan bir diğeri ise sac levha fiyatlarıdır. Gemi sac maliyetleri 2006 yılından sonraki en düşük değerlerine 2010 yılında ulaşmıştır. İşçi maliyetlerinde ise, 2010 yılı itibariyle Japon ve Kore tersanelerinde bir artış söz konusudur. Ortalama aylık ücretler Kore tersanelerinde %5 oranında artmış, Japon tersanelerinde ise 2010'da 2009'a kıyasla %1,8 oranında artmıştır. Ortalama yeni inşa maliyetleri 2010 yılında yaklaşık %4 oranında artmıştır. Buna karşılık 2008 yılında ulaşılan tepe noktasından sonra söz konusu ülkelerde inşa maliyetlerinde %20 oranında bir azalma söz konusu olmuştur (DTO, 2011). **Şekil**

27'de dünyada çelik levha fiyatlarına bağlı gemi inşa fiyatlarının değişimine ait grafik görülmektedir.

Şekil 27: Dünya Çelik Levha Fiyatlarına Bağlı Yeni İnşa Fiyatlarının Değişimi



Kaynak: Platou, 2012:12-14-26.

Günümüzde, gemi inşa sanayi bir değişim süreci içerisine girmiştir. Küresel kriz ile birlikte dünyada gemi siparişleri durma noktasına geldiği dönemde, piyasadaki arz fazlasının yanı sıra yeni inşası tamamlanmış gemilerin işletilememesi sebebiyle uzun vadeli finansmanın karşılığı bankalara ödenemez hale gelmiştir. Bu gelişme sonunda gemi fiyatları da düşerek gemilere biçilen değer karşılığında bankaların istediği teminat oranının azalmasıyla sağlanması gereken finansman miktarında zorunlu artış yaşanmıştır. Bu gelişmeler ışığında %70-%80 kredi %30-%20 öz kaynak oranları da %60-%40 şeklinde revize edilerek sektöre finansman açısından ek bir yük getirmiştir (CRS, 2011).

Dünya genelinde 2012 yılı itibariyle sipariş edilen gemi sayısında olduğu kadar tonaj miktarında da artış gözlemlenmiştir. Tersanelerde çok sayıda konteyner ve LNG (likit doğal gaz) gemisi siparişi alınmıştır (Yavuz, 2012). Teslim süreleri

göz önüne alındığında verilen sipariş miktarlarının pazarın halen belirsizliğinin etkisi altında verildiğinden bahsetmek mümkündür. Özellikle doğal gaza olan talebin artması sebebiyle LNG gemi siparişlerinde ki artış oranı, konteyner pazarındaki navlunların artması ile konteyner siparişine de yaşanmıştır. Dökme yük ve tanker tipi gemi pazarındaki arz fazlası ve düşük navlunlar sebebiyle ise bu gemi tiplerine yönelik yeni inşa sipariş rakamlarında kayda değer düşüşler göze çarpmaktadır (Hekimoğlu, 2012).

1.4.4. Gemi Alım Satım Pazarı

Navlunların yüksek olduğu dönemlerde tersanelere gemi siparişi verilmesi halinde, geminin inşa edilip hizmete girmesi için geçen süre yaklaşık 3-3,5 yıl olmaktadır. Deniz taşımacılığına olan talep anında karşılanabilseydi, bölgesel tonaj eksiklikleri, yakıt fiyatları ve diğer maliyet değişkenleri ihmal edilmek şartıyla navlunlar sabit kalırdı. Bundan ötürü artan talep karşısında, yeni gemi inşa süresinin uzun olması ve tersane kapasitelerinin talebi zamanında karşılayamaması navlun fiyatlarının yükselmesine sebep olmaktadır. Gemi arzının talebi aştığı durumlarda ise, gemi sahiplerinin kapasite fazlası gemilerini devre dışı bırakma konusundaki isteksizlikleri, navlunların normal seviyelerine gelmesini geciktirmektedir (Tvedt, 2003: 330). Bu süre içerisinde navlunlarda olacak büyük değişimler, yatırımın kârlılığını tehlikeye sokabileceğinden, genç gemilere olan talebi artmaktadır (Arslan, 2008).

Deniz taşımacılığı sektöründe yatırımcıların kazançlarının yalnız gemi isletmeciliğiyle elde edilemeyeceği ve esas varlık kazancının doğru zamanlarda gemi alım-satım işlemlerinin gerçekleştirilmesiyle sağlanacağı düşünülür (Kavussanos ve Alizadeh, 2002: 325). Zaman zaman yeni inşa gemiler daha ucuz olmasına rağmen piyasadaki kazanç fırsatlarını kaçırmak istemeyen yatırımcılar ikinci el gemi almaktadır.

Geminin mülkiyetinin devri ve sicilinin değişmesi yöntemi (Mcconville, 1999: 82) olan gemi alım-satım piyasasında gemi sahibi satılık bir gemiyle piyasaya girer. Normalde bu gemi nakit, kontratsız, ipoteksiz veya hatsız olarak hemen teslim edilecektir. Bazen devam eden bir zaman esaslı kira sözleşmesinin karı(veya borcu) ile beraber satılabilir. Gemi sahibinin satış sebepleri çeşitli olabilir. Bu sebeplerden

bazıları geminin belli bir yaşa ulaşması, geminin o işe uygunluğunun ortadan kalkması, fiyatların düşeceği düşüncesi, nakde duyulan ihtiyaç olarak sayılabilir. Alıcının da aynı şekilde farklı amaçları söz konusu olabilir. Bu amaçlar ticari devamlılık açısından duyulan ihtiyaç, gemi alımı için fiyat indeksinin uygun olduğu düşüncesi olarak sayılabilir (Stopford, 1997: 96)

Son derece dalgalı bir yapıya sahip olan piyasa yatırımcılara alım satımlardan büyük kârlar elde etme imkânı da sunmaktadır. Bu noktada zamanlama son derece önem arz etmektedir (Tsolakis ve diğerleri, 2003: 347). Bu derece aktif olan ikinci el gemi piyasası daha çok alım satım piyasası olarak anılmaktadır (Alizadeh ve Nomikos, 2002: 58).

Geminin tipi, büyüklüğü, yaşı, inşa edildiği tersane, malzemesi, geminin değerini belirlemede önemli faktörlerdir. Büyük hacimli gemiler küçük hacimli gemilere göre genellikle daha değerlidir. Ancak bu durumu biraz da navlun oranlarındaki değişiklikler belirlemektedir (Stopford, 1997: 104). Gemi alım-satımının piyasadaki mevcut filo üzerinde herhangi bir etkisi yoktur. Sadece filonun sahipliği değişmektedir (Grammenos ve Xilas, 1988: 3-11).

Yeni inşa kararı gemi sahipliği açısından uzun dönemli stratejik bakış açısı ile verilen bir karar iken ikinci el gemi alım kararı mevcut şartlar itibariyle kısa dönemli kararlar içerisinde yer almaktadır (UNCTAD, 2011). İkinci el gemi fiyatlarındaki dalgalanmalar, yeni gemilerin uzun teslimat süreleriyle bir araya geldiğinde önemli ölçüde spekülasyona yol açar. İkinci el gemilerle ilgili işlemler, denizcilik sektöründe önemli rol oynar. Gemi sahiplerine ve diğer yatırımcılara gemileri doğrudan alıp satma imkânı verir, böylece navlun piyasasına kolayca girip çıkmalarını sağlar (Arslan, 2008).

Gemi alım-satım pazarı da diğer pazarlar gibi küresel değişimlerden doğrudan etkilenmektedir. Özellikle 2001 ve 2008 krizlerine bağlı düşen ticaret hacmi sebebiyle ikinci el gemi pazarı da çekiciliğini yitirmiş ve tüm gemi tiplerinde gözle görülür bir düşüş yaşanmıştır. Kriz dönüşü toparlanan sektör ise taşınan yük tipine göre mevcut filo açısından bazı gemi tiplerin için çekici hale gelmiştir. **Şekil 28'de** dökme yük gemilerin 2. El fiyatları gösterilmektedir.

Şekil 28: İkinci El Dökme Yük Gemi Fiyatları (Mil $)

YIL	HANDYMAX	PANAMAX	CAPESIZE
2005	31,0	38,0	64,0
2006	25,5	29,0	55,0
2007	40,5	45,5	80,0
2008	73,0	88,0	138,0
2009	26,5	30,0	49,0
2010	28,0	36,0	55,0
2011	31,5	37,5	57,0
2012	25,0	26,0	38,0

Kaynak: Platou, 2012.
Not: 5 yaşındaki gemiler

2010 yılında yeni inşa gemi fiyatlarında yaşanan hızlı düşüş kısa vadede mevcut filo miktarının deniz ticaretini karşılayacak taşıma hacmine sahip olduğunu düşündürmektedir. Gemi alım satım pazarında ise mevcut durum gemi tiplerine göre değişiklik göstermektedir. Büyük ham petrol tankerleri değerlerini korurken, daha küçük tonajlı ürün tankerlerinin değerlerinin düştüğünden bahsetmek mümkündür. Özellikle tek seferde büyük çekişli taşımaların arttığı dönem olması sebebiyle dökme yük pazarında ise "Panamax" tipi gemi fiyatları düşerken, "Handysize" ve "Capesize" pazarındaki artış göze çarpmaktadır (UNCTAD, 2011).

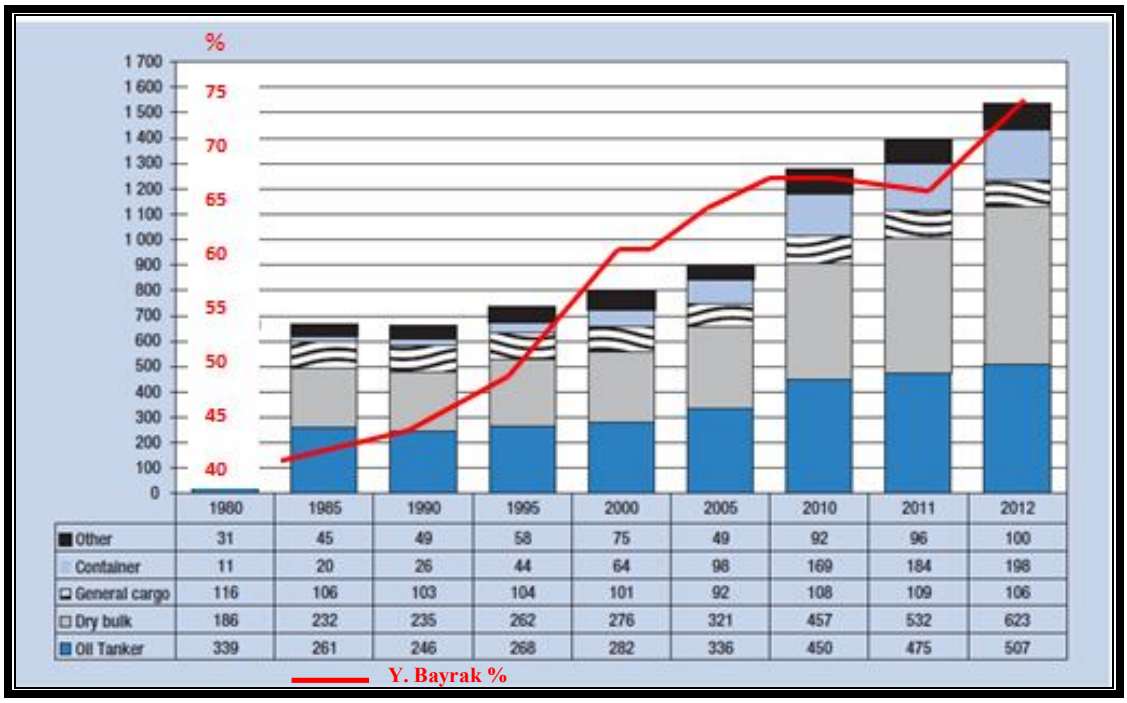
1.4.5. Deniz Ticaret Filosunun Pazarlar ile Etkileşimi

Deniz ticaret filosunun 20 yıllık gelişimi incelendiğinde toplam filo kapasitesinin kararlı bir artış eğiliminde olduğu göze çarpmaktadır. Her ne kadar dönemsel olarak krizlerin etkisi filonun büyüme hızını yavaşlatmış olsa da 1995 yılında 600 milyon DWT olan kapasite 2012 yılı itibariyle 1,550,000 DWT'ye ulaşmıştır.

Mevcut filonun bayrak dağılımı incelendiğinde ise özellikle 1980 yılından itibaren filonun yabancı bayrak oranının kararlı artış eğiliminde olduğu göze çarpmaktadır. Gemi tiplerinde ise özellikle kuru dökme yük gemilerde yabancı

bayrağın çoklukla tercih edilmesi bu gelişimde önemli bir yere sahiptir. **Şekil 29'da** deniz ticaret filosunun büyüme miktarları ve yabancı bayrak kullanım oranı gösterilmektedir

Şekil 29: Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi Işığında Yabancı Bayraklı Filonun Değişimi



	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012
Other	31	45	49	58	75	49	92	96	100
Container	11	20	26	44	64	98	169	184	198
General cargo	116	106	103	104	101	92	108	109	106
Dry bulk	186	232	235	262	276	321	457	532	623
Oil Tanker	339	261	246	268	282	336	450	475	507

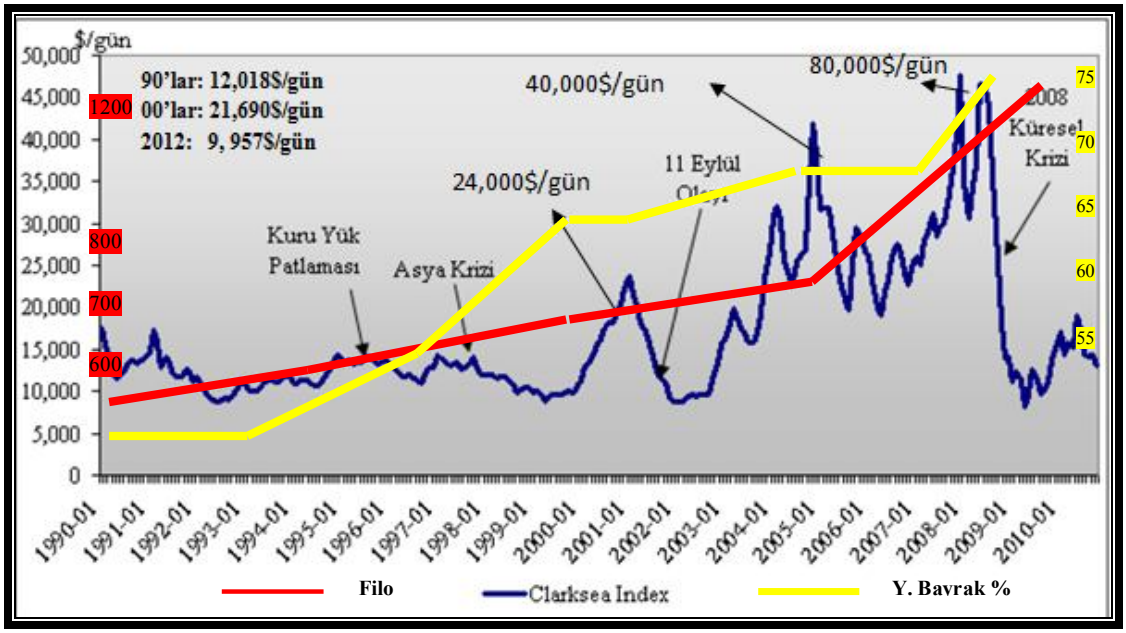
Kaynak: UNCTAD, 2013.

Şekilden de anlaşıldığı üzere yabancı bayrak kullanım oranı 1985 yılından itibaren 2012 yılına kadar istikrarlı bir artış göstermiştir. 1990 yılında %42,8 olan yabancı bayraklı filo ağırlığı 1995 yılında %50,6'ya ulaşmıştır. 2000 yılında %10'luk bir artış ile %60,6 olan yabancı bayraklı filo yüzdesi 2005 yılında 5 yıllık ortalama büyüme yüzdesinin düşmesi sonucu %65,1 olarak gerçekleşmiştir. Özellikle 2001 krizinin yarattığı daralma sebebiyle filonun büyüme hızı yavaşlamış buna paralel yabancı bayraklı filo artış hızı düşmüştür. 2010 yılına gelindiğinde ise 2008 küresel krizin etkileri pazarda hissedilir düzeyde olmuş ve 2001 krizinin etkilerine benzer etkiler söz konusu olmuştur. 2010 yılında yabancı bayrak kullanım oranı %68,4 iken 2011 yılında %68,1 ve 2012 yılında ise %71,5 olarak hesaplanmıştır (UNCTAD, 2013).

Gemi sayılarına bağlı ağırlıklandırılan ve gemilerin işletilmesine bağlı navlun kazançlarının ortalama değerlerini gösteren Clarksea endeksi incelendiğinde ise

1990-2010 yılları arasında sektörden elde edilen kazancın özellikle küresel düzeyde dönemsel değişimlerin etkisinde şekillendiği görülmektedir. **Şekil 30'da** ticaret filosunun büyüme oranları ile sektörden elde edilen kazanca bağlı değişim gösterilmektedir.

Şekil 30: Deniz Ticaret Filosu, Yabancı Bayraklı Filo ve Navlun Oranlarının Değişimi.



Kaynak: CRS, 2011.

Deniz ticaret filosu ile endeks arasındaki ilişki incelendiğinde her ne kadar endeks iniş-çıkışlı bir grafik izlemiş olsa da mevcut filonun artış hızına paralel bir gelişim göstermiştir. Pazarda özellikle filonun büyümesine bağlı olarak kararlı bir büyüme eğiliminde olan yabancı bayrak filosu bayrak devletlerinin bu filodaki söz sahipliğinin önemini gündeme getirmiştir. Çünkü gemi sahibinin tercih etmiş olduğu bayrak devletinin de bu pazardan önemli oranda gelir sağladığı bilinmektedir.

Denizcilik pazarlarının birbiri ile etkileşimi çerçevesinde bazı pazarların birbiri ile doğrudan ilişkili olduğu bazılarının ise dolaylı ilişki içerisinde olduğu bilinmektedir. Örneğin gemi geri dönüşüm pazarının özellikle navlun pazarı ile doğrudan ilişkisi bulunmaktadır. Bu ilişki durumu **Şekil 31'de** verilen istatistikler de somut bir şekilde görülmektedir. Navlunların düştüğü dönemlerde yük bulmakta zorlanan gemi işletmecilerinin gemilerini satma ya da geri dönüşüme katma kararı aldığı bilinmektedir. Bu sebeple gemi geri dönüşüm pazarı diğer denizcilik

pazarlarının durgun olduğu dönemlerde daha hareketli bir yapıya kavuşur. Bir diğer önemli husus ise hurdaya ayrılan geminin bayrak devletidir. Uluslararası düzenlemelere taraf olan bayrak devletlerinin bu düzenlemeler ışığında ticari faaliyetlerini yürütmesi mümkün iken, bu düzenlemelere taraf olmayan bayrak devleti gemilerinin ise ticari faaliyetleri kısıtlanacak olup gemi işletmesini bayrak değişimi ya da geri dönüşüm kararına yönlendirecektir (Knapp ve diğerleri, 2008). **Şekil 31'de** deniz yolu ticaretinin gelişimine bağlı olarak denizcilik pazarlarındaki değişim düzeyi ifade edilmektedir.

Şekil 31: Denizyolu Ticaretine Bağlı Denizcilik Pazarlarındaki Değişim Düzeyi (1987-2010)

Year	Seaborne trade[a]	Freight rate[b]	Fleet size[c]	New building vessel price[d]	Second-hand vessel price[e]	Scrapping vessel price[f]
1987	1343.00	54.33	31.90	36.00	25.00	4.92
1988	1488.00	62.37	32.11	45.00	35.00	6.24
1989	1661.00	82.04	32.62	54.00	42.00	5.76
1990	1587.00	87.88	34.34	66.00	39.00	4.56
1991	1551.00	89.73	35.33	68.00	40.00	4.08
1992	1641.00	59.95	37.29	62.50	32.50	3.36
1993	1783.00	72.98	40.13	62.00	33.00	3.72
1994	1802.00	73.27	40.49	51.00	34.00	4.32
1995	1844.00	82.47	40.08	54.00	38.00	4.80
1996	1942.00	92.69	39.63	51.00	42.50	4.08
1997	2041.00	96.83	38.89	52.00	44.00	3.94
1998	2070.00	85.28	40.42	44.00	36.50	2.90
1999	2108.00	75.91	41.70	42.50	35.00	3.46
2000	2180.00	160.96	40.79	52.50	49.00	4.39
2001	2237.00	110.53	41.51	46.50	39.00	3.22
2002	2223.00	80.50	39.39	43.75	38.00	4.32
2003	2356.00	135.00	41.30	51.50	47.00	6.60
2004	2486.00	196.99	42.71	71.00	75.00	9.36
2005	2576.00	159.52	44.62	71.00	75.00	7.92
2006	2686.00	151.68	48.21	80.50	82.00	9.84
2007	2764.00	118.75	51.83	90.00	92.00	12.60
2008	2760.00	180.34	54.08	91.00	78.00	6.84
2009	2659.00	65.53	54.82	62.50	56.50	8.16
2010	2767.00[g]	98.78	59.50	66.75	59.00	11.88

Kaynak: Lun ve diğerleri, 2012.
[a] Tanker ticareti (milyon ton), [b] Ortalama navlun getiri oranı , [c] Filo büyüklüğü (Mil. DWT), [d] Yeni inşa fiyatları (Mil.$), [e] 2. El gemi fiyatları (5-yaş/Mil.$), [f] Geri dönüşüm fiyatları (Mil.$)

Şekilden de anlaşıldığı üzere 1987-2010 yılları arasında deniz ticaret filosunun kararlı büyüme rakamları göze çarpmaktadır. 1987 yılında 31,9 milyon ton olan taşıma kapasitesi 2010 yılında 59,5 milyon tona ulaşarak 20 yıllık süreçte yaklaşık %100 oranında büyümüştür. Filonun büyüklüğü küresel ticaretteki büyüme ve hareketlenme ile paralellik göstermektedir. Ortalama navlun getirisi dikkate alındığında ise 2001 ve 2008 küresel krizlerin navlunlar üzerindeki etkileri göze çarpmaktadır. 2008 krizinin etkilerinin 2001 krizinin etkilerinden daha yoğun hissedildiği navlun değerlerinden anlaşılmaktadır. İkinci el gemi fiyatları

incelendiğinde ise navlun oranlarının bu fiyatlar üzerinde önemli etkisinin olduğu görülmektedir. Yeni inşa fiyatları incelendiğinde ise kriz sonrası dönemlerde gemi inşasına olan talebin düşmesine bağlı olarak fiyatlar da düşmüştür. Bunun yanı sıra çelik levha fiyatları, işçilik ücretleri ve ülkelerin iç politikalarının da inşa fiyatları üzerinde önemli etkisi bulunmaktadır.

1.5. DENİZCİLİK İŞLETMELERİ

Dünyada hızlı nüfus büyümesi kaynaklara daha çabuk ve daha düşük maliyetle ulaşma zorunluluğunu getirmiş, bu da deniz taşımacılığının küresel kaynakların tedarikindeki öneminin artmasına neden olmuştur (Cerit, 2013: 4).

Günümüzde dünyanın en kompleks sektörleri arasında yer alan denizyolu ulaştırma sektörü küresel gelişmelerin etkisi ile daha da karmaşık bir yapıya kavuşmuştur. Bu sektörde çeşitli işlevleri ve faaliyetleri gerçekleştiren çok sayıda aktör bulunmaktadır. Tüm bu aktörler denizyolu ulaştırması için vazgeçilmez nitelikte olup, tarihsel süreç içerisinde yaşanan gelişmeler ile birlikte ortaya çıkmıştır. Her bir aktörün denizyolu ulaştırma sistemi içerisinde ayrı bir işlev ve rol üstlenmekle birlikte, sunulan taşıma hizmetinin etkin, güvenli, ekonomik, sürdürülebilir ve çevreye duyarlı olarak gerçekleştirilmesi için uyum içerisinde çalışması gerekmektedir (Deveci, 2013: 23).

Uluslararası kuruluşların yapmış olduğu sınıflandırmalar dikkate alındığında denizcilik sektörünün kapsamına giren faaliyetlerin çeşitlilik gösterdiğinden bahsedilebilir. Bu sınıflandırmalar ışığında bazı faaliyetlerin denizcilik sektörü ile doğrudan ilişkisi söz konusu iken bazılarının ise sektörü destekleyici faaliyetlerden oluştuğu göze çarpmaktadır. Birleşmiş Milletlerin yayınlamış olduğu "Ekonomik Faaliyetlerin Uluslararası Standart Sanayi Sınıflaması" isimli raporda ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği-TOBB tarafından hazırlanmış olan meslek gruplandırması rehberinde denizcilik faaliyetleri ile doğrudan ilgili olan alanlar ulaştırma, depolama, mesleki, bilimsel ve teknik faaliyetler başlıkları altında toplanmaktadır (Cerit, 2013: 6-7).

Denizcilik sektörüne yönelik faaliyetlerin sınıflandırması açısından TOBB kanunu tanımlayıcı olmaktadır. Bu kanunun Deniz Ticaret Odaları'na kimlerin üye

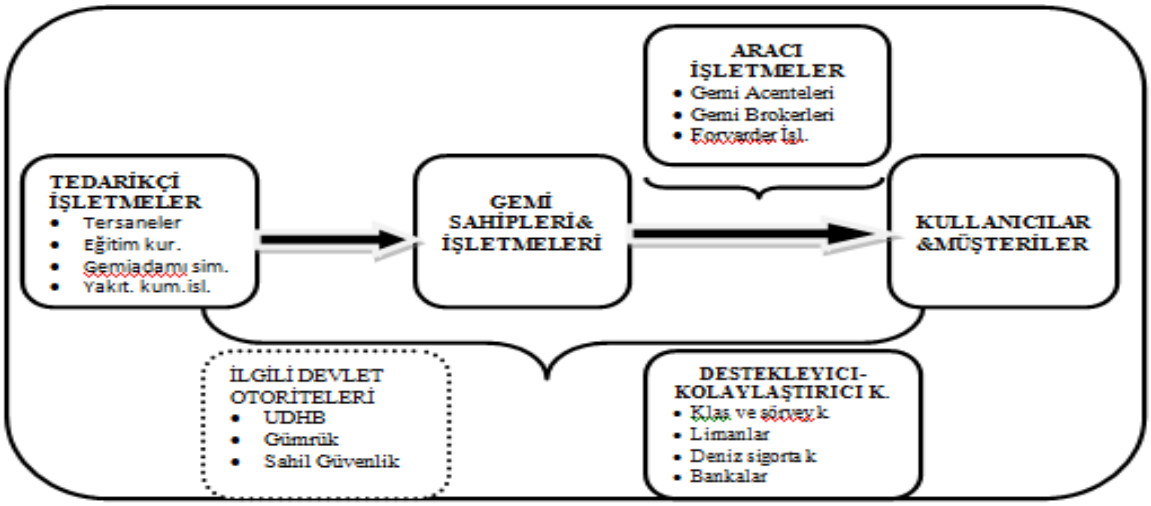
olabileceğine yönelik yapmış olduğu faaliyet sınıflandırması aşağıda ifade edildiği gibidir (TOBB, 2013):

> *"Deniz ticaret odası kurmak için, ticaret siciline kayıtlı gerçek ve tüzel kişilerden;*
> *a) Gemi sahipleri, donatanlar ve donatma iştirakleri, gemi işletenler,*
> *b) Gemi acenteleri,*
> *c) Gemi alım satım, navlun komisyoncuları, forvarderler,*
> *d) Stivedor ve puantaj firmaları,*
> *e) Gemi klas müesseseleri, deniz sigorta müesseseleri ve acenteleri ile deniz ekspertiz kuruluşları ve sürveyörleri,*
> *f) Deniz malzemesi, kumanyacılar ve deniz sanayi malzemesi alım satımı yapan firmalar, gemi akaryakıt ikmal ve sağlama işiyle uğraşan firmalar,*
> *g) Marina ve liman işletme firmaları,*
> *h) Balıkçılıkla ilgili gemi işleten firmalar,*
> *ı) Yat turizmi, balıkçı gemiciliği, kafes balıkçılığı, denizaltı su hizmetleri, gezinti tekneleri, kruvaziyer turizmi, dip kaynakları ve deniz kumcuları, denizde atık ve çevre temizliği ile uğraşan firmalar, gemi ve yat inşa ve yan sanayi firmaları, su üstü ve su altı deniz sporları ile uğraşan firmalar,*
> *Başvuruda bulunabilirler. Ancak, başvuru sahiplerinin en az yüzde onunun gemi sahibi olması gerekir."*

Kanun maddesinden hareketle deniz ticareti; gemi sahipliği ve işletmeciliği, gemi acenteciliği, gemi alım satım ve navlun komisyonculuğu, forvarderlik, stivedor ve puantaj hizmetleri, gemi klaslama faaliyetleri, deniz sigorta işlemleri, deniz ekspertizliği ve sörveyörlüğü, deniz malzeme tedarik ve kumanyacılık, deniz sanayi malzemesi alım satımı, gemi akaryakıt ikmali ve sağlama işleri, marina ve liman işletmeciliği, balıkçılıkla ilgili gemi işletmeciliği, yat turizmi, balıkçı gemiciliği, gezinti tekneciliği, kruvaziyer turizmi, dip kaynakları ve deniz kumculuğu, gemi ve yat inşa sanayi, su üstü ve su altı deniz sporları alanlarındaki faaliyetleri içerir (Cerit, 2013: 8). Bu sınıflandırmaya göre deniz ticaretine yönelik faaliyetlerin bir kısmı yük ve yolcu taşımacılığı ile doğrudan ilişkili iken bazıları ise bu faaliyetleri destekleyici,

kolaylaştırıcı ve düzenleyici yapıdadır. Deniz ulaştırma sistemi içerisinde yer alan işletme ve kurumlar **Şekil 32'de** gösterilmektedir.

Şekil 32: Deniz Ulaştırma Sisteminde Yer Alan İşletme ve Kurumlar



Kaynak: Deveci, 2013: 24.

Şekilden de anlaşıldığı üzere deniz ulaştırma sisteminin bütünü göz önünde bulundurulduğunda pek çok aktörün bu sektörde doğrudan ya da dolaylı olarak rol aldığı göze çarpmaktadır. Deniz taşımacılığının asli işletmeleri olarak kabul edilen gemi sahipleri/işletmeleri bu sektörün merkezinde gibi gözükse de tedarikçi işletmeler ve kullanıcıların varlığı ile varlıklarını sürdürebilirler. Özellikle pazarın dağınık ve karmaşık yapısı sebebiyle gemi sahipleri ile kullanıcıları bir araya getiren aracı işletmeler sektörün ayakta kalmasını sağlayan önemli kişi/kurumlardır. Ayrıca gemi sahiplerinin ihtiyaç duyduğu insan kaynaklarının temini hususunda eğitim kurumları, yeni gemi inşası ve bakım onarım hizmetleri açısından tersaneler, yedek parça, kumanya ve yakıt temini açısından ilgili kurumlar sektörde tedarikçi işletmeler olarak önemli yer tutmaktadır (Deveci, 2013: 24-25).

1.5.1. Deniz Taşımacılığının Asli İşletmeleri Olarak Gemi Sahipleri ve Gemi İşletmeleri

Gemi sahipleri ve işletmeleri deniz taşımacılığı ve ticaretinin ana aktörleridir. Türk hukukunda gemi sahipliği için "donatan" kavramı kullanılmıştır. Gemi sahipleri

çoğunlukla gemilerinin işletimi ve yönetimini kendi organizasyonları ile gerçekleştirmekte bazen de geminin işletimini üçüncü bir tarafa bırakabilmektedir (Deveci, 2013: 24). Gemiler üçüncü taraf gemi yönetim işletme örgütleri henüz faaliyette bulunmuyor iken gemi sahipleri tarafından yönetilmekteydi. Bu tip yönetim "Dâhili Yönetim-In-House management" olarak anılmaktaydı. Bu yönetim tipinde işletmenin tüm yönetim fonksiyonları gemi sahibi işletme tarafından yürütülmekteydi (Panayides, 2001: 14).

Günümüzde pek çok gemi sahibi gemi yönetimi faaliyetleri kapsamında bu konuda uzman olan kurumlardan destek almaktadır. Özellikle 1960 sonlarında denizcilik sektöründe yaşanan gelişmelerin bu organizasyon yapısının oluşmasında etkisi büyüktür. Petrol krizinden sonra pek çok gemi, gemi sahiplerinin olumsuz koşullara ayak uydurmamasın sebebiyle işletilememiş ve bankalar tarafından haczedilmiştir. Bankalar ise bu gemilerin işletilebilmesi amacıyla uzman işletmelere ihtiyaç duymuşlardır (Panayides, 2001:8-9).

Gemi işletmelerini ve gemi işletme yönetimini tanımlayabilmek için üstlenmiş oldukları görev ve faaliyetlerinin açıklanması gerekliliği bulunmaktadır (Alemdağ, 2006: 37). Gemi işletme yönetimi; geminin gemiadamı ile donatılması, bakım-tutum ve tamiri, sigortalanması, klaslanması, yük bulunması ve geminin işletenleri açısından mümkün olan en uzun süre çalışır halde tutulması olarak tanımlanmaktadır (Çetin ve diğerleri, 2013: 345).

Donatan ile gemi yönetimi işletmesini birbirinden ayıran bazı faktörler bulunmaktadır. Bu faktörlerin içerisinde işletme büyüklüğü, işletme tipi, iş geçmişi gibi unsurlar önem taşımaktadır. Örneğin işletmenin boyutunun büyümesi daha karmaşık bir organizasyon yapısına neden olduğundan profesyonel yardım alma eğilimi de artmaktadır. İşletme tipleri incelendiğinde ise aile şirketlerinin ve büyük ölçekli kamu kurumlarının dış kaynak kullanımını tercih etkileri göze çarpmaktadır (Mitroussi, 2003).

Gemi işletme yönetimi, Willingale ve Spruyt (1998: 11)'a göre "Bir veya belli bir grup hizmetin gemi sahipliği dışındaki yönetim firmalarının profesyonel desteğiyle sağlanmasıdır." Tanımdaki profesyonel destek; üzerinde anlaşılan konularda belli bir ücret karşılığı armatöre sağlanan destek anlamı taşımaktadır. ISM (International Safety Management) Uygulama Rehberi'nde ise "kara yönetimi" veya

"gemi işletme örgütü" olarak kullanılan ifadenin yerine "şirket" (company) kelimesi kullanılmıştır (IMO, 2002: 6). ISM Uygulama Rehberindeki "şirket" tanımı; "gemi sahibi veya geminin işletme sorumluluğunu gemi sahibinden kendi üstüne alan ve böyle bir sorumluluk yükleniminde, ISM Uygulama Rehberi Kuralları tarafından öngörülen tüm işlevleri ve sorumluluğu kabul eden, yönetici veya kiralayıcı gibi diğer bir kuruluş veya kişi" şeklinde yapılmıştır (Arslan, 1998: 33).

Gemi işletme örgütlerinin başlıca iki önemli aktörü vardır. Bunların başında donatan gelmektedir. TTK' da donatan; "gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi maliki (TTK m.1061/1)" olarak tanımlanmıştır. İlgili mevzuatta bir gerçek veya tüzel kişinin donatan sıfatına sahip olabilmesi için (Peker, 2010):

- bir ticaret gemisinin mevcudiyeti,
- kişinin gemi üzerinde mülkiyet hakkının bulunması,
- geminin ticari faaliyetlerde bulunması gerekmektedir.

Mevzuatta kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılmaktadır (TTK m.1061/2). Uygulamada donatan, "Gemi İşletme Müteahhidi (Disponent Owner)" olarak ta anılmaktadır. Donatma iştiraki ise "birden çok kişinin paylı mülkiyet şeklinde malik oldukları bir gemiyi, menfaat sağlamak amacıyla aralarında yapmış oldukları sözleşme gereğince, hepsi adına ve hesabına suda kullanmaları durumu" olarak tanımlanmaktadır (TTK m.1064/1).

Deniz ulaştırma pazarında gemi işletmeleri ve faaliyetleri ile yakın ilişki içerisinde bulunan kişi ve kurumlar bulunmaktadır. Bu kişi ve kurumlar gemi işletmelerinin *destekleyici paydaşlarıdır*. Destekleyici paydaşlar, yalnız deniz ulaştırma pazarında değil aynı zamanda denizcilik sektörünün farklı alanlarında da faaliyette bulunmaktadır.

1.5.2. Müşteriler ve Kullanıcılar

Denizyolu yük taşımacılığında müşteriler ve kullanıcılar taşıtan, yükleten, gönderilen ve gemi kiracısı terimleriyle anılmaktadır. Denizyolu yolcu taşımacılığında ise müşterileri gemi ile seyahat eden yolcular oluşturmaktadır.

Taşıtanlar, gemi kiracıları, yükletenler, gönderilenler deniz taşımacılığı ve ticaretinde özellikle navlun sözleşmelerinin taraflarını açıklamada kullanılmakta olup deniz yolu taşımacılığının talep yönündeki vazgeçilmez aktörleridir (Deveci, 2013: 25).

TTK (m.1138)'da taşıtan; "deniz yoluyla yükün taşınmasını sağlayan kimse" olarak tanımlanmıştır. Yükleten ise "taşınacak eşyayı gemiye getiren ya da taşıyana teslim eden kimsedir." Eşyanın varacağı limanda navlun sözleşmesinin konusunu oluşturan yükü teslim alma yetkisine sahip olan kişi ise "gönderilen" olarak ifade edilmektedir. Taşıyan ve yükleten ya da taşıtan ve gönderilen sıfatları aynı kişide birleşebileceği gibi, alt sözleşmeler yoluyla, anılanların farklı kişiler olması da mümkündür.

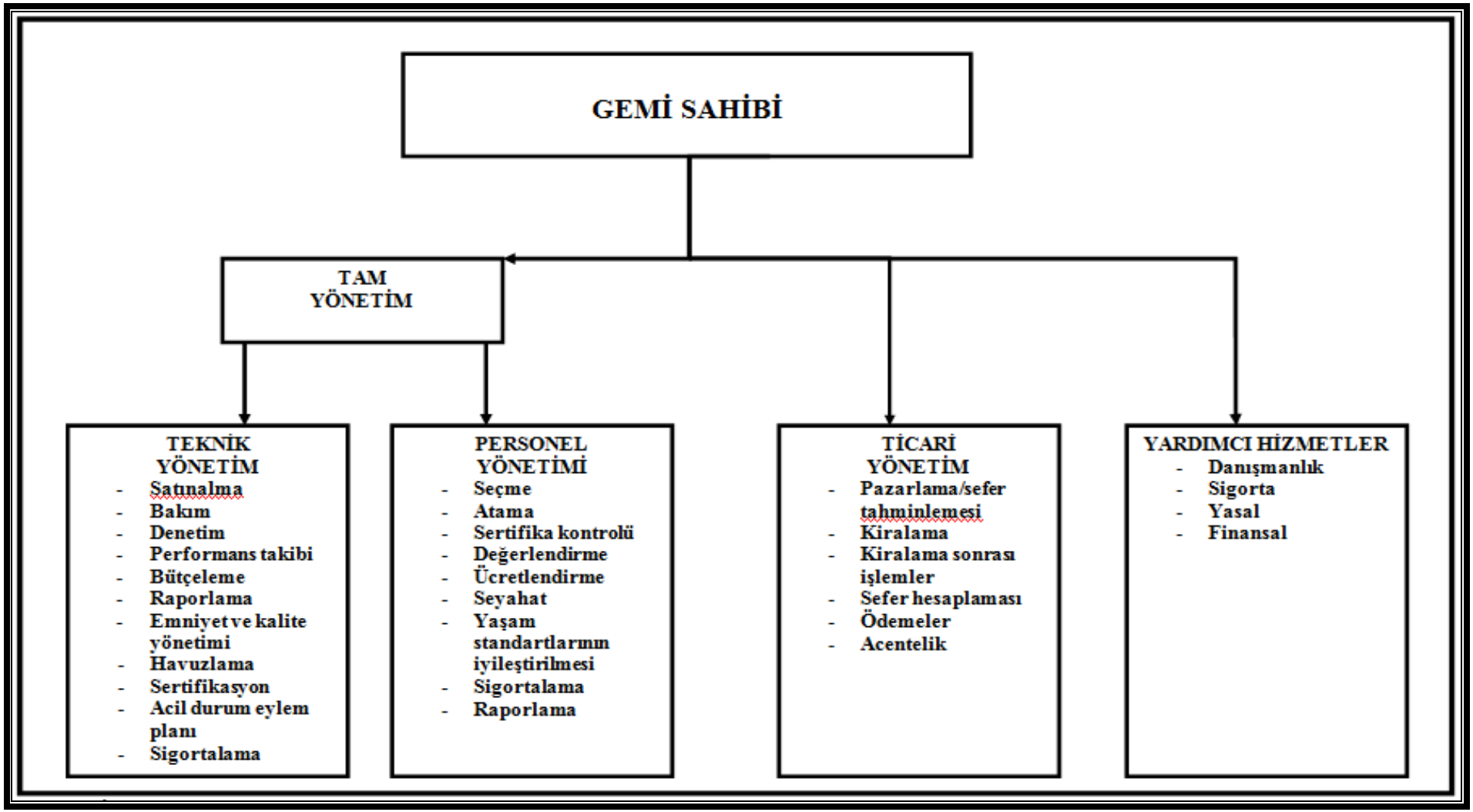
1.5.3. Deniz Taşımacılığında Aracı Konumunda Olan İşletmeler

Deniz taşımacılığında aracı olarak hareket eden işletmeler; gemi yönetim şirketleri, gemi acenteleri, gemi brokerleri ve forvarder işletmelerdir.

1.5.3.1. Gemi Yönetim Şirketleri

Geminin tüm işletme fonksiyonları gemi sahibi tarafından yerine getirileceği gibi bazı fonksiyonları dışarıdan hizmet satın alınarak da yerine getirilebilir. Bir başka deyişle; armatör, gemi işletme fonksiyonlarını üçüncü taraf gemi yönetim işletmelerine devredebilir (Panayides, 2001: 6). Bu işletmeler, yönetim sorumluluğunu aldığı gemiler üzerinde herhangi bir mülkiyet hakkı bulunmayan, anlaşılan bir ücret karşılığı hizmet veren işletmelerdir (Çetin ve diğerleri, 2013: 351). Üçüncü taraf gemi yönetim işletmeleri tarafından gemi sahibine farklı hizmetler verilmektedir. Bu hizmetler; personel yönetimi, teknik yönetim, sigorta, navlun yönetimi, muhasebe, kiralama, gemi alım-satım, kumanya, yakıt ve operasyon yönetimi hizmetleridir (Akman Durgut, 2013: 33). Bu hizmetler teknik yönetim, ticari yönetim, personel yönetimi ve yardımcı hizmetler olmak üzere dört ana grupta toplanmıştır. Verilen hizmetler **Şekil 33'de** ayrıntılı olarak gösterilmektedir.

Şekil 33: Gemi Yönetim Fonksiyonları



Kaynak: Willingale ve Spruyt, 1998: 20'den uyarlanmıştır.

1.5.3.1.1. Gemi Yönetim Fonksiyonları

Gemi yönetim fonksiyonları, "Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) Standart Gemi Yönetimi Anlaşması-SHIPMAN (1998)" ve "BIMCO SHIPMAN (2009)" tarafından belirlenmiştir. Bu düzenlemelere göre gemi yönetim fonksiyonları personel yönetimi, teknik yönetim, sigorta hizmetleri, navlun yönetimi, finansman, kiralama, satın alma, kumanya ve yakıt hizmetlerini kapsamaktadır. Gemilerinin işletilmesini tam anlamıyla devreden bir donatan geminin teknik ve personel yönetimini devretmiş olur (Çetin ve Cerit, 2010).

1.5.3.1.1.1. Ticari Yönetim

Spruyt (1994)'a göre ticari yönetim; sefer ile ilgili işlemler, pazarlama, kiralama ve teknik işlemler gibi faaliyetleri içermektedir. Panayides (2001)'e göre ise ticari yönetim faaliyetleri altında seferlik ve sabit maliyetlerin takibi, finansman ve sigortalama gibi faaliyetler yer almaktadır. Ancak BIMCO SHIPMAN'a göre bu faaliyetler operasyon sınıflaması altında yer almaktadır (Çetin ve diğerleri, 2013: 355).

Ticari yönetim fonksiyonunun profesyonel gemi yönetim şirketine devredilmesi durumunda verilecek hizmetler aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (Willingale ve Spruyt, 1998: 21);

- Denizcilik pazarlarına ait güncel bilgileri sağlamak,
- Geminin işletilmesinin sürekliliğini sağlamak için pazarlama faaliyetleri yürüterek müşteri temin etmek,
- Kiracıyla anlaşma sonrasında istenen koşullar ve şartlar üzerinde müzakere yaparak, kaptanın bilgilendirilmesini sağlamak,
- Gemi hesaplarının kontrolünün sağlanması, navlun gelirinin faturalanması, acentelerin atanması, fatura kontrolünün yapılması,
- Kiralama ile ilgili oluşabilecek anlaşmazlığın ortadan kaldırılmasını sağlamak,
- Gemi alım-satım pazarındaki tecrübesini kullanarak müşterisi adına geminin alım-satım faaliyetlerini yürütmek.

Ticari yönetici bu faaliyetlerini geminin para kazanma becerisini en üst düzeye çıkarmak ve geminin satışa çıkarılması durumunda da bu işlemi en rekabetçi fiyat üzerinden gerçekleştirmek amacıyla sürdürür (Çetin ve diğerleri, 2013: 355).

1.5.3.1.1.2. Teknik Yönetim

Geminin teknik yönetimi; yedek parça temini, operasyonel emniyetin sağlanması, bakım-tutum faaliyetlerinin yapılması, ekipmanların çalışır durumda muhafaza edilmesine yönelik faaliyetleri kapsamaktadır (Panayides, 2001: 18). Özetle teknik yönetim, geminin ulusal ve uluslararası kural ve standartlara uygun olarak işletilmesi, denize, yüke ve yola elverişli olmasını sağlayacak faaliyetleri kapsar (Spruyt, 1994: 17).

Teknik yönetim faaliyetleri aşağıdaki başlıklar altında toplanabilir (Çetin ve diğerleri, 2013: 352):

- operasyonel kayıtların tutulması,
- gerekli malzeme ve ekipmanların tedarik edilmesi,
- bilgi akışının sağlanması,
- danışmanlık hizmetlerinin verilmesi,
- geminin emniyetli bir şekilde işletilmesi amacıyla ilgili birimler ile koordinasyonun sağlanması,
- bayrak devleti ve klas kuruluşlarının standartları doğrultusunda geminin gerekli bakımlarının yapılması.

1.5.3.1.1.3. Personel Yönetimi

Personel departmanının öncelikli hedefi uluslararası kriterlere uygun tecrübeli ve iyi eğitilmiş gemiadamı temin etmektir (Willingale ve Spruyt, 1998: 19). Gemi yöneticisinin sorumlulukları arasında, gemileri için kalifiye gemi adamının istihdamı yer almaktadır. Personel yönetimi hemen hemen tüm gemi yönetim işletmelerince sunulan bir hizmettir (Panayides, 2001: 16). Personel yönetimi faaliyetlerinde uluslararası ve ulusal standartların etkisi kadar işletilen geminin tipi ve büyüklüğü de önem taşımaktadır (Spruyt, 1994; 14).

Personel yönetimi, personel seçimi ve istihdamı, personel kaydının yapılması başvuru işlemlerinin yürütülmesi, eğitim faaliyetleri gibi faaliyetleri içermektedir. Personel yönetiminin temel amacı, gemi personelinin istihdam edildiği süre boyunca performansını değerlendirmek, eğitim ihtiyaçlarını tespit etmek ve geleceğe yönelik planlama yapmaktır (Çetin ve diğerleri, 2013: 354).

1.5.3.1.1.4. Navlun Yönetimi

Navlun yönetimi Spruyt (1994: 12) tarafından "ticari yönetim" kapsamında incelenmiştir. Bu yönetim faaliyetleri sefer maliyetleri ve sabit maliyetleri göz önünde bulundurarak uygun navlun bedelini tespit etmeye yönelik çalışmaları kapsamaktadır. Burada amaç, gelen teklifleri dikkate alarak kiralama sözleşmesinin navlun bedeline göre kabul edilme şartlarını belirlemektir (Panayides, 2001: 20).

1.5.3.1.1.5. Kiralama Yönetimi

Genelde gemi sahipleri, gemi kiralama faaliyetlerini profesyonel gemi yönetim şirketlerine devretme konusunda gönülsüz davranmaktadır. Bu sebepten birçok gemi işletme örgütü gemi sahiplerinin etkin denetimi altında gemi kiralama faaliyetlerini sürdürmektedir (Panayides, 2001: 21).

1.5.3.1.1.6. Sigorta Yönetimi

Gemi sahipleri, gemilerini maruz kalabileceği rizikolara karşı tekne sigortası (Hull and Machinery, H&M) altında sigorta ettirililer. Ayrıca gemilerinin ve gemi adamlarının üçüncü şahıslara verdikleri zararlara karşı ise kulüp sigortaları (Protection and Indemtity, P&I) altında kendilerini güvence altına alırlar. Bu sigortalar gemi yönetim şirketleri tarafından gemi sahibi adına yaptırılabilmektedir (Panayides, 2001: 19).

1.5.3.1.1.7. Muhasebe Yönetimi

Gemi işletmelerinde muhasebe yönetimi; geminin işletilmesine bağlı gelir gider hesaplarının yapılması, uzun ve kısa dönemli bütçelerin hazırlanması, çalışanlara ödemelerin yapılması, borçların takibi ve tahsil edilmesi gibi faaliyetleri içermektedir. (Panayides, 2001: 20).

1.5.3.1.1.8. Gemi Alım Satım Yönetimi

Gemi alım satım yönetimi; 2. el gemi alım-satım faaliyetlerini kapsamaktadır. Gemi sahipleri alım-satım faaliyetlerinin yürütülmesi amacıyla pazardaki tecrübesi ve donanımıyla gemi yönetim şirketlerini danışman olarak görevlendirir. Her ne kadar alım-satım faaliyetleri gemi yönetim şirketleri tarafından yürütülse de son sözü gemi sahibi söyler (Panayides, 2001: 22).

1.5.3.1.1.9. Satın Alma Yönetimi

Satın alma yönetimi geminin ve personelinin ihtiyaç duyduğu her türlü kumanya, yedek parça ve diğer malzemelerin satın alınarak temin edilmesini içermektedir (Spruyt, 1994: 17; Panayides, 2001: 22).

1.5.3.1.1.10. Operasyon Yönetimi

Operasyon yönetimi; geminin seyirde ve limandaki her türlü operasyonel faaliyetlerini içermektedir. Limana yanaşan bir gemi için, sırasıyla hazırlık mektubunun verilmesi, acente işlemlerinin yürütülmesi, yük ve geminin kontrolü, geminin yükleme-tahliye operasyonuna başlaması gibi faaliyetleri içermektedir (Panayides, 2001: 23).

1.5.3.1.1.11. İkmal Yönetimi

İkmal yönetimi; geminin ihtiyaç duyduğu her türlü tüketim malzemesinin tedarik edilmesini kapsamaktadır. Örneğin kumanya, yedek parça ve her türlü malzeme ikmal yönetimi altında değerlendirilmektedir. Gemi sahibinin bu faaliyetin yönetimini gemi yönetim şirketine bırakması çok sık karşılaşılan bir durumdur. Çünkü gemi yönetim şirkettiği işlettiği gemi sayısına bağlı olarak malzeme fiyatlarına yönelik indirimlerden faydalanabilmektedir (Panayides, 2001: 22).

1.5.3.2.Gemi Acenteleri

Acente, Türk mevzuatına göre; "*Bağlı bir tacir yardımcısı olmayıp, acentecilik sözleşmesi temelinde, belirli bir bölgede tekel hakkını haiz olarak, sürekli bir biçimde, ticari işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi ve/veya bu sözleşmeleri söz konusu tacir nam ve hesabına yapmayı meslek edinen kimsedir*" (TTK m.102). Bu kapsamda acente, tacire bağımlı bir sıfatı olmaksızın ticari işletmesi ile ilgili işlerde yardımcı olan kişiye denilmektedir. İlgili hüküm uyarınca, acente, "anlaşmalarda aracılık etmek ve anlaşmaları işletme adına yapmak (TTK m.121)" gibi iki ana faaliyeti yönetmektedir. Acente ile asıl işletme sahibi arasında yapılan yazılı sözleşmenin tescil ve ilanı halinde acente, sözleşme yapma yetkisine sahip acente durumunu kazanmaktadır (Eriş, 2004: 1271).

TTK' da, her ne kadar "acentelik" faaliyeti genel çerçevesiyle tanımlanmış olsa da gemi acentesinin tanımı mevcut değildir. Gemi acentesi kavramı "Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelikte (GAHY, 2012)" ve "Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (GAHÜİTİT, 2008)"de açıklanmaktadır.

İlgili yönetmelik ve tebliğde yapılan acente tanımlarının ortak noktaları dikkate alındığında acente; "*yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi, kaptan, işleten veya gemi kiralayanı nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, anlaşmadaki yükümlülüklerini yerine getiren ve karşılığında ücret alan kişi veya kuruluş"* olarak tanımlanmaktadır (GAHY m.4/b; GAHÜİTİT m.4/ç).

Gemi acenteleri, taşıtanlar ve hat işletmeleri arasında üstlendikleri aracı kimliklerinin yanı sıra, hat işletmesinin gemisine ve onu temsilen taşıtana ve taşıtanın yüküne çeşitli lojistik destek hizmetleri vermektedirler (Deveci, 2002: 80). Gemi acentelerinin belli başlı görevleri şu şekilde özetlenebilir (Albayrak ve Akten, 1988: 150; Sezer, 2008: 20; Çelikkaya, 2006: 9):

- Geminin liman ya da ülke karasularına geldiğinde o bölgenin yasa, tüzük, yönetmelik vb. kuralları uyarınca haberdar edilmesi gereken makamlarca istenen bilgileri vermek,
- Liman, gümrük, emniyet, sağlık ve fener idarelerine geminin geleceği zamanı, limana uğrama sebebini, tahliye edeceği veya yükleyeceği yük miktarını ve limandan tahmini kalkış tarihini bildirmek,
- İdarelere verilmesi gereken manifesto, beyan mektubu, personel listesi gibi belgeleri eksiksiz ve zamanında sağlamak,
- Geminin yanaşma-kalkma, yükleme-boşaltma işlemlerini yapmak, geminin zaman kaybetmeden limana yanaşması ve limandan kalkması için gerekli formaliteleri tamamlamak,
- Yükleme-boşaltma operasyonlarını takip ederek gecikmeyi önleyecek önlemler almak,
- Yükte oluşabilecek hasarları tespit ederek, taşıyanı ve donatanı haksız bir yükümlülüğe sokabilecek hatalara engel olmak,
- Navlunu tahsil etmek ve alacağı talimata göre ödemek,
- Gemiadamları ile geminin ihtiyaç duyduğu malzemelerin temin edilmesi için gerekli tedarikçiler ile iletişime geçerek malzemelerin alınmasını sağlamak,
- Navlun sözleşmelerini ve konşimentoları taşıyan, kaptan veya donatan namına tanzim etmek ve imzalamak.

1.5.3.2. Gemi Brokerleri

Broker, anlam itibariyle komisyoncu kavramı ile yakın ilişkide olan bir kavramdır. Ancak broker, yalnız pazardaki arz ve talep taraflarını buluşturmakla kalmayıp aynı zamanda, her iki tarafı da bütünleştirecek bir anlayış içerisinde

hareket eder. Broker, taraflara temsilci, vekil veya acente gibi bir sıfatla sürekli olarak bağlı olmayan, ücret karşılığında sözleşmelerin akdi hususunda aracılık yapan kişi veya kurumlardır. Broker aynı zamanda ilgili tarafların çıkarlarını da koruma görevini yürütür. Görevi süresince brokerin de aşağıda ifade edilen bazı sorumlulukları bulunmaktadır (Akten ve Albayrak, 1988: 146; Yercan, 1996: 82-83):

- taşınacak yüklerin uygun navlun değerleriyle taşınmasını sağlamak,
- taşınacak mallara en uygun ve en ucuz gemiyi bulmak,
- gemi ve yük araştırması yapmak,
- limanların durumunu yakından takip etmek,
- temsil ettiği tarafın haklarını korumak.

Brokerler, yük ile gemiyi buluşturan ve gemi kiralama işinde aracılık yapan kuruluşlardır. Brokerler, gemi sahibine ya da işletmesine yük, taşıtana da gemi bulma faaliyetleri ile uğraşırken, temsil ettiği tarafın bir şekilde reklamını da yaparlar (Özen, 2006: 9). Kiracıların yükleri için kiralayacağı gemileri bulmasına aracılık eden brokerler *"kiracı brokeri"* olarak tanımlanmaktır. Aynı şekilde gemi sahiplerine de taşınacak yükler ile ilgili pazar bilgisi sağlayan brokerlere *"gemi sahibi brokeri"* denilmektedir (Denktaş Şakar, 2013: 251). Bu kuruluşlar, gemi işletmecileri ile gemi kiralayan arasında bağlantıyı gerçekleştirerek, hem yük arayan tarafa hem de gemi arayan yük sahibine hizmet vermektedir. Yükün/geminin bağlanması durumunda ücretlerini navlun üzerinden belirledikleri komisyon ile temin ederler (Özen, 2006: 9). Gemi sahibi ve kiracıyı bir araya getiren brokerlerin yanı sıra sigorta, gemi inşa, gemi alım-satım, gemi geri dönüşüm ve yakıt operasyonları için aracılık görevini yürüten brokerler de bulunmaktadır (Denktaş Şakar, 2013: 250).

Gemilerinin sürekli olarak işletilmesini ve yüklerin zamanında mal sahibine ulaştırılmasını sağlamak için brokerler, yük ve gemi pazarını sürekli takip etmek zorundadır. Bu kuruluşlar, daha çok düzensiz hat (Tramp) taşımacılığı pazarında faaliyet göstermektedir. Özellikle dökme yük pazarı gibi farklı yük grupları ve sektörleri içeren bir pazar içerisinde tek bir brokerin kendi bağlantıları ile bütün yük pazarına hâkim olması mümkün değildir. Bu durumda kiracı brokeri ile gemi sahibi

brokerini bir araya getiren *"rekabetçi/bağımsız brokerler"* devreye girmektedir (Özen, 2006: 9; Denktaş Şakar, 2013: 252).

1.5.3.3. Forvarder İşletmeleri

Forvarder işletmelerinin genel hatları ile ortak bir tanımının yapılması uluslararası pazarda fikir birliği olmadığından ötürü mümkün değildir. İngilizce "forwarder", "freight forwarder", international freight forwarder", olarak adlandırılan bu kavramın Türkçe karşılığı konusunda lojistik, ulaştırma ve deniz taşımacılığı literatüründe henüz tam olarak bir uzlaşmaya varılamadığı da görülmektedir (Özen, 2006).

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) ise forvarder işletmelerini Türkçe olarak "taşıma işleri organizatörü" olarak tanımlamaktadır (UTİKAD, 2013). Türk hukukunda forvarder işletmeleri için "taşıma işleri komisyoncusu" terimi kullanılırken bazı yazarlar bu işletmeler için "nakliye müteahhidi" ve "nakliye yüklenicisi" gibi terimleri kullanmaktadır (Deveci ve Çetin, 2013: 493).

Forvarder işletmeleri, bazı uluslararası kuruluşlara göre "*malların üreticiden tüketiciye taşınması işi ile uğraşan bir dışsatım uzmanı"* olarak tanımlanırken, bazı kurumlara göre *"yükletenlerin zamanını, parasını koruyan ve onların baş ağrılarını engelleyen bir takım hizmetler sunan kuruluşlar"* olarak tanımlamaktadır. Dünya çapındaki forvarder işletmelerinin birleşerek oluşturdukları uluslararası bir dernek olan FIATA (2013)' ya göre ise forvarder işletmeleri; "uygun taşıma şekli ve aracı seçerek malların tüketiciye hızlı, güvenli ve en ekonomik bir biçimde ulaşmasını sağlayan aracı kurumlardır."

Forvarder işletmeleri, günümüzde müşteri taleplerinin artması nedeniyle daha kapsamlı hizmet sağlamak amacıyla lojistik hizmet şirketlerinin sunduğu hizmetleri sunmaya başlamıştır (Özen, 2006: 10). Bu işletmeler "düzenli hat" türü taşımacılıkta faaliyet göstererek ihracatçı ve taşıtan arasındaki bağlantıyı kurup yükün teslimine aracılık etmektedir. Bu sebeple, forvarder işletmeleri bir diğer ifade ile navlun komisyonculuğu yapan bir organizatör olarak değerlendirilmektedir (Çancı ve Erdal, 2003). Forvarder işletmelerinin faaliyetleri arasında, paketleme, depolama,

gümrükleme gibi bağımsız hizmetleri sağlamak, taşıtan gibi hareket ederek taşımanın kendi adına müvekkili hesabına gerçekleşmesini sağlamak, yüklerin kapıdan kapıya taşınmasını sağlamak amacıyla farklı taşıma türlerini organize etmek yer almaktadır (Deveci ve Çetin, 2013: 496).

Forvarder işletmelerinin müşterilerine sağladığı hizmetler çeşitlidir. Çancı ve Erdal (2003: 204), UTİKAD (2013), Welby (1995: 19) bu hizmetleri şu şekilde özetlemişlerdir:

- taşıma süreçlerini planlamak ve gerçekleştirmek,
- göndericinin gereksinim duyduğu belgeleri hazırlamak,
- sigortalama, depolama ve elleçleme faaliyetlerini gerçekleştirmek,
- ihracat-ithalat işlemleri ve gümrükleme faaliyetlerini yönetmek,
- taşıma tipini belirlemek,
- danışmanlık hizmeti vermek,
- maliyet planlamasını yapmak,
- paketleme ve etiketleme faaliyetlerini yürütmek,
- pazarlama faaliyetlerini yürütmek,
- banka işlemlerini takip etmek,
- ilgili birimler arasında koordinasyon ve iletişimin sağlanması.

1.5.4. Destekleyici ve Kolaylaştırıcı Kurumlar

Deniz ulaştırması ve ticaretinde ana faaliyetleri destekleyen ve kolaylaştıran kurum ve işletmeler bulunmaktadır. Bu işletmeler arasında limanlar ve yük elleçleme müteahhitleri, gemi sınıflama kuruluşları, bankalar, deniz sigorta kuruluşları ve diğer işletmeler yer almaktadır (Deveci, 2013: 28). Aşağıda bu kurum ve işletmeler sırasıyla ayrıntılı olarak anlatılmıştır.

1.5.4.1. Limanlar ve Yük Elleçleme Müteahhitleri

Limanlar, deniz ulaştırma sisteminin düğüm noktasıdır. Gemilerin karalar ile tek bağlantısı limanlardır. Deniz ulaştırma pazarının bağlantı noktası olan limanların geçmişten günümüze fonksiyonları değişmiştir. Günümüzde lojistik üsler olarak

kabul edilen limanlar yalnız yüklerin elleçlendiği alanlar değil aynı zamanda her türlü lojistik faaliyetlerinde yürütüldüğü kilit noktalardır. Limanlar pek çok kullanıcısı olan yapılardır. Limanlar ile yakın etki alanı içerisinde bulunan kullanıcılar, operatörler, aracı kurumlar ve hizmet sağlayıcıları ve idari mekanizmanın yetkili kurumlarıdır (Kişi, 2013).

Limanlarda dolu ve boş konteynerlerin elleçlenmesi liman veya terminal işletmesinin kendisi tarafından yapılabildiği gibi birçok gelişmiş ülke limanlarında bu hizmetler uzun dönemli sözleşmeler ile bu konuda uzmanlaşmış ve liman otoritelerince yetkili kılınmış yükleme müteahhidi firmalara yaptırılmaktadır (Deveci, 2002: 74). Yükleme müteahhidi firmalar, limanlarda gemi ile terminaller arasında gemiden limana yüklerin boşaltılmasını, limandan gemiye yüklenmesini, terminalde konteynerlerin yükler ile doldurulmasını, boşaltılmasını ve konteynerlerin içine yükün istif edilmesini, dolu ve boş konteynerlerin liman sahası içerisinde depolanması faaliyetiyle uğraşan gerçek ve tüzel kişileri olarak tanımlanmaktadır (Kubilay, 2001: 15).

1.5.4.2. Liman Operasyon İşletmeleri

Liman operasyon işletmeleri uygulamada "puantaj şirketleri" olarak ta anılmaktadır. Puantaj şirketleri, operasyon yöneticisinin gözetiminde, iş sağlığı ve güvenliği, çevre ve kalite standartları ile mevzuatlara, uluslararası kurallara, iş talimatlarına uygun olarak bir liman postasının hazırlıklarına ve yük elleçleme işlemlerine nezaret eden, bu elleçleme işlemlerinin kayıtlarını tutan ve işlemleri kontrol eden işletmeler olarak tanımlanmaktadır. Liman postaları, gemide ve liman sahalarında yük elleçleme operasyonun yürüten sapancılar, iş makinesi operatörü, serdümen ve puantörden oluşan çalışma gruplarıdır. Liman operasyon elemanı, bu grubun gerçekleştirdiği operasyonların yürütülmesine nezaret ederek puantajını tutar. Aşağıda liman operasyon işletmelerinin genel hatları ile sorumlulukları ifade edilmiştir (MYK, 2010: 8; Hatipoğlu, 2008: 14):

- Posta çizelgesini düzenlemek,
- İşyerinde emniyetli operasyon gereği emniyet ekipmanlarının uygun şekilde kullanılmasını sağlamak,

- İş akışını sağlayarak, gecikmenin önüne geçmek,
- Postayı sevk ve idare etmek,
- Çalışma ortamına ilişkin gerekli bilgileri işçilere aktarmak,
- Gemi ile yüklerin ölçüm, sayım ve kontrol işlerini yapmak
- Yükün birim, ambalaj, palet vb. parça sayımlarını yapmak
- Yükün kalitesi kontrol ederek yük satıcısı ile alıcısı arasındaki alım-satım ilişkisinin sağlıklı gerçekleşmesini sağlamak.

1.5.4.3. Klâs ve Sörvey Kuruluşları

Bayrak devletleri gemilerinin uluslararası düzenlemelere uygunluğunun sağlanması hususunda gemi sınıflama kuruluşlarına yetki verebilmektedir (IMO, Res. A.739/18). Gemi sınıflama kuruluşlarının bayrak devleti adına gerçekleştirdiği kontrol ve denetimler sonucunda elde edilen eksikliklerin giderilmesi hususunda yalnız bayrak devleti söz sahibidir. Denetleme sonunda tespit edilen eksikliklere yönelik alınan tedbir ve önlemler IMO' ya raporlanmaktadır. Bayrak devleti yetkisini devrettiği klas kurumunu denetleme konusunda da tam yetkilidir (Mansell, 2007).

SOLAS konvansiyonunda "tanınmış kuruluşların" görev ve sorumluluklarına vurgu yapılmaktadır. Özellikle gelişmekte olan bayrak devletlerinde gemilere yönelik denetim ve kontrol faaliyetlerini yürütebilecek yeterli kaynak olmaması sebebiyle, bu faaliyetlerin uzmanlaşmış birimler tarafından yürütülmesi ihtiyacı doğmuştur (Silos ve diğerleri, 2013: 386) .

Denizyolu ticaretinin artması pazarda gemilere olan talebi arttırmış ve yeni inşa pazarına yeni aktörlerin dâhil olmasına sebep olmuştur. Başta Asya ülkeleri olmak üzere birçok ülke tersane yatırımlarını arttırmışlardır. Yeni inşa pazarına giriş yapan bazı bayrak devletlerinin uluslararası standartlara uymaması ve bu devletlerin yetkilendirdiği klas kurumlarının yetkinliği ile ilgili şüphelerin varlığı klas kurumlarına yönelik yeni düzenlemelerin oluşturulmasını tetiklemiştir. Gemi sınıflama kuruluşlarının sayısında, yirminci yüzyılın baslarından itibaren hızlı bir artış gözlemlenmiştir (Koyuncu, 2008: 28). AB ülkeleri tarafından uygulamaya konulan bu düzenleme klas kurumlarının yüksek standart kriterlerini belirlemiştir. Bu düzenleme sayesinde klas kuruluşlarının Avrupa Birliği tarafından tanınması yüksek

standartlara uygunluğunun bir göstergesi haline gelmiştir (Silos ve diğerleri, 2013: 387) .

Klâs kuruluşları gemi ve diğer deniz yapılarının tasarlanması, inşa aşaması ve sonrasında tekne, makine ve donanım güvenliği için uyulması gerekli teknik kuralların belirlenmesi konusunda yetkili kurumlardır. Söz konusu yapıların, bu kurallar ile devlet tarafından tanınan yetki çerçevesinde uluslararası sözleşmeler ve iç hukuktaki emredici düzenlemelere uygunluğunu inceleme, denetleme ve belgeleme faaliyetlerinde bulunan kuruluşlardır (Koyuncu, 2008: 38).

Sınıflama faaliyetleri; gemi sınıflama kuruluşlarının, gemilerin tekne, makine, genel donanım ve fiziki durumlarıyla ilgili diğer hususların hazırladıkları kural kitaplarında belirlenen asgari standart ve şartlara uygunluğunun denetlenmesi ile başlamaktadır. Mevcut uygunluğun tespit edilmesi halinde gemiler, sınıflama faaliyetleri çerçevesinde, inşa aşamasından başlamak üzere isletildikleri süre boyunca gemi sınıflama kuruluşları tarafından denetlemeye tabi tutulur. İnşa aşamasındaki gemiler, inşa planlarının onaylanmasından itibaren denetlemeye tabi tutulur. Mevcut gemiler ise, program dışı denetlemeler ile birlikte, belirli zaman aralıklarıyla denetlenir. Bu denetlemelerin uygulanma sekli ve kapsamı, geminin kullanım amacı, genel kondisyonu, büyüklüğü, yaşı ve denetlemenin amacına göre değişir (Koyuncu, 2008: 70).

Bayrak devletleri, taraf olduğu sözleşmeler gereği yapılması gerekli denetleme ve sörvey faaliyetlerini yetkilendirdiği gemi sınıflama kuruluşları aracılığı ile gerçekleştirebilir. Bayrak devletleri, klâs kuruluşların bayrağını taşıdığı gemilere yapmış olduğu denetlemeler sonucu ortaya çıkan eksikliklerin giderilmesi için önlemler alır (IMO Res A.739/18).

Klâs kuruluşlarının yapmış olduğu denetimlerinin etkinliği bağımsız bayrak devleti denetimleri ile kontrol edilmektedir. Gemilere ait denetleme sonuçları bir veri tabanına girilerek kayıt altına alınmaktadır. Herhangi bir limanı ziyaret eden bir geminin mevcut denetleme bilgileri bu veri tabanından elde edilerek geminin genel performansına göre liman devlet denetimi de gerçekleştirilmektedir (GISIS, 2012).

Gemiler, dünyanın herhangi bir yerinde, gemi sınıflama kuruluşlarının sunduğu hizmetlere ihtiyaç duyabilir. Dolayısıyla bu kuruluşların faaliyetlerini, gemilerin ihtiyaçlarını her an ve her yerde karşılayabilecek şekilde, denizaşırı

bölgelere ulaştırmaları gerekir (Hutchison, 1993: 30). Bu nedenle büyük ölçekli gemi sınıflama kuruluşları daha iyi hizmet verebilmek amacıyla, geniş filolara sahip ülkelerin topraklarında temsilcilik ve ofisler kurmuşlardır. Söz konusu kuruluşlar, örgütlenmedikleri ülkelerde de müşterilerine iyi hizmet sunabilmek amacıyla, aralarında işbirliği anlaşmaları yapmışlardır (Shing ve Colinkvaux, 1967). Büyük ölçekli gemi sınıflama kuruluşları, deniz ve gemi güvenliğini geliştirmek amacıyla, teknik alanda da iş birliği yapmışlardır (DNV, 2004). Ticari ve teknik alandaki bu iş birliği, sektörün büyüyerek gelişmesine katkı sağlamıştır. Söz konusu gemi sınıflama kuruluşlarının, 1968 yılında IACS'ı kurması, bu faydaların en önemlisidir (OECD, 2004: 36)

IACS (International Association of Classification Societies), uluslararası alanda faaliyet gösteren gemi sınıflama kuruluşları tarafından, deniz ve gemi güvenliği standartlarının geliştirilmesi ile bu konuda ilgili denizcilik örgüt ve sektörleriyle iletişimin güçlendirilmesi amacıyla kurulmuş bir meslek birliğidir. IACS'nin temelleri 1930 tarihli LOADLINE sözleşmesinin 9. maddesine dayandırılmaktadır. Söz konusu maddede, sözleşmede yer alan standartların uygulanmasında azami birliğin sağlanabilmesi için, bayrak devletleri tarafından yetkilendirilen gemi sınıflama kuruluşlarının belirli zamanlarda müzakerelerde bulunmaları tavsiye edilmiştir (IACS, 2005). **Tablo 10'da** 2013 yılı itibariyle IACS üyesi gemi sınıflama kuruluşlarına yönelik bilgiler verilmiştir.

Tablo 10: IACS Üyesi Gemi Sınıflama Kuruluşları (2013)

ABS	American Bureau of Shipping	KR	Korean Register of Shipping
BV	Bureau Veritas	LR	Lloyd's Register
CCS	China Classification Society	NK	Nipon Kaiji Kyokai (Class NK)
CRS	Croatian Register of Shipping	PRS	Polish Register of Shipping
DNV	Det Norske Veritas	RINA	Registro İtaliano Navale
GL	Germanischer Lloyd	RS	Russian Maritime Register of Shipping
IRS	Indian Register of Shipping		

Kaynak: IACS, 2013.

2001 yılında Paris MOU yetkilileri klâs kuruluşlarının yetkinliklerini belirlemek amacıyla bir çalışma başlatmıştır. Bu çalışma, denetlemeler sonucunda

eksiklik tespit edilen gemilerin incelemeye alınmasıyla başlamıştır. Klâs kurumlarından kaynaklı tespit edilen eksikliklerin incelemeye alınmasıyla bazı klâs kuruluşları incelemeye alınmıştır. Bu olay ile ilgili olarak 2004-2007 yılları arasında toplam 1699 tutulma vakası içinde 380 (%22) tutulma olayı, klâs kuruluşunun görevini etkin bir şekilde yerine getirmemesi ile açıklanmaktadır (Knapp ve Franses, 2007)

Gemilerin tipi ve büyüklüğü dikkate alındığında ise limanlarda tutulan gemilerin çoklukla küçük tonajlı ve IACS üyesi olmayan klâs kuruluşları tarafından denetlenen gemiler olduğu görülmektedir. Gemi yaşı göz önünde bulundurulduğunda ise 25 yaş ve üzeri gemilerin yalnız %47'lik kısmının IACS üyesi klâs kurulışları tarafından klaslandığı görülmektedir (Silos ve diğerleri, 2013: 389).

1.5.4.4. Deniz Sigorta Kuruluşları

Sigorta, ileride meydana gelmesi muhtemel tehlikeden doğacak zararın giderilmesinin, önceden yapılan ödemeler (prim) karşılığında taahhüt edilmesidir. Deniz sigortası ilk kez Rönesans döneminde yani, 14. yüzyılda Kuzey İtalya'da ortaya çıkmıştır. Daha önceleri girişimciler, karşılaştıkları rizikoları kendi mali imkânlarıyla göğüslemek durumunda kalıyorlardı (Yazıcıoğlu ve Atamer, 2012). Deniz sigortaları 4 grupta incelenmektedir (Bayar, 2009: 25).

- Tekne Sigortası: Tekne ve donanımı ile makine ve teçhizatının hasar ya da kaybını üstlenen sigorta şeklidir. Tekne ve makine sigortası da denilir. Deniz tehlikeleri ve gemiadamı kusurundan kaynaklanan rizikolar tekne sigortası için en genel anlamdaki rizikolardır.
- Navlun Sigortası: Navlun, bir malın nakli için veya bir geminin kiralanması karşılığı ödenen ücrettir. Sefer sırasında meydana gelebilecek bir olaydan, navlun da etkileneceğinden sigortalanır. Navlun sigortaları sefer başına olabileceği gibi belirli bir süre için de yapılabilir.
- P&I Sigortası: Kulüp sigortası, kulüp tarafından üyenin ödediği prim karşılığında tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarına karşı sigorta teminatı sağlar. Kulüp

sigortasında "Koruma ve Tazmin" kapsamında verilen teminat her kulüp tarafından istisnasız olarak sağlanır.

- Yük Sigortası: Yükün taşıma sırasındaki olası rizikolarını üstlenen sigorta şeklidir. Bu sigorta, taşıtan (ithalatçı, ihracatçı) için taşımaya bağlı tehlikelere karşı kalkandır.

Tarihte ilk gemi sınıflama kuruluşları deniz sigortacıları tarafından kurulmuştur. Deniz sigortacılarının söz konusu kuruluşlarla olan ilgisinin temelinde sigortanın özellikleri bulunmaktadır (Koyuncu, 2008: 15). 1760 yılında Lloyd'un kahvehanesinin müdavimlerinden ve dönemin en önemli sigortacıları ile sigorta brokerlerinden oluşan bir grup tarafından, sigortalanacak gemilerin özelliklerinin yanında riziko açısından gereken diğer bilgilerin de yer alacağı bir gemi sicilinin yayınlanması gerekliliği ortaya atılmıştır. Tarihte ilk gemi sınıflama kurulusu olan Lloyd's Register of Shipping'in (LR) kuruluşu bu olaya dayandırılmaktadır (IACS, 2013)

19. yy. ortalarına kadar, gemi sınıflama kuruluşlarıyla doğrudan ilişki içerisinde olan deniz sigortacıları, donatan ve tersane sahiplerinin pazarda aktif rol almaya başlamasıyla ikinci planda kalmıştır. Buna rağmen gemi sınıflama kuruluşları, deniz sigortacıları açısından halen önemini korumaktadır (Koyuncu, 2008: 54).

1.5.4.5. Bankalar

Ekonomik değerinin yüksekliği nedeniyle, geminin inşası ve satın alınmasında sermayeye ihtiyaç vardır. Ayrıca geminin işletme masraflarının da son derece yüksek olması donatanın sermayeye olan ihtiyacını doğurmaktadır. Her ne kadar sermaye sahipleri gemi işletmek için sermayelerini kullansalar da işletilecek geminin yüksek maliyeti sebebiyle kredi gereksinimine ihtiyaç duyarlar. Söz konusu finansman genellikle, bankalar basta olmak üzere kredi kuruluşları tarafından karşılanır. Genel olarak geminin fiziki durumu, özellikleri ve değeri, kredi kuruluşları için büyük önem arz eder. Kredinin miktarı ve şartlarının belirlenmesinde

de dikkate alınan bu hususların ispatında, genellikle geminin sınıflama belgesine başvurulur (Koyuncu, 2008: 56).

Kredi kuruluşları ile gemi sınıflama kuruluşları arasında dolaylı bir ilişki bulunur. Gemi sınıflama kuruluşlarının güvenilirlik hususunda yasadığı sorunlar kredi kuruluşlarını da etkilemiştir. Bu sorun kredi kuruluşlarını, söz konusu kuruluşlarla dolaylı ilişkisi bulunan diğer sektör üyelerin yaptığı gibi, ipoteğe konu olan gemilerin özel sörveye tâbi tutulması hususunda yönlendirmiştir.

1.5.5. Deniz Taşımacılığında Tedarikçi Konumunda Olan İşletmeler ve Kuruluşlar

Deniz taşımacılığı sektöründe mal, hizmet ve insan kaynağı tedarikinde bulunan çok sayıda tedarikçi işletme ve kuruluş bulunmaktadır. Bu kuruluşların başında deniz malzemesi kumanyacılar ve akaryakıt ikmali sağlayan işletmeler gelmektedir (Deveci, 2013: 33)

Tersaneler de deniz taşımacılığında çok önemli tedarikçi kuruluşlar arasında yer almaktadır. Gemi sahibi ve gemi işletmelerinin ihtiyaç duyduğu gemiler, tersaneler tarafından inşa edilmektedir. Tersanelerde yeni gemiler inşa edildiği gibi mevcut gemilerin bakım ve onarımları da yapılmaktadır (Deveci, 2013: 33).

Deniz taşımacılığında tedarikçi konumunda olan bir diğer kuruluş da insan kaynakları sağlayıcı kuruluşlardır. Bu kuruluşların en başında sektöre nitelikli eleman yetiştiren eğitim kurumları gelmektedir (Deveci, 2013: 33).

1.5.6. Deniz Ulaştırması ile İlgili Devlet Otoriteleri

Başta Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın deniz taşımacılığı ile ilgili birimleri olmak üzere, deniz taşımacılığında düzenleyici, politika yapıcı, denetleyici çok sayıda kuruluş bulunmaktadır. Bakanlık bünyesinde deniz taşımacılığı ile doğrudan ilgili olan bu birimler (UBAK, 2013): Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, Kıyı Emniyeti

Genel Müdürlüğü, Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme genel Müdürlüğü ve diğer ilgili birimlerdir.

Gümrük otoriteleri de gemi ve personelin gümrük işlemlerinin gerçekleştirilmesi açısından, kolluk kuvveti olarak Sahil Güvenlik Komutanlığı Teşkilatı ise her türlü yasadışı olaylara müdahalenin gerçekleştirilmesi açısından devletin diğer otoriteleri arasında yer almaktadır (Deveci, 2013: 33).

1.5.7. Denizcilik İşletmelerinin Ticari Faaliyetlerinde Bayrağın Önemi

Sahibi olunan ya da işletmeciliği yapılan bir geminin çekeceği bayrak, gemi işletmecisi tarafından belirlenir. TTK (m. 940)'ta ifade edildiği üzere "Türk Bayrağı Çekme Hakkı" ancak gemi sahibinin Türk vatandaşı özel kişiler ile paylarının çoğunluğu Türk vatandaşlarına ait tüzel kişilere tanınmıştır. Gemi işletmeleri, gemilerine tercih edecekleri bayrak kararında pek çok kriteri göz önünde bulundurur. Bu kararın temelinde işletme için en "uygun" bayrağın tespiti yatmaktadır. Bayrakların, işletmeler ve gemileri için "uygunluğu" değişkendir. Gemi işletmeleri "gerçek bağ" ilişkisinin bulunduğu ulusal sicili tercih edebileceği gibi milliyet bağının bulunmadığı bir başka bayrak devletinin bayrağını da tercih edebilir. İşletmeler için bayrak devletinin uygunluğunun varlığı kadar işletmelerinde bayrak devletleri için uygun koşullarda bulunması gerekmektedir (D'Andrea, 2006).

Her devlet, gemilere hangi koşullarla bayrağını çekme hakkını tanıyacağını kendi koyacağı kurallara göre saptar. Bu konuda, uluslararası hukukça kabul edilmiş ilke, devletlerin gemilere uyrukluk vermek için koyacakları kuralları saptamakta serbest olmalarıdır (Aybay, 1992). Bu serbestlik ise pazarda bazen haksız rekabetin doğmasına sebep olmaktadır. Özellikle bazı bayrak devletlerinin gemi işletmelerinin ilgisini çekebilmek amacıyla sağladığı kolaylıklar ve esneklikler gemi işletmelerinin ilgisini çekmektedir (Argiroffo, 1974). Bu haksız rekabeti ortadan kaldırmak için uluslararası alanda bayrak devletlerinin gemilerinde arayacağı koşullara yönelik çalışmalar yapılmaktadır. 1986 yılında kabul edilen gemilerin tescil şartlarını belirleyen ancak henüz yürürlükte olmayan "Birleşmiş Milletler Gemi Sicili Konvansiyornu" düzenlemesi bu uygulamaya yönelik atılan en önemli somut adımlardan biridir.

Gemi işletmeleri, gemileri için uygun bayrağın tespitinde doğrudan kendileri karar verebileceği gibi, uzman kurumlardan danışmanlık hizmeti de alabilirler. Danışmanlık kurumları gemi işletmelerine bayrak devletlerinin gemi sicil sistemleri hakkında ayrıntılı bilgi sağlarlar. Gemi işletmeleri, uygun bayrağı seçerken işlettikleri gemilerinin özellikleri, sefer bölgesi, ticaret tipi, bayrak devletinin sağladığı bürokratik kolaylıklar gibi pek çok kriteri göz önünde bulundurmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde ayrıntılı olarak açıklanan denizcilik pazarları ve bu pazarların odak noktasında bulunan denizcilik işletmelerinin kapsamı ve pazardaki rolleri açıklanmıştır. Çalışmanın ikinci bölümünde ise milliyet, tabiiyet, uyrukluk ve vatandaşlık kavramları ışığında "aidiyet"in tanımı yapılacaktır. Devletlerin "aidiyet" haklarına sahip olabilecek "deniz ve hava araçları" hakkında bilgi verilecektir. Bu bilgiler ışığında gemilerin milliyeti ve bayrak çekme kararları anlatılacak ve bu kararlarda etkisi olan değişkenlere ait literatür taraması ve içerik analizi ile tespiti gerçekleştirilecektir.

İKİNCİ BÖLÜM
DENİZCİLİK İŞLETMELERİNİN BAYRAK ÇEKME KARARLARI

2.1. BAYRAK ÇEKME

Milliyetin en önemli simgesi bayraktır. Bayraklar tarihte uğruna canların feda edildiği kutsal simge olarak görülmüştür. Tarihte farklı çıkarlar uğruna yapılan savaşların temelinde yatan sebep, bayrakların sınır ötesi bölgelere taşınması iken, günümüzde tarihten miras olan bu düşünce aynı anlamda ancak farklı boyutta varlığını sürdürmektedir (Gordon, 1915).

Tarihte gemi işletmecileri farklı sebeplerden ötürü gemilerine yabancı bayrak çekmişlerdir. Geçmişte bayrak çekme kararları çoklukla askeri ve diplomatik faktörlerin etkisinde verilirken günümüzde daha çok ekonomik ve idari unsurların etkisinde verildiği göze çarpmaktadır (Töz, 2010).

Gemiler uluslararası hukuk gereği menkul varlık olarak kabul edilir. Bu sebeple taşınır hükümlerine tabidir. Taşınırların kimlik bilgilerinin ifşa zorunluluğu bulunmaktadır. Taşınır hükümlerine tabi olan geminin adı, tanınma işareti, bağlama limanı, tonajı ve milliyeti geminin ayırıcı unsurlarıdır (R.G. 13.1.2011: Sayı: 27846. m.938). Gemilerin milliyetlerini temsil etme zorunluluğu hiçbir devletin hâkimiyeti altında bulunmayan bölgelerde seyir yapmaları sebebiyledir. Gemilerin tabiiyetlerini kanıtlama usullerinden biri taşıdıkları bayraktır. Gemiler bayrağını çekme iznine sahip oldukları devletin tabiiyetine sahip olurlar (Kızkapan, 2012). Geminin milliyeti, aynı zamanda sahip olunan egemenlik haklarının uluslararası mevzuata bağlılığını belirler. Gemiler üzerinde kontrol, yönetim ve denetleme açısından bir mekanizmanın yokluğu sektörü kaosa sokabilecek bir ortam hazırlar (Töz, 2010).

Gemilerin milliyetini tanımlayabilmek için öncelikle milliyet, uyrukluk, vatandaşlık ve tabiiyet gibi kavramların açıklanması gerekmektedir.

2.2. MİLLİYET KAVRAMI

Milliyet kavramı ile ilgili yazın incelendiğinde bu kavramın tabiiyet, uyrukluk, vatandaşlık ve yurttaşlık kavramları ile yakın ilişkili olduğu görülmüştür. Ancak

birçok kaynakta birlikte anılan bu kavramların özde birbirinden farklı kavramlar olduğu görülmektedir. Örneğin Türk mevzuatında tabiiyet ile uyrukluk, vatandaşlık ile yurttaşlık kavramları aynı anlamda kullanılmaktadır. Ancak bu görüşe karşı olanlar yalnız anlam olarak değil içerik olarak ta bu kavramların birbirinden farklı olduğunu savunmaktadır. Bu tezi savunanlara göre bu kavramların birbirinden ayrılması halkın tam anlamıyla siyasi kimliğe sahip olması ile söz konusu olmuştur (Ünsal, 2005: 11-12).

Vatandaşlık, çeşitli disiplinlerde farklı tanımlanmaktadır. Örneğin, Turner (1993), sosyolojik açıdan vatandaşlığı; *"bir kişiyi toplumun yetkin bir parçası olarak tanımlayan ve bunun sonucunda kaynakların kişilere ve sosyal gruplara akışını şekillendiren bir dizi (hukuki, siyasi, ekonomik ve kültürel) uygulama"* olarak tanımlamaktadır. Uluslararası mevzuat açısından vatandaşlık, kavram olarak tam anlamıyla "Uluslararası Adalet Divanı (UAD)"nda görülen, "Nottebohm Davası"ndan sonra şekillenmiştir. Vatandaşlık kavramı, özünde toplumsal bir bağlılık yatan, karşılıklı hak ve görevleri kapsayan, menfaat, ilgi ve duygu dayanışması yatan hukuki bir bağ olarak değiştirilmiştir. Bu tanıma göre bir bireyin bir ülkenin vatandaşı sayılabilmesi için o ülke ile arasında hukuksal açıdan bir bağ bulunması gerekmektedir (Göğer, 1974: 5-6).

Tabiiyet ise, aradaki organik bağ ile bir şahsın veya bir şeyin sıfatı olma durumu olarak tanımlanmıştır (Yörük, 1938: 70). Bir başka görüşe göre ise tabiiyet, bireylerin devlete olan siyasi ve hukuki bağlılığıdır (Seviğ ve Seviğ, 1967: 55). Birçok yazara göre tabiiyet, yalnız gerçek kişiler için değil aynı zamanda "tüzel kişiler" ve "şeyler" için de geçerli olan bir kavramdır (Berki, 1949).

Milliyet kavramı ise tıpkı yurttaşlık kavramı gibi bir devlete üyeliği ifade eder. Ancak milliyet edilgen, yurttaşlık ise etken üyeliktir (Altınbaş, 2009: 96). Milliyet prensibine göre millet bir devleti oluşturur ve devlet de bir milleti çevreler (İnaç ve Güner, 2006). Altınbaş (2009: 97)'a göre milliyet; bir ülkenin vatandaşı olanlarla olmayanlar arasındaki yasal ayırımdır. Göğer (1974: 1-3)'e göre milliyet; milleti oluşturan bireylerin parçası olduğu toplumla olan ilişkisi olarak tanımlanmaktadır. Özetle tabiiyet ve vatandaşlık bireyi devletin öğesi haline getirirken, milliyet ise bireyi milletin bir parçası haline getirir.

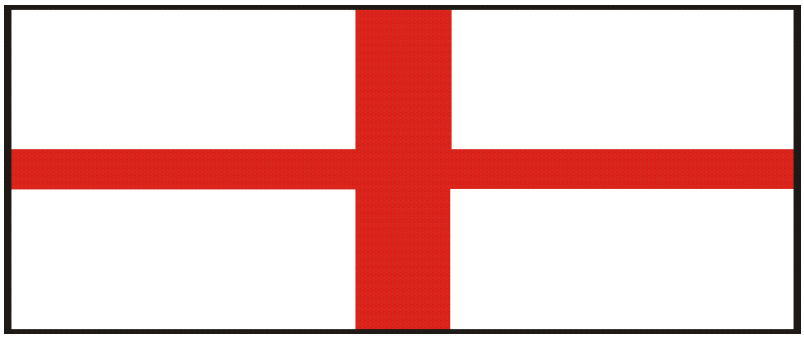
2.2.1. Milliyet Simgesi "Bayrak"

Tarihte bayraklar, ülkelerin, toplumların ve gemilerin milliyetini simgelemek için kullanılmıştır. Aynı zamanda bayraklar, toplumların medeniyet seviyesini göstermek için de kullanılmıştır. Tarihte ilk defa milliyeti simgelemek için kullanılan bayraklar, "kılavuz" anlamı taşıyan tahta ve demir çubuklardan oluşmaktaydı. Kılavuzlar, 4000 yıl önce günümüz bayrak bilimi olarak anılan "Veksilloloji"nin temelini oluşturan sembollerdir. Tarihte kılavuzlar ilk defa işlettiği gemilerin aidiyetini simgelemesi amacıyla Yunanlılar tarafından kullanılmıştır (Campbell,1980).

Ortaçağ'a kadar yalnız gemilerin aidiyetini simgelemesi amacıyla kullanılan bayraklar, daha sonraları ise gemilerin bağlama limanı ve bayrak devletlerini de temsil amacıyla kullanılmıştır. Avrupa'da ilk defa Vikingler, 10.yy'da gemilerine bayrak çekmişlerdir. Bu dönemde Kuzey Denizi'nde seyir yapan gemiler pruva direklerinde, kraliyet koruması altında olduklarını temsilen çapraz yerleştirilmiş metal levhalar kullanmışlardır (Znamierowski ve Taylor, 2004). 12. ve 13.yy.da Kuzey Avrupa bölgesinde seyir yapan gemiler de pruva ve grandi direklerinde milliyetlerini temsil amacıyla geometrik şekiller kullanmışlardır (Philipps ve Chedzey, 1971). Milliyet sembolü olarak geometrik şekiller, gemilerin genellikle yakın bölgelere sefer yaptığı dönemlerde kullanılmıştır. Gemilerin uzak bölgelere seyir yapmamaları, birbiriyle karıştırılabilecek bayrakları taşıyan gemilerin karşılaşması ihtimalini de zayıflatmıştır.

15.yy.da Christoph Colomb ve Vasco De Gama gibi ünlü kâşifler, seferleri sırasında gemilerine İspanyol donanmasına aidiyeti temsil amacıyla ortak bir bayrak çekmişlerdir. Aynı dönemde İngiliz savaş gemileri pruva direklerinde **Şekil 34'de** gösterilen "Cross of Saint George" sembolünü geminin milliyetini temsil etmek amacıyla kullanmışlardır.

Şekil 34: Cross of Saint George



Kaynak: Reid, 2012.

Deniz ulaştırmasında bayrağa duyulan ihtiyaç, karasuları dışına çıkan gemilerin milliyetini temsil etmenin gerekliliği olduğu kadar, uluslararası sularda bayrağı olmayan bir geminin hukuken korsan gemi statüsünde değerlendirilmesi durumu ile de ilişkilendirilmektedir (Smith, 1970).

2.2.2. Bayrak Devleti

Bayrak devleti kavramı, mevzuata göre "devlet" olgusu altında şekillenmiş bir kavramdır. Uluslararası mevzuatta kabul görmüş bir tanıma göre, devleti meydana getiren dört temel öğe bulunmaktadır (Pazarcı, 2005). Bunlar;

- bir insan topluluğu,
- ülkeyi oluşturan toprak parçası,
- bağımsız bir siyasi otorite,
- diğer devletlerle ilişki kurma özgürlüğü.

Gemiler, bayrak devletlerinin himayesi ve hükümranlığını uluslararası sulara taşımaktadır. Devletler, "diğer devletlerle ilişki kurma özgürlüğü" ilkesini çeşitli yollardan gerçekleştirmektedir. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne (UNCLOS) göre devletler, denizcilik pazarındaki yetki ve sorumluluklarına bağlı olarak "kıyı devleti", "bayrak devleti", "liman devleti" ve "denize kıyısı olmayan devletler" olarak sınıflandırılmıştır (Mansell, 2007).

Literatürde "bayrak devleti" ile ilgili pek çok tanımlama yapılmıştır (Churchill ve Lowe, 1999). Çoklukla yapılan tanımlamaya göre "Bayrak devleti, bir deniz aracı

üzerinde hükümranlık ve kontrol yetkisi var olan devlettir." Yani her devlet, kendi bayrağını taşıyan deniz aracının bayrak devletidir (Yavuz, 2003: 10). Bir başka ifadeyle bayrak devleti, deniz ticaret filosuna sahip devletleri simgelerken, "liman devleti" işletilen gemilere hizmet veren limanların sınırları içerisinde bulunan devletler olarak tanımlanmaktadır (Akten ve Koldemir, 2011: 91).

Zamanla gemilerin denizaşırı bölgelere seyir yapması sebebiyle uluslararası alanda milliyetlerini ifşa etme zorunluluğu doğmuştur. Gemiler, bu durum karşısında milliyetlerini çekmiş oldukları bayrak ile ispat etmiş ve o bayrak devletinin temsilcisi olmuştur. Bu temsil, aynı zamanda bayrak devletinin ulusal kanunlarının, gemi üzerindeki yetki ve otoritesinin uluslararası alandaki temsilidir. Bu durumun bir sonucu olarak gemiler, bayrağını taşıdığı bayrak devletlerinin üzerindeki kamu otoritesinin öngördüğü şartları ve gereklilikleri yerine getirmekle yükümlüdür (Hosanee, 2009: 8).

Herhangi bir ülkenin bayrağını çekmeyen geminin denizlerde seyir yapabilmesi uluslararası denizcilik mevzuatı açısından kabul edilebilir bir durum değildir. 1948 yılında bu duruma örnek teşkil edebilecek bir olay yaşanmıştır. Bu olayda bayraksız seyir yapan M/V Asya isimli gemi bir İngiliz savaş gemisi tarafından durdurulmuş ve milliyetini tebliğ etmesi istenmiştir. Bu durum üzerine gemi Türk bayrağı çekmiş ancak bayrak devletine aidiyetini ispat edemeyince İngiliz devleti tarafından "denizlerin serbestîsi" ilkesine aykırı hareket etmesi sebebiyle alıkonulmuştur (Bardin, 2002: 50).

13.yy.dan itibaren gemilerin çekmiş oldukları bayraklar, geminin milliyeti ile ilişkilendirilmiş olup, bayrak devletinin hukuken gemi üzerindeki varlığı netleşmiştir. Ancak bu hukuki varlığın gemi üzerinde uygulanabilir olması ancak geminin kayıt altına alınması ile mümkün hale gelmiştir. Bu sebeple gemilerin kayıt altına alınabilmesi için bayrak devletleri gemilere yönelik sicil sistemleri oluşturmuştur (Campbell, 1980).

19.yy.dan itibaren gemi trafiğinin artması ile birlikte deniz ulaştırma pazarı da uluslararası düzenlemelerin yoğun olarak uygulandığı bir pazar haline gelmiştir. Bu düzenlemelerin başında bayrak devletlerinin yetki ve sorumluluklarını belirleyen 1958 tarihli "Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi (ADS)" ve 1982 tarihli "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)" gelmektedir. Bu gelişmeler ışığında

bayrak devletlerinin bayrağını taşıyan gemiler üzerinde idari, teknik ve sosyal açıdan tam yetki ve kontrol sahibi olduğu netleşmiştir. Cenevre Antlaşması'nın 6. maddesinde*"Açık denizde seyir yapan her gemi, bayrağını taşıdığı devletin kontrol ve denetimine tabidir"* hükmü ile geminin bayrak devletine karşı sorumluluğu açıkça belirtilmiştir (Mansell, 2007).

Bayrak devletleri, gemiler üzerindeki yetkilerini gemilerin uluslararası kurallara uygunluğunun sağlanması ve denize elverişliliğinin devamlılığı açısından kullanmaktadır. Aynı zamanda bayrak devletleri, meydana gelen kazalar ve olaylar sonucu oluşacak zararların tespiti ve tazmini açısından hukuki süreci de kontrol ve koordine eder (Smith, 1975). Bayrak devletlerinin temel yükümlülükleri, aşağıdaki hükümlerle belirlenmiştir (UN, 1982: m.94):

a) *"Bayrağını taşıyan gemilerin kayıtlarının tutulmasını sağlamak üzere bir sicil oluşturmaktır.*"

- Sicile kayıt edilecek gemiler ile bayrak devletleri arasında *"gerçek bağ"* ilişkisinin bulunması gerektiğine atıf yapılarak bu hükmün içeriği genişletilmiştir (Hosanee, 2009).

b) "Bayrak Devletleri, bayrağını taşıyan gemiler ile gemi personeli üzerinde idari, teknik ve sosyal konularda, ulusal mevzuata göre yetkisini kullanma hususunda tek sorumludur."

- Zamanla gemilerde bulunan personelin içeriği yolcular ve kaçakları da kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Bu hükümde gemilerin kavramsal olarak içeriği genişletilmiş ve ticari gemiler dışındaki deniz araçlarını da kapsayacak hale gelmiştir (Hosanee, 2009).

c) "Geminin inşası, gemiadamı ile donatımı ve denize elverişliliğinin sağlanması",

- Bayrak devletleri, gemilerin denize elverişliliğini sağlamak amacıyla IMO'nun belirlemiş olduğu uluslararası standartlara ve düzenlemelerin (MARPOL, SOLAS vb.) gerekliliklerini yerine getirmelidir.

d) *"Taraf olunan uluslararası sözleşmelerin gereklilikleri kapsamında gemi adamlarının çalışma koşulları, eğitim ve sertifikasyon süreçleri ile ilgili standartlarının belirlenmesi ve uygulanması",*

- Bayrak devletleri gemi personelinin STCW kodundaki standartlara uygun yetiştirilmesi, eğitim ve beceri kazandırılması ile ilgili gerekli ortamın sağlanması konularında tam yetkilidir. Ayrıca gemi adamlarının ILO standartlarına uygun olarak çalışma ortamının hazırlanmasına ve MLC düzenlemesine uygun olarak çalışma ortamının iyileştirilmesinin sağlanması hususlarında tam yetkili olarak değerlendirilmektedir.

e) *"Her geminin sicile kaydolmadan önce ve kaydolduktan sonra uygun aralıklarla yetkili bir gemi denetçisi tarafından denetlenmesi, geminin yola ve denize elverişliliğin sağlanması amacıyla uygunluğunun kontrol edilmesi",*

- Bayrak devletleri bayrağını taşıyacağı gemiler üzerinde bayrak çekmeden önce ve çektikten sonra belli aralıklarla yetkili idaresi ya da yetkilendirilmiş klas kuruluşu aracılığı ile denetleme faaliyetlerini yürütmelidir (Hosanee, 2009).

f) *"Her geminin, emniyetli sevk ve idaresini sağlayacak yetkin personelle donatıldığının sağlanması" ,*

- Gemi tipi, büyüklüğü ve sefer alanları dikkate alınarak belirlenen "Gemi adamı Asgari Donatım (Minimum Safe Manning)" şartlarının yerine getirildiğinin kontrol edilmesi,

g) *"Gemi personelinin, gemilerde meydana gelebilecek acil durumlara müdahale açısından gerekli bilgi ve beceri düzeyine ulaşmalarını sağlanmaları",*

h) "G*eminin uluslararası sularda sebep olduğu bir kaza sonucunda ilgili tarafların haklarını gözetmek adına soruşturma açılmasını ve hukuki sürecin işlemesini sağlamak* (UN, 1982)."

- Uluslararası sularda meydana gelen kazalar sonucu cana, mala ve çevreye gelen zararların tazmini açısından yargılama sürecinin IMO'nun "Casualty Investigation Code (CIC)" referans alınarak

> bayrak devletlerinin diğer devletler ile koordineli bir şekilde yargılama sürecini koordine etmeleri gerekmektedir (Hosanee, 2009).

Yukarıda verilen bilgiler ışığında bayrak devletlerinin bayrağını taşıyan gemileri üzerinde münhasır egemenlik yetkileri söz konusudur (UN, 1958: m.6/1; UN, 1982: m.92/1). Devletler, milliyetinde bulunan gemilere yönelik yetkilerini açık denizde tümüyle kullanmaktadır (Pazarcı, 2005). Her ne kadar açık deniz hiçbir devletin egemenliği altında bulunmuyorsa da, bazı konularda bir devletin birtakım yetkilerini bu alanda kullanması gerekmektedir. Tarih, çeşitli dönemlerde bazı devletlerin uluslararası suları kapsayan deniz alanlarında egemenlik iddialarında bulunmalarına tanıklık etmiştir. Hollandalı hukukçu Grotius, 1609 tarihli "Mare Liberum" adlı eserinde uluslararası suların işgale uygun olmadığını ve bu yüzden uluslararası sular üzerindeki tüm egemenlik iddialarının geçersiz olduğuna değinmiştir (Lapidoth, 1975: 456).

Uluslararası denizcilik mevzuatı, açık deniz üzerindeki hava sahasında hava ulaşımı da dâhil olmak üzere balıkçılık ve canlı kaynakların avlanması, bilimsel araştırma, kablo ve boru hattı döşeme ile bu alanda yapay ada ya da tesisler kurma konularında, bütün devletlerin denize kıyısı olsun ya da olmasın eşit koşullarda yararlanabileceğini öngörmektedir (UN, 1958: m.2; UN, 1982: m.87).

Dünyada tam olarak "devlet" olabilme şartlarını karşılamayan ancak "bayrak devleti" olma hakkına sahip birçok bölge bulunmaktadır (Montevideo Convention, 1933). Dış ilişkiler açısından "ana devlete" bağlı, içişlerinde ise bağımsız olan bazı devletler uluslararası alanda bayrak devleti olarak kabul edilmektedir. Bu devletler kendi sicillerine tescil olunan gemiler üzerinde ise tam yetki ve sorumluluk sahibidirler. Örneğin Birleşik Krallık bağlısı bölgelerin ortak bir kraliyet flamasını kullandıkları, Fransa'ya bağlı Kergeulen adalarının Fransa tarafından "Bağlı Bölgesel Sicil" kapsamında gemilerine Fransa bayrağı çekme hakkına sahip oldukları bu duruma örnek oluşturan uygulamalardır (Mansell, 2007: 28).

2.2.3. Denize Kıyısı Olmayan Devletler (Kara Devletleri)

20.yy.ın başında denize kıyısı olmayan devletlerin deniz ulaştırma pazarında söz sahibi olabilmesi amacıyla bayrak devleti statüsüne kavuşturulması konusu tartışmalara neden olmuştur. Bu dönemde dünya deniz ticaret filosu, uluslararası sularda da kendi ulusal kurallarını uygulayan sektörün önde gelen bayrak devletlerinin kontrolü altındaydı. Gemilerin kontrol ve denetimini uluslararası seviyede düzenleyen herhangi bir mevzuat mevcut değildi (Churchill ve Lowe, 1999).

Denize kıyısı olmayan devletlerin uluslararası sularda bayrak devletlerinin sahip olduğu haklara sahip olması, I. Dünya Savaşı sonunda İtilaf Devletleri ile Almanya arasında imzalanan "Versay Barış Antlaşması" ile gerçekleşmiştir. Antlaşmanın 321. maddesine göre; *"Almanya, denize kıyısı olmayan ülkelerden gelen yüklerin karasularından transit geçiş yapmasını engelleme ve geçişine sınırlama getirme gibi eylemlerde bulunmayacaktır"* hükmü yer almaktadır (Treaty of Versailles, 1919: m.321). 1921 tarihli Barselona Sözleşmesi'nde ise denize kıyısı olmayan devletlere de kıyı devletlerine tanınan yetkilerin tanınmasına dair hükümler yer almaktadır (UNEP, 1976).

Denize kıyısı olmayan devletlerin kıyı devletleri ile aynı yetkilere sahip olmasına yönelik alınan kararlar, bu devletlerin bayrak devletleri gibi gemi sicil sistemlerini kurmalarına ve ülke bayraklarının açık denizlerde dalgalanmasına olanak sağlamıştır (UN, 1958). Bir dönem denizcilik pazarlarında bayrak devletlerine kıyasla dezavantajlı olarak kabul edilen kara devletleri, diğer bayrak devletleri ile *"Sahili bulunmayan bir devletin bayrağını taşıyan gemiler, deniz limanlarında, diğer* ile eşit haklara kavuşmuştur (UN, 1982: m.131). Bu haklar "*Sahili bulunsun veya bulunmasın her devlet, açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahiptir"* hükmü ile teyit edilmiştir (UN, 1982: m.90).

2.2.4. Liman Devleti

Açık denizde seyir yapan gemiler bayrak devletlerinin ulusal mevzuatlarına tabidir (UN, 1958: m.92). Ancak başka bir ülkenin kara sularına girildiğinde bu durum değişmekte ve bazı istisnalar dışında gemiler kıyı devletinin ulusal kanunlarına

tabi olmaktadır (Özçayır, 2001: 69). Bu ülkeler, Açık Deniz Sözleşmesi'ne göre bu yetkilerini karasularından transit geçen gemiler üzerinde kullanma yönünde genişletebilmektedir. Örneğin deniz çevresine yönelik bir olaya müdahale açısından kıyı devletleri sınırlarını genişletebilmektedir (UN, 1958: m.211).

Kıyı devletleri, limanlarını ziyaret eden gemilere yönelik kontrol ve denetim faaliyetlerini "Liman Devleti Denetimi (LDD)" olarak anılan denetim mekanizması ile gerçekleştirmektedir (Pamborides, 1999: 53-55). Taraf olunan uluslararası sözleşmeler, kıyı devletlerine egemenlik haklarını kullanma yönünde gerekli gücü vermektedir. Örneğin SOLAS sözleşmesine göre gemilerin emniyet standartlarına uygunluğunun değerlendirilmesi, MARPOL sözleşmesine göre deniz çevresinin korunmasına yönelik alınan önlemlerin denetlenmesi, LOAD LINE sözleşmesine göre ise geminin yükleme hatları ve draft markalarının uygunluğunun kontrolü bu duruma örnek teşkil etmektedir (Morrison, 2011: 56).

IMO, liman devleti denetimine yönelik kılavuzu ilk olarak 1981 yılında belirlemiştir (IMO Res. A.787 (19)). Bu tarihten itibaren liman devleti denetimleri özellikle bu kılavuz referans alınarak gerçekleştirilmiştir. Bu düzenleme, uygulamanın standart hale getirilmesi için atılan önemli adımlardan biridir. Bu kılavuz ile yapılan denetlemeler sonucu gemilerin emniyet ve güvenlik seviyeleri kontrol edilmiş ve bu sayede olası riskler bertaraf edilmiştir. Her ne kadar liman devleti denetimleri 1990'lı yıllara kadar etkin bir şekilde yürütülmüş olsa da tarihe geçen önemli kazalara karışan gemilerin bu sistemin gözünden kaçtığına şahit olunmuştur. Örneğin M/V Erika isimli geminin batışıyla sonuçlanan deniz kazası tarihine kadar ki geçmiş sekiz yıllık süreçte, bu geminin geçirmiş olduğu toplam 18 liman devleti denetimi sonuçlarına göre herhangi bir eksikliğe rastlanılmamış olması bu denetimlerin sorgulanması gerektiği fikrini doğurmuştur (Özçayır, 2001).

- **Liman Devleti Denetimi:** Bir deniz aracının uluslararası sözleşmelerde belirlenen koşullara uygunluğunun asıl sorumlusu "bayrak devleti"dir. Ancak bayrak devletlerinin bu sorumlulukları kapsamında gerçekleştirdiği denetimlerin herhangi bir standardının olmaması, liman devleti denetimine olan ihtiyacı doğurmuştur. Liman devleti denetimi, bir kıyı devletinin kara suyunda bulunan yabancı bayraklı bir gemiye o ülkenin denizcilik otoriteleri tarafından uygulanan bir kontrol mekanizması

olarak görülebilir (Aykaç, 2006: 1). Bir başka ifadeyle yabancı limanlara ya da başka bir ülkenin kara sularına giriş yapan gemiler kendilerini kıyı devletinin egemenliği altına sokarlar (Churchill ve Lowe, 1999).

Uluslararası mevzuata göre bir liman devletinin, limanlarını ziyaret eden gemiler üzerindeki denetim yetkisini kullanabilmesi ancak uluslararası sözleşmelere taraf olması ile mümkündür. Bayrak devletleri, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemileri denizcilik idaresi tarafından yetkilendirilen "Liman Devleti Denetimi Görevlileri" aracılığıyla denetleyebilir (Hoppe, 2000). Bayrak devletleri, kendi bayrağını taşıyan gemileri denetleme işlemini yetki devri aracılığı ile başka bir kuruma yaptırabilirken, liman devleti denetimleri ancak o ülkenin denizcilik idaresi tarafından yapılabilir (IMO, Res. A.787 (19)).

Bir geminin, limanına giriş yaptığı kıyı devleti açısından durumu, bir turistin yabancı ülkede karşılaşacağı durum ile benzerlik göstermektedir. Yani yabancı bir ülkenin limanına gelen gemiler liman devletinin kanun ve kurallarına uymakla yükümlüdür. Ancak diplomatik amaçlı limana giriş yapan devlet gemileri ile kötü hava koşullarından ötürü sığınan bir gemi için bu kurallarda bazı sınırlamalar söz konusu olmaktadır (Churchill ve Lowe, 1999).

Liman devleti denetiminin amacı, uluslararası standartlara olduğu kadar, liman devletinin gözettiği kurallara da uygunluğu kontrol etmektir. Mevcut kontroller sonucunda tespit edilen eksikliklerin giderilmesi limandan hareket etmenin önemli şartlarından biridir. Bu durum sonucunda liman devletinin denizcilik otoritesi tespit edilen eksikliğin giderildiğinden emin olmak için kontroller gerçekleştirebilir (Hoppe, 2000).

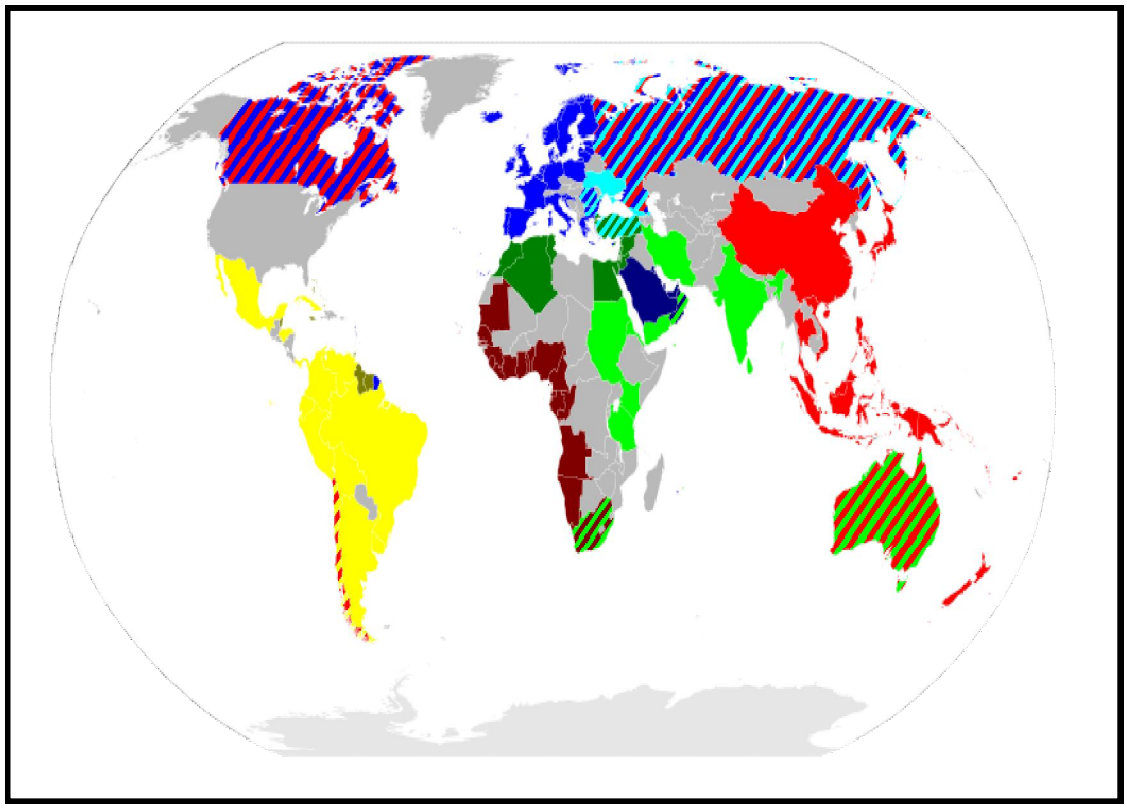
- **Bölgesel Liman Devleti Denetimi Rejimleri:** Liman devleti denetimlerinin can, mal ve çevre emniyetinin temini açısından kabul edilmiş bir kontrol mekanizması olması, zamanla sorgulanabilir bir hal almış ve bu soru işaretlerini ortadan kaldırma ihtiyacı doğmuştur. Liman devletlerinin denetim mekanizması ile uluslararası sularda düşük standartta ve emniyetsiz koşullara sahip gemilerin işletilmesini önleme konusunda tek başına yeterli olmayacağının anlaşılması üzerine bölgesel bir yaklaşıma ihtiyaç duyulmuştur Bu sebeple aynı coğrafi bölgede bulunan liman devletleri denetimlerini aynı düzeyde ve etkinlikte uygulama kararı almıştır (Özçayır, 2001). Bu uygulamanın temelinde uluslararası kuralların gemilerde tesis

edilmesi olduğu kadar çifte standardı önlemek ve haksız rekabetin önüne geçmektir. Aynı zamanda bölgesel bir oluşumun varlığı kaçış yapılabilecek limanların sayısını azaltmaya da katkı sağlamıştır (Yavuz, 2003).

IMO, liman devleti denetiminin tüm dünyada aynı düzeyde ve homojen bir biçimde uygulanması için prosedürler sağlayan bir çözüm üretmiştir. Bu kapsamda Avrupa, Asya ve Pasifik bölgesi olmak üzere ortak bir uygulamanın zeminini hazırlamak üzere bölgesel antlaşmaların oluşmasına zemin hazırlamıştır (Hoppe, 2000).

Denizcilik pazarında aktif durumda denetim ve kontrol faaliyetlerini yürüten 9 adet "Bölgesel Liman Devleti Denetimi Rejimi" bulunmaktadır. **Şekil 35'de** bu anlaşmalara taraf olan bölgeler gösterilmiştir.

Şekil 35: Bölgesel Liman Devleti Denetimi Rejimleri



Kaynak: Kızkapan, 2013.

* Paris MOU (Mavi), Tokyo MOU (Kırmızı), Hint Okyanusu MOU (Yeşil), Akdeniz MOU (Koyu Yeşil), Latin Amerika (Sarı), Karayipler MOU (Zeytuni), Batı ve Orta Afrika MOU (Bordo), Kara Deniz MOU (Turkuaz), Körfez Arap Devletleri MOU (Haki Yeşili).

Bu antlaşmalar genel olarak farklı bölgelerin işbirliği olarak bilinir ve genellikle antlaşmanın imzalandığı ülkenin (ör. Paris) veya bölgenin ismi (ör. Akdeniz) ile anılır. Bölgesel liman devleti denetimi anlaşmalarının dışında Amerika Birleşik Devletleri (ABD), bölgesel anlaşmalara üye olmayarak, kendi ulusal kanunlarından kaynaklanan kodlar, kurallar ve uluslararası düzenlemeler paralelinde United States Coast Guard (USCG) olarak anılan liman devleti kontrolünü etkin bir şekilde kendi bölgesinde uygulamaktadır. Amerika Birleşik Devletleri kendi bölgesinde gemi denetimlerini en sıkı uygulayan liman devleti özelliğini taşımaktadır (Açıkgöz, 2007: 37).

Günümüzde Bölgesel Liman Devleti Denetimleri'nin etkin bir şekilde uygulanmadığı bölge ve limanlar özellikle standart altı gemiler işleten bazı gemi işletmeleri açısından daha cazip hale gelmiştir. Bu durumun sonucu olarak gemi işletmeleri gemilerini liman devleti denetiminin uygulanmadığı ya da daha esnek uygulandığı limanlara yönlendirmektedir. Bu durum, liman devleti denetimini etkin bir şekilde yürüten ülkelerin ekonomik açıdan zarara uğramasına yol açmaktadır. Bölgelerdeki diğer limanlarla işbirliği yapmanın diğer bir önemli nedeni ise, standart altı olduğu belirlenmiş gemilerin diğer limanlarda da aynı kontrol seviyesinde denetlenmesini sağlamaktır (Yavuz, 2003).

2.2.5. Kıyı Devleti

Kendi çıkarları ve bu çıkarların korunması açısından denize kıyıları olan ülkelerin de uluslararası mevzuat açısından sorumlulukları bulunmaktadır. Her devletin, karasuları üzerinde egemenlik hakkı olduğu, uluslararası mevzuatın ana ilkelerindendir. Ülkelerin karasuları aynı zamanda o ülkenin toprak parçası olarak değerlendirilmektedir. Bu açıdan bakıldığında, kıyı devletinin karasuları üzerinde, yargılama hakkı, kolluk kuvveti (Polis-Sahil Güvenlik) kontrolü hakkı ve yönetim hakkı bulunmaktadır (Aybay, 2001: 2). Diğer bir deyişle deniz hukukunda gemiler, kıyı devletlerinin ülkelerinden uzaklaştıkça bir anlamda onların yetkilerinden de uzaklaşmaktadır (Okur, 2011: 146).

Uluslararası denizcilik mevzuatına göre kıyı devletleri bazı özel durumlarda yetki alanlarının genişleterek yasadışı olaylara müdahale hakkını saklı

tutabilmektedir. Uluslararası mevzuat kıyı devletinin kara sularında bulunan yabancı bayraklı bir geminin, bu devletin ulusal kanunlarına aykırı hareket ederek uluslararası sulara kaçması durumunda bile, kıyı devletinin gemiyi takip edip cezai işlem uygulamasına imkân tanımaktadır. Kıyı devletlerinin bu hakkına "izleme hakkı" adı verilmektedir (UN, 1958: m.23; UN, 1982: m.111). Mevcut uygulamalar, kıyı devletinin egemenlik hakkını, zararsız geçişe ait kurallarla bir ölçüde sınırlamakta iken, yabancı bayraklı bir geminin zararsız geçiş durumuna yönelik sınırlamalar yapmasına da izin vermektedir (Açıkgöz, 2007: 24) .

2.3. MİLLİYET KAVRAMININ ULAŞTIRMADAKİ YERİ

Bir devletin uyrukluğuna, iç hukuk kişiliğine sahip birimler ile gemiler ve hava araçları sahip olabilmektedir. Taşımacılık türleri incelendiğinde bazı taşıyıcı araçların sefer yaptığı bölgeler sebebiyle aidiyetlerini ifşa etmeleri gerekmektedir. Karayolu taşımacılığı ve demiryolu taşımacılığı gibi taşımacılık tiplerinde yük taşıyan araç, sürekli bir ülkenin sınırı içerisinde bulunması sebebiyle devamlı bir ülkenin egemenliği altına girmektedir. Deniz ve hava araçlarının sefer bölgeleri içinde hiçbir devletin yetki alanına girmeyen uluslararası alanların mevcut olması uluslararası mevzuat gereği sürekli bir devletin koruması ve egemenliği altında bulunma zorunluluğunu doğurmuştur (Pazarcı, 2005: 59–60).

2.3.1. Havayolu Ulaştırmasında Milliyet

Uluslararası hukukta ortak bir gemi tanımı yapılmasının zorluğuna karşılık, "*hava aracı*" ya da "*hava gemisi*"nin tanımlanması çok daha kolaydır. Ortak bir tanıma göre hava aracı, havanın kaldırması sonucu havada yükselen ve hareket edebilen bütün araçlar olarak tanımlanmaktadır (Bilsel, 1948: 195–199; Cheng, 1962: 111). Böylelikle hava aracı terimi, başta uçaklar olmak üzere her türlü balon, helikopter, planör ve deniz uçağını kapsamaktadır (ICAO, 1944)

Hava araçları da, gemiler için geçerli olan nedenlerden ötürü, bir devletin sürekli hükümranlığı altında bulunmak zorundadır. Bu sebeple bir uyruğa sahiptir.

Uluslararası hukuka göre hava araçları kayıt edildikleri devletin uyruğunda kabul edilmektedir (ICAO, 1944: m.17).

Her devlet, hava araçlarının uyrukluğundan yararlanabilmesi için yerine getirmesi gerekli koşulları belirleme konusunda özgürdür (ICAO, 1944: m.19). Uluslararası hukukun bu konuda getirdiği tek sınırlama, bir hava aracının yalnızca bir tek uyruğa sahip olması hususundadır (ICAO, 1944: m.18).

Uygulamada devletler, kural olarak kendi yurttaşlarının sahibi olduğu hava araçlarına uyrukluğunu vermektedir. Örneğin Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 3. maddesine göre *"mülkiyeti Türk Devletine veya kamu tüzel kişilerine veya Türk vatandaşlarına ait araçlar"* Türk hava aracı olarak kabul edilmektedir. Devletler uyrukluğunda bulunan hava araçlarını bir sicile tescil ederler. Böylece, bir hava aracının kayıtlı olduğu devlet de "tescil devleti" olarak anılmaktadır. Tescil devleti hava aracının uyrukluğunu bir tescil belgesi ve hava aracının üzerinde yer alan ve Türkçe "marka" denilen bir uyrukluk işareti ile de ifşa etmek zorundadır (Pazarcı, 2005: 66).

2.3.2. Denizyolu Ulaştırmasında Milliyet

Denizyolu taşımacılığında, havayolu taşımacılığına benzer kurallar uygulanmaktadır. Gemiler, sefer yapmış oldukları bölgeler sebebiyle hava araçları gibi işleme tabi tutulmaktadır. Dolayısıyla, gemiler ve hava araçları için, daha çok tanıtıcı bir işlevi olan plaka ve ruhsat gibi belgelerle yetinilmemekte ve bir devletle sürekli bağının kurulması yoluna gidilmektedir (Pazarcı, 2005: 67) .

2.3.2.1. Denizyolu Ulaştırmasında Milliyet Temsilcisi Olarak Gemiler

Denizyolu taşımacılığında milliyetin temsili gemilerin çekmiş olduğu bayrak ile söz konusudur. Ancak bayrak taşıyıcısı olan gemilerin tanımı konusunda henüz ortak bir görüş bulunmamaktadır. Yani uygulanan uluslararası hukukta bütün durumlar için geçerli olan bir gemi tanımı mevcut değildir. Ancak, kimi antlaşmalarda amaçlarına yönelik geminin tanımlanması yoluna gidilmiştir. Gemi

kavramı kullanıldıkları amaç, sefer bölgesi, büyüklük ve kapasite gibi birçok ölçüte bağlı olarak farklı tanımlanmaktadır (Pazarcı, 2005: 61).

2.3.2.1.1.Uluslararası Yaklaşıma Göre "Gemi"

1986 tarihli "Gemilerin Tescil Edilmesine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi"ne göre gemini tanımı; *"kendi kendine sevk ve idare edilebilen uluslararası sefer yapan her türlü yük ve yolcu taşıyabilen 500 GRT ve üzeri deniz araçları"* şeklinde yapılmıştır (UN, 1986: m.2).

MARPOL (IMO, 73/78:m.2) sözleşmesine göre gemi tanımının kapsamı genişletilerek; "*deniz çevresinde herhangi bir faaliyetle uğraşan hava yastıklı gemiler, yüzen platformlar, denizaltılar ve hidrofil botlar*" da gemi sınıflamasına dâhil edilmiştir.

Sivil Sorumluluk Sözleşmesi (IMO, 1992: m.1)'ne göre gemi; *"deniz üzerinde seyir yapabilen sıvı olarak petrol ve türevi ürün taşıyan deniz araçları"* olarak tanımlanmaktadır. "Gemi Kurtarma Yardım Uluslararası Sözleşmesi (IMO, 1989: m.1b)'nde gemi; *"su üzerinde seyir yapma yeteneği olan deniz araçları"* olarak tanımlanmıştır. Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (IMO, 1972)'ne göre gemi; *"su üstünde kalkarak seyreden ve deniz uçakları dâhil, su üzerinde taşıma aracı olarak kullanılmakta olan veya kullanılmaya elverişli bulunan her türlü deniz aracı*" olarak tanımlanmaktadır.

Uluslararası denizcilik sözleşmelerinin tamamında gemi tanımı yapılmamış olsa da sözleşmelerin içeriğinde gemilerden detaylıca bahsedilmektedir. Öğretide geminin tanımlanmasında kabul edilen temel öğe, geminin suda hareket ettirilebilen ve kendi başına yönlendirilebilen bir araç olmasıdır. Anılan araca hareket veren güç sisteminin (örneğin, makinenin) aracın bir parçasını oluşturup oluşturmamasının herhangi bir önemi olmadığı genellikle kabul edilmektedir. Bu çerçevede, insanın hareket ettirebildiği ve yön verebildiği basit bir tekneden, nükleer güç ile işleyen denizaltıya kadar bütün deniz araçları gemi tanımı içine girmektedir. Uluslararası hukukta tek bir gemi tanımı yapılamaması nedeniyle, bayrak devletleri gemi tanımlarını ulusal yaklaşımlara göre yapmışlardır (Pazarcı, 2005: 62).

2.3.2.1.2. Ulusal Yaklaşımlara Göre "Gemi"

Devletler iç hukuklarına göre gemi tanımlamalarını ulusal mevzuata uygun olacak şekilde yapmışlardır. Bu sınıflamada yalnız ulusal mevzuat değil aynı zamanda uluslararası mahkemelerin aldığı yargı kararları da önemli rol oynamaktadır (Pazarcı, 2005). Uluslararası öğretide gemilerin *"kendi olanakları ile hareket ettirilebilen ve yönlendirilebilen bir araç"* olma ölçütüne, devletlerin başka ölçütler eklediği de görülmektedir.

Birleşik Krallık Deniz Ticaret Kanunu-(Merchant Shipping Act) (1995:m.313)'na göre gemi; *"seyir amacıyla kullanılan deniz araçları"* olarak tanımlanırken, aynı kanunun 1. maddesinde ise ayrıca geminin kullanılma amacı ve sahiplik şartlarına değinilmiştir. ABD federal kanunlarının yeni inşa kurallarını belirleyen düzenlemesine göre ise gemi; *"deniz üzerinde seyir yapma imkânı bulunan deniz araçları"* olarak tanımlanmaktadır (USC, 2002: m.3). "Gemilerin Dokümantasyonuna İlişkin Kanun"da Amerikan siciline kayıt edilecek gemilerin özelliklerine ve tescil işlemine hak kazanacak gemi sahipliğinde aranacak koşullara ilişkin bilgiler verilmektedir (USC, 2002: m.46).

Kanada Deniz Ticaret Kanunu'nda gemiler; *"deniz üzerinde ya da altında hangi donanım ya da yöntem olursa olsun seyir yapma yeterliliğine sahip, inşa halinde ki yapılar da dâhil olmak üzere tüm deniz araçları"* olarak tanımlanırken (CSA, 2001: m.26) aynı kanunun 46. maddesinde ise gemi tesciline ilişkin ve gemi sahipliği ile ilgili koşullar belirtilmiştir (CSA, 2001: m.46).

Liberya Deniz Ticaret Kanunu'na göre gemi; *"uluslararası ticaretle uğraşan 1600 ton ve üzeri deniz araçları"* olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımda özellikle gemilerin uluslararası alanda ticaret amacıyla kullanılması şartına vurgu yapılmaktadır (LC, 1956: m.51).

Türk Ticaret Kanunu'nun 931. maddesinin 1. fıkrası gemiyi; *"tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç"* şeklinde tanımlamaktadır (RG, 13.1.2011: Sayı 6102). Türk mevzuatında da uygulanan uluslararası hukukta rastlanan, değişik amaçlar çerçevesinde değişik gemi tanımları ile karşılaşılmaktadır. Nitekim "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun"da;*"denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her*

araca, adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun gemi denilmektedir (RG, 14.6.1946: Sayı 6333).” Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesi 3. fıkrasında, *“bu kanunun uygulanmasında, sandal, mavna, şat, salapurya gibi olanlar da gemi sayılır.”* denilmektedir (RG, 29.4.1967: Sayı 12586).

Yapılan uluslararası ve ulusal tanımlara bakıldığında gemilere ait ortak bir tanım yapmanın zorluğundan bahsetmek mümkündür. Yapılan bazı tanımlamalar geniş kapsamlı ve teknik iken bazıları ise daha dar kapsamlıdır (Pazarcı, 2005).

2.3.2.2. Gemilerin Milliyeti

Özel niteliklere sahip bir mal olarak kabul edilen gemiler, hem ulusal, hem de uluslararası açıdan ticari çıkarların merkezindedir. Bu nedenle her geminin bir devletin himayesine ve denetimine ihtiyacı vardır. Geminin, bir devletin denetimi altında olması ve himayesinden faydalanabilmesi, ancak o devletin milliyetinde olması ile mümkündür (Göğer, 1965: 7).

Gemilerin milliyeti, “Uluslararası Bayrak Kanunu”na göre açıklanmaktadır. Bu kanuna göre gemiler, bayrağını taşıdığı ülkenin toprak parçası olarak kabul edilir. Bu teoriye, literatürde *“Yüzen Adalar Teorisi”* denilmektedir. Bu teoriye göre gemiler, bayrak devletlerinin kontrol ve egemenlik mekanizmalarının merkezinde kabul edilmekle birlikte bayrak devletinin kanunlarına uymakla yükümlüdür (Tetley, 1994: 146). Bir başka ifadeyle gemilerin milliyeti, gemi ile bayrağını taşıma hakkını elde ettiği bayrak devleti arasındaki yasal ilişkiyi simgelemektedir. Bu durum “Açık Denizlerin Serbestliği” ilkesinin doğurduğu önemli sonuçlardan biridir (Mertus, 1988).

Gemilerin milliyeti, kimliğini belirleyici unsurlarından biridir. Bir geminin, bir devletin milliyetinde olması, taşıdığı bayrakla ispat edilmektedir. Başka bir deyişle, geminin uyruğu taşıdığı ulusal bayrağa bakılarak belirlenir. Burada söz konusu olan bayrak, geminin taşımayı hak ettiği ulusal bayraktır (Aybay, 2006).

Uluslararası denizcilik mevzuatına göre, gemilerin herhangi bir bayrak devletinin milliyetine kabul edilebilmesi için aşağıda ifade edilen şartları yerine getirmesi gerekmektedir (Duruigbo, 2001). Bu şartlar;

- başka bir bayrak devletinin hak ve sorumluluklarına tecavüz niteliği taşımayacak olması,
- uluslararası kanunlara aykırı nitelik taşımaması,
- yalnız bir milliyete sahip olması.

Uluslararası mevzuata uyum ve uluslararası kuralların uygulandığının kontrolü, gemilere milliyet hakkı veren bayrak devletlerinin önemli sorumlulukları arasında yer almaktadır (Matlin, 1991: 1022). "Konsolosluk İlişkileri Hakkında Viyana Sözleşmesi", uluslararası mevzuatın bu ilkesini; *"gönderen devletin uyrukluğunu taşıyan deniz ve nehir gemileri ile bu devlete kayıtlı uçaklar üzerinde ve bunların personeli üzerinde, gönderen devletin kanun ve düzenlemelerinde öngörülen kontrol ve teftiş haklarını kullanmak konsolosluk görevleri arasındadır"* hükmü ile detaylandırmıştır (Viyana Sözleşmesi, 1963: m.51k).

Bir geminin milliyetinin olmaması veya aynı anda birden çok bayrak taşıması, hukuk açısından sakıncalı bir durumdur (UN, 1982: m.93; UN, 1958: m.7). Bu sebepten dolayı milliyetsiz gemiler Birleşmiş Milletler tarafından *"aforoz"* edilmiştir (Matlin, 1991: 1025-1026). Milliyetsiz bir gemi herhangi bir devletin egemenliği altında bulunmamasından ötürü ulusal ve uluslararası mevzuat açısından korunmasız olarak değerlendirilmektedir. M/V Asya gemisinin milliyetsizliğinin ortaya çıkması sonunda korumasız kalması bu duruma örnek teşkil edebilecek bir olay olarak değerlendirilmektedir. Bu olay sonucunda Amerika ve İngiltere başta olmak üzere birçok ülke, ulusal mevzuatlarında uyruksuz gemilerin tanınmayacağı, ulusal yargılama ve egemenlik haklarına sahip olamayacağına kanaat getirmiştir (Anderson, 1997: 142).

2.3.2.2.1 Gerçek Bağ İlişkisi (Geniune Link)

Açık Denizlerin Rejimi Sözleşmesi'nde bir devletin, milliyet hususunda ne tür koşullar arayacağına o devletin serbestçe karar verebileceği belirlenmiş, ancak bayrağını çekecek gemi ile bayrağı çekilen ülke arasında "gerçek bağ ilişkisi" bulunması şartı aranmıştır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde de

gemi ile bayrağını taşıdığı devlet arasında "gerçek bağ ilişkisi" bulunması gerekliliği teyit edilmiştir (Yeşilbağ, 1999).

Gerçek bağ ilişkisinin temelinde, devletin gemi üzerindeki egemenliğinin sınırları söz konusudur. Bayrak devleti, egemenliğini gemi üzerinde idari, teknik ve sosyal açıdan kontrolü ile sağlamaktadır. Gelişmiş denizci ülkeler, gerçek bağ ilişkisinin ancak bayrak devletinin gemi üzerindeki denetim ve kontrol mekanizmasının etkin bir şekilde uygulaması ile söz konusu olacağını kabul etmiştir. Birleşmiş Milletler Denizcilik Özel Yetkili Mahkemeleri gerçek bağı; geminin sicilinin bulunduğu ülke ile değil, somut ve olgusal bağlarını taşıdığı ülke ile arasındaki ilişki olarak ifade etmektedir (D'Andrea, 2006).

Uluslararası mevzuatta gerçek bağ için gemi sicilinin varlığı yeterli olarak görülmezken, gemi sahipliğinin de önemli bir etken olduğu açıkça ifade edilmiştir. Ayrıca bayrak devletinin etkin bir hâkimiyetinin varlığı ise diğer önemli koşullar arasındadır (UN, 1958). Ancak mevzuat incelendiğinde, gerçek bağ ilişkisinin tanımının net olmadığı da göze çarpmaktadır. Bundan ötürü gerçek bağın yokluğunda da meydana gelecek durumlara yönelik fikir birliğine varılamamıştır. Gerçek bağın tam anlamıyla içeriğini tespit edebilmek için uluslararası mahkemelerin bu konuya emsal teşkil edebilecek kararlarının da incelenmesi gerekmektedir. Gerçek bağ kavramının somutlaştırılması 1955 tarihli "Nottebohm Davası"nın sonuç kararı ile mümkün hale gelmiştir (ICJ, 1955: 23). Adalet Divanı uyrukluğun gerçekliğinin araştırılmasında aşağıdaki verilerin anlamlı olduğunu kabul etmiştir (ICJ, 1955: 22-26):

- Daimi ikamet yeri (habitual residence; domicile),
- Kurum ya da bireylerin çıkarlarının merkezi,
- Aile bağlarının yeri,
- Kamu yaşamına katıldığı yer,
- Kişisel olarak (ve çocuklarına aşıladığı) bağlılık gösterilen ülke,
- Yakın gelecekteki niyetlerinin ve faaliyetlerinin merkezi,
- Geleneklerini ve yaşama biçimini benimsediği ülke,
- Uyrukluktan doğan haklarını kullandığı ve yükümlülüklerini yerine getirdiği ülke.

Gerçek Bağ konusundaki bir diğer karmaşa, 1960 yılındaki "Uluslararası Denizcilik Danışma Örgütü'nün (IMCO)", "Denizcilik Emniyet Komitesi (MSC)" seçimleri sırasında yaşanmıştır. Tüzüğe göre emniyet komitesi 14 "Denizci" ülkenin üyeliğini şart koşmakta iken, ülkelerin hangi konuda ne kadar "Denizci" sayılacakları konusunda görüş birliğine varılamamıştır. Kurul, denizcilik emniyeti konusunda referans alacağı ilk değişken olarak "gemi sahipliğini" göz önünde bulundururken, mahkeme, gemi sahipliğini yetersiz bularak, tescil edilmiş tonaj miktarının da dikkate alınması gerektiğini vurgulamıştır. Ancak tescil edilmiş tonaj büyüklüğü değerlendirildiğinde, bayrağını taşıyacağı gemilerde hiçbir şart aramayan, Panama ve Liberya gibi bayrak devletlerinin bu kapsamda söz sahibi olacağının yolunun açılmasından dolayı, tescil edilen ülkenin de gemi üzerindeki etkin kontrol ve hâkimiyet mekanizmasının varlığının da dikkate alınması gerektiğine kanaat getirilmiştir (ICJ, 1960).

1970 yılında görülen "Barcelona Traction" davasına göre çok ortaklı işletmelerin milliyetinin belirlenmesinde, tüzel kişiliği oluşturan pay sahiplerinin çoğunluğunun milliyetine (ICJ, 1970: 46-49) ek olarak, "gerçek bağ" koşulu aranmıştır (ICJ, 1970: 42).

1986 yılında imzaya açılan ancak henüz yürürlükte olmayan "Gemi Sicil Konvansiyonu"nda gerçek bağ ilişkisine değinilmiş ve bu kavrama ilişkin daha detaylı bir tanım yapılmıştır. Yapılan tanımlamada, gerçek bağ için, bayrak devletinin gemi üzerindeki kontrol mekanizması şartına ek olarak, gemi sahipliği açısından vatandaşlık şartı aranmıştır. Yine bu düzenlemeye göre gemilerde çalışacak gemi adamlarının bayrak devleti vatandaşı olma gerekliliğine değinilmiştir (D'Andrea, 2006).

Gerçek bağ ilişkisinin önemi l3 Kasım 1997'de görülen bir davada tekrar gündeme gelmiştir. Bu dava, Kıbrıslı bir gemi işletmesinin sahip olduğu ve İskoçyalı bir gemi işletmecisi tarafından işletilen Saint Vincent–Grenadines bayraklı M/V Saiga isimli geminin Gine devleti tarafından tutuklanması ile sonuçlanan olayla ilgilidir. Görülen bu davada bayrak devleti, tutuklanan geminin serbest bırakılması talebinde bulunmuş ancak kıyı devleti, gemi ve bayrak devleti arasında gerçek bağ bulunmaması sebebiyle bu talebi reddetmiştir. Ancak Uluslararası Adalet Divanı "bayrak devletinin, bayrağını taşıyan gemileri üzerindeki gerçek bağın varlığının,

geminin sicili ile ilişkilendirilemeyeceğine" değinerek Gine devletinin "Gerçek Bağ" ilişkisinin yokluğu iddiasını, Nottebohm doktrinine zıtlık oluşturacak şekilde reddetmemiştir. Aynı sözleşmenin 94. maddesi ise "gemi üzerinde bayrak devletinin kontrol ve yargılama yetkisinin var olmadığını tespit eden bir ülke, bu bayrağı tanımama hakkına sahiptir" denilmektedir. Bundan ötürü ilgili maddelerdeki şartları ispat edecek kanıtları olmamasından ötürü bu davada kıyı devleti haksız bulmuştur (Ece ve Açıkel, 2011).

2.3.2.2.2. Lehtar Donatanlık

Lehtar donatanlık ve gerçek bağ kavramları kolay bayrak (elverişli sicil) tanımlarının tamamında yer almaktadır. Lehtar donatanlığın odak noktasında ikamet edilen ülke yer almaktadır. Uluslararası Ulaştırma İşçileri Federasyonu (ITF)'na göre kolay bayrak kavramının özünde işletmecisinin milliyeti dışında bir bayrak çekmesi durumu yer almaktadır. Kolay bayrak kavramı, ITF'nin 1948 senesinde Oslo'da düzenlediği "Dünya Kongresi"nde bu uygulamaya karşı başlattığı kampanyayla daha da somut hale gelmiştir (Alderton ve Winchester, 2002: 36).

UNCTAD'ın 1973 tarihinde yapmış olduğu tanımlamaya göre elverişli siciller "sicile tescil edecek lehtar donatanda milliyet şartı gözetmeksizin imkânlar sunan siciller" olarak tanımlanmıştır (UNCTAD, 1973). 1990 yılında ILO elverişli sicilleri; "lehtar donatanın milliyetinin geminin milliyeti ile herhangi bir bağlantısının bulunmadığı siciller" olarak tanımlamaktadır.

Elverişli siciller, denizcilik pazarlarındaki varlığını devam ettirmek ve pazar paylarını artırmak için ekonomik açıdan kolaylıklar sağlayan siciller olarak anılmakla birlikte, lehtar donatan ile bayrak devleti arasında gerçek bağ şartları aramayan siciller olarak ta bilinmektedir (UNCTAD, 1973). Lehtar donatan ile bayrak devleti arasında gerçek bağın mevcut olması durumunda bayrak devletine sağladığı faydalar aşağıda belirtilmiştir (UNCTAD, 1978):

- deniz ticaretinden elde edilen gelirlerin ulusal ekonomiye doğrudan katkı sağlaması,
- gemi işletmeciliğinden ve gemi alım-satımından elde edilen gelirlerin ulusal ödemeler dengesine katkı sağlaması,

- yerli istihdam oranının arttırılmasına katkı sağlaması.

Birçok kolay bayrak devleti (Liberya, Panama, Malta vb.) gemi sicillerini gemi sahiplerine/operatörlerine ulaşılabilmeyi zorlaştıracak şekilde düzenleyerek talep görmektedir (Mott, 2011). Bu uygulamalar lehtar donatanın görünürlüğünü ve şeffaflıklarını ortadan kaldırması sebebiyle yasadışı haksız rekabet sağlamaktadır. Görünürlüğün ve ulaşılabilirliğin sağlanması için bayrak devletleri ve liman devletlerinin ortak çalışmaları gerekmektedir. Elverişli sicillerin bu duruma olanak sağlaması sebebiyle uluslararası alanda suç teşkil eden olaylarda artış yaşanmıştır (Shaugnessy ve Tobin, 2007: 29).

Gerçek bağ ilişkisinde gözden kaçan en önemli noktalardan bir tanesi ekonomik bağdır. Ekonomik bağ, gemi işletmecisi ile kendi ülkesi arasındaki yatırım açısından kurulan bağ olarak tanımlanmaktadır. Kolay bayrak devletlerinde gemi işletmecisi ve ülke arasında ekonomik bağ koşulunun aranmaması sebebiyle pazarda bu devletlere rekabetçi üstünlük sağlamaktadır (Thuong, 1987: 28).

2.3.2.3. Gemilerin Tescili

Denizcilik işletmeciliği, küresel yapısı sebebiyle ulusal düzenlemelerin yanı sıra ve uluslararası düzenlemelerin de merkezindedir. Örneğin, deniz ulaştırma pazarının ana aktörleri konumunda olan gemi işletmelerinin aldığı en önemli stratejik kararlardan biri olan bayrak seçim kararları ulusal ve uluslararası çevre faktörleri ışığında belirlemektedir (Ademun-Odeke, 2005).

Gemi tescilinin zorunluluğu, ekonomik bakımdan büyük değeri olan gemilerin devletçe denetlenmesi gereğindendir. Ayrıca bu uygulama kişilerin de bu değerli varlıklar hakkında çeşitli nedenler sebebiyle bilgi sahibi olması gereksinimine dayanmaktadır. Gemi sicili bu gereksinmeye de yanıt verir. Bayrak devleti sicilde kayıtlı olan gemiler üzerinde aynı zamanda izleme ve denetleme yetkisine sahiptir. Gemiye ait bilgileri (adı, çağrı işareti, tonajı vb.) bilgilerin sicilde kayıtlı olması, devletin hem izleme hem de denetleme faaliyetleri yönünden işini kolaylaştırır (Aybay, 1992).

2.3.2.3.1. Gemi Sicilinin Tarihçesi

Gemilerin herhangi bir bayrak devletinin siciline tescil edilmesindeki gereklilik, önemli tarihsel olaylara dayanmaktadır (Mansell, 2007). Gemilerin tescil edilmesi gerekliliği, temelinde vergi konusuna dayanmaktadır. 13.yy.da Birleşik Krallık' ta Kral Edward döneminde başlayan şarap ticaretinin vergilendirilmesi gemi sicil sistemlerinin temelini oluşturmaktadır. Bu vergiler, taşınan "fıçı (tunnage)" başına alınmakta idi. Bu dönemde "Aquatin" bölgesinin şarap tüccarları, ödedikleri vergi karşılığında İngiltere'de bazı ayrıcalıklara sahiplerdi. Bu dönemde Avrupa'dan İngiltere'ye giden şarap gemileri, savaşlar ve denizlerde yaşanan korsanlık olayları sebebiyle konvoy düzeninde seyir yapmaktaydı. Konvoyların korunmasına yönelik alınan önlemler için yapılan harcamalar ise tonaj vergisi adı altında karşılanmaktaydı. Bu uygulama günümüzde gemiler için uygulanan vergi sisteminin temelini oluşturmaktadır (Campbell, 1980: 4).

Gemilerde tonaj ölçümlemesinin temeli Kral V. Henry zamanında 1421 yılında Newcastle'dan kömür taşıyan gemilere yönelik bir uygulamaya dayanmaktadır. Bu uygulama kapsamında gemiler büyüklüklerine ve taşımış olduğu yük miktarlarına göre vergilendirilmişlerdir. Günümüzde bayrak devletleri tarafından tahsil edilen tonaj vergisinin temeli bu ölçümlemeye dayanmaktadır (Campbell, 1980). Günümüzde bu tarihten kalma tonaj ölçüm metotları 1982 yılında yürürlüğe giren "Tonaj Konvansiyonu" ile revize edilerek yeniden düzenlenmiştir (IMO, 1969).

1650 yılında İngiltere'nin egemenlik alanları özellikle Karayip bölgesi olmak üzere Amerika kıtasındaki sömürge sayılarındaki artışa bağlı olarak genişlemiştir. Bu dönemde, günümüz denizcilik mevzuatının temelleri atılmıştır. Bu dönemde yapılan en önemli düzenlemelerden biri İngiltere ve sömürgesi olan bölgelere yabancı bayraklı gemilerin seyir yapmasını yasaklanması olarak ifade edilmektedir. Bir başka düzenlemeyle de istihdam edilecek gemi adamlarının milliyetine bağlı sınırlayıcı koşullar belirlendi. Yapılan bu düzenleme ile İngiliz bayraklı bir gemide çalışacak kaptan ve gemi personelinin büyük bir kısmının İngiliz vatandaşı olma şartı getirildi (Campbell, 1980).

Tarihte, gemilerin tescil edilmesine dair düzenlemeler Roma İmparatorluğu dönemine kadar uzanmaktadır (Rienow, 1937). 1660 yılında ilk gemi tescil sistemi

Kral II. Charles döneminde İngiltere'de yürürlüğe girmiş ve daha sonra yeni kurallar ilave edilerek diğer Avrupa ülkelerinde de uygulanmaya başlanmıştır. Kurulan ilk gemi sicil sistemi, İngiliz gemilerine tanınan ayrıcalıklara karşı açılacak davaları bertaraf etmek için kullanılmıştır. Bu sistem, genel itibariyle gemilerin tescil şartlarını belirlerken yabancı sahipli gemi işletmelerine ve yurtdışında inşa edilmiş gemilere de bazı kısıtlamalar getirmiştir (Campbell, 1980). Mevcut düzenleme ışığında aynı zamanda İngiliz bayraklı gemiler ile İngiliz vatandaşı gemi adamlarına ait ayrıcalıkları ortadan kaldıran kurallar kabul edilmiştir (UKMSA, 1845: 35-36).

16.yy.dan başlayarak 19.yy.a kadar gemilerin tescil işlemlerini düzenleyen ve gerekli koşulları belirleyen birçok düzenleme hayata geçmiştir. Bu düzenlemeler ışığında tescil edilen gemiye ait bilgilerin de paylaşılması söz konusu olmuştur. Ancak bu tip bilgilerin deşifre edilmesi denizcilik alanında özellikle ticari etiğin zedelenmesi sebebiyle sorunlara yol açmıştır. 1854 yılında revize edilen Birleşik Krallık Deniz Ticaret Kanunu ile birlikte özellikle başta gemi tescili ile ilgili bu sorunlarla ilgilenmek üzere devlet tarafından merkezi bir birimin kurulmasına karar verilmiştir. Bu kanun, tarihte ticari gemicilik ile ilgili olarak kabul edilmiş en önemli kanunlardan biridir (UKMSA, 1845: 35-36).

1873'te revize edilen Birleşik Krallık Deniz Ticaret Kanunu'nda gemi siciline tescil edilecek gemilerde gemi adı, bağlama limanı ve tanıtıcı numaraların markalanması gerektiği vurgulanmıştır (UKMSA, 1845: 36-37).

1875'te revize edilen Birleşik Krallık Deniz Ticaret Kanunu'na göre gemi siciline tescil edilecek gemiler için yükleme hatlarının ve draft markalarının gemi üzerinde markalanması zorunlu hale gelmiştir. Günümüzde Samuel Plimsoll'un halen kullanılan markalama sistemi gemilerin aşırı yüklemesini engelleyerek denize elverişsizliğinin önlenmesi için kullanılan bir sistemdir (UKMSA, 1845: 38-39).

1894'te revize edilen Deniz Ticaret Kanunu'na göre Birleşik Krallığa bağlı sömürge ülkeler de bu kanunlara uymak konusunda yükümlü hale getirilmiş ve gemilerini Birleşik Krallık gemi sicil sistemine tescil ettirmek zorunda kalmışlardır. Bu kanun günümüz modern Deniz Ticaret Kanunu'nun temelini oluşturmaktadır. Bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihten 1988'te revize edilen Deniz Ticaret Kanunu'na kadar ki yaklaşık 100 yıllık bir süreç boyunca Birleşik Krallık ve sömürgelerinde

uygulanan gemi sicil sistemleri değişikliğe uğramadan uygulanmıştır. (Mansell, 2007: 35).

2.3.2.3.2. Uluslararası Mevzuat Açısından Gemilerin Tescili

Bayrak devletleri, özellikle küçük boyutlu olmaları dolayısıyla, genel kabul görmüş uluslararası kurallarda öngörülmeyenler hariç olmak üzere, kendi bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini içeren bir gemi sicili tutacaktır (UNCLOS, 1982: m. 94). Uluslararası mevzuat gereği gemilerin ticari faaliyetlerde bulunabilmesi ve bayrak devletinin koruması altında sayılabilmesi için bayrak devletince düzenlenen gemi sicil sistemine tescil edilmeleri gerekmektedir (Mansell, 2007: 37). Her devlet, uyrukluğuna sahip olacak gemilerin kendi ülkesindeki kayıt (tescil) koşullarını ve bayrağını çekme hakkına yönelik koşulları belirlemekte serbesttir (UN, 1958: m.5; UN, 1982: m.91). Devletler, bu koşulları yerine getiren gemilere uygunluğuna dair gerekli belgeleri düzenler.

Uygulamada bir geminin uyrukluğu, taşıdığı bayrak (flag; pavillon; Flagge) ve bunu kanıtlayan kayıt (tescil) belgesi ile ispatlanır (Pazarcı, 2005). Uyrukluğu kanıtlayan tescil belgesi gemiye ait önemli bilgileri de içermektedir. Örneğin geminin yapı elemanları, makinesi, gemi sahipliğine ait bilgiler ve gemi ölçüleri gibi önemli bilgiler tescil belgesi içerisinde yer almaktadır (Campbell, 1980).

Gemilerin gemi sicillerine tescil şartlarının standartlarına yönelik uluslararası seviyede herhangi bir düzenleme henüz mevcut değildir. Her ne kadar IMO' ya taraf olan bayrak devletleri için bu durum sorun teşkil etmese de taraf olmayan bayrak devletlerinin bu uygulamada yalnız kendi çıkarlarını gözetecek şartlar belirlemesi söz konusu olmuştur (IMO, 1974: m.2; IMO, 73-78: m.3).

1970'leri takiben sanayide, ticarette ve ulaştırmada gerçekleşen atılımlar ve 1980'ler sonrası dünyanın tek bir küresel pazara dönüşmesini sağlayan politik ve ekonomik gelişmeler, 1990'ları ve giderek yirmi birinci yüzyılı uluslararası ticaretin altın çağı olarak insanlığın gündemine getirmiştir (Cerit, 2013: 10). Yaşanan bu gelişmelerin paralelinde denizyolu ticaretinde de önemli bir ivme yakalanmıştır. Bu pazardaki pastadan pay almak isteyen bayrak devletleri ulusal düzenlemelerini bu hedefe yönelik belirlemişlerdir. Bayrak devletleri bu payı ancak filolarını büyüterek

elde edebileceklerinden uygulamada "*elverişli bayrak*, *kolay bayrak, açık sicil*, *ikinci sicil* ve *çifte uyrukluk*" olarak anılan sicil sistemlerinin denizcilik literatürüne dahil olmasına olanak sağlamıştır (Yeşilbağ, 1999).

Deniz ulaştırma pazarındaki uluslararası standartların yetersizliği, ülkelerarası haksız rekabetin doğmasına sebep olmuştur. Bu haksız rekabeti ortadan kaldırmak amacıyla "Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD)" tarafından "Uluslararası Gemi Tescil Konvansiyonu" oluşturulması kararlaştırılmıştır. Henüz yürürlükte olmayan bu konvansiyon daha önceki düzenlemelerde olduğu gibi gerçek bağ ilişkisini daha kapsamlı incelemiş ve gerekliliğine vurgu yapmıştır (UNCTAD, 1986: m. 6-7-9-10)

Uluslararası düzenlemelerin eksikliğinden ötürü birçok ülkede gemi tescil işlemi geminin sertifikasyonu ve uygunluğunun kontrolü gibi ana süreçlerden bağımsız bir şekilde işlemektedir. Bu durum genel durumu zayıflayan yaşlı gemi filosuna sahip işletmecilerin bayrak devletini değiştirerek ticari faaliyetlerini devam ettirmelerine olanak sağlaması sebebiyle haksız rekabet yaratmaktadır. Bu durumu ortadan kaldırmak için özellikle gelişmiş "denizci ülkeler" başta olmak üzere birçok bayrak devleti bayrak değiştirmek için başvuran gemilerden "Bayrak Değişim Sörveyi" adı altında bir ön sörvey talebinde bulunmaktadır (IACS, 2013b).

Bayrak değişimine yönelik uluslararası düzenlemeler kapsamında IMO'nun yayınlamış olduğu bir kılavuz bulunmaktadır. Bu kılavuza göre bayrak değişimin hızlı bir şekilde gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu düzenleme, geçişi yapılacak bayrak devletinin gerekirse bir önceki bayrak devletiyle de bağlantı kurması ve geminin uluslararası standartlara uygunluğunu kontrol etmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Dolayısıyla bu uygulama geminin mevcut uygunsuzluklarına ait detaylı bilgilerin yeni bayrak devleti tarafından bilinmesine de olanak sağlamıştır (IMO, 2004).

2.3.2.4. Gemi Sicil Sistemleri

Tarihte gemi işletmeleri gemilerine tercih edecekleri bayrak seçim kararını verirken pek çok faktörü göz önünde bulundurmuştur. Özellikle pazarda tek söz sahibi durumunda olan denizci ülkelerin pazar koşullarını belirledikleri dönemden, günümüz yoğun rekabet ortamına kadar geçen süreçte bu faktörler değişiklik

göstermiştir. Günümüz şartlarında bu faktörleri göz önünde bulunduran bayrak devletleri gemi sicil mekanizmalarını yeniden yapılandırmıştır. Tarihten günümüze kadar ki süreçte gemi sicillerinin kapsamları ve uygulama alanları değişmiştir. Günümüzde bu hususlar göz önünde bulundurulduğuna uygulamada 4 farklı sicil sisteminden bahsetmek mümkündür Bu siciller; (Mansell, 2007: 137).

- Ulusal Gemi Sicil,
- Yarı Ulusal Gemi Sicili,
  - Uluslararası Gemi Sicili,
  - Bağlı Bölge Sicili,
- Elverişli Gemi Sicili,
- Çıplak Gemi Kirası Sicili
- Yapı Halindeki Gemilerin Sicili.

Gemilerin inşa durumundan itibaren geri dönüşüme kadar geçen süre boyunca gemiler farklı sicil sistemleri altında işletilmektedir. Literatürde aynı sicil sistemlerini ifade eden pek çok farklı kavram bulunmaktadır. Aynı zamanda bu sicil sistemleri farklı kurumlar tarafından da farklı isimlendirilmektedir. Örneğin ITF, gemi işletmecilerine ekonomik kolaylıklar sağlayan sicil sistemlerini, "elverişli sicil" olarak tanımlarken, gemi işletmecileri ise aynı sicil sistemlerini "zorunlu sicil" olarak tanımlamaktadır (Mansell, 2009). IMO ise bu sicilleri daha çok "açık sicil" olarak sınıflandırmıştır. **Tablo 11'de** mevcut gemi sicil sistemlerinin literatürde çoklukla kullanılan isimlerine ait sınıflandırma gösterilmektedir.

Tablo 11: Gemi Sicil Sistemlerinin Sınıflandırılması

ÖZGÜR SİCİL	GELENEKSEL DENİZCİ ULUS SİCİLİ	KLASİK SİCİL	GÖMÜLÜ SİCİL	ULUSAL SİCİL
ÇEKİCİ SİCİL	AÇIK SİCİL	ULUSLARARASI AÇIK SİCİL	ULUSLARARASI SİCİL	FIRSATÇI SİCİL
HAYALİ SİCİL	KAPALI SİCİL	İKİNCİ SİCİL	SÖMÜRGE SİCİLİ	OFFSHORE SİCİL
SAHTE SİCİL	BAĞIMLI SİCİL	ELVERİŞLİ SİCİL	KOLAY SİCİL	UCUZ SİCİL
NOMİNAL SİCİL	MECBURİ SİCİL	SIĞINILAN SİCİL	KAÇIŞ SİCİLİ	GÖLGE SİCİL
VERGİSİZ SİCİL	BAĞLI BÖLGESEL SİCİL	KORUYUCU SİCİL	KAÇAK SİCİL	

Kaynak: Mansell, 2007: 45.

Tablodan da anlaşıldığı üzere uygulamada tercih edilen 4 farklı gemi sicil sisteminin yaklaşık 30 farklı kavramsal karşılığı bulunmaktadır. Bazı siciller özellikle sağladığı kolaylıklar dikkate alınarak isimlendirilirken bazıları ise kurumların kurumsal yaklaşımına göre isimlendirilmiştir.

2.3.2.4.1. Ulusal Gemi Sicili

Ulusal sicil kavramı, literatürde "kapalı sicil", "geleneksel denizci ulus sicili", "gömülü denizci ulus sicili" olarak ta isimlendirilmektedir. Ulusal sicil, en geniş tanımıyla yalnız kendi vatandaşlarının sahip olduğu ya da işlettiği gemilerin sicile tescil edilme hakkı tanıyan bayrak devletlerinin gemi sicilini ifade etmektedir (Ademun-Odeke, 1998: 645–646). Yalnız ulusal sicil sistemi uygulayan bayrak devletleri, çıplak gemi kiracıların da bile vatandaşlık şartı aramaktadır. Hatta bazı bayrak devletlerinin deniz ticaret kanunlarında, ulusal sicile kayıt şartlarında gemi

personelinin bir kısmı ya da tamamının da bayrak devletinin milliyetinde olması şartı aranmaktadır (Mansell, 2007:138).

Ulusal siciller, köklü denizcilik geçmişi olan ülkelerin sicilleri olarak bilindiğinden denetim yoğun "kapalı siciller" olarak ta anılmaktadır. Ulusal sicil sistemini uygulayan bayrak devletleri ulusal mevzuatlarını oluştururken uluslararası düzenlemeleri referans almakla birlikte deniz iş sendikaları ile de yakın işbirliği içerisinde bulunmaktadır. Ulusal siciller, aynı zamanda denizcilik pazarının önemli aktörleri arasında yer alan gemi sınıflama kuruluşları, sigorta kuruluşları ve gemi işletme müteahhitleri ile de sürekli temas halindedir (Alderton, 2004: 40).

Tablo 12: Ulusal Gemi Sicil Sistemlerinin Gemi İşletmelerinde ve Gemilerde Aradığı Koşullar

Bayrak Devleti	Yerli Kaynak Kullanım Şartı (%)	Milliyet Koşulları	Ülke İçi Kurulu Temsilcilik Koşulları	Milli İstihdam Koşulu (%)
Arjantin	60	Yönetim Kurulunun 3/2'si ve Bayrak Devletinde İkamet Şartı	Bölge Ofisi	75
Belçika	50+	-	Bölge Ofisi	100
Çin	50+	Başkan ya da Genel Müdür	Merkez Ofis	100
Finlandiya	60+	İşletme Müdürü ve Yönetim Kurulunun 3/2'si	Merkez Ofis	Kaptan
A.B.D	50+	Yönetim Kurulunun Çoğunluğu	Merkez Ofis	75
Rusya	100	Yönetim Kurulunun Tamamı	Tamamı	100
Türkiye	50+	Yönetim Kurulunun Çoğunluğu	Merkez Ofis	100

Kaynak: Li ve Wonham, 1999: 148.

19.yy. ikinci yarısından itibaren ulusal siciller, gemi işletmecilerine finansal açıdan kolaylık sağlayan diğer sicil sistemlerinin karşısında üstünlüklerini yitirmeye başlamıştır. Ulusal sicil sistemi uygulayan bayrak devletinin vatandaşı olan "Lehtar Donatan (Beneficial Owner)" ise özellikle finansal açıdan kolaylık sağlayan bayrak devletlerine yönelmişlerdir. Bu kaybı engellemek için gelişmiş bayrak devletleri ise mevcut mevzuatlarında değişiklik yaparak pazar kayıplarını azaltmaya çalışmışlardır. Özellikle bu bayrak devletleri **Tablo 12'de** ifade edilen şartlar da esneklik sağlayarak ulusal sicilden kaçışı yavaşlatmaya çalışmışlardır (Alderton, 2004: 51). Ulusal sicil

sisteminde değişiklik yapmayan bazı bayrak devletleri ise "ikinci sicil" ya da "bağlı bölgesel sicil" gibi sicil sistemleri oluşturarak gemi işletmelerinin ilgisini çekmeye çalışmışlardır (Klikauer ve Morris, 2002: 22-28).

Tablo 12'de verilen bilgiler ışığında birçok ulusal sicil sisteminin son derece katı kurallar uyguladığı konularda bile esneklik gösterdiği sonucuna ulaşılmaktadır. Özellikle bu bayrak devletleri arasında en korumacı olarak anılan Çin Halk Cumhuriyeti ise yerli öz kaynak kullanım şartına yönelik iyileştirme yaparak gemi işletmecilerinin ilgisini çekmeye çalışmıştır. Ancak 1994 yılında kabul edilen "Çin Gemi Sicil Kanunu" ile Çin bayraklı gemiler de istihdam edilecek gemi adamlarının Çin vatandaşı olması şartı aranması sebebiyle işletmelerin bu bayrağa karşı duruşu değişmemiştir.

Amerikan ulusal gemi sicili ise bir diğer katı sicil olarak bilinmektedir. Gemilerin Amerikan siciline tescil şartları özellikle gemi işletmesine yönelik son derece katı kurallar içermektedir. Örneğin geminin tüzel kişi malı olması durumunda işletmenin tüm çalışanlarının Amerikan vatandaşı olması gerekliğine ek olarak tüzel kişinin ise Amerikan kanunlarına göre kurulma şartı aranmaktadır (Li ve Wonham, 1999: 149).

2.3.2.4.2. Yarı Ulusal Gemi Sicili

Yarı ulusal sicil sistemleri, ulusal sicil sistemlerini esnetmek istemeyen bayrak devletlerinin, kolaylıklar sağlayan sicil sistemleri ile rekabet etmek amacıyla oluşturduğu sicil sistemleridir. Yarı ulusal siciller, "Uluslararası Sicil" ve "Bağlı Bölge Sicili" olmak üzere iki başlık altında incelenmektedir.

2.3.2.4.2.1. Uluslararası Gemi Sicili

Uluslararası siciller, 1980'lerin sonunda "Kapalı Sicil" olarak anılan Fransa, Norveç, Danimarka ve Almanya'nın elverişli sicillere karşı yaşamış olduğu kan kaybını hafifletmek amacıyla oluşturulmuştur (Alderton, 2004: 29). Bu sicil sisteminin ulusal sicille ortak özelliklerinin bulunması sebebiyle de bu sicile ikinci sicil de denilmektedir. Bu sicil, gemi sahiplerine ulusal bayrağı çekme şansını

tanırken özellikle vergiye bağlı ve gemi adamı donatımı ile ilgili konularda sağlamış olduğu kolaylıklar sayesinde de rekabetçi bir konuma ulaşmıştır (Alderton, 2004: 29–32). Ancak uluslararası sicil uygulaması, genel olarak ulusal bayraktan kaçışı önlemek amacına yönelik beklenen sonuçları vermiştir. Bazı sicil sistemleri genelde yabancı bayraklı gemileri filoya katma amacı taşırken, ikinci sicil ise ağırlıkta ulusal bayraklı gemilerin yabancı bayrağa kaçışını önleme amacı taşımaktadır. Bu siciller, sonuç olarak bayrak devletinin denetim yoğun politikasını etkin bir şekilde uyguladığından ötürü elverişli siciller kadar etkili olamamışlardır (Febin, 2007).

1986 yılında Fransa, "Kergeulen Adaları Sicili" adıyla ilk uluslararası sicili oluşturmuştur. Bu sicil, gemi adamı donatımında katı kurallar uygulayan ulusal sicilin, bu kurallarını esneterek bayraktan kaçışı yavaşlatmıştır. Özellikle gemi personelinin %100'ünün Fransız vatandaşlığında bulunması koşulu arayan ulusal sicile göre uluslararası sicil bu oranı %25'e düşürerek bayrağı cazip hale getirmeye çalışmıştır (Febin, 2007).

Bir diğer uluslararası sicil olan "Norveç Uluslararası Gemi Sicili (NIS)" ise Fransız Uluslararası Gemi Sicili'nden farklı olarak, gemi sahipliği konusunda vatandaşlık şartı aramamaktadır. Ancak yabancı sahipli gemi işletmelerinden gemilerin teknik ve ticari takibi açısından Norveç'te bulunan bir denizcilik işletmesine yetki vermesi istenmektedir. NIS'in gemi işletmelerine sağladığı en önemli kolaylık gemilerde istihdam edilen gemi adamları milliyetine yönelik esnekliktir. Bu uygulama ışığında gemi kaptanı dışındaki tüm gemi personelinin yabancı uyruklu olmasına izin verilmektedir (Hosanee, 2010). Yürürlüğe girdiği dönemlerde Norveç Uluslararası Gemi sicili (NIS), Alman Uluslararası Gemi sicili (GIS) ve Danimarka Uluslararası Gemi sicili (DIS) hedeflerine büyük ölçüde ulaşmışlardır (Klikauer ve Morris, 2002). Örneğin NIS sayesinde 1987-1989 yılları arasında Norveç bayrağını taşıyan gemi sayısında %250'lik bir artış yaşanmıştır (Febin, 2007).

Uluslararası sicillerin ulusal bayraktan kaçışı önlemek amacıyla sağlamış olduğu bazı kolaylıklar, bayrak devletlerinin başka konularda zarar görmesine sebep olmuştur. Bunların başında ise yabancı gemi adamlarının istihdamına olanak sağlaması sebebiyle milli istihdamın azalması gelmektedir (Mansell, 2007: 142). Örneğin Alman Uluslararası gemi sicilinin kabulünün ardından 1991-2000 yılları

arasında Alman zabitlerinin yarısı, personel sınıfı gemi adamlarının ise 3'te 2'si işsiz kalmıştır (Klikauer ve Morris, 2002).

İkinci siciller aynı zamanda gemi sahiplerine finansal açıdan da kolaylıklar sağlamaktadır. Örneğin 1998 yılında yürürlüğe giren "İtalyan Uluslararası Gemi Sicili"ne gemilerini tescil eden işletmelerin %53,2 olan kurumlar vergisi oranı %7,5'e düşürülerek önemli bir mali teşvik sağlanmıştır (Li ve Wonham, 1999: 151).

1990 yılında kabul edilen Lüksemburg Uluslararası Gemi Sicili'ne tescil edilecek 15 yaş altı tüm gemiler için, en az %50 oranında milli pay sahipliği aranırken, tüzel kişilerden bu bölgede kurulma şartı aranmaktadır. Bu sicil ayrıca "Avrupa Komisyonu"na üye devletlerin vatandaşı olan gemi sahiplerine bazı kısıtlamalar getirmektedir. Bu kısıtlamaların başında toplu iş sözleşmesi ve sosyal güvenlik anlaşmaları yer almaktadır (Li ve Wonham, 1999: 151). **Tablo 13'te** uluslararası sicillerin aradığı şartlar ve kuruluş yerlerine ait bilgiler yer almaktadır.

Tablo 13: Uluslararası Gemi Sicilleri

Bayrak Devleti	İkinci Sicil Sistemi	Gemi İşletmelerinde Aranan Milliyet Koşulları	Merkezi Birimin Bulunduğu Bölge	Kuruluş Yılı
Norveç	NISR	Tüm Gemi İşletmeleri	Ülke İçi (Bergen)	1987
Fransa	FIS	Tüm Gemi İşletmeleri	Antarktik Bölge, FIS	1986
İtalya	ISR	Tüm Gemi İşletmeleri	Ülke İçi	1998
Danimarka	DIS	• AB Vatandaşlığı • Danimarka Vatandaşlığı	Ülke İçi	1988
Almanya	GIS	Alman Vatandaşlığı	Ülke İçi	1989
Portekiz	MAR	Uluslararası Gemi İşletmeleri	Ülke Dışı (Madeira)	1988
Belçika	LISR	• İşletmede % 50 Belçika vatandaşlığı • Belçika'da kurulma şartı	Ülke Dışı (Lüksemburg)	1990
İspanya		Tüm Gemi İşletmeleri	Ülke Dışı (Kanarya Adalar	1992
Brezilya	REB	Tüm Gemi İşletmeleri	Ülke İçi	1998
Y.Zelanda		Tüm Gemi İşletmeleri	Ülke Dışı (Cook Adaları)	
Hollanda		Tüm Gemi İşletmeleri	Ülke Dışı (Hollanda Antilleri)	
Birleşik Krallık	IOM	Tüm Gemi İşletmeleri	Ülke Dışı (Isle Of Man, Anguilla, British Virgin Island, Channel Island, Cook Island, Falkland Island, Turks and Caicos Island)	1984
Türkiye	TISR	Türk Mevzuatına Göre Kurulmuş İşletmeler ile Türkiye de ikamet eden Türk ya da Yabancı Uyruklu Gerçek Kişiler	Ülke İçi	1999

Kaynak: Mansell, 2007: 91.

Tablo13'de verilen bilgiler ışığında "Alman Uluslararası Gemi Sicili" yalnız Alman vatandaşlarının sahip olduğu ya da işlettiği gemilerin sicile tescil edilmesine izin vermekte iken "Danimarka Uluslararası Gemi Sicili"ne tescil edilecek gemi sahiplerinde ise Danimarka ya da AB vatandaşlığı şartı aranmaktadır (Febin,2007).

Bazı bayrak devletlerindeki uluslararası sicillerinin yönetildiği merkezi birimler bayrak devletlerinin topraklarında bulunurken bazıları ise bayrak devletinin denizaşırı bağlı bölgelerinde bulunmaktadır. Örneğin Portekiz uluslararası sicilinin merkezi birimi Madeire adasında, İspanya uluslararası sicilinin merkezi birimi Kanarya Adaları'nda, Yeni Zelanda'nın Cook Adaları'nda ve Hollanda Uluslararası Sicili'nin merkezi birimi ise Hollanda Antileri'nde bulunmaktadır.

Vergi ile ilgili bir diğer düzenleme Danimarka ve Finlandiya Uluslararası Gemi Sicilleri'nce yapılmıştır. Bu sicillere kayıtlı gemilerde çalışan gemi adamları isterlerse gelir vergisi ödemeleri koşulu ile sosyal güvenlik haklarından yararlanabilmektedir (West ve Bauer 2000: 14). Danimarka ve Finlandiya'da ikamet eden gemi adamları ise gelir vergisi ve sosyal güvenlik ödemelerinden muaf tutulmuşlardır.

Almanya ve Norveç ikinci sicillerinde işletilen gemilerde çalışan gemi adamları ise hiçbir şart aranmaksızın gelir vergisinden muaf tutulmuştur. Aynı zamanda Danimarka ikinci sicilini seçen gemi sahipleri de gelir vergisi ve sosyal güvenlik ödemelerinden muaflardır. Finlandiyalı gemi sahipleri ise yapmış oldukları ödemelerin bir kısmını farklı hizmetler altında geri almaktadır. Alman ikinci sicilinde ulusal sicildeki vergi düzenlemeleri söz konusudur. Alman ikinci sicili aynı zamanda gemi personelinin AB vatandaşı olması şartı ararken Uzakdoğu veya Asya kökenli gemi adamlarının istihdamına yönelik kısıtlamalar getirmektedir (West ve Bauer 2000: 13).

Dünya denizlerinde milli bayrağı dalgalandırmaya devam etmek ve rekabet gücünü elde tutabilmek amacıyla, Norveç (NIS) ve Danimarka (DIS) gibi denizci ülkelerin benzer sicilleri ve Avrupa Topluluğu'nun ortak sicil çalışması (EUROS) paralelinde 1999 yılında "Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS)" oluşturulmuştur (Şumlu, 2007). TUGS'a tescil edilmiş bir gemide kaptanın T.C vatandaşı olma şartı aranırken diğer personelin yabancı uyruklu olmasına izin verilmektedir. Bu düzenleme ışığında yerli istihdamın korunması amacıyla donatanın Türk vatandaşı

olması halinde gemi personelinin en az %51'inin Türk vatandaşı olma şartı aranmaktadır (R.G. 16.12.1999: Sayı: 24088). Bu sicil sistemi aynı zamanda gemi işletmelerine ekonomik yönden de kolaylıklar sağlamaktadır. Örneğin TUGS'a kayıtlı gemilerde ve yatlarda çalışan personele ödenen ücretler gelir vergisi ve fonlardan muaftır (R.G. 16.12.1999: Sayı: 24088 m.12/d). TUGS'a kayıtlı gemilerin ve yatların işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlar, gelir ve kurumlar vergileriyle fonlardan muaftır (R.G.16.12.1999: Sayı: 24088 m.12).

2.3.2.4.2.2. Bağlı Bölge Sicili

Uluslararası mevzuatta "devlet" olabilme şartları incelendiğinde, devleti meydana getiren unsurların başında bir toprak parçası ve bu toprağın üzerindeki bir kontrolün varlığı gelmektedir. "Bağlı Topraklar" bu tanımdan yola çıkarak ülkenin kontrolü altındaki toprak parçasının denizaşırı bir yerde olma durumunu ifade etmektedir. Bu bölgeler, ana devletin fiziksel bir parçası olmamasına rağmen ana devletin hâkimiyeti altında olan bölgeleri kapsamaktadır. Bu bölgeler, iç işlerinde bağımsız dış işlerinde ise ana devlete bağlıdırlar. "Bağlı Topraklar Sicili" genellikle denizaşırı bölgeler olarak anılan bu bölgeler de kurulan siciller olarak tanımlanmaktadır (Mansell, 2007: 143).

Tarihte bu sicil sistemi ilk olarak Fransa "Fransız Güney ve Antarktika Toprakları Sicili (TAAF)" adı altında oluşturmuştur. Bu sicil Kergeulen Adalarından kontrol edilmektedir (Alderton, 2002: 32). Ancak bu sicil sistemi yerini istenilen tonaj artışına ulaşılamadığından, merkezi Fransa olarak belirlenen Fransız uluslararası siciline bırakmıştır (Alderton, 2002: 34).

Bir başka uyguluma ise Birleşik Krallık ve bağlısı bölgelerin uygulamış olduğu sicil sistemi ile ilgilidir. Birleşik Krallık ve "Bağlı Bölgeleri (Red Ensign Group)"nin denizcilik mevzuatı Birleşik Krallık deniz ticaret kanunlarına dayanmaktadır (Mansell, 2007: 144). **Tablo 14'te** bağlı topraklar gemi sicilini uygulayan devletler ve bağlısı bölgeler gösterilmektedir.

Tablo 14: Bağlı Bölge Sicil Sistemini Uygulayan Devletler ve Bağlı Bölgeleri

ANA DEVLET (PARENT STATE)	BAĞLI BÖLGE (DEPENDENT TERRITORY)
Birleşik Krallık	Anguilla, Bermuda, British Virgin Adaları, Cayman Adaları, Channel Adaları, Falkland Adaları, Cebelitarık, Isle of Man, Turks ve Caicos Adaları, Saint Kitts ve Nevis
Fransa	Antarktika, Wallis ve Futuna Adaları,
Finlandiya	Aland Adaları
Portekiz	Madeira
Hollanda	Hollanda Antilleri
Danimarka	Faroe Adaları
Çin	Makao, Hong Kong, Tayvan
İspanya	Kanarya Adaları

Kaynak: Mansell, 2007: 145.

"İkinci Sicil" ve "Bağlı Bölge Sicili" bazı otoritelerce elverişli sicillerin sağlamış olduğu finansal kolaylıkları sağlamaları sebebiyle "Yarı Elverişli Sicil" olarak ta tanımlanmaktadır. Ancak bu siciller, kontrol ve denetim mekanizması açısından elverişli sicillere göre daha katı kurallar içermektedir. Bu sicil sisteminde anavatan olarak anılan ülkeye uygulanan kurallar bağlı bölgelere de uygulanmaktadır. "Liman Devleti Denetimi Rejimleri" bu toprakları "Ana Devletlerin" bir parçası olarak kabul ettiğinden performans değerlendirmelerini de bu devletin genel durumuna göre yapmaktadır (Mansell, 2007: 145).

2.3.2.4.3. Elverişli Sicil

Uluslararası denizcilik literatürü incelendiğinde "Elverişli Sicil (Kolay Bayrak)" kavramı için birçok tanımlama yapılmıştır. Literatürde kavramsal olarak bu sicil sistemi için çoğunlukla elverişli sicil ifadesi kullanılırken uygulamada ise kolay bayrak kavramı kullanılmıştır. Bu sicil sistemi ilk defa 1948 yılında ITF tarafından başlatılan bir kampanya ile adını duyurmuştur. ITF, kolay bayrağı "eğer bir bayrak

devleti gemi sahipliğinde milliyet şartı aramıyor ise o devlet kolay bayrak devletidir" şeklinde tanımlamıştır (Mansell, 2007: 128).

Gemi sahiplerinin ve işletmecilerinin çoğunlukla mali açıdan rekabetçi üstünlük sağlamak ve işgücü pazarındaki dalgalanmalardan zarar görmemek amacıyla gemilerini milli sicilleri dışında tescil ettikleri bir başka bayrak devletine "kolay bayrak" denilmektedir (Metaxas ve Doganis, 1976).

Li ve Wonham'a göre "kolay bayrak" ülkeleri, yabancı uyruklu gemi sahiplerini kendi sicillerine çekebilmek için kolaylıklar ve fırsatlar sağlayan devletlerdir (Boczek, 1962: 140).

Abrahamsson'a göre "kolay bayrak" ülkeleri sicile tescil şartlarında milliyet açısından şart koşmayan, tescile giriş ve çıkış işlemlerinde kolaylıklar sağlayan ülkeler olarak tanımlanmaktadır (Abrahamsson, 1980: 133).

OECD (2004:7)'nin 1958 yılında yapmış olduğu tanıma göre "kolay bayrak" ülkeleri Panama, Liberya, Honduras ve Kosta Rika gibi yabancı uyruklu gerçek ve tüzel kişilere gemilerini tescil hakkı tanıyan ve uluslararası kuralları etkin bir şekilde uygulayan denizci ülkelere göre haksız rekabetçi üstünlük sağlayan ülkelere verilen ortak isimdir.

Yabancı girişimcilerin elverişli sicil sistemine giriş ve çıkışlarının herhangi bir kısıtlamaya tabi tutulmaması sebebiyle elverişli siciller açık siciller olarak ta tanımlanmaktadır. 1970 yılında yayınlanan bir rapora göre günümüzde kabul edilen en yaygın kolay bayrak tanımı yapılmıştır. Bu rapora göre kolay bayrak ülkelerinin temel özellikleri 6 başlık altında toplanmaktadır. Bunlar (Tobin ve Shaugnessy, 2007: 14);

- yabancı uyruklu gerçek ve tüzel kişilere tescil hakkı tanıması,
- sicile giriş-çıkış işlemlerinin ve sicil transferinin kolaylıkla yapılması,
- vergi muaf yapı,
- milli gelir düzeyi düşük yapı,
- esnek milliyet şartları,
- kontrol ve denetimden uzak mekanizma.

Kolay bayrak kavramı, 19.yy.da ABD'nin uluslararası pazardaki siyasi ve ekonomik gücünün etkisi sonucu ortaya çıkmıştır (Vorbach, 2001: 28). 1930'larda bu

etki birçok ülke için soğuk savaş döneminde tarafsızlığın temsili açısından fırsat oluşturmuştur (Carlisle, 1981: 65). Özellikle küçük, fakat gelişmekte olan bir ülke olarak Panama, bu dönem içerisinde ülkelerin siyasi ve ekonomik çıkarları sebebiyle çıkış noktası olarak görülmüştür. Panama, özellikle gemi tescil ülkesi olarak sağladığı kolaylıklar sebebiyle gemi işletmecilerinin öncelikli tercihi olmuştur. Bu dönemden başlayan yoğun talep günümüzde bu tescil sistemini en geniş filoya sahip olmasına olanak sağlamıştır (Mansell, 2007:130).

1903-1915 yılları arasında Panama sicilinde toplam 26 balıkçı teknesi ve birkaç koster tipi gemi kayıtlıydı (Llacer, 2003: 2). Panama hükümeti, ABD vatandaşlarının kendi sicillerine geçişine olanak sağlayacak düzenlemeyi 1916 yılında kabul ederek yabancıların ulusal şirketlere sahip olma hakkı sağladı. Bu dönemde ABD, siyasi çıkarları doğrultusunda, Panama'nın Panama kanalının kontrolünü elinde bulunduracak bağımsız bir devlet olmasını destekledi (Llacer, 2003: 3).

ABD hükümetinin 1915-1920 yılları arasında denizcilik sektörüne yönelik uyguladığı katı kurallar, gemi sahiplerini serbest sicil arayışına itti (Llacer, 2003: 4). ABD'de 1915 yılında kabul edilen ve gemi adamlarının çalışma koşullarına standartlar getiren "LA Follette Seaman's Act" bu dönemde gemi işletmelerinin yabancı bayrağa yönelmelerine sebep olan en önemli düzenlemelerden biri olmuştur. Bu düzenleme ayrıca gemiler açısından bazı sörveyleri de zorunlu hale getirerek bayraktan kaçışı hızlandırmıştır. Bu düzenlemeyle yurtdışı tersanelerinde yapılan işlemlere getirilen %50'lik vergi yükümlülüğüne ek olarak gemilerde alkol servisi ve satışı yasaklanmıştır.

Panama ulusal gemi sicil sisteminin doğuşu bu dönemde gelişmiş denizci ülkelerin mevzuatlarında yapmış olduğu düzenlemeler ile söz konusu olmuştur. Bu sicil sistemi daha sonraları Amerika ve Japonya arasındaki yükselen rekabet şartlarının etkisinde olgunlaşmıştır. Savaş sonrası dönemde Japon gemi işletmecileri, gemilerinde ABD'li personele göre daha düşük ücretle çalışan Alman personel çalıştırmışlardır. Bu durum yabancı personel istihdamına dair en önemli örnekler arasında yer almaktadır (Llacer, 2003: 4).

Tarihte, Panama siciline ilk geçiş yapan Kanada bayraklı bir gemidir. Küba ve Amerika arasında taşımacılık yapan ve Kanada firmasına ait "Belen Quazado" isimli gemi içki kaçakçılığı sebebiyle, tarihte panama sicili altında tutuklanan ilk gemi

olmuştur. ABD denizcilik idaresinin Versay hükümlerini kabul etmesinden sonra Panama siciline geçiş hızlanmıştır. Bu gelişmeler ışığında 1921 ve 1922 yıllarında birçok geminin yabancı şirketlere kiralanarak ya da satılarak Panama siciline geçişi gerçekleşmiştir (Llacer, 2003: 5).

1925 yılında Panama Yasama Meclisi gemi tescil şartlarına yönelik değişiklikleri içeren kanunu kabul ederek mevcut gemi sicilinde revizyonlar yapmıştır. Bu tarih itibariyle toplam 14 gemiden oluşan Panama filosu, yapılan revizyonla birlikte hızla büyümüştür. Filodaki bu hızlı büyüme özellikle yabancı gemi işletmelerinin bu sicile girişine izin veren uygulamayla ilişkilendirilmiştir. Bu düzenlemenin en önemli kısıtlarından biri tescil için başvuracak girişimcilerden yalnız Panama'da ikamet eden avukatlar ile temsil edilmeleri gerekliliğiydi (Llacer, 2003: 5).

Panama deniz ticaret filosu 1932-1941 yıllarında 24 gemisi olan Yunanlı gemi işletmecisi Aristotle Onassis'in Panama siciline geçişi ile önemli oranda büyüme kaydetmiştir. Panama hükümetinin, ticaret filosunu büyütmek için yapmış olduğu düzenlemeler ışığında gemi işletmelerine sağladığı esneklik ve kolaylıklar sebebiyle panama sicili 1939 yılında elverişli sicil olarak anılmaya başlamıştır (Alderton ve Winchester, 2002: 1).

2. Dünya savaşının başlamasıyla birlikte 63 adet ABD gemisi Panama siciline tescil edilmiş ve filoda 359.000 gros tonluk büyüme sağlanmıştır. Bu dönemde ABD Dışişleri Bakanlığı Panama hükümetine Alman ve Japon sahipli gemilerin Panama siciline tescil edilmemesi yönünde baskı yapmıştır. Aynı dönemde İsrail'e Yahudileri taşıyan Yunan sahipli ancak Panama siciline kayıtlı gemiler ABD ve Birleşik Krallık tarafından baskı altına alınmıştır. Bu uygulama, siyasi alanda Panama idaresi üzerindeki baskıların artmasına sebep olmuş ve Yunan gemi sahiplerinin Panama siciline geçişlerinin engellenmesi için baskılar artmıştır. 2. Dünya savaşı sırasında tarafsız olduğunu açıklayan ABD'nin savaşa girmesi sebebiyle ABD denizcilik idaresi Panama siciline geçiş yapmış Amerikan gemilerini kontrol altına alarak stratejik bir güce sahip olmuştur (Llacer, 2003: 7).

Panama deniz ticaret filosu, 2. Dünya savaşının başladığı tarihten 1947 yılına kadar geçen 20 yıllık süreçte iki kat oranında büyümüştür. Bu büyüme hızında rolü olan unsurların başında bu sistemin yabancı gemi adamı istihdamına olanak vermesi,

vergi muaf bir yapıya sahip olması ve denetimden uzak bir yapı olması gelmektedir. Deniz ulaştırma pazarında gerek ticari açıdan haksız rekabete sebep olması gerekse emniyet ve güvenlik standartlarını düşürmesi sebebiyle ITF tarafından başta Panama sicili olmak üzere elverişli sicillere yönelik boykot niteliği taşıyan bir kampanya başlatılmıştır (Llacer, 2003:8).

1948 yılında Amerika ile Liberya arasındaki işbirliği sonucunda yürürlüğe giren Liberya gemi sicili Panama siciline rakip niteliği taşıyan ilk sicil olmuştur. Amerikan ortaklığı üzerine kurulu "Liberya Gemi Sicilinin" kuruluş yeri ise Liberya yerine Virjinya eyaletinin Vienna bölgesi tercih edilmiştir. 1947 yılında "Stenttinius Associates" isimli Amerikan şirketi, Amerikan bayraklı gemilerin rekabet düzeyinin artması için, özellikle yabancı gemi adamı istihdamına izin veren denizcilik yasalarının Liberya'da oluşturulması üzerine planlar yapmıştır (Mott, 2012).

Liberya gemi sicili "ABD Uluslararası Bankası" tarafından desteklenerek kısa zaman içerisinde pazarda söz sahibi olmuştur. 1956 yılında Panama'da yaşanan siyasi istikrarsızlık sebebiyle Liberya sicili 1969 yılı itibariyle Amerika ve Birleşik Krallık tarafından en çok tercih edilen sicil olmuştur (Carlisle, 1981: 10-11).

1960'lı yıllar özellikle Avrupa' da Birleşik Krallık, Hollanda ve Norveç'in uluslararası alanlarda yapmış olduğu düzenlemeler ve izlediği politikalar sebebiyle Liberya ve Panama sicillerine rakip olarak anılmaya başladığı dönemler olarak göze çarpmaktadır (Llacer, 2003: 9).

1967 yılında 8 yıllık süre boyunca Süveyş kanalının kapatılacak olması sebebiyle bu rotayı izleyen tankerlerin büyüklüklerine yansımıştır. Özellikle birbirine rakip olan "Onassis" ve "Niarchos" isimli Yunan armatörlerin 50,000 tonluk gemilerden 100.000, 150.000 ve 300.000 tonluk gemilere geçişi bu duruma örnek teşkil etmiştir. Bu duruma bağlı olarak gemi adetlerinde değişiklik olmadan bayrak devletlerinin taşıma kapasitelerine göre filolarında artış söz konusu olmuştur (Llacer, 2003: 9). **Tablo 15't**e 1948-1969 yılları arasında "Elverişli Sicil" sistemlerine kayıtlı ticaret filolarının değişimi gösterilmektedir.

Tablo 15: Elverişli Sicil Sistemlerine Kayıtlı Filonun Gelişimi (1948–1969).

YIL	PANAMA		LİBERYA		DÜNYA	
	Adet	**Mil. DWT. (%)**	**Adet**	**Mil. DWT. (%)**	**Adet**	**Mil. DWT. (%)**
1948	515	2,7 (3,4)	2	0	29.340	80,3
1951	607	3,6 (4,1)	69	0.6 (0,7)	31.226	87,3
1954	595	4,1 (4,2)	241	2.4 (2,4)	32.358	97,4
1957	580	4,1 (3,7)	743	7.5 (6,8)	33.804	110,3
1960	607	4,2 (3,3)	977	11.3 (8,7)	36.311	129,8
1963	619	3,9 (2,7)	983	11.4 (7,8)	39.571	145,9
1966	702	4,5 (2,7)	1436	20.6 (12)	43.014	171,1
1969	823	5,4 (2,5)	1731	29.2 (13,8)	50.276	211,7

Kaynak: UNCTAD, 2012.

1960 yılında 40,2 milyon DWT olan tanker filosu 1969 yılında da yaklaşık iki katına çıkarak 81,7 milyon DWT' ye ulaşmıştır. Bu dönemde Liberya, Panama ve Kıbrıs Rum Kesimi sicilleri sicile kayıtlı tonaj büyüklüğü açısından ilk 3 sırada yer almaktaydı. 1970'li yıllarda, Alman ve Norveçli ve İngiliz gemi sahipleri de elverişli sicil sistemlerini tercih etmek durumunda kalmıştır.

Tablodan da anlaşıldığı üzere 1948-1969 yılları arasında dünya ticaret filosu gerek gemi adedi olsun gerekse taşıma kapasitesi açısından kararlı bir büyüme göstermiştir. Bu gelişmeler ışığında özellikle 1954-1957 yılları arasında Liberya ticaret filosunun büyüme oranı diğer sicillere göre çok daha hızlı olmuş 1970 yılına kadar artarak devam etmiştir. Panama ve Liberya arasında filo büyüklüğü açısından 20 yıl süren rekabetten sonra 1955 yılında Liberya liderliği devralmıştır. Panama filosu 1958 yılında 4,1 milyon ton,1969 yılına gelindiğinde ise 5,4 milyon tonluk taşıma kapasitesine ulaşılmıştır. Aynı dönem içerisinde Liberya sicili sıfırdan başlayarak 1731 gemi ile 29,2 milyon tonluk taşıma kapasitesine ulaşmıştır (Mott, 2012). **Tablo 16'd**a 1970-1988 yılları arasında "Elverişli Sicil" sistemlerine kayıtlı ticaret filolarının değişimi gösterilmektedir.

Tablo 16: Elverişli Sicil Sistemlerine Kayıtlı Filonun Gelişimi (1970-1988)

YIL	PANAMA		LİBERYA		DÜNYA	
	Adet	**Mil. DWT (%)**	**Adet**	**Mil. DWT (%)**	**Adet**	**Mil. DWT (%)**
1970	886	5,6 (2,5)	1869	33,3 (14,6)	52.444	227,5
1973	1692	9,6 (3,3)	2289	49,9 (17,2)	59.606	289,9
1976	2680	15,6 (4,2)	2600	73,5 (19,8)	65.887	372,0
1979	3803	22,3 (5,4)	2466	81,5 (19,7)	71.129	413,0
1982	5032	32,6 (7,7)	2189	70,7 (16,6)	75.151	424,7
1985	5512	40,7(9,8)	1808	58,2 (14,0)	76.395	416,3
1988	5022	44,6 (11,1)	1507	49,7(12,3)	75.680	403,4

Kaynak: Lloyd's Register, 2012.

Tablodan da anlaşıldığı üzere 1988 yılı itibariyle gemi sayılarına bakıldığında Panama siciline kayıtlı gemi sayısının Liberya filosuna oranla daha fazla olmasına karşın taşıma kapasitelerinin birbirine yakın olması Liberya sicilinde çoklukla yüksek tonajlı gemilerin tescil edilmiş olması ile açıklanmaktadır (Llacer, 2003: 9).

Liberya gemi siciline kayıtlı filo, 1989'da ABD'nin Panamayı istila etmesi sebebiyle önemli oranda büyüme kaydetmiştir. Bu dönemde ABD hükümetince yapılan düzenleme ile Amerikan karasuları ve limanları, Panama bayraklı gemilerin girişine kapanmıştır. Panama sicili bu düzenlemeden sonra 9 milyon DWT' lik kayıp yaşasa da, 1991 de Liberya' da yaşanan siyasi belirsizlikler kayıpları bir oranda yavaşlatmıştır. 1990'lı yıllarda Liberya, sivil savaş döneminin etkilerinden dolayı kayıtlı filo açısından liderliği kaybetmiştir. Bu dönemde gemi tescilinden elde edilen gelirler, toplam ülke gelirlerinin %30'unu oluşturmaktaydı. Liberya, kanunlarını denizcilik pazarının ihtiyaçlarına yönelik düzenlenmesi sonucunda 2011 yılı itibariyle Panama'dan sonra en çok tercih edilen ikinci sicil olarak göze çarpmaktadır (Mott, 2012).

19. yy. başından itibaren gemi işletmelerinin tercih ettiği gemi sicil sistemleri ve bu sistemleri tercih etme nedenleri değişiklik göstermiştir. **Tablo 17'de** 20.yy.da gemi işletmelerinin elverişli sicilleri tercih etme nedenleri özetlenmiştir.

Tablo 17: Gemi İşletmelerinin Elverişli Sicili Tercih Nedenleri (1920-1990)

Yıl	**Tercih Edilen Gemi Sicili**	**Tercih Edilme Nedeni**
1920-1930	Panama& Honduras	Uygun işgücü maliyetleri
1930'lar	Panama	Kontrol ve denetimden kaçış
1939-1941	Panama	Müttefikler arası güçlü ilişki
1946-1949	Panama	İdari esneklik ve vergi muaf yapı
1949-1950	Liberya	Vergi kolaylıkları ve operasyonel esneklikler
1950-1980	Değişken	Finansal kolaylıklar
1988-1990	Panama/Liberya	Kontrol ve denetimden kaçış
1990lar	Değişken	Finansal kolaylıklar

Kaynak: Couper, 1993; Stopford, 1997.

Tablodan da anlaşıldığı üzere 19. yy. başından itibaren gemi işletmelerinin çoklukla Panama sicilini tercih ettiğinden bahsetmek mümkündür. Gemi işletmelerinin Panama sicilini tercih nedenleri arasında ise vergiden kaçmak, işgücü maliyetlerini azaltmak, idari ve bürokratik kolaylıklardan faydalanabilmek gibi unsurlar bulunmaktadır. Dönemsel olarak yalnız Liberya sicilinin Panama siciline rakip olabildiği göze çarpmaktadır. Bunun kökeninde Liberya sicilinin özellikle denetim yoğun dönem içerisinde bayrak devleti denetimlerini hafifleterek tercih nedeni olduğundan bahsedilebilir.

19.yy.ın başından itibaren günümüze kadar geçen süreçte deniz ticaret filosunun bayrak profili sürekli değişmiştir. Özellikle denizci ülkelerin ulusal filoları küçülürken, kolay bayrak ülkelerinin filolarında kararlı bir büyüme söz konusu olmuştur. **Tablo 18'de** deniz ticaret filosunun bayrak profili gösterilmektedir.

Tablo 18: Dünya Deniz Ticaret Filosu Bayrak Profili (2008-2012)

DÜNYA SIRALAMASI		ÜLKE	ULUSAL BAYRAKLI FİLO (2012)		YABANCI BAYRAKLI FİLO (2012)		TOPLAM FİLO (MİL. DWT)			YABANCI BAYRAK YÜZDESİ		
2012	2011		Mil. DWT	Ort. Yaş	Mill DWT	Ort. Yaş	2012	2011	2008	2012	2011	2008
1	**1**	Yunanistan	64.9	12.4	152.3	11.7	217.1	202.1	175.7	70.1	68.1	68.4
2	**2**	Japonya	20.8	12.1	189.0	7.0	209.8	194.6	160.7	90.1	90.6	93.0
3	**3**	Almanya	17.5	11.8	108.0	8.6	125.5	114.7	94.5	86.1	84.9	84.5
4	**4**	Çin	50.1	18.9	65.5	13.8	115.6	106.1	83.1	56.6	57.4	59.8
5	**5**	Kore	17.3	16.4	37.2	10.5	54.5	51.4	36.8	68.2	63.5	50.3
6	**7**	ABD	5.1	23.9	39.3	12.3	44.5	39.2	33.0	88.4	85.1	79.3
7	**8**	Hong Kong	26.8	6.5	15.5	13.3	42.4	37.3	33.8	36.7	35.7	45.5
8	**6**	Norveç	14.3	14.5	26.3	14.7	40.6	40.8	45.1	64.8	66.2	70.2
9	**13**	UK	13.2	9.0	27.1	14.3	40.3	28.0	26.2	67.3	69.0	61.1
10	**10**	Tayvan	4.2	16.2	33.5	10.7	37.7	33.0	26.3	88.8	87.8	84.9
TOPLAM			234.3	13.1	693.7	8.3	928	847.4	715.2	74.8	74.0	74.0
% DİLİM			**60.3**		**73.8**		**69.9**	**69.2**	**70.7**			

Kaynak: ISL, 2012.
Not: 1,000 GRT ve üzeri.

Tablo incelendiğinde deniz ticaret filosunun yabancı bayrak yüzdesinin 2008'den bu yana ülkeler düzeyinde arttığı göze çarpmaktadır. Özellikle Japonya, Almanya ve ABD'nin yabancı bayraklı filosu toplam filosunun %80'inden fazladır. Diğer gelişmiş ülkelerin filoları incelendiğinde ise toplam filonun %60 ve üzeri oranında yabancı bayraklı gemilerden oluştuğu göze çarpmaktadır. **Tablo 19'da** ise gelişmiş ülkelerin ticaret filolarının bayraklara göre dağılımı gösterilmektedir.

Tablo 19: Elverişli Sicillerin Lehtar Donatan Ülkelere Göre Dağılımı

	KOLAY BAYRAK DEVLETLERİ												
Lehtar Donatan	**Panama**	**Liberya**	**Marshall Adaları**	**Bahamalar**	**Malta**	**Kıbrıs**	**Barbuda &Antigua**	**Saint Vincent**	**Cayman Adaları**	**Vanuatu**	**Diğerleri**	**Toplam (mil. DWT)**	**Yabancı Bayrak (DWT) \Oran**
Yunanistan	77.3	4.4.	2.7	2.3	0.1	0.3	0.1	0.0.	0.4	0.6	11.8	189.0	92.2
Japonya	11.3	22.4	20.5	8.9	20.6	7.8	0.0	0.4	0.3	0.	7.7	152.3	68.7
Almanya	3.4	54.8	11.7	2.2	2.2	5.8	11.9	0.0	0.	0.	7.9	108	83.5
Çin	35.9	0.3	1.1	0.1	0.2	0.3	-	2.3	-	-	59.9	65.5	61.0
Tayvan	40.5	33.2	5.6	-	-	-	-	-	-	0.	20.7	33.5	58.4
ABD	9.3	8.9	42.7	7.6	1.9	0.2	0.1	0.2	4.2	0.	25.0	39.3	81.0
Kore	84.3	0.7	14.4	00	0.1	-	-	-	--	-	0.4	37.2	87.4
UK	4.2	35.0	13.8	6.5	1.9	1.9	0	0.3	0	-	36.4	27.1	65.5
Bermuda	17.1	2.3	25.2	6.2	1.8	1.1-	0.0	-	-	-	46.2	26.7	73.0
Norveç	9.5	2.6	12.6	18.8	4.1	0.6	0.3	0.1	-	0.	51.3	26.3	61.3
Toplam	29.4	18.2	11.6	6.2	6.8	2.9	1.5	0.5	04	0.	22.3	704.8	70.0
AB	7.1	30.2	14.1	6.7	11.2	5.7	3.7	0.4	03	01	20.5	683.2	74.6
OECD	30.9	18.4	12.4	6.9	7.2	3.1	2.0	0.3	05	03	18.1	357.9	69.3

Kaynak: UNCTAD, 2012.
Not: 1000 GRT ve üzeri.

Tablo incelendiğinde Kore ve Yunanistan ticaret filolarının büyük bir kısmının Panama bayraklı, Alman deniz ticaret filosunun çoğunlukla Liberya bayraklı ve ABD filosunun yaklaşık yarısının ise Marshall Adaları bayraklı olduğu göze çarpmaktadır. Pazarda korumacı politikaları ile göze çarpan Çin'in mevcut ticaret filosunun üçte birlik kısmı Panama bayrağı altında faaliyet göstermektedir. OECD ülkelerinin filoları incelendiğinde ise toplam filonun yaklaşık %31'lik kısmının

Panama bayraklı olması ise Panama bayrağının halen pazarda lider konumda olmasını açıklamaktadır (ISL, 2012).

2.3.2.4.4. Çıplak Gemi Kirası Sicili

Denizcilik pazarlarında özellikle elverişli sicillerin her geçen gün pazar payını arttırması sebebiyle bayrak devletleri ekonomik ve siyasi çıkarlarını gözetmek amacıyla ulusal sicil sistemlerinde revizyonlar yapmışlardır. Elverişli sicillerin uluslararası denizcilik otoriteleri tarafından dışlanması sebebiyle bayrak devletleri bu durumdan olumsuz yönde etkilenmemek için "Çıplak Gemi Kirası Sicili" adı altında yeni bir sicil sistemi oluşturmuştur. Bu sicil sistemi belirli bir süre için kiralanan geminin bir başka bayrak devletinin siciline tescil edilmesine olanak sağlayan bir yenilik olarak anılmaktadır (Ademun-Odeke, 2005).

Çıplak gemi kirası sicili navlun sözleşmeleri kapsamında değerlendirilen çıplak gemi kirasından türemiştir. Literatürde navlun sözleşmeleri 3 başlık altında incelenmektedir (Eder, 1984; Algantürk Light, 2005).

- Sefer çarteri sözleşmesi (voyage charter); geminin hem teknik hem de ticari yönetimi donatandadır.
- Zaman çarteri sözleşmesi (time charter); geminin teknik yönetimini donatan, ticari yönetimi ise kiracı üstlenmektedir.
- Çıplak gemi kirası (bareboat charter); geminin yönetimini tamamen kiracı üstlenmektedir.

Çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesinde, geminin fiili hakimiyeti ve geminin tüm kontrolü belirli bir süre için gemi işletme müteahhidine (bareboat charterer) geminin ekipmanı ile birlikte devredilmektedir. Bu durumda, geminin teknik ve ticari yönetimi konusunda donatanın bir yetkisi bulunmamaktadır. Bu yetkiler gemi işletme müteahhidine bırakılmaktadır (Algantürk Light, 2005).

Çıplak gemi kirası sicilinin temelleri ilk olarak Almanya'da atılmıştır. Filosunu büyütmek amacıyla girişimde bulunan Alman denizcilik idaresi mevzuatını ikincil bir sicile izin verecek şekilde düzenlemiştir. 1951 yılındaki "Alman Bayrak Kanunu"na göre Alman vatandaşı bir kiracıya geçici olarak Alman bayrağını çekme

hakkı tanınmış, ancak geminin deniz iş kanununa uygun işletilme şartı konulmuştur. Ayrıca çıplak gemi kirası siciline gemilerini tescil eden kiracıların gemilerinde çalışacak personelin de Alman vatandaşı olma zorunluluğu bulunmaktadır. Bu uygulama özellikle yerli istihdama katkı sağlaması sebebiyle de ülke çıkarlarını koruyucu bir düzenleme olarak kabul edilmiştir (Arguello, 2011: 8).

Çıplak gemi kirası sicili literatürde aynı zamanda "paralel sicil" ya da "çift sicil" olarak ta bilinmektedir. Çünkü çıplak gemi kirası sicili elverişli sicile benzer bir durum oluşturarak geminin aynı anda birden fazla sicile tescil edilmesine zemin hazırlamış ve gemi işletmecisine ulaşılmayı zorlaştırmıştır. (Ademuni-Odeke, 2005). Ancak mevcut sicilin üzerindeki sicil ya da ana sicilin devamı niteliği taşıyan bir sicil olarak ta değerlendirilmektedir (Ademuni-Odeke, 2005).

Birleşik Krallık denizcilik mevzuatı ise çıplak gemi kirası sicilini yabancı uyruklu ancak Birleşik Krallık bağlısı herhangi bir bölgenin bayrağını tercih etme hakkı bulunan bir girişimciye, gemilerini çıplak gemisi kirası metodu ile kiralama hakkı veren bir sicil olarak tanımlanmaktadır.

Çıplak gemi kirası sicilinin tamamen elverişli sicil olarak sayılabilmesi için yabancı uyruklu gemi işletmecisinin bu sicile gemilerini tescil etme hakkı bulunması gerekmektedir. Örneğin Alman vatandaşı bir donatanın çıplak gemi kirasında kiraladığı bir gemiyi Bahamalar siciline tescil ettirmesi geminin elverişli sicil altında anılmasına sebep olacaktır. Ancak İngiliz vatandaşı bir gemi işletmecisinin gemisini çıplak gemi kirası altında Birleşik Krallık bağlısı bir bölgenin siciline tescil ettirmesi bu durumu değiştirecektir. Bu sebepten ötürü elverişli sicil ve çıplak gemi kirası sicili iki farklı uygulama gibi anlaşılsa da aslında benzer uygulamanın iki farklı tarafı olarak düşünülmelidir. Bu ayırımı yapabilmek için literatürde "Gerçeklik Testi (Litmus Test)" olarak anılan testin sicilin içeriğini tespit etmek amacıyla uygulanması gerekmektedir. Gerçeklik testi sonuçlarına göre gemi işletmelerinin çıplak gemi kirası sicilini tercih ettikleri bayrak devleti ile arasında vatandaşlık bağının olmaması bu sicilin elverişli sicil olarak anılmasına sebep olmaktadır. Bu testin içeriği aşağıda ifade edilen unsurlar çerçevesinde oluşturulmuştur (Ademuni-Odeke, 2005).

- tarihsel ve kültürel bağlılık düzeyi,
- sicil geçişlerindeki esneklikler,
- bürokratik işlemlerin hızı ve verimliliği,

- kontrol ve denetim düzeyi,
- vergilendirme yöntemi,
- bayrak devletinin gelişmişlik düzeyi,
- uygunluk maliyetleri,
- gemi adamı istihdamına yönelik esneklikler.

Tüm bayrak devletleri çıplak gemi kirası siciline izin vermese de her geçen gün çoğalan örnekler göze çarpmaktadır. Özellikle Liberya, Panama, Bahamalar, Almanya, St.Vincent&Grenadines, Rusya, Güney Kıbrıs Rum Kesimi ve Birleşik Krallık çıplak gemi kirası siciline olanak sağlayan ülkeler arasında yer almaktadır. Bu sicilin donatan açısından personel maliyetlerini düşürmesi ve ülkelerarası uygulanan ambargolardan zarar görmemesi gibi üstünlüklerinden bahsetmek mümkündür (Arguello, 2011).

2.3.2.4.5. Yapı Halindeki Gemi Sicili

Ulusal ve uluslararası mevzuatlar ve mevcut literatür incelendiğinde yapı halindeki gemi kavramına yönelik ortak bir tanım yapılması mümkün değildir. Örneğin TTK'ya göre yapı halindeki gemilere tesis edilecek gemi ipoteğine yönelik *"gemi ipoteği, tersanede inşa edilmekte olan gemi (Yapı) üzerinde de tesis olunabilir."* ifade ile geminin yapı halinde olma durumu tersanede inşa aşamasında olması ile ilişkilendirilmiştir (Aksoy, 2007).

TTK' nın 858. maddesinde *"İnşa halindeki bir gemi, ancak yapı üzerinde bir gemi ipoteğinin tesisi veya yapının ihtiyati veya icrai haczinin söz konusu olması durumunda yapı halindeki gemiler için belirlenmiş sicile tescil olunur."* hükmüyle gemi ile yapı arasındaki farklılık ortaya konmuştur. Aynı maddede yapının tescil şartları ise *"Yapı, inşaat yerinin tabi olduğu sicil memurluğunca tescil olunur. Yapı, bu sicil memurluğunun dairesi dışındaki diğer bir yere götürülse dahi aynı sicil memurluğu salahiyetli kalır. Şu kadar ki; bu memurluk tarafından yeni inşaat yerindeki sicil memurluğuna yapının kaydedilmiş olduğu bildirilir"* hükmü ile belirlenmiştir (R.G, 13.1.2011: Sayı 6102) .

Gemilerin yüksek maliyetine bağlı olarak çoğunlukla kredi alınarak inşa ettirilmesi sebebiyle kredi veren kurumların teminat ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Hukuki niteliği itibariyle taşınır kabul edildiğinden, bu teminat taşınırların teslime bağlı rehinidir. Ancak böyle bir sistem, geminin inşasını veya onarımını olanaksız kılmaktadır (Aksoy, 2007). Bu olumsuzluğu gidermek amacıyla Türk Ticaret Kanunu'nda "yapı halindeki gemilere özel sicil", gemi sicilinden farklı olarak, yalnız yapı halindeki bir geminin ihtiyati ya da icrai haczi veya ipotek tesisi amacıyla oluşturulmuştur. Bu yolla bir gemi inşa ettiren gemi sahibi, yapı halindeki gemi üzerinde, örneğin banka lehine ipotek tesis ettirerek, yapım için ihtiyaç duyduğu krediye başvurabilmektedir. Masraflarını alamayan tersane sahibi de, yapı halindeki gemi üzerinde bu sicil sayesinde kanuni rehin hakkını kullanabilir. Diğer bir açıdan alacaklılar da, sicilde borçlu adına kayıtlı yapı halindeki gemi üzerinde haciz şerhi koydurarak kendilerini güvence altına alabilir (Kalpsüz, 2001).

İnşası devam eden bir yapı henüz Türk Ticaret Kanunu'na göre "gemi" değildir. Uygulamada yapı halinden gemi durumuna geçiş anı önem arz etmektedir. Tersanede tüm işlemleri tamamlanmış ve nihai haline kavuşturulmuş bir tekne, tamamlanmış sayılsa da hala tersanede bulunduğundan dolayı gemi sayılmamaktadır. Ayrıca böyle bir yapının inşası tamamlanmış olsa dahi denizde hareket imkânı bulunmadığından Türk Ticaret Kanunu'na göre "gemi" olarak nitelendirilmesi mümkün gözükmemektedir. Özellikle yapının tersanede tamamlanması ile gemi olarak sayılabilmesi için aradaki geçiş anına dair bir açıklayıcı düzenleme bulunmamaktadır.

Türk Ticaret Kanunu geminin yapı halinden ve inşa sürecinden (m.944) bahsederken, Gemi Sicili Nizamnamesi (R.G. 4.2.1957: Sayı 9526 m.62) "*gemi sicil defterinin iki ve üçüncü sahifelerini teşkil eden birinci bölüme gemiye müteallik kayıtlardan geminin inşa olunduğu yer ve tezgâh ile kızaktan indiği yıl yazılır.*" hükmü ile geminin yapı halinden geçiş anına yönelik süreçten bahsetmektedir.

Gemilerin kanunen tabi olacağı eşya statüsü ise son derece önemlidir. Taşınır eşya ve taşınmaz eşya ayrımı bir eşyanın yerinin değişip değişmemesi yönünden yapılan bir ayrımdır. Türk hukukunda araziler, gayrimenkuller üzerinde daimi olarak tesis edilen haklar ve kat mülkiyetine konu olan bağımsız bölümler taşınmaz niteliğindedir. TTK'nın 839. maddesi ile gemi siciline tescil edilecek gemiler için

taşınmazlara benzer özel bir rejim kurulmuştur (Oğuzman ve diğerleri, 2006).Yapı halindeki bir gemi de niteliği itibariyle taşınır hükümlerine tabidir. Çünkü özüne dokunulmaksızın bir yerden bir yere nakli mümkündür. Ancak yapı halinde bir gemi taşınır kabul edilse de, TTK 891.maddesi ve Türk Medeni Kanunun (TMK) 429. maddesinde yer alan "taşınmaz mallar" kapsamına, yapı halindeki gemiler de girmektedir. Dolayısıyla istisnai durumlar dışında, yapı halindeki gemiler, taşınmaz hükümlerine tabidir. Ancak bu durum yapının taşınır niteliğini etkilemez (Aksoy, 2007) .

Yapı sicili açısından terkin, yapının kaydının sicilden silinmesidir. Türk Ticaret Kanununun 863. maddesinde ile hangi durumlarda yapının kaydının terkin edileceği açıkça düzenlenmiştir. TTK 145. maddesine göre "*yapının sicildeki kaydı, tersane sahibi tarafından, geminin yabancı memlekete teslim edildiğinin bildirilmesi; yapının maliki ile geminin inşa olunduğu tersane sahibinin, kaydın terkinini talep etmeleri; yapının harap olması hallerinde terkin olunur. Ancak tadil işlemlerinde olduğu gibi tüm bu durumlarda bir talep gerekli değildir."* hükmü ile yapı halindeki geminin yapı durumundan gemi anına geçişiyle birlikte sicilden çıkışı düzenlenmiştir (R.G. 4.2.1957: Sayı 9526 m.36-54-77)

2.3.2.5. Gemi Sicil Seçimini Etkileyen Faktörler

1905 yılındaki "*Muscat Dhowns*" ve "*Lauritzen Larsen*" davaları ile başlayan süreç daha sonra ADS(1958) ve UNCLOS(1982) ile uluslararası nitelik kazanmıştır. Bu sözleşmeler gereği bayrak devletlerinin sicillerine kabul edecekleri gemilerde ve gemi işletmelerinde arayacağı şartlar ile ilgili özgür olması sonucunda gemilerin sicile tescilleri devletlerin egemenlik haklarının en temel konusu haline gelmiştir. Gemilerin tescil edilmeleri, bayrak devletlerinin en önemli kamu görevlerinden biri olmakla birlikte ulusal menfaatlerinin de bir parçası olarak kabul görmüştür. Bu sebepten gemiler, bayrak devletlerinin ekonomik, siyasi ve askeri çıkarlarının merkezinde yer almaktadır (Boczek, 1962: 39).

Gemilerin tescili ile ilgili uluslararası standartların eksikliği, bayrak devletlerinin kendi tescil şartlarını belirlemesine ve buna bağlı olarak uygulamalarda farklılıklar yaşanmasına sebep olmuştur (Anderson, 1996). Bayrak devletlerinin tescil

için belirlemiş olduğu şartlar, denizcilik politikalarının önemli bir parçası olmuştur. Bu politikaların temelinde bayrak devletlerinin kontrolü altında bulunan deniz ticaret filosunu büyütme amacı yatmaktadır (Mansell, 2007).

Geçmişten günümüze bayrak seçim kararı gemi işletmecilerinin aldığı önemli stratejik kararlardan biridir (Hoffman ve diğerleri, 2005: 1). Gemi sahipleri, bayrak seçimi konusunda, bayrak devletinin kurallarına ve koşullarına uymak şartıyla mutlak seçim özgürlüğüne sahiptir. Uluslararası mevzuatta bayrak devletlerinin bayrağını çekeceği gemilerde arayacağı şartlar konusunda özgür davranacağı ancak mutlak bir özgürlük durumunun olmadığı ve bayrak devletine sorumluluklar yüklediği açık bir şekilde ifade edilmektedir. Bayrak devletinin idari, teknik ve sosyal açıdan gemilerin uygunluğuna yönelik katı kurallar uygulaması gemi işletmelerinin bayrak seçimi açısından son derece önemlidir (Mansell, 2007: 124).

Gemi sicil seçimi işletmelerin bir ölçüde uluslararası pazarda doğrudan yer almaları anlamı da taşımaktadır. Denizcilik sektörünün uluslararası doğası gereği bu sektörde faaliyet gösteren aktörler de bu pazarın önemli bir parçası haline gelmektedir. Bayrak çekme kararı öncelikle bayrağın ve dolayısıyla milliyetin değişmesi anlamına gelirken aynı zamanda gemi yönetiminin ve idari işletmenin de kökten değişmesi anlamını da taşımaktadır (Veenstra ve Bergantino, 2000)

2. Dünya savaşından sonra gemi sahipleri, kontrol ve denetimlerden sakınmak, maliyetleri düşürmek, pazarın kısıtlarından zarar görmemek amacıyla birçok konuda kolaylık sağlayan gemi sicili arayışlarına girdi (Lee, 1996). Bu dönemde birçok bayrak devleti, filo açısından kayıplar yaşamamak amacıyla finansal açıdan teşvikler sunmaya başladı (Chung ve Hwang, 2005: 632).

Günümüzde gemilere bayrak seçimini belirleyen birçok etken bulunmaktadır. Geçmişten günümüze gemi işletmecilerinin çoklukla mali unsurları dikkate alarak karar verdiğinden bahsedilebilir. Her ne kadar mali unsurlar ana değişken gibi görünse de ticaret bölgesi, uluslararası finans kuruluşlarının aldığı kararlar, geminin yaşı ve tipi gibi faktörler de önemli unsurlar arasında yer almaktadır (Bergantino ve Marlow, 1998: 158-159).

Gemi yaşının gemi sicili seçimine olan etkisi incelendiğinde özellikle yaşlı gemilerin ulusal bayrağı tercih ettiği göze çarpmaktadır. Geminin sefer bölgesi ise bir diğer belirleyici faktör olarak ortaya çıkmaktadır. Uluslararası sefer yapan gemilerin

yabancı bayrağa daha eğilimli olduğundan bahsetmek mümkündür. IACS üyesi olmayan bir klas kuruluşu tarafından denetimleri yapılan gemilerinde, ulusal bayrağı tercih etmesinde, ise bayrak devletinin koruma mekanizmasının varlığı ile ticaretini diğer bayrak ülkelerine göre daha uzun süre devam ettirme şansı yatmaktadır (Hoffman ve diğerleri, 2005: 2).

Uluslararası alanda faaliyet gösteren bir işletmenin dış çevresi çok sayıda değişkenden oluşmaktadır. Yönetim bilimi, işletmenin dış çevresinin iki grupta incelenmesini öngörmektedir: (1) işletmenin genel çevresi (makro duş çevre) ve (2) işletmeye daha yakın aktör ve/veya dış paydaşlardan oluşan endüstri çevresi veya sektörel çevre (mikro dış çevre). İşletmeler dış çevrenin yanı sıra kendi işlevlerini ve yapılarını da içeren iç çevrelerini ve iç paydaşlarını da analiz etmek durumundadırlar (Cerit, 2013: 11). Tablodan da anlaşıldığı üzere bayrak çekme kararına etki eden pek çok faktör bulunmaktadır. Bu faktörler sırasıyla ele alınacaktır.

Tablo 20'de denizcilik işletmelerinin ana aktörleri olarak gemi işletmecilerinin gemileri için bayrak çekme kararlarını etkileyen çevre değişkenleri gösterilmektedir. Bu değişkenler bayrak çekme literatür taramasından elde edilen kaynakların içerik analizi sonucunda tespit edilmiştir. Elde edilen değişkenler uluslararası işletme yaklaşımı kapsamında kabul edilen "ülke seçim kriterleri" ile de ilişkilendirilmiştir. **Tablo 20'de** belirtilen değişkenler ışığında gemi işletmecilerinin gemileri için tercih edeceği gemi sicilini etkileyen faktörler ifade edilmiştir. **Tablo 21'de** ise mevcut değişkenlerin elde edildiği literatüre ait tarama verileri bulunmaktadır. Çalışmanın bu kısmında bu faktörler sırasıyla tanımlanacak ve daha sonra araştırmanın nitel ve nicel kısmında test edilecektir.

Tablo 20: Bayrak Çekme ve Ülke Seçim Kararını Belirleyen Çevre Faktörleri

MAKRO DIŞ ÇEVRE FAKTÖRLERİ	MİKRO DIŞ ÇEVRE ve İÇ ÇEVRE FAKTÖRLERİ		ÜLKE SEÇİM KRİTERLERİ DEĞİŞKENLERİ
• Sosyal çevre faktörleri • Politik çevre faktörleri • Hukuki çevre faktörleri • Doğal çevre faktörleri • Ekonomik faktörler • Teknik çevre faktörleri • Emniyet ve güvenlik faktörleri • Kültürel çevre faktörleri • Küreselleşme	• Sicil sistemleri arası rekabetin artması • Donatanların beklentilerinin değişmesi • Emniyet standartları ve gereklikleri • Ticaret filosunun yapısı • Bayrak devletinin politik ve ekonomik istikrarı • Sefer bölgeleri • Bayrak devletinin coğrafi konumu • Deniz işgücü pazarının nitelik ve nicelik durumu • 2.El gemi pazarındaki değişimler • Uluslararası düzenlemelerdeki değişimler • LDD ve Bayrak devleti denetimlerinin sıklaştırılması • Kültürel, tarihsel ve dilbilimsel bağlılık • Klas kurumlarının uluslararası alandaki saygınlıkları • Bayrak devletlerinin temsilcilik ve ofislerinin sayısı ve konumları • İkili anlaşmalar • Sendikal ilişkiler düzeyi. • Bayrak devletinin uyguladığı ambargolar • Bayrak devletlerinin verdiği hizmet kalitesi • Bayrak devletinin denizcilik geçmişi ve saygınlığı • Gemi sayısına göre sağlanan indirimler • Kiracıların veya müşterilerin talepleri • Önleyici ve teşvik edici politikalar (uluslararası gemi sicili, kabotaj hakkı vb.) • Geçmiş iş ilişkileri • Askeri güç ve savunma altyapısı • Çift-paralel sicil olanağı	• Finansal Faktörler ✓ Sermaye Maliyeti ✓ Banka Finansmanı ✓ Operasyonel Maliyetler ❖ Personel maliyetleri ❖ Bakım tutum maliyetleri ❖ Sigorta maliyetleri ✓ Uygunluk Maliyetleri ❖ Tescil Maliyeti ❖ Vergi Maliyeti • Operasyonel Faktörler ✓ Sertifikasyon ✓ Kontrol ve Denetim ✓ Ticaret tipi ve sefer bölgesi ✓ Gemi yaşı ve tipi ✓ Gemi Büyüklüğü ve Tonajı ✓ Bürokratik ve idari Esneklik ✓ Sicil Sisteminin performansı ❖ LDD skorları ❖ Kaza istatistikleri ❖ Bulunduğu konum (Beyaz-gri-kara liste) ❖ Tutulma oranları ✓ İşgücü Milliyetleri	• Gelişmişlik düzeyi ve refah • İşgücü maliyetleri • Vergi muafiyetleri • Politik İstikrar • Ekonomik İstikrar • Teknoloji altyapısı • Coğrafi konum • Dış ticarete açıklık • Etnik, kültürel, dil ve dinsel benzerlik • Geniş pazar ve potansiyel talep • Sosyal düzey • Eğitim düzeyi • Sağlık düzeyi • Sendikal ilişkiler düzeyi • Yönetimsel istikrar ve yönetim biçimi • Yerel para biriminin değeri • Vergi muafiyetleri • Bürokratik ve idari esneklik • Enerji maliyetleri • Doğal kaynaklar

Tablo 21: Temel Bayrak Çekme Değişkenleri Literatür Taraması

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
	Klas kuruluşlarının performansı	Sigorta maliyetleri	İnşa ülkesine bağlı maliyetler	Geçmiş ilişkiler	Denizcilik geçmişi ve saygınlık	Navlun ve Pazarındaki Değişimler	Gemi yaşı, tipi ve büyüklüğüne bağlı maliyetler	Ekonomik pazardaki değişimler	Navlun pazarında yaşanan değişimler	Sefer bölgesi	Ticaret Tipi (Kabotaj, uluslararası)	Politik ve yönetimsel çevre	Gemi adamı pazarının durumu	Bayrak Devletinin Coğrafi konumu	Taraf olunan sözleşmelerin fazlalığı	Bayrağın performansı ve konumu	Teşvik edici politikalar	Emniyet ve çevre kurallarına ilişkin gelişmeler	Bayrak devletinin toplumsal ilişkiler düzeyi	Bayrak Devletinin diğer devletlerle olan politik ilişkileri	Etkin ve Yoğun Denetimler	Teşvikler ve İndirimler	Kültürel çevre	Bürokratik ve idari kolaylıklar	Gizliliğe ve çoklu sicile olanak sağlayan yapı	Siyasi ve ekonomik istikrar	Vergi maliyetleri	Sicile giriş ve yenileme maliyetleri	Personel maliyetleri	Finansman maliyeti	Banka Finansmanı Kolaylığı (Finansal Risk Seviyesi)	Tamir bakım maliyetleri	Askeri güç ve savunma altyapısı	Temsilcilik ve ofislerin sayısı	Teknolojik çevre	Güvenlik tehditleri
FREKANS		**3**	**1**	**6**	**4**	**6**	**6**	**11**	**8**	**2**	**9**	**2**	**16**	**6**	**17**	**12**	**4**	**18**	**2**	**9**	**15**	**1**	**5**	**10**	**6**	**4**	**27**	**20**	**26**	**19**	**12**	**5**	**1**	**5**	**1**	**2**
Brownrigg, M., Dawe, G., Mann, M., ve Weston, P. (2001). Developments in UK Shipping: The Tonnage Tax. *Maritime Policy & Management*. 28(3): 213-223.																				√	√			√	√	√	√	√	√	√	√				
Mansell, J.N.K. (2007). *An Analysis of Flag State Responsibility From Historical Perspective: Delegation or Derogation*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Australia: Centre for Maritime Policy University of Wollongong.				√							√			√	√												√	√							
Marlow, P. ve Mitroussi, K. (2008). EU Shipping Taxation: The Comparative Position of Greek Shipping. *Maritime Economics and Logistics*. 10(1): 185-207.																											√	√	√	√	√	√				
Tolofari, S., Button, K.ve Pitfield, D. (1986). "Shipping Costs and the Controversy over Open Registry". Journal of Industrial Economics. 2(4), 409-427.																											√	√	√	√	√	√				
Chung, C. ve Cherng Chwan, H. (2005). Analysis on Vessel Registration and Operational Performance of Bulk-Shipping Firms. *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies (*pp.631-646).																	√	√		√	√			√			√	√	√	√	√	√				
Kandakoğlu, A., Çelik, M. ve Akgun, İ. (2009). A Multi-Methodological Approach for Shipping Registry Selection in Maritime Transportation Industry. *Mathematical and Computer Modelling*.49(3): 586-597.					√	√		√	√	√			√	√		√		√		√				√			√		√	√	√	√				
Çelik, M., Deha Er, I. ve Özok, A. F. (2009). Application of Fuzzy Extended Ahp Methodology on Shipping Registry Selection: The Case of Turkish Maritime Industry. *Expert Systems with Applications*. 36(1): 190-198.								√	√				√					√			√			√	√											
Ademun-Odeke. (2005)."An Examination of Bareboat Charter Registries and Flag of Convenience Registries in International Law, in Ocean Development and International Law". *Taylor & Francis*. 36(4),339-362.													√		√	√													√							
Alderton, T. ve Winchester, N. (2002). "Globalisation and De-Regulation in The Maritime Industry". *Marine Policy*. 26,35–43.																		√	√	√	√		√			√	√	√	√	√						
Bergantino, A.ve Marlow, P. (1998). Factors Influencing the Choice of Flag: Empirical Evidence. *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies (ss.631-646)*.		√		√		√		√			√		√		√																				

Tablo 21: (Devam)

	Klas kuruluşlarının performansı	Sigorta maliyetleri	İnşa ülkesine bağlı maliyetler	Geçmiş ilişkiler	Denizcilik geçmişi ve saygınlık	Navlun ve Pazarındaki Değişimler	Gemi yaşı, tipi ve büyüklüğüne bağlı maliyetler	Ekonomik pazardaki değişimler	Navlun pazarında yaşanan değişimler	Sefer bölgesi	Ticaret Tipi (Kabotaj, uluslararası)	Politik ve yönetimsel çevre	Gemi adamı pazarının durumu	Bayrak Devletinin Coğrafi konumu	Taraf olunan sözleşmelerin fazlalığı	Bayrağın performansı ve konumu	Teşvik edici politikalar	Emniyet ve çevre kurallarına ilişkin gelişmeler	Bayrak devletinin toplumsal ilişkiler dürevi	Bayrak Devletinin diğer devletlerle olan politik ilişkileri	Etkin ve Yoğun Denetimler	Teşvikler ve İndirimler	Kültürel çevre	Bürokratik ve idari kolaylıklar	Gizliliğe ve çoklu sicile olanak sağlayan yapı	Siyasi ve ekonomik istikrar	Vergi maliyetleri	Sicile giriş ve yenileme maliyetleri	Personel maliyetleri	Finansman maliyeti	Banka Finansmanı Kolaylığı (Finansal Risk Seviyesi)	Tamir bakım maliyetleri	Askeri güç ve savunma altyapısı	Temsilcilik ve ofislerin sayısı	Teknolojik çevre	Güvenlik tehditleri
Hoffmann, J., Sánchez, R. J., ve Talley, W. K. (2004). Determinants Of Vessel Flag. *Research in Transportation Economics*. 12(1):173-219.							√	√			√				√	√				√									√	√						
Yannopoulos, G. N. (1988). The Economics of" Flagging Out". *Journal of Transport Economics and Policy*. 197-207.																				√							√	√	√						
Goulielmos, A. (1998). "Flagging Out and the Need For a New Greek Maritime Policy". *Transport Policy*. 5(2),115-125.					√	√	√	√			√							√	√	√	√		√				√	√	√	√	√				
Haralambides, H. E. ve Yang, J. (2003). A Fuzzy Set Theory Approach to Flagging Out: Towards a New Chinese Shipping Policy. *Marine Policy*. 27(1): 13-22.				√				√			√	√	√	√													√		√			√		√	√
Goulielmos, A. M. (2000). A Proposed Shipping Policy to Counteract Flagging-Out: The Paradigm of Greece. *Maritime Economics and Logistics*. 2(1): 27-47.				√	√			√				√	√		√			√	√	√	√				√		√	√	√	√			√		√
Anderson, H.E. (1996). The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics, and Alternatives. *Tulane Maritime Law Journal* 21: 139.													√		√						√			√			√	√	√	√	√				
Lee, T.W. (1996). "Flagging Options for the Future: A Turning Point in Korean Shipping Policy?". *Maritime Policy and Management.* 23(2), 177-186.																					√						√	√	√						
Llácer, F. J. M. (2003). "Open Registers: Past, Present and Future". *Marine Policy*. 27(6), 513-523.													√					√													√			
Alderton, T. ve Winchester, N. (2002). Flag States and Safety: 1997-1999. *Maritime Policy and Management*. 29(2): 151-162.																√		√																
Li, K. X. (1999). The safety and quality of open registers and a new approach for classifying risky ships. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. 35(2): 135-143.							√									√											√	√					√		
Luo, M., Fan, L. ve Li, K. X. (2013). Flag Choice Behaviour in The World Merchant Fleet. *Transportmetrica A: Transport Science*. *9*(5): 429-450.											√		√			√	√	√			√		√	√			√	√	√	√					
Thuong, L. (1987). "From Flags of Convenience to Captive Ship Registries". *Transportation Journal*. 27(2), 22-34.													√		√			√		√	√						√	√	√	√	√			√		
O'Keefe, D. (2002). *Evolution of The Deep-Sea Fleet That Supports Canada's International Trade*. Statistics Canada.									√						√										√		√	√	√	√					
Tenold, S. (2003). A Most Convenient Flag--The Basis for the Expansion of the Singapore Fleet, 1969-82. *Maritime Policy and Management*. 30(3): 255-268.						√				√		√										√						√							

Tablo21 : (Devam)

	Klas kuruluşlarının	Sigorta maliyetleri	İnşa ülkesine bağlı maliyetler	Geçmiş ilişkiler	Denizcilik geçmişi ve saygınlık	Navlun ve Pazarındaki Değişimler	[illegible] büyüklüğüne	Ekonomik pazardaki değişimler	Navlun pazarında yaşanan değişimler	Sefer bölgesi	Ticaret Tipi (Kabotaj, uluslararası)	Politik ve yönetimsel çevre	Gemi adamı pazarının durumu	Bayrak Devletinin Coğrafi konumu	Taraf olunan sözleşmelerin fazlalığı	Bayrağın performansı ve konumu	Teşvik edici politikalar	Emniyet ve çevre kurallarına ilişkin gelişmeler	Bayrak devletinin toplumsal ilişkiler düzeyi,	[illegible] devletlerle olan politik	Etkin ve Yoğun Denetimler	Teşvikler ve İndirimler	Kültürel çevre	Bürokratik ve idari kolaylıklar	Gizliliğe ve çoklu sicile olanak sağlayan yapı	Siyasi ve ekonomik istikrar	Vergi maliyetleri	Sicile giriş ve yenileme maliyetleri	Personel maliyetleri	Finansman maliyeti	Banka Finansmanı Kolaylığı (Finansal Risk Seviyesi)	Tamir bakım maliyetleri	Askeri güç ve savunma	Temsilcilik ve ofislerin sayısı	Teknolojik çevre	Güvenlik tehditleri
Lillie, N. (2004). Global Collective Bargaining on Flag of Convenience Shipping. *British Journal of Industrial Relations*. 42(1): 47-67.												√														√	√	√	√	√						
Thanopoulou, H. A. (1998). What Price The Flag? The Terms of Competitiveness in Shipping. *Marine Policy*. 22(4): 359-374.																				√				√	√										
Toh, R. S. ve Phang, S. Y. (1993). Quasi-Flag of Convenience Shipping: The Wave of the Future. *Transportation Journal*. 33(2): 31-39.							√	√				√		√						√						√	√	√	√	√				√		
Barton, J. R. (1999). Flags of Convenience: Geoeconomics and Regulatory Minimisation. *Tijdschrift Voor Economische en Sociale Geografie*. 90(2): 142-155.															√	√	√			√			√			√	√	√	√	√						
Wells, J. M. (1981). Vessel Registration in Selected Open Registries. *Maritime Law*. 6: 221.														√		√	√			√		√	√			√	√	√	√	√						
Argiroffo, E. (1974). Flags of Convenience and Substandard Vessels-A Review of the ILO's Approach to the Problem. *Int'l Lab. Review*.110: 437.								√				√		√	√		√																		
Corres, A. J. E. ve Pallis, A. A. (2008). Flag State Performance: An Empirical Analysis. *WMU Journal of Maritime Affairs*.7(1): 241-261.							√							√	√		√				√		√												
Sucharitkul, S. (2006). Liability and Responsibility of the State of Registration or the Flag State in Respect of Sea-Going Vessels, Aircraft and Spacecraft Registered by National Registration Authorities. *The American Journal of Comparative Law*, 54: 409-442.								√						√	√		√			√						√		√							
Phang, S. Y. ve Toh, R. S. (1994). Policies to Promote Shipping Registration in Singapore. *Journal of Transport Economics and Policy*. 28(2): 215-219.					√			√						√	√		√								√	√		√							
Rogers, R. (2010). *Ship Registration: A Critical Analysis*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Sweden: World Maritime University Department of Maritime Affairs.						√						√		√			√		√				√	√		√	√	√	√						
Mansell, J. N. (2009). Flag State Responsibility. *Choice of Flag State* (pp.91-115). Springer Berlin Heidelberg.					√							√	√	√	√		√									√									
Mansell, J. N. (2009). Flag State Responsibility. *Registration of Ships* (pp.25-36). Springer Berlin Heidelberg.			√			√	√	√		√			√	√												√	√	√	√	√						
Kavussanos, M. ve Tsekrekos, A. E. (2011).The Option to Change the Flag of a Vessel. *International Handbook of Maritime Economics*. 47.					√				√	√			√																						
Sletmo, G. K.ve Hoste, S. (1993). Shipping and the Competitive Advantage of Nations: The Role of İnternational Ship Registers. *Maritime Policy and Management*. 20(3): 243-255.	√	√	√	√			√										√			√	√		√				√								

2.3.2.5.1. Makro Dış Çevre Faktörleri

Makro dış çevre mikro dış çevrede yer alan aktörleri etkileyen daha geniş kapsamlı kuvvetleri içerir. İşletmenin makro dış çevresinde yer alan değişkenler demografik, ekonomik, politik, teknolojik, doğal, yasal, sosyal ve kültürel etkenlerden oluşmaktadır (Cerit, 2013: 11).

2.3.2.5.1.1. Ekonomik Faktörler

Ekonomik çevre açısından değerlendirildiğinde deniz ulaştırma pazarı örgütsel pazarlar altında incelenmektedir. Örgütsel pazarlar ürünlerin ve hizmetlerin işletmeler ve diğer kurumlar tarafından doğrudan veya dolaylı olarak kendi işletmelerinde kullanılmak üzere temin edilmesi ve satışının gerçekleştiği pazarlardır. Örgütsel pazarlarda coğrafi olarak yoğunlaşmış daha az sayıda ve daha büyük alıcılar faaliyet gösterirler. Bu pazarlarda talep tüketici pazarlarındaki talepten türetildiği için esnek olmayan ve dalgalı talep koşulları hâkimdir. Denizyolu yük taşımacılığına olan talep dünya ticaretine olan talepten türemektedir. Bu nedenle de dünyada ekonomik büyüme ve uluslararası ticarete ilişkin gelişmeler sektördeki rekabet koşullarını belirlemektedir (Cerit, 2013: 12). Dünya ticaretindeki artışlar, sektöre hızla ivme verirken ticaret daralmaları ve ekonomik kriz koşulları da en önce denizcilik sektörü en hızlı ve olumsuz olarak etkilemektedir (Stopford, 2002).

2.3.2.5.1.2. Yasal Faktörler

Denizcilik sektörünün küresel yapısı tarihsel olarak denizciliğin yasal çevresinin de uluslararası yapıda oluşmasını getirmiştir. Gemilerin uluslararası hareketleri deniz kaynaklarını uluslararası paylaşım koşulları sektörün aktörlerini de uluslararası kılmakta alan devletlerarası bir düzeyde düzenlenmektedir. Devletler deniz ulaştırması ve diğer denizcilik faaliyetlerine ilişkin emniyet, güvenlik ve çevre yönetimi alanlarındaki uluslararası kuralları üyesi oldukları BM, IMO, çerçevesinde belirlemekte, kuralları daha sonra ülkelerin ulusal mevzuatlarına dâhil edilmektedir (IMO, 2013a).

Devletler denizcilikte emniyet, güvenlik ve çevre yönetimine ilişkin kuralların uygulanmasının sağlamak için bölgesel "mutabakat muhtırası" anlaşmaları imzalayarak bu kapsamda denetimler gerçekleştirmektedir (IMO, 2013b). Denizcilik sektörünü uluslararası ve ulusal kapsamdaki ticari faaliyetleri ise deniz ticaret hukuku çerçevesinde düzenlenmektedir.

Ana unsurların yanı sıra destekleyici unsurlar olarak kabul edilen sivil toplum örgütleri de sektörde son derece önemli bir konuma sahiptir. Gemi adamlarının haklarının korunması açısından faaliyet gösteren sendikalar işverene karşı çalışanların çıkarlarını savunarak destekleyici faaliyetlerini sürdürmektedir. Örneğin açık sicil sistemleri gemi adamlarının emniyet ve sosyal standartlarının sağlanması ve diğer çıkarlarının korunması amacıyla faaliyet gösteren sendikal kurumlar ile ilişkilerini asgari düzeyde tutmaktadır. Bu sebepten dolayı gemi işletmeleri açık sicil sistemlerini bu standartlardan kaçınmak sebebiyle de tercih etmektedir. Kolay bayrak altında işletilen gemilerde çalışan gemi adamlarının kötü çalışma ve yaşam koşulları sendikal ilişkinin gerekliliğini ortaya koymaktadır. (Febin, 2007).

2.3.2.5.1.3. Teknolojik Çevre Faktörleri

Denizcilik sektörleri teknolojideki gelişmelerin, yeniliklerin ve buluşların en önce uyulama alanı bulduğu sektörlerin başında gelmektedir. Yakıt maliyetlerindeki artışlar, gemi inşa sektöründeki teknolojik gelişmeler, çevre koruma alanına yönelik Ar-Ge faaliyetleri, gemi yönetim ve işletim, haberleşme ve iletişim altyapısına yönelik teknolojik gelişmeler teknolojik çevre faktörleri altında değerlendirilmektedir.

2.3.2.5.1.4. Sosyal ve Kültürel Faktörler

Sosyal ve kültürel faktörler denizcilik sektörü hem fırsat hem de tehdit niteliğindedir. Nüfus yapısı ve ekonomik faktörler hem sektörün müşterilerini hem de denizcilik mesleklerine olan ilgiyi etkilemektedir (Cerit, 2013: 16). Sektörün uluslararası yapıya sahip olması işgücü pazarının da niteliğini etkilemektedir. Deniz ulaştırma pazarı, çokuluslu işgücü yapısına sahip ender pazarlardan biridir.

Günümüzde gemilerde farklı ülkelerden farklı dil, din, ırk ve etnik kökenlere sahip gemi adamları bir arada çalışmaktadır.

2.3.2.5.1.5. Güvenlik Faktörleri

Son yıllarda deniz ticareti açısından stratejik öneme sahip geçiş yollarında meydana gelen güvenlik ihlaline ilişkin olaylarda kayda değer artışlar görülmüştür. Gerçekleştirilen sansasyonel eylemlerle deniz haydutluğu, tekrar uluslararası toplumun gündemine girmiştir. Deniz haydutluğu olaylarında yaşanan bu artış, denizyolu taşımacılığının güvenliğini sorgulanır hale getirmiştir. Deniz haydutları gemiyi ele geçirdikten sonra gemiyi yeniden boyayarak farklı bir kimlik vermek üzere güvenli bir limana çekmekte, geminin ve gemideki yükün evrakını değiştirme yoluna gitmektedirler. "Hayalet gemi" (phantom-ghost ship) olarak isimlendirilen gemi ve taşıdığı yük düzenlenen sahte evrakla satılmakta veya gemi herhangi bir "kolay bayrak" devletine kaydettirilerek deniz ticaretinde kullanılmaktadır (Topal, 2010: 117).

1988 tarihli "Denizde Seyir Güvenliğine Karsı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme"de sayılan suçların kendi bayrağını taşıyan bir gemide veya gemiye karşı islenmesi halinde, bayrak devletinin kendi yargı yetkisini tesis etmek için gereken tedbirleri alması gerektiğini belirtmektedir. Deniz haydutluğu eylemleri söz konusu olduğunda bayrak devletinin yargılamada inisiyatif almasına, Almanya bayraklı "Taipan" isimli geminin 2010 yılı Haziran ayında alıkonulması sırasında rastlanmıştır. Bu olayda alıkonulan gemi Hollanda donanmasına ait unsurlarca kurtarılmış ve ele geçirilen 10 deniz haydudu yargılanmak üzere Almanya'ya teslim edilmiştir (Geiss ve Petrig, 2011: 32).

ABD'nin de, kendi bayrağını taşıyan gemilere karşı gerçekleştirilen haydutluk eylemlerinde kendi yargı yetkisini kullandığına dair pek çok örnek mevcuttur. Örneğin ABD, 8 Nisan 2009 tarihinde ele geçirilen ve son 200 yıl içinde haydutlar tarafından ele geçirilen ilk ABD bayraklı gemi olan "Maersk Alabama" isimli gemiye operasyon düzenleyerek gemiyi kurtarmış, haydutlardan biri hariç tümü operasyonda öldürülmüştür. Sağ kalan tek haydut, Federal Mahkeme'de yargılanmış ve 33 yıl hapis cezası ile cezalandırılmıştır (Demirtaş, 2012: 56)

2.3.2.5.1.6. Politik Faktörler

Küresel pazarda faaliyet gösteren denizcilik sektörü ülkeler arası rekabetten etkilenmekte, devletler politik kararlarla sektöre çeşitli teşvik ve destekler sağlamaktadır. Altyapı yatırımları, vergi ve yatırım teşvikleri bayrak çekme kararlarında ulusal bayrağın tercihine yönelik teşvikler, istihdam teşvikleri, ikili anlaşmalar ve ambargolar başlıca politik çevre faktörleridir (Cerit, 2013: 16).

Geçmişte olduğu gibi günümüzde de kıyı devletlerinin politik, ekonomik ya da güvenlik gibi sebeplerle bazı bayrak devletlerinin gemilerine ambargo uyguladığı görülmektedir. Bu yaptırım ile ambargo uygulanan gemilerin kıyı devletinin karasularına girişi engellenir. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, serbest ticareti ve denizciliği olumsuz yönde etkileyen bu tür uygulamaların Birleşmiş Milletler kapsamında uygulanan yaptırımlar ile sınırlı olması ya da ancak karşılılık ilkesinin gerektirdiği hallerde uygulanması gerektiğini ifade etmektedir (Ece, 2011: 70)

Yakın tarihte bu tür bir ambargonun Amerika Birleşik Devletleri tarafından Küba'ya uygulanmış olduğu görülmektedir. 1960 yılında Castro hükümetinin göreve gelmesiyle uygulanmaya başlanan Küba ambargosu giderek daha sert bir şekil almıştır. 1992 yılında Amerika, Küba'ya giden ya da Küba'dan dönen ticari gemilerin Amerikan limanlarını kullanmasını engellemiştir. 1996 yılında ise Helms-Burton Kanunu çıkarılarak Küba ile ticari ilişkileri bulunan yabancı denizcilik şirketlerinin dahi cezalandırılması öngörülmüştür (Ece ve Açıkel, 2011: 117).

Günümüzde ülkeler arasındaki politik anlaşmazlıklar nedeniyle uygulanan ambargo ve boykotlara karşı da açık siciller tercih edilmektedir. Örneğin, Türkiye'nin Güney Kıbrıs'a uyguladığı boykota karşı, Türk işletmelerinin taşıma ihalesini almak isteyen Güney Kıbrıs'lı bir armatör, gemisine Liberya bayrağı çekerek boykotu çok rahat bir şekilde aşabilmektedir (Akça, 2006: 13).

Bir başka örnekte ise 1997 yılında, Suriye'nin Lâskîye limanına taşınması gereken suni gübre için, Suriye makamları, çok uygun navlun fiyatı verilmesine karşın yükün KKTC bayraklı gemiler tarafından taşınmasına izin vermemiştir. Bu konuda müracaat yapan yerel şirketlere, KKTC bayrağı ve evrakları ile Suriye limanlarına gelemeyecekleri açık bir dille bildirilmiştir. Aynı yıl içerisinde Rusya Novorossiysk limanından İtalya'ya yük taşımak için giden KKTC bayraklı bir

gemiye Rus yönetimi, Rum yönetiminin başvurusu üzerine limana giriş izni vermemiştir. Bu olayı müteakip tekrar yük bağlantısı yaparak Ukrayna'nın Odessa limanına giden aynı gemiye Ukrayna yönetimi de, Rum yönetiminin başvurusu üzerine limana giriş izni vermemiştir (Atun, 1998). Bu duruma ek olarak Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, 1 Mayıs 2004'te "Kıbrıs Cumhuriyeti" adıyla AB'ye tam üye olmuş, Rumlar ve Yunanlılar tarafından KKTC'ye uygulanan ambargo AB ülkeleri tarafından da uygulanmaya başlamıştır (Sandıklı ve Akçadağ, 2011).

2.3.2.5.2. Mikro Dış Çevre ve İç Çevre Faktörleri

Çalışmada, gemi işletmelerinin gemilerine bayrak çekme kararlarında dikkate aldığı mikro dış ve iç çevre faktörleri, denizcilik pazarları ile ilişkili faktörler ve işletme içi faktörler olarak birlikte incelenmiştir.

2.3.2.5.2.1. Finansal Faktörler

Genel olarak gemi maliyetleri üç başlık altında incelenmektedir. Bu maliyetler; operasyonel maliyetler, seferlik maliyetler ve sermaye maliyeti olarak gruplandırılmaktadır. Her ne kadar geminin operasyonel maliyetleri genellikle geminin sicili ile ilişkilendirilse de sermaye maliyetinin de gemi sicili ile dolaylı ilişkisi mevcuttur (Alderton ve Winchester, 2002.). Finansal faktörler, operasyonel maliyet faktörleri ve uygunluk maliyet faktörleri olmak üzere iki başlık altında incelenmektedir.

- **Sermaye Maliyeti:** Öz sermaye, yeni kurulan firmalar için ilk fon kaynağı olduğu gibi, mevcut kurumların da borçlanarak kaynak elde etmelerine olanak sağlar. Denizcilik pazarında faaliyet gösteren denizcilik işletmeleri, öz sermaye temeline dayanmadan, sürekli olarak borçlanarak kaynak temin edemez. Öz sermaye, firmalar açısından sürekli bir kaynak niteliğindedir (Akça, 2006) .

Denizcilik işletmelerinin finansal yapısı değerlendirildiğinde, gemi yatırımlarının, işletmenin öz kaynaklarından finanse edilmesi, uygulamada çok nadir rastlanılan bir durumdur. Genellikle çok küçük tonajlı gemiler (Coaster) işletmenin öz kaynaklarından finanse edilebilir. Ancak; büyük tonajlı gemilerin, pahalı birer

yatırım olması sebebiyle, tamamını ödeyebilmek için işletmenin kaynakları yeterli olmaz. Bu nedenle, uygulamada işletmeler, yatırım için gerekli peşinatı (gemi bedelinin % 10-15'lik kısmı) kendi kaynaklarından karşılamakta, kalan kısmını kredi yoluyla finanse etmektedir (Aksu, 1987).

Gemi işletmelerinin gerek yeni inşa kararı gerekse de 2. el gemi alım kararı için olsun alınacak geminin tipine bağlı sermaye maliyeti değişecektir. Geminin tipi ve yaşına bağlı olarak ise uygun ülke bayrağı tercih edilecektir (Alderton ve Winchester, 2002) .

Geminin omurga değeri ve büyüklüğü ile sermaye maliyeti, sigorta maliyetleri ve idari maliyetler arasında kuvvetli bir ilişki bulunmaktadır (Tolofari ve diğerleri, 1986). Yalnız sermaye maliyetini düşürmek açısından geminin bayrağını değiştirme kararı çok sık karşılaşılan durumlardan biri değildir. Örneğin Çinli bir donatan için bayrak seçimi açısından en önemli faktör sermaye maliyeti olarak kabul edilmektedir. Yerli inşa gemiler için yüksek ithalat tarifeleri, katma değer vergileri, sınırlı kredi limitleri ve olumsuz kredi şartları Çin'li gemi işletmelerinin kararlarını doğrudan etkileyen faktörlerdir (Haralambides ve Yang, 2003).

Gemi finansmanında, kredi veren ile kredi alanın arasındaki işlemlerin aynı ülkede gerçekleşmesine yönelik örneklere fazla rastlanılmamaktadır. Sürekli değinildiği gibi denizcilik sektörü uluslararası bir pazardır. Bu durum Russel'a göre bir örnekle açıklanabilir. Örneğe göre; Alman bankası Liberya'da kurulu bir anonim şirkete kredi verir, bu şirketin de gemisi Panama bayraklıdır, garantör ise Yunanlıdır ve kredi sözleşmesi ise İngiliz hukukuna tabidir (Akça, 2006: 34-35) .

Sermayenin bir kısmının sağlanacağı bankalar, kredi açarken bir araştırma yaparlar. Armatör ile banka arasındaki ilişkiye göre, açılan kredi karşılığında güvence istenir. Banka kredisinin ne kadar olacağı, müşteri ile banka arasındaki görüşmeler sonunda belirlenir. Ayrıca bankalar, risk yüklendiklerinden, genellikle gemi sahiplerinden teminat isterler (Garnsey, 2006). Günümüzde finansörler artık işletmelere kredi verme şartı olarak gemi ipoteğini zorunlu kılmaktadır. Gemiler, finansal yaklaşım ile hareket kabiliyeti olan bir varlık (mobile asset) olarak değerlendirilir ve bankalar için güvence kapsamında kabul edilir. Gemi ipoteği ancak herhangi bir gemi siciline tescil edilmiş gemilere tahsis edilmektedir. İpotek edilen geminin mülkiyet hakkı, kredi veren kuruma geçer. Gemi ipoteğinde de diğer ipotek

tiplerinde olan koşullar uygulanır. Örneğin, borcunu ödemeyen armatörün gemisine banka tarafından el konulabilir ve banka, kredi miktarını kurtarmak için gemiyi satabilir (Erdoğan, 1999).

Kredi almak için başvuran gemi sahibi, gemisini banka tarafından kabul edilmiş bir ülkeye tescil ettirmek zorundadır. Aksi takdirde banka, armatörün kredi talebine olumsuz yanıt verir. Kredi alıcısının sözleşmesi sırasında gemisinin bayrağını değiştirme hakkı vardır. Çünkü ülkelerde oluşabilecek politik istikrarsızlar, bankayı ve kredi alıcılarını etkilemektedir. Bu yüzden de kredi sözleşmesinde belirtilmek şartıyla, her kredi alıcısı ancak geçiş sebebini belirterek geminin bayrağını değiştirebilir. Bu aşamada finansör konumda olan kredi kurumlarının öncelikli olarak görüşlerinin alınması gerekmektedir. Çünkü kredi kurumları, finansman açısından riskli olarak kabul ettiği bayrak devletlerinin sicillerine geminin tesciline izin vermemektedir. Aynı zamanda bayrak devletinin politik ve hukuki altyapısı da bu karar da söz konusu olan önemli faktörlerdir (Akça, 2006: 57) .

Genelde kredi veren kurum ile gemi işletmecisi arasında yapılacak kredi sözleşmelerinde gemiye çekilecek bayraktan devletinin kanunları geçerli olmaktadır. Yani geminin ipotek koşulları, geminin sicil ettirildiği ülkenin kanunları ile belirlenecektir. Örneğin Londra'da şubesi olan bir Alman bankası, Türk armatörün gemi işletmesine kredi verebilir. Armatörün işlettiği geminin Malta bayraklı olması durumunda ise, geminin ipotek işlemlerinin Malta yasaları üzerinden yapılacağı anlamına gelmektedir (Akça, 2006: 40).

İpotek için istenen sicil kimi durumlarda inşası bittikten sonra kayıt olunan sicil iken kimi durumlarda ise inşa sırasında kayıt olunan sicildir. Örneğin Birleşik Krallık bayrağı taşıyacak bir gemi ancak inşası tamamlandıktan sonra sicile tescil ettirilebilmektedir. Kredi işlemlerindeki formaliteler ise diğer önemli faktördür. Örneğin bazı bayrak devletlerinin (Yunanistan, Marshall Adaları) siciline tescil edilen için gemiler için ipoteğin tesisine yönelik formaliteler daha fazla ve bürokratik işlemler daha uzun sürmektedir (French, 2006).

- **Operasyonel Maliyetler:** Deniz ulaştırma pazarında söz konusu operasyonel maliyetler; personel maliyetleri, kumanya ve yedek parça maliyetleri, bakım-tutum maliyetleri, sigorta maliyetleri ve sabit maliyetler şeklinde sınıflandırılmaktadır (Stopford, 2009). Veenstra ve Bergantino (2000) yaptıkları

çalışmada gemi işletmeleri için bayrak seçimi açısından en önemli faktörün operasyonel maliyetler olduğuna değinmiştir. Aynı çalışmada bayrak devletlerinin operasyonel maliyetlerinin gelişmişlik düzeyi ile pozitif bir ilişkisi olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Ülkelerin gelişmişlik düzeyinin artması ile operasyonel maliyetlerinin arttığı sonucuna ulaşılan bu çalışmada gelişmiş bayrak devletlerinin sicilinden elverişli sicile geçiş yapan işletmecilerin daha fazla tasarruf sağladığı da vurgulanmıştır. **Tablo 22'de** gemi işletmelerinin operasyonel maliyet değişkenleri yer almaktadır.

Tablo 22: Gemi İşletmelerinin Operasyonel Maliyetleri

OPERASYONEL MALİYETLER	**İŞGÜCÜ MALİYETLERİ**
	KUMANYA, YEDEK PARÇA VE YAKIT MALİYETLERİ
	BAKIM-TUTUM MALİYETLERİ
	SİGORTA MALİYETLERİ
	SABİT MALİYETLER

Kaynak: Alderton ve Winchester, 2002: 34.

Alderton ve Winchester (2002) operasyonel maliyetler içerisinde özellikle işgücü maliyetlerinin önemine değinmiştir ve ekonomik faktörlerin politik ve askeri faktörlerden daha önemli olduğuna vurgu yapmıştır. Operasyonel maliyetler kapsamında işgücü maliyetlerinin doğrudan gemi sicil seçim kararında etkili olduğuna değinilen çalışmada, diğer maliyetlerin dolaylı etkilerinden bahsedilmiştir.

İşgücü Maliyetleri: Gemi işletmeleri, işgücü maliyetlerini hesaplarken birçok unsuru dikkate almaktadır. Bu unsurlar gemi adamlarının doğrudan ve dolaylı maliyetleri olmak üzere sınıflandırılmaktadır. **Tablo 23'de** personel maliyetlerine ait bu sınıflandırma gösterilmiştir.

Tablo 23: Gemi İşletmelerinin Personel Maliyetleri

DOĞRUDAN MALİYETLER	DOLAYLI MALİYETLER
Esas Ücret (Maaş)	İşe Alım/ Seçim Sürecine Yönelik Giderler
Yolculuk Giderleri	Sağlık Kontrol Giderleri
İaşe Giderleri	Sosyal Yardım Giderleri
Eğitim Giderleri	Hazırda Bekleme Ücreti (Stand-by)
Sendikal Giderler	Liman ve Acente Giderleri
	Hastalık Maaşı
	Sağlık Sigortası Giderleri

Kaynak: Drewry, 2011: 93.

Tablodan da anlaşıldığı üzere işletmenin işgücüne bağlı doğrudan maliyetleri 5 başlık altında toplanmaktadır. Bu maliyetler (Drewry, 2011: 93);

- Esas ücret,
- İaşe giderleri,
- Yolculuk giderleri,
- Eğitim giderleri,
- Sendikal maliyetler.

Esas ücretler, gemi adamının vermiş olduğu hizmet karşılığı ve izin boyunca ödenen ücretleri kapsar. Fazla mesai ücreti ise günümüzde esas ücret dâhilinde değerlendirilmektedir. Yapılan anlaşma gereği esas ücretler ve fazla mesai ücretleri birlikte düşünülerek gemi adamına ödeme yapılır. İzin parası ise gemi adamının izinde olduğu sürede tarafına ödenen ücreti kapsar. Sosyal yardım ücretleri ise sendikal açıdan sosyal hakların karşılanması amacıyla ödenen ücrettir (Drewry, 2011).

Gemilerde istihdam edilen gemi adamı sayısı ile gemi adamı maliyetleri doğrudan ilişkilidir. Bayrak devletlerinin uygulamış olduğu "Gemi adamı Asgari Donatım (Minimum Safe Manning)" uygulaması ile gemilerin büyüklüğü ile istihdam edilmesi gerekli gemi adamı sayısına ilişkin çerçeve belirlenmiştir. Bu düzenleme ağırlıkla gemilerin büyüklükleri ve makine güçleri referans alınarak

hazırlanmıştır. Bu sebepten dolayı işgücü maliyetlerini düşürmek adına küçük tonajlı gemiler daha düşük oranla yabancı bayrak çekmektedir (Hoffman ve diğerleri, 2005).

Chung ve Hwang (2005) gemi işletmelerinin gemi sicil seçimi kararları açısından operasyonel maliyetleri düşürmenin gerekliliğini vurgulamıştır. Yaptıkları çalışmada bayrak seçiminde %33'lük ağırlık oranı ile maliyetlerin, %27'lik oranla operasyonel koşulların, %16'lık oranla idari ve bürokratik formalitelerin önemli olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Yaptıkları çalışmada operasyonel maliyetler içerisinden personel maliyetlerinin %12'lik ağırlık oranı ile tüm maliyetler içerisinde en fazla öneme sahip faktör olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Veenstra ve Bergantino (2000) gemi işletmelerinin gemi sicili seçim kararında, operasyonel maliyetlerin düşürülmesi gerekliliğinin en önemli ihtiyaç olduğuna değinmiştir. Alderton ve Winchester (2002: 33) işgücü maliyetlerinin tüm operasyonel maliyetler içerisinde en çok öneme sahip olduğunu vurgulamıştır. Bergantino ve Marlow (1998: 11) gemi sicili seçim kararında önem seviyesi en yüksek olarak belirlediği maliyet faktörü içerisinde işgücü maliyetlerinin temel faktör olduğu sonucuna ulaşmıştır. Rowlinson ve Leek (1997: 34) ise gemi adamı milliyetlerinin maliyete etkisi kapsamında karşılaştırmalı bir çalışma yapmıştır. Bu çalışmada İngiliz bayraklı bir gemide Asya kökenli gemi adamı istihdamının yerli gemi adamı istihdamına oranla %56'lık bir maliyet üstünlüğü sağladığı sonucuna ulaşmışlardır.

Tablo 24: Gemi adamı Milliyetine Bağlı Operasyonel Maliyetlerin Karşılaştırılması

	Hintli Gemiadamı (8+10)	**Filipinli Gemiadamı (8+10)**
Ücretler $/ay	43,000	38,300
İaşe Giderleri $/ay	3,720	3,720
Diğer $/ay	4,300	3,830
Toplam $/ay	**51,020**	**45,850**
Çalışma süresi (zabitan) (ay/yıl)	4-6	8-10
Çalışma süresi (personel) (ay/yıl)	9-10	9-12
Çalışma haftası (yıl)	40-44/yıl	44/yıl

Kaynak: Rowlinson ve Leek, 1997: 34.

Asya kökenli gemi adamı istihdam etmek isteyen gemi işletmeleri tercih edecekleri ülkeler arasında da ayrıca bir kıyaslama yapmak durumundadır. Çünkü Asya bölgesindeki ülkelerin gelişmişlik düzeyleri de farklılık göstermektedir. Gelişmişlik düzeyleri ile ücret skalası arasında pozitif bir ilişki olması sebebiyle tercih edilen bölge içerisinde de ayrıca gelişmişlik düzeyini de dikkate alarak bir tercih durumu söz konusudur.

Tablo 24'de Asya kökenli gemi adamı istihdam etmek isteyen bir gemi işletmesinin, gemilerinde Hintli gemi adamı yerine Filipinli gemi adamı çalıştırması durumunda, toplam maliyetlerde yaklaşık %10'luk tasarruf sağlayacağı görülmektedir.

İşgücü maliyetleri, gemi büyüklüğü ve personel milliyetiyle ilişkili olduğu kadar gemi tipiyle de ilişkilidir. Geminin taşımış olduğu yükün içeriği ve risklerine bağlı olarak ücretler değişiklik göstermektedir. **Tablo 25'te** gemi tiplerine bağlı olarak farklı milliyette istihdam edilen Kaptan ve Baş Mühendislerin ücretlerine yönelik bir karşılaştırma yapılmıştır.

Tablo 25: Farklı Milliyetteki Gemiadamı Maaşlarının Karşılaştırılması (US $/ Ay)

Bayrak Devleti	Tanker		Kuru yük	
	Kaptan	Baş Mühendis	Kaptan	Baş Mühendis
Birleşik Krallık	11.000-16.000	10.000-15.000	9.000-13.000	9.000-13.000
İtalya	8.000-10.000	7.500-9.500	7.000-9.000	6.500-8.500
Hırvatistan	7.500-8.900	7.400-8.800	4.900-5.500	4.800-5.400
Polonya	7.000-10.000	7.000-9.000	4.600-8.000	4.400-7.000
Romanya	5.500-7.500	5.500-7.200	3.800-4.120	3.600-3.910
Ukrayna	5.000-7.000	4.300-6.900	3.500-5.000	3.300-4.500
Hindistan	6.000-8.000	6.000-7.800	4.300-6.000	4.000-5.700
Filipinler	4.500-6.500	3.700-4.800	3.700-6.000	3.300-4.800

Kaynak: Drewry, 2011 : 112.

Tablodan da anlaşıldığı üzere gelişmiş ülke vatandaşı olan gemi adamlarına ödenen ücretler, diğer milliyetteki gemi adamlarına ödenen ücretlere oranla daha yüksektir. Ayrıca gemi kaptanlığı pozisyonunda Filipinli bir gemi adamı yerine İngiliz vatandaşı bir gemi adamının istihdam edilmesi gemi işletmecisine yaklaşık %50 oranında ek mali yükümlülük getirmektedir. Bir diğer önemli nokta ise gemi tiplerine bağlı olarak ödenen ücretler arasındaki farklılıktır. Örneğin tanker tipi gemilerde taşınan yüklerin diğer yüklere kıyasla daha riskli olması, ödenen ücretlere de yansımıştır. Kuru yük tip gemilerde ödenen ücretler ile tanker tipi gemilerde ödenen ücretlerde yaklaşık %20'lik bir fark göze çarpmaktadır. Tanker tipi gemilerin ise ayrıca alt gemi tiplerinde de taşınan yüke bağlı olarak ücretler açısından ayrı bir tarife bulunmaktadır. Kimyasal içerikli bir yük taşıyan tankerdeki gemi adamlarına ödenen ücretlerin, ham petrol tankerlerinde ödenen ücretlerden daha yüksek olması bu duruma örnek teşkil eden bir uygulamadır.

Yolculuk giderleri, gemi işletmeleri açısından doğrudan maliyetler arasında değerlendirilen diğer unsurlardır. Gemilerin sefer bölgelerinin değişiklik göstermesi sebebiyle bazı durumlarda gemi adamlarının yurtdışına yolculuk yapmaları gerekmektedir. Tahminlere göre her yıl yaklaşık 2,5 milyon gemi adamı uzak sefer çalışan gemilere ulaşabilmek için yurtdışına yolculuk yapmaktadır. Bu yolculuklar gemi işletmelerine "transfer ücreti" adı altında ek bir maliyet kalemi oluşturmaktadır. Yolculukların genellikle yurtdışına yapıldığı göz önünde bulundurulduğunda bayrak devletlerinin birbirlerine uyguladığı vizeler de önem taşımaktadır. Örneğin ABD'nin, özellikle Müslüman ülkelerin vatandaşlarına uyguladığı vize formaliteleri diğer ülke vatandaşlarına göre daha sıkıdır. Bunun yanı sıra çoğunlukla kullanılan Arap isimlere sahip gemi adamları için ise gemi işletmelerinin "güvenlik görevlisi tahsis ücreti" adı altında bir ödeme yapması gerekmektedir. Bu sebepten dolayı Hintli gemi adamı çalıştıran birçok işletme Filipin uyruklu gemi adamına yönelmiştir (Drewry, 2011).

- **Uygunluk Maliyetleri:** Gemi sicili seçimi açısından uygunluk maliyetleri; vergiye bağlı maliyetler ve tescil maliyetleri olmak üzere iki başlıkta incelenmektedir. Yapılan çalışmalar göstermektedir ki gemi işletmeleri çoğunlukla uygunluk maliyetlerinden sakınmak için bayrak değiştirmektedir.

Tescil Maliyeti: Gemilerin tesciline yönelik maliyetleri iki başlık altında toplamak mümkündür. Tescil maliyeti, gemilerin bayrak devletinin siciline ilk defa

kayıt edilmesi ve sicildeki gemilerin kayıt yenileme işlemlerine karşılık tahsil edilen ücretleri kapsamaktadır. Bazı bayrak devletleri bu ücretleri tescil yenileme ücreti olarak tahsil ederken bazıları ise yıllık denetleme, sertifikasyon ve uygunluk ücretleri altında almaktadır (Coles ve Watt, 2013). **Tablo 26'da** denizcilik pazarında uygunluk giderleri adı altında alınan ücretlere yönelik bir sınıflandırma yapılmış olup kolay bayrak devletleri arasında bu ücretlere yönelik bir de karşılaştırma yapılmıştır.

Tablo 26: Elverişli Sicil Uygunluk Maliyetleri (Yıllık)

BAYRAK	İLK KAYIT ÜCRETİ	YENİLEME ÜCRETİ	SERTİFİKA İŞLEM ÜCRETİ	TONAJ VERGİSİ	YILLIK DENETLEME ÜCRETİ	DİĞER	TOPLAM
MARSHALL ADALARI	**$5000**	**$1500**	**-**	**$1700**	**$2000**	**$2150**	**$10850**
LİBERYA	**$2500**	**-**	**$1400**	**$4000**	**$1750**	**$1700**	**$11350**
KIBRIS RUM KESİMİ	**€1879**	**-**	**€425**	**€2767**	**€300**	**€140**	**(€5511) $7356**
MALTA	**€2140**	**-**	**-**	**€3580**	**€2796**	**€380**	**(€5273) $7038**
PANAMA	**$3000**	**-**	**$1190**	**$3160**	**$1000**	**-**	**$8360**

Kaynak: Bayrak devleti gemi sicil sistemlerinin web sitelerinden faydalanılarak oluşturulmuştur.
Not: 10000NT-15000GRT/5 yaşında /yük gemisi

Tablodan da anlaşıldığı üzere uygunluk maliyetleri ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Yıllık olarak alınan ücretler kıyaslandığında uygunluk maliyetleri açısından Malta bayrağının diğer ülke bayraklarına kıyasla üstünlüğü göze çarpmaktadır. Sicil yenileme ücreti olarak ifade edilen ücretin ise yalnız Marshall Adaları sicilinde alındığı göze çarpsa da diğer sicillerin yenilemeye yönelik olmasa da yıllık olarak başka işlemler adı altında ücret aldığı göze çarpmaktadır.

Vergi Maliyetleri: Küresel ticaretin %90'lık kısmının denizyolu ile gerçekleşmesi, başta deniz ulaştırma pazarı olmak üzere ulaştırma pazarında yüksek miktarda nakit akışına sebep olmaktadır. Bu pazardan pay elde etmek isteyen bayrak

devletleri, rekabetçi üstünlüklerini arttırmak için denizcilik işletmelerinin ilgisini çekebilmek amacıyla ekonomik, idari ve bürokratik açıdan bazı kolaylıklar sağlamaktadır. Bu kolaylıkların başında finansal üstünlük sağlaması sebebiyle vergi giderlerini azaltmaya yönelik uygulamalar gelmektedir (Çelikkaya, 2012). Özellikle kolay bayrak devletlerinde, gemi işletmelerinden tahsil edilen vergilerin çok düşük olması hatta bazılarında vergiden muaf bir yapının söz konusu olması maliyet üstünlüğü sağlamaktadır (Ademun ve Odeke, 2005).

Knudsen (1997) çalışmasında uluslararası denizcilik pazarında "*sıfır vergi"* politikasının sıklıkla tercih edilen bir uygulama olduğuna değinmiştir. Goulielmos (1998)'a göre denizcilik faaliyetlerindeki rekabete ortak olabilmek için bayrak devletlerinin "*sıfır vergi"* politikası izlemeleri bir ülkenin ana hedefi olmamalıdır. ITF, denizcilik işletmelerinin vergi giderlerini azaltmak amacıyla yabancı bayrağı tercih etmesini ulusal ekonomiye verilen bir zarar olarak nitelendirmektedir (Tolofari ve diğerleri, 1986).

Kolay bayrak devletlerinin yarattığı haksız rekabetten olumsuz yönde etkilenmemek isteyen birçok bayrak devleti mevcut vergi rejimlerinde değişiklik yapmıştır. Bu değişikliğin başında gemilerin büyüklüklerine göre alınan vergi (Tonaj Vergisi) sisteminin oluşturulması gelmektedir. Bu vergi sisteminde genel olarak donatanın geliri, kazancı ya da karlılığının herhangibir önemi yoktur. Bu sistemde vergi gelirleri geminin tonajına ve işletildiği gün sayısına göre hesaplanmaktadır (Elschner, 2010: 10). Uygulamada, denizcilik pazarına yönelik vergilendirme rejimleri üç başlık altında toplanmaktadır. Bu başlıklar (Deloitte, 2006):

- Tonaj Vergi Rejimi,
- Denizcilik Teşvik Rejimi,
- Vergi Etkin Rejim.

Tonaj vergi sistemi, birçok bayrak devleti tarafından uygulanan bir vergi sistemi olup, farklı tarifeleri sebebiyle de uygulamada farklılıklar mevcuttur. Bu vergi sistemini uygulayan bayrak devletlerinin genel olarak gelişmişlik düzeyleri düşüktür (Ademun-Odeke, 2005). Tonaj vergi rejiminin en önemli üstünlüklerinden biri alınan vergi miktarının elde edilen toplam gelirin yaklaşık %1'lik miktarına karşılık gelmesidir. Tonaj vergi sisteminde karlılık hesabı geminin tescil edilen

tonajının sabit bir değerle çarpılarak ton başına hesaplanması ile bulunmaktadır (Deloitte, 2006).

Tonaj vergilendirme sistemi gemilerin büyüklüğünü referans aldığından vergiler azalan oranlı hesaplama yöntemi ile hesaplanmaktadır. Bu sistemde işletilen geminin ton başına elde ettiği kazanç dikkate alınır. Tonaj vergi rejimi temel olarak tüm denizcilik faaliyetlerini kapsamaktadır. Ancak uygulamalar da farklılıklar mevcuttur. Örneğin vergiye tabi faaliyetlerin yalnız deniz ulaştırmasına bağlı olduğu sistemler olduğu gibi aynı zamanda yedekleme, kablo ve boru hattı döşemesi, tarama operasyonları ve gemi yönetim faaliyetlerini de kapsayan sistemler mevcuttur. Tonaj vergilendirme sistemine tabi gemi işletmelerinin aşağıdaki koşulları sağlaması gerekmektedir (PWC, 2009):

- çıplak gemi kirası ve zaman kirası altında bir gemiyi işletmesi,
- zaman kirası ya da çıplak gemi kirası altında işletilen bir gemiye sahip olunması.

Uygulamada tonaj vergisi rejimine yönelik Hollanda Modeli (1996) ve Yunanistan Modeli (1957) olmak üzere iki farklı model mevcuttur. Yunanistan modeli 1957 yılında Yunanistan, Kıbrıs Rum Kesimi ve Malta tarafından uygulanmaya başlanmıştır. Ancak Kıbrıs Rum Kesimi ve Malta'nın uyguladığı vergi sistemi, Yunanistan'ın uyguladığı vergi sistemine göre farklılık göstermektedir. Yunan modeli, denizcilik faaliyetlerinden gelir elde eden gemi sahipleri için zorunluluk arz etmektedir (Deloitte, 2006).

1996 yılında oluşturulan Hollanda modeli ise ilk olarak Belçika tarafından uygulanmıştır. Daha sonra ise AB ülkelerinin büyük bir kısmı bu modeli uygulamaya başlamıştır. Hollanda modelinde yalnız geminin işletilmesinden elde edilen gelir tonaj vergisine tabi iken Yunan modelinde ise denizcilik ile ilişkili diğer faaliyetler de vergilendirme kapsamında kabul edilmektedir (Çelikkaya, 2012). Hollanda modelini uygulayan bayrak devletleri **Tablo 27'de** gösterilmektedir.

Tablo 27: Hollanda Tonaj Vergisi Modelini Uygulayan Bayrak Devletleri

HOLLANDA MODELİ	• BELÇİKA • BULGARİSTAN • DANİMARKA • FİNLANDİYA* • FRANSA* • ALMANYA • HİNDİSTAN • İRLANDA • İTALYA • JAPONYA	• HOLLANDA • HOLLANDA ANTİLLERİ • NORVEÇ • POLONYA* • GÜNEY KORE • GÜNEY AFRİKA* • İSPANYA • İSVEÇ* • BİRLEŞİK KRALLIK • ABD

Kaynak: Çelikkaya, 2012.
*Avrupa komisyonundan onay bekleyen ülkeler

Hollanda modeline göre tonaj vergisi geminin net tonu referans alınarak hesaplanır. Geminin net tonuna karşılık gelen bir katsayı ile günlük kar miktarı hesaplanır. Elde edilen günlük değer yıllık bazda hesaplanıp kurumlar vergisi kesintisinden sonra ile toplam ödenecek vergi miktarı bulunur. Yunanistan modeline göre vergi geminin her bir gros tonunun belirlenmiş bir katsayı ile çarpılması ile hesaplanır. Elde edilen değer geminin yaşına bağlı ile bir düzeltmeye tabi tutulur (Deloitte, 2006). **Tablo 28'de** Hollanda ve Yunanistan tonaj vergi modellerine göre vergi hesaplama yöntemleri gösterilmektedir.

Tablo 28: Tonaj Vergisi Hesaplama Yöntemleri

HOLLANDA MODELİ		**YUNANİSTAN MODELİ**			
Katsayı	**Net Ton**	**Gross Ton**	**Katsayı**	**Gemi Yaşı**	**Düzeltme Katsayısı**
€8.00	**100-1000**	**100-10.000**	**1.2**	**0-4**	**$ 0.318**
€6.00	**1000-10000**	**10.001-20.000**	**1.1**	**5-9**	**$ 0.57**
€4.00	**1000-25000**	**20.001-40.000**	**1.0**	**10-19**	**$ 0.558**
€2.00	**25001ve üzeri**	**40.001-80.000**	**0.9**	**20-29**	**$ 0.528**
ÖDENECEK VERGİ	**€10.293**	**$13.110~ €10.000**			

Kaynak: PWC, 2009: 15.
Not: 5 yaş 18.000NT-20000 GRT /Yük Gemisi

Tablodan da anlaşıldığı üzere örnek uygulama kapsamında işletmelerin ödeyeceği tonaj vergisi miktarları birbirine çok yakındır. Her ne kadar iki model de ekonomik açıdan birbirine üstünlük sağlayamasa da vergi hesaplama yöntemi, vergilendirme kapsamına giren faaliyetler ve başvuru şartları gibi unsurlar dikkate alındığında iki model arasında önemli rekabet faktörleri bulunmaktadır. Bu bilgiler ışığında hazırlanmış Hollanda ve Yunan tonaj vergisi modellerinin karşılaştırma tablosu aşağıda verilmektedir.

Tablo 29: Tonaj Vergi Modelleri Karşılaştırma Tablosu

	HOLLANDA MODELİ	**YUNANİSTAN MODELİ**
Vergi Hesaplama Yöntemi	• Net tonaja bağlı azalan oranlı hesaplama sistemi • Kurumlar vergisinden muaf yapı	• Gros tonaja bağlı azalan oranlı hesaplama sistemi • Yaşa bağlı artan oranlı düzeltme • **Kıbrıs:** Milli sicilde işletilen gemiler için %30 indirim olanağı
Vergi Kapsamındaki Faaliyetler	• Uluslararası denizyolu taşımacılığı, tarama, yedekleme ve gemi işletme faaliyetleri	• **Yunanistan ve Malta**: Gemi işletme faaliyetleri • **Kıbrıs**: Uluslararası taşımacılık, tarama ve yedekleme faaliyetleri
Vergi Kapsamına Alınacak Kurum/İşletme Tipleri	• Gerçek ve tüzel kişiler • Vakıflar • Ortaklıklar	• **Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi:** ✓ Gerçek ve tüzel kişiler ✓ Vakıflar ✓ Ortaklıklar • **Malta:** Malta'da kurulmuş tüzel kişiler
Gemilerde Aranan Koşullar	• **ABD**: ✓ Zaman kirasındaki gemiler • **Diğerleri** ✓ Gemi sahipliği ✓ Çıplak gemi kirasındaki gemiler	• **Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi**: Ulusal sicildeki gemiler • **Malta:** ✓ Ulusal sicildeki tüm gemiler ✓ 1000 DWT'den büyük yabancı bayraklı gemiler
Sözleşme Periyodu	• **Bulgaristan, Japonya, Polonya, Güney Afrika, Güney Kore, Hollanda Antileri**: 5 yıl • **Diğer Ülkeler**: 10 yıl	• **Yunanistan ve Malta**: Zorunlu sistem
Gelir Vergisi	• **ABD, Fransa, Polonya**: %15	• Muaf
Ulusal Sicil Koşulu	• **Kore ve Hollanda Antileri**: Mevcut • **Diğerleri**: Mevcut değil	• Mevcut

Kaynak: Elschner, 2011: 28-29.

Tablodan da anlaşıldığı üzere aynı vergi sistemini uygulayan ülkeler arasında da uygulama yönünden önemli farklılıklar göze çarpmaktadır. Özellikle bayrak devletlerinin uyguladığı ortak vergi sistemine ek olarak işletmelere diğer vergiler

hususunda da kolaylıklar sağladığı göze çarpmaktadır. Ayrıca bu vergi sistemini uygulayan bayrak devletlerinden vergiye konu olan faaliyetlerde de farklılıkları göze çarpmaktadır. Örneğin bazı bayrak devletleri yalnız deniz ulaştırma faaliyetlerini vergi kapsamında değerlendirirken bazıları ise diğer denizcilik faaliyetlerini de bu kapsama dâhil etmiştir.

Denizcilik teşvik rejimi bazı bayrak devletleri tarafından denizcilik sektöründeki faaliyetlere yönelik vergilendirme sistemlerinde teşvikler uygulamak amaçlı oluşturulmuştur. Bu teşvikler her ne kadar uygulamada farklılık gösterse de genel anlamda vergi oranlarına yapılan iyileştirmeleri kapsamaktadır. Bu iyileştirmeler özellikle vergi matrahını düşürme ve vergi oranlarındaki indirimi kapsamaktadır. **Tablo 30'da** denizcilik teşvik rejimi uygulayan bayrak devletlerine yönelik karşılaştırma tablosu gösterilmektedir.

Tablo 30: Denizcilik Teşvik Rejimi Karşılaştırma Tablosu

Hong Kong	• Vergi oranı: % 16,5 • Faiz ödemeleri, hizmet ücretleri, sermaye gelirleri vergiden muaf • Kabotaj çalışan gemileri işleten işletmeler kurumlar vergisinden muaf • Ülke dışında ikamet eden ancak bu ülke de denizcilik faaliyetleri ile uğraşan bir mükellef, karşılıklı vergi anlaşması olması durumunda vergiden muaf.
Liberya Marshall Adaları Panama	• **Panama:** ✓ Kurumlar vergisi oranı: %30 ✓ Panama bayraklı gemi işleten işletmeler kurumlar vergisinden muaf • **Liberya ve Marshall Adaları**: ✓ Ülke içinde yerleşik denizcilik işletmeleri kurumlar vergisinden muaf
Malezya	• Gelir vergisi oranı: %25 • Ülkede kurulmuş milli sicile kayıtlı gemi işleten işletmeler gelir vergisinden muaf.
Filipinler	• Kurumlar vergisi oranı: %30 • Uluslararası işletmeler için kurumlar vergisi: Brüt gelirin % 2,5'i
Rusya	• Kurumlar vergisi oranı: %20 • Uluslararası gemi siciline tescil edilen gemiler vergiden muaf
Tayvan	• Kurumlar vergisi oranı: %25 • Yabancı bir denizcilik işletmesinin yapmış olduğu yatırımlar vergiden muaf
Türkiye	• Kurumlar vergisi oranı: % 20 • TUGS'a tescil edilmiş gemileri işleten işletmeler kurumlar ve gelir vergisinden muaf. • TUGS'a tescil edilmiş gemileri işleten işletmeler alım- satım, tescil, ipotek, kredi ve navlun sözleşmeleri damga vergisinden, harç ve banka ve sigorta işlemler i vergisinden muaf • TUGS'a tescil edilmiş gemilerde çalışan gemiadamlarına ödenen ücretler gelir vergisinden muaf.

Kaynak: Deloitte, 2006.

Vergi etkin rejim ise bazı bayrak devletlerinin özellikle denizcilik faaliyetlerinden elde edilen gelir düzeylerini arttırmaya yönelik uyguladığı bir rejim olarak ifade edilmektedir. Bu uygulama özellikle Antigua ve Barbuda, Bermuda, Estonia ve Saint Lucia ülkelerinde görülmektedir. **Tablo 31'de** vergi etkin rejimi uygulayan bayrak devletlerinin uygulamaya yönelik karşılaştırma tablosu yer almaktadır.

Tablo 31: Vergi Etkin Rejim Karşılaştırma Tablosu

• Antigua ve Barbuda • Bermuda • Saint Lucia	• Kurumlar gelir vergisi oranı: %25 • **Antigua ve Barbuda:** "Uluslararası İşletme Birliğine" üye olan kurumlar 50 yıl boyunca vergilerden muaf • **Bermuda:** Ülkede yerleşik denizcilik işletmeleri gelir vergisinden muaf.
• Estonya	• Mevcut kurumlar vergisi rejimine göre denizcilikten elde edilen doğrudan ve dolaylı gelirler alım-satım, ipotek, kredi sözleşmeleri gelirleri vergiden muaf.

Kaynak: Deloitte, 2006: 23.

Bu vergiler dışında bayrak devletlerinin denizcilik faaliyetlerine yönelik özel uygulamaları da mevcuttur. Örneğin Türkiye'de denizyolu taşımacılığına sağlanan en önemli teşviklerden biri de özel tüketim vergisi sıfıra indirilmiş yakıt uygulamasıdır. Mevcut uygulama yürürlüğe girmeden önce kabotaj hattı dışında taşımacılık yapanlar bu uygulamadan faydalanırken 2004 yılında kabotaj hattında taşımacılık yapanlar ve 2009 yılında ise iç sular da taşımacılık yapanlar bu uygulamaya dâhil edilmiştir. Bu teşvik sayesinde 2003-2009 yılları arasında kabotaj hattında taşınan araç ve yolcu sayısında ciddi oranda artış meydana gelmiştir (Çelikkaya, 2012). Ayrıca Türkiye' de katma değer vergisi kanunu ile deniz ticaret filosunun ve deniz ulaştırma pazarının gelişimi hedeflenmiş bu sebepten dolayı deniz taşıma araçlarının kiralanması ve çeşitli şekilde işletilmesi, tamiri, bakım ve onarımı ve teslimi sırasında ortaya çıkan harcamalar KDV istisnası tabi tutulmuştur.

Japonya, denizcilik işletmelerini katma değer açısından diğer kurumlar gibi değerlendirmekte ve %5 oranında katma değer vergisine tabi tutmaktadır. Ancak uluslararası taşımacılık faaliyetlerinden elde edilen gelirler vergiden muaftır. **Tablo 32'de** bayrak devletlerinin denizcilik pazarındaki vergi uygulamaları ifade edilmektedir.

Tablo 32: Bayrak Devletlerinin Denizcilik Pazarındaki Vergi Uygulamaları

	YUNANİSTAN	JAPONYA	ALMANYA	ÇİN	ABD	TAYVAN	MALTA
Gelir Vergisi	-	-	-	√	-	√	-
Kurumlar Vergisi	-	√	-	√	-	√	-
Alım Satım Vergisi	-	-	-	-	-	-	-
ÖTV	-	-	-	-	-	-	-
KDV	-	√	-	-	-	√	-
MTV	-	√	-	-	-	-	-

Kaynak: Ernst ve Young, 2012: 41.

Tablodan da anlaşıldığı üzere deniz ulaştırma pazarında söz sahibi olan bayrak devletlerinin kolay bayrak devletleri ile rekabet edebilmek için vergiden muaf yapıya sahip olduğu görülmektedir. Yalnız Uzakdoğu pazarında faaliyet gösteren bayrak devletlerinin denizcilik faaliyetlerinden önemli gelir elde etme politikası izlediği de tespit edilmiştir.

2.3.2.5.2.2. Operasyonel Faktörler

Gemi işletmelerinin gemi sicil tercihlerinde operasyonel faktörler ekonomik faktörler kadar önemli rol oynamaktadır. Bu faktörler literatürde sicil sisteminin esnekliği ve performansı, ticaret tipi, bayrak devletinin gemileri üzerindeki kontrol ve denetim mekanizması, işgücü pazarının durumu olarak sınıflandırılmaktadır.

İşgücü Pazarı: Dünya deniz ticaret filosunun profili incelendiğinde filonun %71,1'lik kısmı yabancı bayrak altında faaliyet göstermektedir. Bu oran içerisinde gemi sahiplerini yabancı bayrağa iten sebeplerden bir tanesi de yabancı gemi adamlarını çalıştırma olanaklarıdır. Gemi adamı pazarında özellikle düşük gelir düzeyine sahip gelişmekte olan ülkelerin vatandaşları tercih edilmektedir (UNCTAD,

2011). **Tablo 33'de** gemi adamı pazarının bayrak devletleri kapsamında pazar payları verilmektedir.

Tablo 33: Bayrak Devletlerinin Gemi adamı Pazar Payları

	Bayrak Devleti	**Zabit Sayısı**	**Pazar Payı %**	**Bayrak Devleti**	**Personel Sayısı**	**Pazar Payı %**
1	Filipinler	57,688	9,2	Çin	90,296	12.1
2	Çin	51,511	8,3	Hindistan	61,821	8.3
3	Hindistan	46,497	7,5	Türkiye	51,009	7.4
4	Türkiye	36,734	5,9	Rusya	40,000	5.5.
5	Ukrayna	27,172	4,4	Malezya	28,687	5.2.
6	Rusya	25,000	4,0	Filipinler	23,492	3.9.
7	ABD	21,810	3.5	Bulgaristan	22,379	3.2.
8	Japonya	21,297	3.4	Myanmar	20,145	2.9
9	Romanya	18,575	3.0	Sri Lanka	19,511	2.7
10	Polonya	17,923	2.9	ABD	16,644	2.3
11	Norveç	16,082	2.6	Hindistan	16,176	2.2
12	Endonezya	15,906	2.5	Honduras	15,341	2.1

Kaynak: UNCTAD, 2011.

Tabloda personel sınıfı gemi adamı arzını sağlayan ülkelerin çoğunlukla gelişmekte olan ülkeler olduğu göze çarpmaktadır. Bu pazarda Çin en yüksek pazar payına sahipken, onu Hindistan takip etmektedir. Günümüzde gelişmekte olan ülkeler aynı zamanda zabitan sınıfı gemi adamı arzında da söz sahibi konuma gelmiştir. Her ne kadar büyük ve köklü denizcilik eğitim kurumları çoğunlukla gelişmiş ülkelerde mevcutsa da gelişmekte olan ülkelerin zabitan arzı konusunda ilerleme kaydettiği ifade edilmektedir. Ülkeler seviyesinde zabitan arzına yönelik işgücü pazarında Filipinler lider konumda iken onu Çin takip etmektedir. Hindistan ise özellikle son dönemde denizcilik eğitimine yapmış olduğu yatırımlar ile zabitan pazarında 3. sıraya yerleşmiştir. Adı geçen ülkeler dünya gemi adamı arzının dörtte birlik kısmını sağlamaktadır (BIMCO ve ISF, 2010).

Literatürde deniz ulaştırma pazarında istihdam edilen gemi adamlarının milliyetleri üzerine yapılan bazı çalışmalar mevcuttur. Nielsen ve Roberts (1999) 1990 ve 1994 yılları arasında meydana gelen gemi kazaları ile kolay bayraklı gemilerde çalışan gemi adamı ilişkisini araştırmıştır. Alderton ve Winchester (2002) deniz ulaştırma pazarında insan kaynakları konusunu incelemiş ve ucuz işgücü imkânı sağlayan kolay bayrak ülkelerine yönelik bir araştırma yapmıştır. Theotokas ve Progoulaki (2007) çok ulusluluğun gemi üzerindeki operasyonel ve teknik yönetimine etkisi üzerine, Mitroussi (2008) ise AB vatandaşı gemi adamlarının tükenmişlik ve mesleki yorgunluk konuları üzerine çalışmalar yürütmüştür. Cottam ve diğerleri (2004) Doğu ve Orta Avrupa ülkelerinin yerli gemi adamı istihdamına yönelik almış oldukları önlemler ve teşvik edici politikaları üzerine çalışmalarda bulunmuştur.

Bu araştırmalardan elde edilen sonuçların ortak bir yönü bulunmaktadır. Denizcilik pazarındaki ucuz işgücü kolay bayrak devletlerinin pazarda söz sahibi olabilmek için özellikle yabancı gemi adamı istihdamına olanak sağlayan düzenlemeleri soncunda doğmuştur. Yapılan araştırmaların sonuçlarına göre gemi işletmelerinin gerek işgücü pazarında yaşanan kararsızlıktan etkilenmemek gerekse ucuz personel çalıştırmak adına yabancı personele yöneldiklerinden bahsetmek mümkündür.

Uluslararası yapısı sebebiyle denizcilikte işgücü pazarı açısından çok ulusluluk gemi adamı istihdamı açısından önem taşımaktadır. Günümüz de gemilerde farklı milliyetteki gemi adamları birlikte çalışmaktadır (Silos ve diğerleri, 2012). Dünya deniz ticaret filosunun %70-%80'lik kısmı yabancı gemi adamı ile sevk ve idare edilen gemilerden oluşmaktadır (Magramo ve Gellada, 2009; Pyne ve Koester, 2005). **Tablo 34'de** işgücü pazarında söz sahibi konumda olan Filipinli gemi adamlarını istihdam eden lehtar donatan ülkeleri gösterilmektedir.

Tablo 34: Lehtar Donatan Açısından Filipinli Gemiadamı Pazarı (2007-2009)

Lehtar Donatan	2007	2008	2009	Gemiadamı	2007	2008	2009
Panama	51,619	53,912	67,362	Usta gemici	31,818	34,563	45,388
Bahamalar	29,681	29,177	36,054	Yağcı	19,491	20,941	27,483
Liberya	21,966	21,632	29,796	Gemici	17,355	19,715	23,737
Marshall A.	9,772	11,859	18068	Aşçı	7,778	9,022	12,651
Singapur	10,308	12,130	15,674	3. Kpt	7,873	8,604	12,119
Malta	7,513	11,025	14,796	Gv. Lost	7,737	8,603	11,555
Norveç	8,188	8,883	11,447	Kamarot	7,810	8,320	10,536
Birleşik Krallık	8,172	8,232	10,313	3.Mühendis	7,056	7,995	11,307
Kıbrıs	7,052	7,446	9,425	3. Zabit	6,559	7,349	9,857
Hollanda	7,017	7,796	9,281	2. Mühendis	6,389	6,878	9,557
Toplam (10)	**161,288**	**172,092**	**222,206**	**Toplam (10)**	**119,846**	**131,080**	**174,140**
Toplam	**226,900**	**244,144**	**329,728**	**Toplam**	**226,900**	**244,144**	**329,728**

Kaynak: POEA, 2011.

Tablodan da anlaşıldığı üzere Panama, Liberya ve Bahamalar bayraklı gemilerde istihdam edilen gemi adamları, toplam pazarın yaklaşık yarısını oluşturmaktadır. Gemi adamı milliyetleri incelendiğinde ise özellikle "kolay bayrak" altında işletilen gemilerde çoğunlukla Filipinli gemi adamlarının istihdam edildiği göze çarpmaktadır.

Yabancı gemi adamı istihdamında karşılaşılan en önemli sorunlarından biri iletişim sorunudur. Gemi adamlarının, gemide ana dillerini kullanamaması etkin bir iletişimin önüne geçmektedir. Bunun yanı sıra iletişim sorunu aynı zamanda teknik bir takım sorunların da ortaya çıkmasına sebep olmaktadır (Silos ve diğerleri, 2012). Denizcilikte uluslararası ortak iletişim dili olarak kabul edilen İngilizcenin, gemi adamı tarafından etkin bir şekilde kullanılabiliyor olması gemi işletmecilerinin gemi adamı tercihleri açısından önemli yer tutmaktadır. Bazı bayrak devletlerinin bu hususta diğer bayrak devletlerine göre üstünlükleri de söz konusudur. Örneğin geçmişte Filipinlerin Amerikan sömürgesi olması bu ülkedeki İngilizce kullanım oranına ve düzeyine yansımıştır. Bu durum aynı zamanda Filipinli gemi adamlarına yönelik talebi de etkilemektedir (Zhao ve Amante, 2003).

Başta Rusya ve Çin olmak üzere bazı bayrak devletleri ise gemi adamı istihdamında daha korumacı bir politika izlemektedir. Bu ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerde yerli gemi adamı istihdam etme zorunluluğu bulunmaktadır. Günümüzde özellikle Doğu Avrupa ve Asya kökenli gemi adamları gemi işletenler tarafından büyük oranda rağbet görmektedir. Bu gemi adamları daha yüksek ücretler alabilmek amacıyla, yoğun çalışma temposu ve kötü yaşam şartları olan düşük standartta yabancı bayraklı gemilerde çalışmak zorunda kalmaktadır (Silos ve diğerleri, 2012).

Pazardaki işgücü niceliğinin yanı sıra niteliği de gemi işletmeleri için önem arz etmektedir. İşgücü kalitesi, gemi adamının mesleki yetkinliği, mesleki eğitim düzeyi ve yabancı dil seviyesi ile ilişkilendirilmektedir. Yetkinlik, eğitim ve tecrübenin harmanlanmış halidir. Aynı zamanda bilgi birikimi, iletişim becerileri ve yeteneklerin toplamı olarak ifade edilmektedir. Buna ek olarak fiziksel ve psikolojik sağlıklı olma durumunu da kapsamaktadır (Berg ve diğerleri, 2013: 13). Özellikle verilen denizcilik eğitiminin içeriği ve süresi işgücü kalitesi açısından son derece önemlidir. Ancak her ne kadar uluslararası pazarda gemiadamı eğitimi ile ilgili standartlar belirlenmiş olsa da bazı ülkelerde özellikle gerek eğitim içeriği gerekse eğitim süresi ile ilgili farklı uygulamalar söz konusudur (Hanzu-Pazara ve Arsenie 2010). Bu kapsamda **Tablo 35'de** bazı bayrak devletlerinin denizcilik eğitim sürelerine yönelik karşılaştırmalar yer almaktadır.

Tablo 35: Bayrak Devletlerinin Zorunlu ve Mesleki Eğitim Sürelerine Yönelik Uygulamaları

	EĞİTİM SÜRESİ (YIL)		
ÜLKE	**ZORUNLU**	**MESLEKİ**	**TOPLAM**
ÇİN	12	1,5-2	13-14
FİLİPİNLER	10	4-5	14-15
FİNLANDİYA	9	7 (3+4)	16
HOLLANDA	12-14	1-4 Personel 3-5 Zabitan	13-19
TÜRKİYE	12	4- Zabitan 1- Personel	16 13

Kaynak: Zhao ve Amante, 2003: 1-2; MEB, 2012: 40.

Tablodan da anlaşıldığı üzere mesleki eğitim ve zorunlu eğitim süreleri ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Zorunlu eğitim süresi en az olan Finlandiya'da meslek seçiminin erken yaşta yapılmasına olanak sağlayan bir sistem uygulanmaktadır. Ancak tercih edilen mesleğe bağlı eğitim süresinin uzunluğu bu ülkede özellikle mesleki bilgi seviyesi yüksek denizcilerin yetiştirilmesine olanak sağlamaktadır. Deniz ulaştırma pazarındaki işgücü arzının büyük bir kısmını sağlayan Çin ve Filipinlerdeki eğitim süreleri dikkate alındığında ise her ne kadar toplam eğitim süreleri birbirine yakın olsa da Filipinlerde verilen mesleki eğitim süresinin Çin'e göre daha uzun olduğu göze çarpmaktadır. Türkiye'deki eğitim sürelerine bakıldığında ise zorunlu eğitim süresi açısından Hollanda modeline yakın bir model uygulandığı, mesleki eğitim sürelerinde ise Filipinler ve Hollanda modeline yakın bir modelin uygulandığı görülmektedir.

Gemi Yaşı, Gemi Büyüklüğü ve Gemi Tipi: Gemi tiplerinin bayrak çekme kararında önemli etkileri bulunmaktadır. Özellikle yük gemilerinin diğer gemi tiplerine göre daha fazla yabancı bayrak altında işletildiği bu tezi doğrulamaktadır.

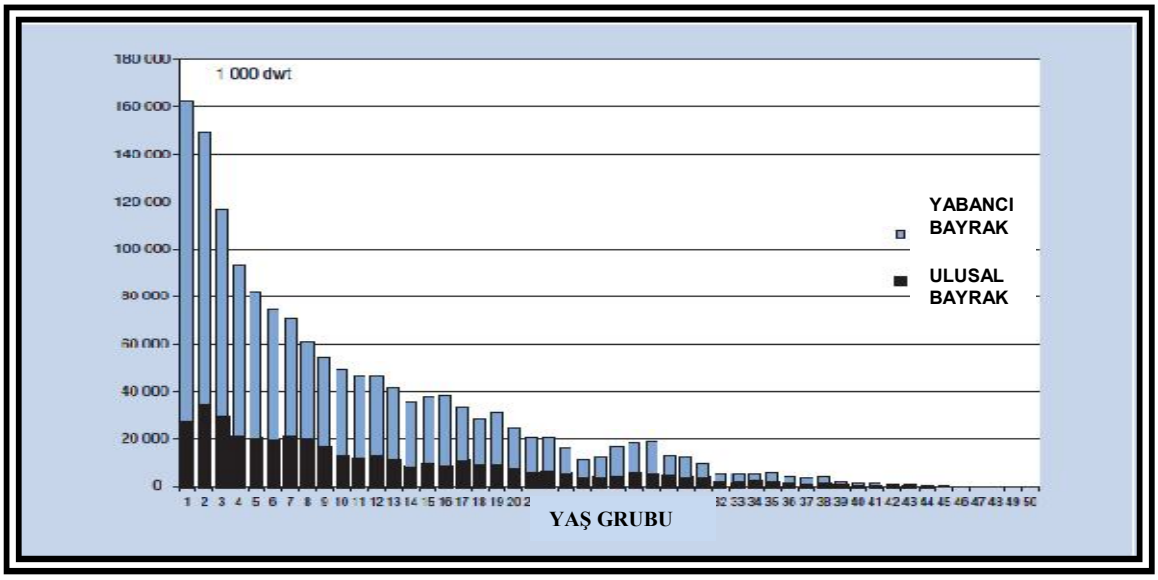
Gemi büyüklüğü ve yük taşıma kapasitesi de bayrak çekme kararı açısından önemli unsurlar arasında yer almaktadır. Hoffman ve diğerleri yaptıkları araştırmada, büyük tonajlı gemilerin daha çok yabancı bayrak altında işletildiği, küçük tonajlı gemilerin ise çoğunlukla ulusal bayrak altında işletildiği sonucuna ulaşmıştır. Ancak yük taşıma kapasitesinin artması ile orantı değişmektedir. Gemilerin teu ve DWT olarak taşıma kapasitesilerinin artması gemi işletmecilerini ulusal sicile yönlendirmektedir. Bu durum aynı zamanda gemilerin sefer bölgesi ile de ilişkilendirilmektedir. Örneğin büyük tonajlı gemiler çoklukla uzak sefer yapmakta iken küçük tonajlı gemiler ise yakın kıyısal sefer yapmayı tercih eder. Bu sebepten ötürü uzak sefer çalışan gemilerin ulusal bayraktan kaçış eğilimi yakın kıyısal hatta çalışan gemilere göre daha fazladır. Diğer gemi tipleri incelendiğinde ise römorkör, tarama gemileri ve yolcu gemilerinin çoklukla ulusal bayrağı taşımaları özellikle çalışma bölgeleri ve gemi tipleri açısından anlamlı bulunmuştur (Hoffman ve diğerleri, 2005).

İşletilen geminin yaşı bayrak seçimi açısından bir diğer önemli faktördür. Özellikle yaşa bağlı deniz ticaret filosunun bayrak profili incelendiğinde genellikle genç gemilerin yabancı bayraklı olduğu göze çarpmaktadır. Aynı zamanda

uluslararası sicile kayıtlı gemilerin DWT başına ortalama yaşının ulusal sicilde işletilen gemilerin yaşına oranla daha düşük olduğu da görülmektedir (Mansell, 2007: 123).

Gemi tiplerine göre yaş grubu incelendiğinde ise konteyner gemileri en genç gemi grubuna girmektedir. Konteyner gemilerinin DWT başına hesaplanmış ortalama yaşı 9'dur. Dünya konteyner filosunun adet bazında % 64'lük kısmının 10 yaşından daha genç olduğundan bahsetmek mümkündür. Ticaret filosunda kayıtlı genel amaçlı yük gemilerinin % 60'lık kısmının yaş ortalaması 20 ve üzerindedir. Bu sebeple bu gemi tipleri en yaşlı gemi sınıflamasında değerlendirilmektedir (UNCTAD, 2012). **Şekil 36'da** dünya ticaret filosunun ortalama yaş grubuna göre bayrak dağılımı gösterilmektedir.

Şekil 33: Deniz Ticaret Filosunun Bayrağa Bağlı Yaş Profili (1000 DWT)



Kaynak: UNCTAD, 2012: 39.
Not: 1000 DWT ve üzeri

Şekilden de anlaşıldığı üzere dünya deniz ticaret filosunun yaş ortalaması, 2011 yılı içerisinde yeni inşaların teslim edilmesi ve gemi geri dönüşüm pazarının hareketlenmesine bağlı olarak düşmüştür. 2012 yılı değerlerine göre DWT başına ticaret filosunun ortalama yaşı 11,5 olarak hesaplanmıştır. Gemi sayısına göre ticaret filosunun ortalama yaşı ise 21,9 olarak hesaplanmıştır. Şekilden de anlaşıldığı üzere küçük tonajlı gemilerin yaş ortalamalarının büyük tonajlı gemilere göre daha yüksek

olduğu görülmektedir. Özellikle dökme yük filosunun %41,5'lik kısmı 5 yaşından daha genç gemilerden oluşmaktadır (UNCTAD, 2012).

Bayrak devletleri arasında yapılan karşılaştırmaya göre ise elverişli sicil ülkelerinin filolarının grubunu DWT başına 11,1 olan yaş ortalaması, 2012 yılında 10,2'ye düşmüştür. Bu değişim 2011 yılında inşası tamamlanıp teslim edilen gemilerin elverişli sicillere tescil edilmesi ile açıklanmaktadır (UNCTAD, 2012). Gemi tiplerine göre bayrak profili incelendiğinde ise genellikle dökme yük gemileri işleten gemi işletmelerinin gelişmekte olan ülkelerin bayraklarını tercih ettiği sonucuna ulaşılmaktadır.

Bayrak Devleti Performansı*:* Bayrak devletlerinin performansı idari ve sosyal performans ile teknik performans olmak üzere iki grupta değerlendirilmektedir.

a.Bayrak Devleti İdari ve Sosyal Performansı**:** Bayrak devletleri uluslararası düzenlemelere taraf olarak düzenlemeler ışığında gerekli standartları sağlamayı taahhüt ederler. Hiçbir bayrak devleti taraf olmadığı bir uluslararası sözleşmenin şartlarını yerine getirmek zorunda değildir. Bayrak devletinin idari ve sosyal performansı özellikle bu konuda söz sahibi kurumların ve düzenlemelerinin (LOSC, IMO ve ILO gibi) belirlemiş olduğu standartlara uygunluk düzeyi ile ölçülmektedir. Örneğin LOSC düzenlemesine göre bayrak devletleri bayrağını taşıyan gemiler üzerinde ulusal kanunların uygulanması konusunda tam yetkilidir. Bu yetkiler yalnız gemi için değil aynı zamanda gemi adamlarını da kapsamaktadır (UN, 1958: m.2b). Bu düzenleme kapsamında gemi adamlarının yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi açısından belirlenmiş kriterler mevcuttur. Bu kriterlerin içeriği ve detayları ITF tarafından belirlenmiş ve ILO sözleşmesi ile de uygulamaya da konulmuştur (Mansell, 2007: 202).

Uluslararası denizyolu ticaretinin sosyal ve idari unsurlarını düzenlemek amacıyla ILO tarafından belirlenmiş 29 adet tavsiye kararı bulunmaktadır. ILO, yapmış olduğu düzenlemeler ile gemiler üzerindeki çalışma ve yaşam koşullarına dikkat çekmektedir. 2013 yılı itibariyle ILO, "Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC)" altında yeni bir düzenleme oluşturmuştur. Bu düzenlemenin temel amacı gemi adamlarının gemilerdeki yaşam ve çalışma şartlarının iyileştirilmesidir. Ayrıca bu düzenlemeyle sosyal güvenlik konularında da bazı revizyonlar söz konusudur.

Örneğin gemi adamlarına "toplu iş sözleşmesi" pazarlığı yürütme hakkı bu düzenlemelerin başında gelmektedir. Bu koşulların uygunluğunun kontrolü ise özellikle LDD' ler aracılığı ile gerçekleştirilmektedir. **Tablo 36'da** 2010-2012 yılları arasında gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarına yönelik tespit edilen eksiklikler gösterilmektedir.

Tablo 36: Paris ve Tokyo MOU Denetimlerine Göre Çalışma ve Yaşam Koşulları ile İlgili Tespit Edilen Eksiklikler

	Ana Kategori	Alt Kategori	2010		2011		2012	
			Adet	%	Adet	%	Adet	%
PARİS MOU	Çalışma ve Yaşam Koşulları	Yaşam Koşulları	2,932	4,51	2.313	4,52	2,182	4,43
		Çalışma Koşulları	7,057	10,85	5,252	10,27	5,067	10,29
TOKYO MOU	Çalışma ve Yaşam Koşulları	Yaşam Koşulları	498	0,7	459	0,5	672	0,7
		Çalışma Koşulları	3,920	4,3	4,585	5,1	4.496	5,0

Kaynak: Mansell, 2007.

Tablodan elde edilen veriler ışığında Paris MOU kapsamında denetlenen gemilerde yaşam koşullarına yönelik tespit edilen eksiklikler 2012 yılı itibariyle diğer yıllara oranla azalma eğilimindedir. Tokyo MOU kapsamında ise 2012 yılında yaşam koşullarına yönelik tespit edilen eksikliklerin sayısı her ne kadar artmış olsa da oran itibariyle 2010 yılındaki değerden ileriye gitmemiştir.

Bayrak devletlerinin uluslararası sözleşmelere taraf olma, değişikliklerini ve güncellemelerini uygulaması uluslararası denizcilik mevzuatının temel amacıdır. Günümüzde artık kolay bayrak olarak anılan bayrak devletlerinin bile birçok sözleşmeye taraf olduğu görülmektedir. Hatta bu bayrak devletlerinin sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihten çok geçmeden taraf olması ise ayrıca önemlidir. Örneğin MARPOL 73/78 düzenlemesi Mayıs 2005'te yürürlüğe girdikten 3 ay sonra aralarında kolay bayrak olarak anılan Marshall Adaları ve Vanuatu gibi ülkelerin de bulunduğu toplam 29 bayrak devleti tarafından kabul edilmiştir. 2013 yılı itibariyle bayrak devletlerinin taraf olduğu uluslararası sözleşmelere ait bilgiler **Tablo 37'de** verilmektedir.

Tablo 37: Bayrak Devletlerinin Uluslararası Düzenlemelere Taraflık Düzeyi

Uluslararası Düzenlemeler 30 Haziran 2013	IMO Convention 48	* IMO amendments 91	* IMO amendments 93	SOLAS Convention 74	SOLAS Protocol 78	SOLAS Protocol 88	LOAD LINES Convention 66	LOAD LINES Protocol 88	TONNAGE Convention 69	COLREG Convention 72	CSC Convention 72	CSC amendments 93	SFV Protocol 93	STCW Convention 78	STCW-F Convention 95	SAR Convention 79	MARPOL 73/78 (Annex I/II)	MARPOL 73/78 (Annex III)	MARPOL 73/78 (Annex IV)	MARPOL 73/78 (Annex V)	MARPOL Protocol 97 (Annex VI)	London Convention 72	London Convention Protocol 96	INTERVENTION Convention 69	INTERVENTION Protocol 73	CLC Protocol 76	CLC Protocol 92	FUND Protocol 76	FUND Protocol 92	FUND Protocol 2003	NUCLEAR Convention 71	LLMC Convention 76	LLMC Protocol 96	SALVAGE Convention 89	OPRC Convention 90	HNS Convention 96	OPRC/HNS 2000	BUNKERS CONVENTION 01	ANTI FOULING 01
Yunanistan	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X		X	X	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X		X	X	X	X		X	X	X
Almanya	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X
Japonya	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X			X		X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X			X		X		X		X
Marshall Adaları*	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X			X	X
Liberya*	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X
Malta*	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				X		X	X	X	X	X	X	X					X		X				X		X		X	X	X
Panama*	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				X		X	X	X	X	X	X	X		X			X		X									X	X
Singapur*	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				X		X	X	X	X	X	X					X	X		X			X			X		X	X	X
St. Vincent & Grenadines*	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				X			X	X	X	X	X	X		X	X		X		X									X	
Türkiye	X		X	X			X	X	X	X				X		X	X			X							X		X	X		X	X		X				
United States	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X		X	X	X		X	X	X		X	X									X	X				X
Faroe Islands*	X			X	X	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X					X				X
Birleşik Krallık	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X		X	X			X	X	X			X	X
Vanuatu*	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X		X	X		X	X	X
Çin	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X							X	X		X	X	X
Komoros*	X	X	X	X	X		X		X	X				X			X	X	X	X							X		X						X					
Kıbrıs Rum Kesimi*	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X		X	X	X	X	X	X	X				X	X	X	X			X	X			X		X	X
Danimarka	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	D	X	X	X		X	X	X

Kaynak: UNCTAD, 2012.
*Kolay Bayrak

Tablo 37'de verilen bilgiler ışığında, gelişmiş ülkelerin yanı sıra kolay bayrak olarak anılan bayrak devletlerinin de birçok uluslararası sözleşmeye taraf olduğu göze çarpmaktadır. Bayrak devletlerinin genel performansı değerlendirildiğinde uluslararası düzenlemelere taraf olmanın yanı sıra, filonun yaş ortalaması, IMO' nun düzenlediği toplantılara katılım sıklığı, uluslararası raporlara sistemlerine uygum gibi kriterler de aynı zamanda performans kriterleri olarak ortaya çıkmaktadır. Tablo 38'de bu performans kriterleri açısından bayrak devletlerine ait bilgiler verilmektedir.

Tablo38: Bayrak Devleti Performans Kriterleri

	RES (A.739)	YAŞ	RAPORLAMA		IMO	BAYRAK SIRALAMASI
		GENÇ FİLO (0-10 Yaş)	STCW 95 RAPORU	PERİYODİK ILO RAPORLARI	PERİYODİK TOPLANTILARA KATILIM	
LİBERYA*	X	X	X	X	X	2
MALTA*	X	X	X	X	X	7
MARŞAL ADALARI*	X	X	X	X	X	3
PANAMA*	X	X	X	X	X	1
TÜRKİYE	X	X	X	X	X	25
YUNANİSTAN	X	X	X	X	X	6
BERMUDA*	X	X	X	X	X	23
ALMANYA	X	X	X	X	X	17
JAPONYA	X	X	X	X	X	
ISLE OF MAN*	X	X	X	X	X	12
ÇİN	X	X	X	X	X	9
SİNGAPUR	X	X	X	X	X	5
KIBRIS*	X	X	X	X	X	10
HONG KONG	X	X	X	X	X	4

Kaynak: UNCTAD, 2012: 33.
*Kolay Bayrak

Tabloda liman devleti denetim rejimlerine göre bayrak devletlerinin bulunduğu konum gösterilmiştir. Bayrak devletinin bulunduğu konum ile denetlenme sıklığı ve düzeyi arasında bir ilişki söz konusudur. Ayrıca filonun yaş ortalaması da gemilerin genel performansı açısından son derece önemlidir. Özellikle genç gemilerin tamir-bakım masrafları da düşük olmaktadır. Uluslararası düzenleyici otoritelerce belirlemiş raporlama faaliyetlerinin yerine getirilmesi bir diğer performans ölçütü olarak kabul edilmektedir. Aynı zamanda IMO tarafından STCW koda uygunluğu teyit etmek amacıyla yapılan bağımsız değerlendirmelere dair kayıtlar da yer almaktadır.

b. Bayrak Devleti Teknik Performansı: Bayrak devletlerinin teknik açıdan performansı LOSC ve IMO' nun teknik açıdan belirlemiş olduğu düzenlemeleri uygulama düzeyi ile ölçülmektedir. Bu düzenlemelerin temelinde gemilerin emniyetli bir şekilde sevk ve idare edilebilmesi amacıyla donanımsal ve operasyonel standartları karşılaması ile mümkündür. Gemilerin liman devleti denetimleri tarafından tutulan kayıtları özellikle bayrak devleti performansının ölçülmesi açısından önemli bir kaynaktır. Liman devletlerinin standart altı gemileri limanlarına kabul etmeme özgürlükleri bu yaptırım düzeyinin en önemli göstergelerinden biridir (Mansell, 2007: 237).

Bayrak devletinin yetki devri ile kendi adına denetim ve kontrolleri gerçekleştiren tanınmış kuruluşların da performansı bayrak devletinin performansı açısından son derece önemlidir. Özellikle uluslararası düzeyde kabul görmüş kuruluşların kontrolünü gerçekleştirdiği gemilerin performans düzeyi daha yüksektir. Bir diğer önemli performans kriteri ise bayrak devleti gemilerinin sebep olduğu kazalara ait istatistikler, tutulma oranları ve LDD skorları gibi kriterlerdir (Mansell, 2007: 238). Bayrak devletlerinin teknik açıdan yeterlilik ölçütleri içerisinde bu unsurlara ek olarak gemi adamlarının eğitim koşulları, altyapı ve üstyapının denize uygunluğu ve çevre emniyeti gibi başlıkları da içermektedir (UN, 1958: m. 94/3).

b.1.Liman Devleti Denetimleri: Gemilerin uluslararası kurallara uygunluğunun en güvenilir kontrolü liman devleti adına deneyimli gemi adamlarından oluşan bir ekiple gemilerin denetlenmesidir. Deniz ulaştırma pazarında gemilerin denetlenmesine ilişkin 3 önemli liman devleti denetimi rejimi (Paris MOU, Tokyo MOU, USCG) mevcuttur. Bu rejimlerin ana hedefi uluslararası standartların

uygulandığının kontrolü olduğu kadar yetersiz bayrak devleti denetimlerini de tespit etmektir. Mevcut rejimler, her yıl yayınladıkları raporla bayrak devletleri ve tanınmış kuruluşların performans kriterleri olarak kabul edilen LDD skorları, tutulma oranları ve eksiklikleri yayınlamaktadır. **Tablo 39'da** bayrak devletlerinin 3 ana rejim ışığında performans değerleri gösterilmektedir.

Tablo 39: Bayrak Devletleri Performans Düzeyleri

	TOKYO MOU[1]			USCG[2]		PARİS MOU[3]		
Bayrak devleti	**Tokyo MOU Beyaz Liste**	**Tokyo MOU Gri Liste**	**Tokyo MOU Kara Liste**	**Hedef/ Qualship 21**	**Tutulma Oranı %**	**Paris MOU Beyaz Liste**	**Paris MOU Kara Liste**	**Tutulma Oranı %**
Malta*	√			Hedef	3.51	√		3.18
Panama *	√			Hedef	4.54	√		4.69
Marşal Adaları*	√			Q 21	2.82	√		1.68
Liberya*	√			Q 21	3.86	√		1.52
Kıbrıs *	√			Q 21	4.24	√		3.80
Bermuda *	√			Q 21	2.78	√		2.30
Japonya	√			Q 21	1.79	√		0.00
Cayman Adaları *	√			Q 21	1.71	√		1.68
Türkiye		√		Q 21	3.92	√		4.63
Kamboçya *			√	Hedef	14.50		√	7.43
Comoros*			√	Hedef	12.50		√	13.11
Yunanistan	√			Q 21	2.51	√		0.96
Norveç	√			Q 21	1.92	√		1.38
Almanya	√			Q 21	5.32	√		1.79

Kaynak: Yazar tarafından web sitelerinden faydalanılarak oluşturulmuştur.
[1]www.tokyo-mou.org, [2]www.parismou.org, [3]www.uscg.mil.
*kolay bayrak ülkeleri

Tabloda Tokyo MOU, Paris MOU ve ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın 21'inci yüzyıl "Kalite Gemi (Qualship 21)" programına göre bayrak devletlerinin performans seviyeleri gösterilmektedir. Tablodan anlaşıldığı üzere Kamboçya ve Komoros dışında kalan kolay bayrak devletlerinin yüksek performans seviyesi göze çarpmaktadır. Diğer bayrak devletlerinden ise Yunanistan, Norveç, Almanya ve Japonya gibi denizci ülkelerin yüksek performans düzeyinde olduğu görülmektedir.

Türkiye ise Paris MOU' da beyaz listede bulunurken Tokyo MOU' da ise gri listede yer almaktadır.

b.2.Klas Kuruluşların Performansı: Bayrak devletleri, yetkilendirdikleri klas kuruluşları üzerinde denetleme ve kontrol yetkisine sahiptir (IMO Res. A.739). Klas kuruluşlarının yetkinliğinin tespiti yalnız bayrak devletine bırakılmamaktadır. Çünkü bayrak devletlerinin denetimlerine yönelik kabul edilmiş standart bir uygulama mevcut değildir. Bu sebeple klas kuruluşlarının performansı ve yeterlikleri üye oldukları birlikler tarafından kontrol edildiği gibi liman devletleri tarafından da kontrol edilmektedir. **Tablo 40'da** klas kuruluşlarının performans durumları gösterilmiştir.

Tablo 40: Klâs Kuruluşları Performans Düzeyleri

KLAS KURULUŞU		IACS Üyesi	PERFORMANS		
			Paris MOU	Tokyo MOU	USCG
American Bureau of Shipping (USA)	ABS	√	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Det Norske Veritas	DNV	√	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Lloyd's Register (UK)	LR	√	Yüksek	Yüksek	Yüksek
China Classification Society	CCS	√	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Korean Register of Shipping	KRS	√	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Registro Italiano Navale	RINA	√	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Nippon Kaiji Kyokai (Japan)	NKK	√	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Germanischer Lloyd	GL	√	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Bureau Veritas (France)	BV	√	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Turkish Lloyd	TL		Yüksek	Düşük	Yüksek
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	√	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Polski Rejestr Statkow	PRS		Yüksek	Düşük	Yüksek
Croatian Register of Shipping	CRS	√	Orta	Orta	Yüksek
Indian Register of Shipping	IRS	√	Orta	Yüksek	Yüksek

Kaynak: UNCTAD, 2012.

Tabloda IACS üyesi klâs kuruluşlarının performans seviyesinin yüksekliği görülmektedir. Ancak yalnız IACS üyesi olması başlı başına bir kriter değildir. Örneğin Croatian Register of Shipping (CRS) ve Indian Register of Shipping (IRS) klâs kuruluşlarının IACS üyesi olmasına karşın performans seviyelerinin düşüklüğü bu duruma örnek teşkil etmektedir.

b.3.Kaza Oranları*:* UNCLOS'a göre bayrak devletinin en önemli idari görevlerinden biri karasuları dışında kaza yapmış bayrağını taşıyan gemisi ile ilgili kovuşturma başlatmaktır (UN, 1958 m.94/7). SOLAS'a göre her idare, kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde yargılama hakkına sahip ve gerektiğinde cezai işlem uygulama konusunda tam yetkilidir (IMO Res. A 849/20).

Kazalar, gemilerin ve dolayısıyla bayrak devletlerinin performans düzeyleri açısından önemli olaylardır. Ancak tek başına kaza verileri bayrak devletinin verimliliğine dair kesin bilgilere ulaşmak için yeterli değildir. Gemi kazalarına ait mevcut istatistikler üzerinden bayrak devletlerinin performansının ölçülmesi çok güvenilir sonuçlar vermemektedir. Çünkü istatistiği tutulan kazaların birçoğunun büyük ölçekli olması sebebiyle pazarda net bir performans durumundan bahsetmek mümkün gözükmemektedir. Bunun sebebi ise bazı bayrak devletlerinin kazalar ile ilgili yeterli veritabanlarının olmaması olarak açıklanmaktadır. Aynı zamanda orta ve küçük ölçekli kazaların kamuoyunda büyük kazalar kadar etki yaratmayacağı düşüncesi hâkimdir.

Gemi kazalarının sayısının doğrudan bayrak devleti teknik yetkinliği ile ilişkilendirilemeyecek olması, bazı değişkenleri dikkate alma zorunluluğunu doğurmuştur. Bunların başında gemi büyüklüğü ve gemi tipi gelmektedir. Kaza sayılarının filo büyüklüğü ile de yakından ilişkisi bulunmaktadır (Alderton ve Winchester, 2002: 152).

Tablo 41'de deniz ulaştırma pazarında söz sahibi konumda olan bayrak devletlerinin filo büyüklükleri ve kaza istatistikleri gösterilmektedir. Tabloda verilen kazalar gemilerin toplam kaybı ile sonuçlanmış büyük olaylara ilişkindir.

Tablo 41: Deniz Ticaret Filosu Kaza İstatistikleri (1997-2011)

1997	Kayıtlı Filo	Filo Yüzdesi	Gemi Adedi	Yüzdesi	2011	Kayıtlı Filo	Filo Yüzdesi	Gemi Adedi	Yüzde
Panama	6,188	7,24	8	0,12	Panama	8,127	7,79	22	0,27
ABD	5,260	6,15	11	0,21	Endonezya	6,332	6,07	5	0,07
Rusya	4,814	5,63	1	0,02	Japonya	5,619	5,38	10	0,17
Kıbrıs	1,650	1,93	6	0,36	Çin	4,148	3,97	3	0,07
Yunanistan	1,641	1,92	2	0,12	Liberya	3,030	2,90	1	0,03
Malta	1,378	1,61	2	0,14	Güney Kore	2,916	2,79	3	0,10
St. Vincent	1,343	1,57	7	0,52	Malta	1,815	1,74	5	0,27
Bahamalar	1,221	1,43	3	0,24	Vietnam	1,525	1,42	2	0,13
Türkiye	1,146	1,34	7	0,61	Bahamalar	1,409	1,35	1	0,07
Hindistan	941	1,10	3	0,31	Kamboçya	591	0,56	7	1,18
Tayland	576	0,67	5	0,86	Ürdün	23	0,02	1	4,34

Kaynak: Butt ve diğerleri, 2012: 32.
Not: 10,000 GRT ve üzeri.

Tablodan da anlaşıldığı üzere 2011 yılı verilerine bakıldığında Panama 8,127 gemi ile toplam filonun %7,79'luk pazar payını kontrolünde bulundurması ile pazarda lider konumdadır. Her ne kadar 2011 yılında toplam kayıpla sonuçlanan kaza sayısı 22 olmasına karşın kontrol edilen filonun yalnız 0,271'lik bir oranına karşılık gelmesi ile son derece düşük bir kaza oranı olduğu görülmektedir. Oysaki aynı yıl Ürdün bayrağı altında işletilen toplam 23 gemiden 1'inin kaza yapması sebebiyle idare edilen filonun küçüklüğü sebebiyle %4,348'lik bir kaza oranı ortaya çıkmaktadır (Butt ve diğerleri, 2012: 33)

2.3.2.5.2.3. Diğer Rekabet Faktörleri

Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen mikro dış ve iç çevre değişkenleri açısından diğer rekabet faktörleri; sicil sisteminin esnekliği ve gizliliğe olanak sağlayan mekanizma gibi başlıklar altında toplanmaktadır.

Sicil Sisteminin Esnekliği: Bayrak devletleri gemi tescil işlemlerinin süresini ve prosedürlerini belirlerken gemi işletmecilerinin ihtiyaçlarını göz önünde bulundurmaktadır. Günümüzde gemi tescili için gerekli formaliteler gemi işletmecileri açısından çoğunlukla zaman kaybı olarak görülmektedir. Bu sebepten dolayı bazı bayrak devletleri gemi işletmecilerinin ilgisini çekebilmek amacıyla gemilerin tescil işlemlerini ve süresini asgariye indirmek için düzenlemeler yapmaktadır. İşlemlerin hızı ve kolaylığı açısından bayrak devletinin teknoloji altyapısı ve mobil iletişim düzeyi son derece önemlidir. Örneğin internet üzerinden başvuru yapabilme, başvuruları takip edebilme ve diğer işlemleri sürdürebilme imkânı sağlayan bayrak devletlerinin işletmeciler tarafından daha çok tercih edildiğinden bahsetmek mümkündür (Shaugnessy ve Tobin, 2007: 14). Özellikle bazı kolay bayrak devletleri ulusal sicillere göre çok daha kısa sürede tescil işlemlerini gerçekleştirmektedir. Örneğin Panama siciline tescil edilecek bir gemi için formalitelerin tamamlanması birkaç saat içerisinde gerçekleşmektedir (Mansell, 2009).

Anonimlik ve Lehtar Donatanın Gizliliği: Uygulamada lehtar donatanın gizliliğinin tesisi amacıyla birçok yöntem bulunmaktadır. Denizyolu Taşımacılığı Komitesi (MSC), gemilerin kontrolü ve lehtar donatanın şeffaflığı ile ilgili bir çalışma yürütmüştür. Bu çalışmada gemi işletmecilerinin gizlenmek amacıyla hangi yöntemi seçtikleri ve ne amaçla gizlenmek istediklerini ortaya koymaktadır. Bu çalışmaya göre gemi işletmeleri hisse sahiplerinin ve diğer paydaşlarının gizliliğinin tesisi amacıyla kurumsal olarak bazı kademeler yaratırlar. Daha sonra bu kurumlar gizliliklerini sağlayarak faaliyetlerine devam ederler (Hosanee, 2009: 101).

Uluslararası denizcilik pazarındaki düzenlemelerin etkin bir şekilde uygulanmasında karşılaşılan zorlukların başında, bayrak devletlerinin gemi işletmelerini yeterince denetlememesi gelmektedir. Kaldı ki birçok bayrak devleti gemilerin tescili açısından gemilerin lehtar donatanına ait bilgilere bile gerek duymamaktadır. OECD, 2003 yılında bayrak devletlerinin gemi işletmelerinden talep ettiği bilgiler ile ilgili bir araştırma yapmıştır. **Tablo 42'de** bu araştırma sonucunda elde edilen bulgular paylaşılmıştır.

Tablo 42: Gizliliğe İzin Veren Bayrak Mekanizması ve Pazardaki Etkileri

MEKANİZMA	PAZARDAKİ ETKİSİ
Gemilerin tüzel sahipliğine izin verilmektedir.	Gerçek kişilerin kurumsal kimlikler arkasında gizlenmesine olanak sağlar.
Uyruk şartı aranmamaktadır.	Uyrukluk ilişkisinin olmaması gizliliği kolaylaştırır.
Lehtar donatanın kimliğine ihtiyaç duyulmamaktadır.	Özel durumlar haricinde kimlik bilgileri alınsa bile deşifre edilmemektedir.
Hamiline yazılı hisseler	Tamamen gizliliğin sağlanabilmesi amacıyla tercih edilebilmekte ve gizliliğin devamlılığı için hissenin transferi çok kolaydır
Temsilci hissedarlar	Geri plandaki lehtar donatanın temsilcileri aracılığı ile işletmeyi kontrol altında tutması gizliliği açısından önemlidir.
Resmi raporlama talepleri yok	Faaliyetlerine ait resmi finansal işlemlerinin raporlarının yapılmaması işletmeyi gizli kılmaktadır.
Resmi toplantı talebi mevcut değil	İşletmenin toplantılara katılmaması gizliliğine izin vermektedir.

Kaynak: OECD, 2003: 18-19.

Kurumsal perde oluşturulduktan sonra bir sonraki aşama işletilen geminin, gemi sahipliğine ait bilgi ve belgelerin deşifre edilmeyeceği bir açık sicil sistemine tescil edilmesidir. Gizliliğin temini sağlandıktan sonra geminin lehtar donatanı ile bayrak devleti arasında doğrudan gerçek bir bağın tespiti mümkün olmayacaktır. Lehtar donatanlar, tercih etmeleri durumunda kimlikleri gizli kalacak şekilde faaliyetlerine devam edebilirler. Böyle bir durumda gemilerin yasadışı olaylara karışması durumunda bile donatana ulaşılması imkânsız bir hal almaktadır (OECD, 2003).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
ÜLKE SEÇİM KARARLARI

3.1. ÜLKE SEÇİM KARARLARI

Uluslararası pazarda faaliyet gösteren işletmeler stratejilerini belirlerken çok boyutlu düşünmek ve karar vermek durumundadır. Stratejilerin belirlenmesi ve uygulamasından önce daha önce açıklanmış pazar, maliyet, rekabet, ülke ve ölçek ekonomileri açısından, uluslararası faaliyetlere başlama arzusu ve bu faaliyetlere hazır olup olmadığının belirlenmesi gerekir. Bu aşamadan sonra, sınır ötesi faaliyette bulunulacak ülke seçimi, ürün stratejileri, seçilen ülkelere hangi yöntemler ile giriş yapılacağı ve giriş yapılan ülkedeki kurumsal ve rekabet stratejileri ile bu stratejileri destekleyici nitelikte işlevsel stratejiler gibi hususların belirlenmesi gerekmektedir. Uluslararasılaşma sürecinde faaliyetlerin yapılacağı ülke seçimi, uluslararası pazarlarda rekabet üstünlüğü ile ortalamanın üzerinde getiri sağlaması açısından çok önemlidir (Ülgen ve Mirze, 2010: 329).

Son yıllarda dünyada yaşanan gelişmeler ülkeler arasındaki ekonomik sınırların büyük ölçüde ortadan kalkmasını, ticaretin küreselleşmesini ve sermayenin uluslararası özgürce dolaşabilmesini beraberinde getirmiştir. Özellikle liberal ekonomistlerin büyük bir kesimi, yatırımın en yüksek geri dönüş oranını yakalamasını sağlayacağından ötürü, sermayenin yerkürenin her yerine özgürce gidebilmesinin önemine dikkat çekmektedir. Başta çok uluslu şirketler olmak üzere sermayenin küresel özgür hareketi hem yatırımlarından kaynaklanan risklerin dağıtılabilmesine hem de yatırımın en uygun gelişebileceği ortamların bulunup değerlendirilmesine imkân sağlamaktadır (Türen ve Diğerleri, 2011: 299) .

Ülke seçim faktörleri küresel erişim ve ticarete açıklık ile doğrudan ilişkilidir. Ticarete açıklık, hem iç hem de dış pazarda engellerin olmadığı bir ticari yapıyı ifade etmektedir. Küresel erişim ise ticarete açıklık ilkesine oranla çok daha derin ve geniş bir içeriğe sahiptir. Küresel erişim, ürünlerin ülkeler arasındaki serbest hareketi ve ticareti olarak ifade edilmektedir (Rose ve Stevens, 2004: 1).

Uluslararası pazarda başarının anahtarı etkin bir pazar analizinden geçmektedir. Bu süreçte öncelikle ülke seçiminde dikkate alınacak ve

değerlendirilmesi yapılacak faktörler belirlenir. Sonraki aşamada çeşitli ülkeler, belirlenmiş faktörler açısından değerlendirilir. Üçüncü aşamada uluslararasılaşmanın işletme için fayda-maliyet analizi yapılır. Son aşamada ise kriterler açısından en uygun olanı seçilir. Değerlendirme faktörlerinden bazıları aşağıda belirtilmektedir (Griffin ve Pustay, 2007: 356-358):

- Yabancı pazar ve ürün,
- Yabancı pazardaki ürün ve Pazar özelliklerinin yerel pazardan farklılıkları,
- Rakiplerin hedef pazara çıkma olasılıkları,
- Yabancı pazarda rekabet analizi,
- Potansiyel hedef pazarın yapısal özellikleri,
- Yabancı pazarda trendler,
- Yabancı pazarda başarı faktörleri,
- Yabancı pazarda stratejik açılımlar.

Uluslararası işletmeler yatırım yapacağı ülke seçim kararlarının temelinde; yüksek kâr potansiyeli elde etme, kontrol gücüne sahip olma, yerel pazar hakkında bilgi edinme ihtiyacı yatmaktadır. Ancak yüksek finans, teknoloji, makine, ekipman yatırımı, pazarlama kaynaklarının transferini gerektirmesi, politik riskin olması, yabancı yatırımlara kısıtlamaların olması ve yönetim karmaşıklığının yaşanabilmesi bu kararda etkisi olan önemli faktörler olarak sıralanabilir (Griffin ve Pustay, 2007: 334).

Ülke seçim kararını verecek çok uluslu işletmeler, merkezi genellikle gelişmiş bir ülkede bulunan bir ana işletme ile kontrolü altındaki diğer ülkelerdeki bağlı işletmelere sahip işletmelerdir. Aynı zamanda güçlü sermaye, teknoloji altyapısı, yönetim, ulaştırma, haberleşme ağına sahip olan, temelde özel sermayeye, nadiren kamu sermayesine ihtiyaç duyan işletmelerdir. Bu işletmeler uluslararası düzeydeki politik, idari, ekonomik, doğal, kültürel ve sosyal çevre faktörlerinden doğrudan etkilenmektedir. Uzun vadeli amaç ve politikalar, yabancı ülkelerdeki faaliyetler ana merkez tarafından oluşturulur ve denetlenir. Yabancı ülkelerde yatırım yapan asıl işletmeye "ana işletme", yabancı ülkede edinilen işletmeye ise "yavru işletme" ya da "şube" adı verilir (Rugman ve diğerleri, 1988: 8).

Uluslararası işletmeler gelişmiş ülkelerde yatırım maliyetlerinin artması, sanayi yatırımlarının çevre sorunlarına yol açması, ulusal yasal kısıtlamalar, ucuz maliyetli işçiliğe ulaşma, gelişmiş ülke pazarlarının doyması, yeni pazar arayışları, daha düşük vergiler gibi nedenlerle gelişmekte olan ülkelere yönelmektedir. Ülke dışında doğru üretim yerini bulmak, işletmeye uzun dönemde rekabet üstünlüğü kazandırır. Satış potansiyeli, GSMH, kişi başı gelir, büyüme oranı, nüfus, yaş, cinsiyet, din gibi demografik faktörler, coğrafi yakınlığın olduğu bir yerin olması, üretimi gerçekleştireceği yerdeki işgücü, hammadde maliyetleri, sermaye gereksinimi, emlak maliyetleri, vergiler, üretim yerinden pazar yerine taşıma maliyetleri, kamu kurumlarıyla iletişim düzeyi ve bürokrasi düzeyi önem verilmesi gereken faktörlerden bazılarıdır (Ulaş, 2008: 79-80).

İşletmelerin yatırım kararlarını etkileyen faktörler Griffin ve Pustay (2007) ve Porter (2011)' a göre tedarik faktörleri, talep faktörleri ve politik faktörler olmak üzere üç başlıkta incelenmektedir. **Tablo 43'**de bu faktörler gösterilmektedir.

Tablo 43: Doğrudan Yabancı Yatırım Kararını Etkileyen Faktörler

TEDARİK FAKTÖRLERİ	**TALEP FAKTÖRLERİ**	**POLİTİK FAKTÖRLER**
Üretim Maliyetleri	Müşteriye Erişim	Ticari Engellerden Kaçmak
Lojistik	Pazarlama Üstünlüğü	Ekonomik Gelişme Teşvikleri
Kaynakların Uygunluğu	Rekabet Üstünlüğü	
Teknoloji Transferi	Müşteri Hareketliliği	

Kaynak: Griffin ve Pustay, 2007: 169.

Tedarik faktörleri incelendiğinde, doğrudan yatırım yapmak isteyen yatırımcıların çoğunlukla uygun vergi oranları, düşük emlak kiraları ve ucuz işgücü gibi faktörlerin söz konusu olduğu bölgeleri tercih ettiği görülmektedir. İşletmeler ulaştırma maliyetlerini dikkate aldığında çok yüksek giderlerin olduğunu tespit etmeleri durumunda ihracat yapmak yerine ev sahibi ülkede üretim yapmayı tercih ederler. Örneğin dünya çapında bir bira üretim kuruluşu olan Heineken, Almanya'da

uzak bölgelere mamulleri taşımak yerine yabancı ülkelerde üretim yapmayı tercih etmektedir (Griffin ve Pustay, 2007)

Politik faktörler incelendiğinde ise göze çarpan nokta yatırım için politik riskin olmamasıdır. Politik risk; istikrarsızlık, ayaklanma, güvenlik sıkıntıları, sürekli değişen idari mekanizmanın varlığı ile ölçülmektedir. Politik risk günümüzde daha çok istikrarsız ve az gelişmiş ülkeleri çağrıştırmaktadır. Bu tip ülkelerde karşılaşılan en büyük sorun idari yapının özel kurumları kamulaştırma stratejisidir (Porter, 2011).

3.1.1. Politik ve İdari Faktörler

Politik faktörler; yabancı yatırımlara ilişkin uluslararası anlaşmalar, vergi ve ticaret politikaları, teşvikler, özelleştirme politikaları, piyasaların yapısı ve işleyişine ilişkin politikalar olarak örneklendirilebilir (Ulaş, 2008: 83).

Uluslararası işletmelerin yatırım kararları için en önemli noktalardan biri yatırım yapılacak ülkede politik riskin bulunmamasıdır. Yalnız gelişmekte olan ülkelerde değil aynı zamanda gelişmiş ülkelerde de söz konusu olabilmektedir. Örneğin 1980'de Fransa'da Mitterand'ın seçilmesi ile Fransız iş çevresinde yabancı yatırımcıları içeren önemli sanayilerin millileştirilmesi gibi radikal bir değişiklik söz konusu olmuştur. Aynı yıl Kanada'da yeni enerji politikasına göre yabancı sermayenin katılım payı %75'den %50'ye düşürülmüştür (Aliber ve Click, 1995: 456).

Ulusal düzeyde yapılan politik ve idari düzenlemeler her zaman yabancı yatırımcıları doğrudan etkilemez. Ancak vergi oranlarının yükselmesi, çevre emniyeti ile ilgili yeni kuralların uygulanması, üretim standartlarına yönelik yeni düzenlemeler ülke seçim kararı açısından önemli idari faktörlerdir. Yatırım yapılacak ülkenin yabancı işletmelerin aktiflerini millileştirme yönünde yapmış olduğu düzenlemeler yatırımcılar için doğrudan bir risk olarak değerlendirilmektedir. Kamulaştırma, çoklukla gelişmekte olan ülkelerdeki yatırımlarda ve ağır sanayi dallarında görülen bir uygulamadır (Aliber ve Click, 1995: 456).

3.1.1.1. Bürokratik ve İdari Esneklik

Yatırımcının idari işlemler sırasında karşılaştığı bürokrasi, yatırımlar aleyhine bir ortam yaratmaktadır. Dünya Ekonomik Forumu'nun Global Rekabet Gücü raporuna göre, Türk iş ortamının rekabet alanında en önde gelen dezavantajlarından biri bürokratik engellerdir. Bu çalışma, Türkiye'deki yatırımcıların idari faaliyetler için harcadıkları zamanın yaklaşık yüzde 20'sinin devlet düzenlemeleri ve idari gerekliliklerle uğraşılarak geçirildiğini ortaya koymaktadır. Diğer bölgelerdeki bürokratik işlem süreleri ise Merkez ve Doğu Avrupa'da toplam sürenin %8'i Latin Amerika'da ise %4'ü oranındadır. Çalışmaya konu olan şirketler gereksiz bir biçimde karışık, uzun ve bürokratik prosedürlerden yakınmakta ve bürokratik labirentin içinde yollarını bulmak için iş takipçilerinin hizmetlerinden yararlanmayı kesinlikle gerekli bulmaktadırlar (FIAS, 2001).

3.1.1.2. İşçi Hakları ve Sendikal İlişkiler Düzeyi

Ülke seçim kararlarının, hem kaynak ülke, hem de yatırım yapılan ülke ekonomileri açısından doğrudan etkileri söz konusudur. Bu etkiler literatürde daha çok yatırım yapılan ülke açısından incelenmektedir. Ancak doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının kaynak ülke istihdamı açısından da etkileri yadsınamayacak düzeydedir. Örneğin Alman işçi sendikaları milli istihdamı olumsuz yönde etkileyeceği gerekçesiyle Volkswagen işletmesının uluslararası yatırımlarını engellemişlerdir (Cömert, 2000: 4). Sendikaların bu hareketinin altında yatan neden, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının kaynak ülkede istihdamı azaltıcı etkisi olarak açıklanmaktadır.

Dünyada mevcut yatırımların dörtte üçünün şirket birleşmelerinden oluştuğu, 1994 yılında %10 olan birleşme ve devir oranının 2000 yılında %60'a yükseldiği ifade edilmektedir. Ayrıca, AB kapsamında yaşanan birleşmelerde işçi haklarının neredeyse yok sayıldığı ve her birleşme ve devir sonrasında binlerce kişinin işsiz kalmasına seyirci kalındığı belirtilmektedir. Şirket birleşmeleri ve devirleri AB ülkelerinde taşeronlaşmayı ve standart dışı çalışma eğilimini artırmaktadır. Avrupa sendikaları bu durumu önleyebilmek için birleşme ve devirlerden önce işçilerin

bilgilendirilmesi talebinde bulunmaktadır. Ancak söz konusu şirketlerin borsalarla ilişkileri nedeniyle şirketlerin ticari sırlarının gizli tutulması gerektiği ve "Sermaye Piyasası Yasaları" da buna engel olarak gösterilmektedir (Kar ve Tatlısöz. 2008)

3.1.2. Ekonomik Faktörler

Ülke seçim kararını etkileyen faktörlerin başında ekonomik faktörler gelmektedir. Ekonomik faktörler vergi maliyetleri, işgücü maliyetleri, ticari kısıtlar ve ekonomik özgürlükler ve pazar hacmi ile ilişkilendirilmektedir.

3.1.2.1. İşgücü Maliyetleri

Ülke seçim kararlarını belirleyen değişkenlerden biri işgücü maliyetleridir. Yurt dışındaki ucuz iş gücünden faydalanma isteği daha çok emek yoğun endüstrilerde kendini göstermektedir. Düşük ücret düzeyine sahip ülkelerde üretim maliyeti düşük olacağı için yatırım açısından tercih sebebi olacaklardır. 1970'li yıllardan itibaren doğrudan yabancı yatırımları gelişmekte olan ülkelere yönelten temel etken, ucuz emek olmuştur (Kar ve Tatlısöz, 2008).

Gelişmekte olan ülkelerdeki hızlı nüfus artışının bir sonucu olarak ucuz emek ve onun sağladığı maliyet üstünlüğü, yatırımcıları dünya pazarına dönük üretim için bu ülkelere yönlendirmiştir Günümüzde de dünya ticaretini ve üretimini yönlendiren çokuluslu şirketler, rekabet ortamı içinde pazar paylarını korumak yada genişletmek için, ucuz emek faktörüne sahip ülkelerde faaliyette bulunmayı tercih etmektedirler (Açıkalın ve diğerleri, 2006, 272).

Chakrabarti ve Agarwal'a göre ücretler, doğrudan yabancı yatırımların potansiyel belirleyicileri içinde en karmaşık olanıdır. Uluslararası ticaret teorilerinde ortak görüş; gelişmekte olan ülkelerdeki düşük işgücü maliyetlerinin doğrudan yabancı yatırımları cezbettiği yönündedir (Chakrabarti, 2001: 161).

3.1.2.2. Ekonomik İstikrar ve Özgürlükler

Ekonomik istikrar, yatırım yapılacak ülkenin mevcut ve gelecekteki ekonomik göstergelerinin ekonomik riskleri uygun yatırım ortamını sağlayacak şekilde en düşük seviyede tutma kabiliyetine sahip olması anlamına gelmektedir. Bir başka deyişle, yatırım ve işletme stratejisini belirlemek isteyen yatırımcıların yatırım yaptıktan sonra hoş olmayan sürprizlerle karşılaşmayacakları konusunda kendilerini güvende hissedecekleri ekonomik ortamdır. Yatırımcıların ekonomik hedeflerine başarıyla ulaşabilmeleri için, kendi planlarını ne kadar iyi uygularlarsa uygulasınlar, başta kur, enflasyon ve faizle ilgili olanlar olmak üzere ekonomik gelişmelerin öngörülebilir sınırlar içinde gerçekleşmesi zorunludur (Kaymak, 2005: 87).

3.1.2.3. Pazar Hacmi

Piyasa hacmi, giriş yapılan ülkenin GSMH'si ile Ölçülmektedir (Narin, 2007).Ülkeye giren Yabancı Doğrudan Yatırım (YDY) Performans Endeksi, ülkelerin küresel YDY toplamı içindeki payının ilgili ülkenin GSYİH'sinin küresel hasıla içindeki payına oranlanması şeklinde hesaplanmaktadır. Elde edilen rakamın 1'den fazla olması o ülkenin ekonomik büyüklüğüne oranla daha fazla YDY çektiğini gösterir. Rakamın 1'den küçük olması ise bunun tam tersini göstermektedir. Böylece ülkelerin ne ölçüde YDY girişi aldığı bu endeksle ölçülmektedir (Hazman, 2010: 267).

GSYH ile doğrudan yabancı yatırımlar arasında pozitif bir ilişki vardır. Bu sonuç doğrudan yabancı yatırımların ulusal paranın değerli olduğu ülkeleri tercih ettiği eklinde yorumlanabilir. Bu durum kazançları merkezlerine ya da başka şubelerine trensfer etmek isteyen işletmeler için üstünlük kazandırmaktadır (Dökmen ve Aysu, 2010: 335).

Literatürde yer alan bu çalışmalar yanında UNCTAD, doğrudan yabancı sermaye yatırım girişleri ile ilgili ülke potansiyelini ölçmek için "Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımı Potansiyel Endeksini" geliştirmiştir. FDI Potansiyel Endeksi sıralamasında Türkiye, 140 ülke arasında 7. sırada yer almaktadır. Bu endekste yer alan değişkenler ise şunlardır (Yükseler, 2005: 24; UNCTAD, 2012)

- Ortalama GSYİH büyüme hızı,
- Kişi başına GSYİH (dolar),
- Toplam ihracatın GSYİH içindeki payı,
- Ar-Ge harcamalarının GSYİH'ye oranı.

3.1.2.4. Mali teşvikler

Mali teşviklerin özelliği, yabancı yatırımcının vergi yükünün azaltılmasıdır. Bu amaçla çeşitli türlerde teşvikler uygulanmaktadır. Bunlar:

a. Kara Dayalı Teşvikler: Şirketler üzerindeki vergi yükünü azaltarak yapılacak yatırımın net karlılığını artırmak maksadıyla uygulamaya konulabilecek teşvikler arasında kurumlar vergisi oranının düşürülmesi, hesaplanacak verginin azaltılmasına yönelik vergi indirimi imkanı sağlanması, şirketleri belirli bir süre ile sınırlı olarak vergiden muaf tutulması (tax holidays) ya da ifa edilmesi istenen faaliyetle bağlantılı olarak istisnalardan yararlandırılması yer almaktadır. Kurumlar vergisi oranında indirim, çok uluslu şirketlere yönelik en yaygın şekilde uygulanan teşviktir (UNCTAD, 2004).

b. Sermaye Yatırımına Yönelik Teşvikler: Bu kapsamda hızlandırılmış amortisman ya da yatırım indirimi gibi imkanlar tanınabilir (Kaymak, 2005: 85).

c. İşgücü Maliyetlerine İlişkin Teşvikler: Sıklıkla uygulamaya konulan teşvik türlerinden ikisi de yapılacak yatırımlar sonucunda yeni istihdam edilecek çalışanların sosyal güvenlik primlerinin, kısmen devlet tarafından yüklenilmesi suretiyle, indirime tabi tutulması ile bunların gelirlerine uygulanacak vergiden yapılacak indirim miktarının yükseltilmesidir (Kaymak, 2005: 85).

d. Satışa Dayalı Teşvikler Bu teşvik türünde şirketlerin gerçekleştirdikleri toplam satış miktarına göre kurumlar vergisinden indirim yapılması söz konusu olmaktadır (Kaymak, 2005: 85).

e. İthalat Teşvikleri: Üretimde kullanılacak sermaye malları, ekipman, hammadde, parça ve girdilerin ithalinde gümrük vergisinden muaf tutulabilir (Kaymak, 2005: 85).

f. İhracat Teşvikleri: İhracattan elde edilen gelirlere ayrıcalıklı muamele edilmesi, özel döviz kazandırıcı faaliyetler ya da mamul madde ihracında gelir

vergisi indirimi, ihracat performansına karşılık ülke içi satışlarla ilgili vergi indirimi, ihraç edilen mallardaki net ulusal ürün dolayısıyla vergi indirimi, ihracatçı sektörlere yurtdışı harcamalar ve sermaye malları amortismanı imkanı, ithal edilen malların ihracı halinde gümrük vergisi iadesi gibi teşvikler ihracat teşvikleri içerisinde yer almaktadır (Kaymak, 2005: 85-86).

h. Katma Değer Teşvikleri: Şirketlerin ürettikleri mallardaki net ulusal ürün miktarına göre vergi indirimi, kazanılan net değer üzerinden gelir vergisi indirimi şeklinde olmaktadır (UNCTAD, 2004: 6).

Gelişmiş ülkelerde amortisman, kurumlar vergisi ve diğer vergilerde özel indirimler, özel bölgelere yönelik gümrük vergisi iadesi tercih edilen teşvikler iken gelişmekte olan ülkelerde ise vergi muafiyeti ve vergi iadeleri ile gümrük vergisi istisnaları, kurumlar vergisi oranında indirimler çok uluslu şirketlere yönelik başta gelen teşvik yöntemleridir (Gergely, 2003: 10)

3.1.2.5. Dış Ticarete Açıklık ve Ticari Engeller

Pazar arayan doğrudan yabancı sermaye yatırımları, yeni pazarlara girme ya da mevcut pazarları koruma amaçlı yatırımlardır. İhracat önündeki engeller ya da ev sahibi ekonomilerin sağladığı çeşitli fırsatlar dolayısıyla da ortaya çıkan bu yatırımlar özellikle 1980'lerdeki birleşme ve satın almalar sırasında görülmüştür (Erçakar ve Karagöl, 2011)

Avrupa Birliği'nin çok uluslu işletmelerin yatırımları üzerine etkisinin ne olduğu sorusuna dış ticaret ve yatırımlar üzerindeki engellerin kaldırılmasıyla yatırımları teşvik ettiği, bütünleşmenin etkisiyle artan talebin yatırımları da arttırması yönünde olmuştur yanıtı verilebilir. Bu konuda yapılan ampirik çalışmalar, bölgesel bütünleşmelerin yatırımları teşvik ettiğini ve pazar yaratarak yatırımlar üzerinde olumlu etkisi olduğunu ortaya koymaktadır (Ulaş, 2008).

Genel olarak, tasıma maliyetleri, coğrafi yakınlık, pazar büyüklüğü, üretim maliyetleri, mali teşvikler, is ortamı, ticaret engelleri ve dış ticarete açıklık, bir ülkeye yapılacak doğrudan yabancı sermaye yatırımı seviyesini belirlemede etkilidir. Bu etkenlerin her ülkede farklılık arz etmesi, gelişmekte olan ekonomilerde, bazı

ülkelere daha çok yatırım yapılırken bazı ülkelere yapılan yabancı yatırımların daha düşük seviyelerde gerçekleşmesine neden olmaktadır (Uzun, 2010: 3)

Yatırım alan ülkenin pazar büyüklüğü, ulaşım maliyeti ve ticaret engelleri o ülkeye doğrudan yabancı sermaye yatırımı yapılması konusunda belirleyicidir (Moosa 2002: 5).

Ekonomik bütünleşmeler ile ticari engeller azaltılmış üye ülkelerin serbest ticaretleri artmıştır. Üye ülkelerde faaliyet gösteren işletmeler de böylece ölçek ekonomilerinden yararlanarak ve müşterilerini arttırarak, ortalama üretim ve dağıtım maliyetlerini düşürme, uluslararası alanda daha iyi rekabet etme imkânına kavuşmuştur (Ulaş, 2008). 1958 yılında AB'nin kurulmasıyla birlikte DYY oranlarında çok hızlı bir artış yaşanmıştır. Bu artışta, özellikle AB'nin gümrük birliği esasına dayanarak uyguladığı ticari engellerden kurtulmak isteyen Amerikan yatırımlarının etkisi büyüktür (Şimşek ve Behdioğlu, 2006: 54).

3.1.3. Teknolojik Faktörler

Son yıllarda gerçekleştirilen elektronik devrim ve geliştirilen uydu teknolojisine bağlı olarak dünya ölçeğinde yaygınlaşan kitle iletişim araçlarının, son derece gelişmiş ulaşım ağlarının ve ileri teknoloji ürünü nakil araçlarının payı büyüktür. Sermaye ve teknolojik altyapı sıkıntısı çeken ülkelerin yöneticileri ülkeye yabancı yatırımları çekebilmek için çeşitli düzenlemelerle bu sorunu ortadan kaldırmaya çalışırlar (Akbulut, 2009: 23).

Teknoloji, zaman zaman satılan veya lisans altında verilen ve ekonomik açıdan fayda sağlayan, her çeşit bilgi olarak tanımlanabilir. Fakat teknoloji transferi konusunda bazen birtakım zorluklarla karşılaşılmaktadır. Çünkü bir işletme, başka bir işletmeya lisans altında teknoloji verirse, teknolojiyi alan ülkedeki diğer işletmelarda aynı teknolojiyi taklit edebilirler. Bütün bu sorunlar da, yabancı ülkelerde çokuluslu şirketlerin kendi şirketlerini kurmalarını, teknolojiyi başka şirketlere satmaya göre daha karlı hale getirmektedir (Akbulut, 2009: 25). Yabancı sermaye girişlerinin bir ülkede yatırım ve teknolojik açığı kapattığı ve ekonomik büyümeyi daha da hızlandırdığı tespit edilmiştir (Besanger ve diğerleri, 2000: 3-4).

Teknolojik rekabet, bir ülkenin doğrudan yabancı yatırımları çekebilmesi için önemli bir unsurdur. Ülkelerin ar-ge harcamalarının fazlalığı, o ülkenin, doğrudan yabancı yatırımlarda büyük bir etkiye sahip olan teknolojik araştırmalardaki çabasını ortaya koymaktadır. İleri düzeyde teknolojik altyapıya sahip olan ülkeler, diğer ülkelere kıyasla daha fazla yatırım çekebilmektedir (Kurtaran, 2010: 375).

Ev sahibi ülkenin fiziksel ve haberleşme altyapısı ile doğrudan yabancı yatırım akışları arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır. Wallace (1990), araştırmalarında, OECD işletmelarının %75'inden fazlasının Latin Amerika'daki doğrudan yabancı yatırım kararlarında haberleşme ve üretim teknolojilerini önemli bir husus olarak gördüklerini ortaya koymuştur (Sun ve diğerleri, 2002: 85).

3.1.4. Sosyal ve Kültürel Faktörler

Ülke seçim kararlarında etkili olan makro dış çevre faktörlerinden sosyal ve kültürel faktörleri daha çok yatırım yapacak işletme ile tercih edilecek ülke arasındaki yaşam biçimi, alışkanlıklar, örf ve adetler, dil, din ve ırk açısından değerlendirmek gerekmektedir. Örneğin yabancı bir yemek işletmesının Müslüman bir ülkede açmış olduğu işletmesinde yapmış olduğu yemeklerin içerisinde dinsel sebeplerden dolayı tüketilmesi uygun olmayan ürünleri kullanmaktan kaçınması gerekmektedir. Aynı zamanda tarihsel bağlar da bu kararda son derece önemlidir. Örneğin; Cezayir'deki Fransız yatırımları, Çek Cumhuriyeti'ndeki Alman yatırımları gibi yatırımlar ticari işlemleri kolaylaştırmakta ve belirsizliğin derecesini azaltmaktadır. Buna paralel olarak da doğrudan yabancı yatırım akışları hız kazanmaktadır (Braunstein, 2000: 1160).

Yatırımcı tercihlerinde ekonomik ve politik nedenler kadar önemli olan sosyal ve kültürel faktörler içerisinde sosyo-kültürel yapının içerdiği uzlaşma ve ortaklık kültürü, tasarruf alışkanlıkları, tüketici kalıp ve alışkanlıkları, ulusal söylem ve yaklaşımlar çok önemlidir. Nitekim yabancı sermayeyi, ülke kaynaklarını talan eden yaklaşımı benimseyen ya da izin verdikten sonra aşırı kontrollerde bulunan ülkeler yabancı yatırım olanaklarını başlangıçta yitirmektedir (Narin, 2007).

3.1.5. Diğer Rekabet Faktörleri

Ülke seçim kararlarını etkileyen diğer rekabet faktörleri ise potansiyel pazar, pazar büyüklüğü ve ülkenin coğrafi konumu olarak değerlendirilmektedir.

3.1.5.1. Potansiyel Pazar

Pazarın büyüklüğü, ev sahibi ülkenin kişi başına düşen GSYH ile ölçülmektedir. Piyasa hacmi hipotezi, ölçek ekonomisinden faydalanabilme ve kaynakların etkin kullanımı için büyük bir piyasanın gerekliliği görüşünü desteklemektedir (Eiteman ve diğerleri, 2001: 96). Doğrudan yabancı yatırımlarla pazar büyüklüğü arasında güçlü bir ilişki bulunmaktadır. Çünkü yeterli büyüklükteki bir pazar, işletmeya tatmin edici bir satış düzeyi sağlar ve buna bağlı olarak da işletme, o bölgeye olan yatırımlarını artırır. İşletmelar genellikle varlıklarından uygun düzeyde yararlanmak için geniş pazarlara yatırım yapmayı tercih etmektedirler (Asiedu, 2002, s.110).

3.1.5.2. Coğrafi Konum

Coğrafi yakınlık, yabancı yatırımcıların ülke seçim kararları açısından önemli bir belirleyicidir. Örneğin taşıma maliyetleri ile doğrudan yabancı yatırım akışları arasında ters yönlü bir ilişki mevcuttur. Uzaklık arttıkça taşıma maliyetleri de buna paralel olarak artacağından bu durumun sonucu olarak ta yatırımlar azalma eğilimi gösterecektir. Bu nedenle işletmelerin daha geniş pazarlara ulaşabilmesi amacıyla üretim, hizmetler ve sonraki faaliyetlerin coğrafi açıdan yakınında bulunan bir bölgede gerçekleştirilebiliyor olması önemli bir faktördür bir etken olmaktadır (Özyıldız, 1998, s.12). **Tablo 44'te** ülke seçim kararlarını etkileyen faktörler ve bu faktörlere yönelik literatür taramasına bağlı frekans degerleri gösterilmektedir.

Tablo 44: Ülke Seçim Kararlarını Belirleyen Faktörlere Ait Literatür Taraması

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	İşgücü maliyetleri	Sermaye maliyeti	Teknoloji altyapısı	Hukuksal ve Yönetimsel Kararlılık	Bürokratik ve idari esneklik	Politik istikrar	Mali teşvikler ve kolaylıklar.	Dış ticarete açıklık	Gayrı Safi Yurt İçi Hâsıla (GSYİH)	İşçi Hakları ve sendikal ilişkiler düzeyi	Ekonomik istikrar ve ekonomik özgürlükler	Büyüme Değerleri	Sosyal düzey	Potansiyel Talep ve Pazar Büyüklüğü	Vergi muafiyetleri	Enerji maliyetleri	Rekabet Koşulları	Uluslararası anlaşmalarına tarafılık	Yaşam koşulları	Kültürel, etnik, dil, tarih, din vb. benzerlik	Doğal kaynaklar ve çevre koşulları	Coğrafi konum	Serbest piyasa şartları ve Ticari Kısıtlar
FREKANS	18	11	15	13	11	13	17	6	8	7	16	6	6	8	6	3	4	7	5	8	8	6	5
Daniels, J.D., Radebaugh, L. H. ve Sullivan, D. P. (2011). *International Business*. Pearson: Prentice Hall.	√	√		√	√	√	√				√										√		
Porter, M. E. (2011). *Competitive advantage of nations: creating and sustaining superior performance*. Simon and Schuster.	√	√	√						√	√	√	√		√		√	√		√		√	√	√
Rugman, A. M. ve Hodgetts, R. M. (1995). *International Business: A Strategic Management Approach*. New York: McGraw-Hill.	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√		√			√	√		√		√		√
Yilmazel, M. (2010). Doğrudan Yabancı Yatırımlar, Dış Ticaret ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Üzerine Bir Deneme. *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 8: 241-260.	√										√	√											
Rose, J. ve Stevens, W. (2004). "Global Connectedness and Bilateral Economic Linkages-Which Countries?." *New Zealand Treasury Working Paper*.9.	√	√	√																				
O'Farrell, P. N. ve Wood, P. A. (1994). International Market Selection by Business Service Firms: Key Conceptual and Methodological issues.*International Business Review*. *3*(3): 243-261.				√	√	√	√	√	√	√		√	√	√						√			
Ulaş, D. (2008). AB' ye Yönelen Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Çok Uluslu İşletmelerin Üretim Yeri Seçim Kararları. *Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi*. 8(2): 77-95.	√																	√					
Sauvant, K., Maschek, W. ve McAlister, G. (2009). Foreign Direct Investment by Emerging Market Multinational Enterprises the Impact of the Financial Crisis and Recession and Challenges Ahead. *OECD Global Forum on International Investment Proceedings*. 7-8 Aralık 2009.	√		√	√	√	√	√							√				√	√		√		
Razin, A., ve Sadka, E. (2012). *Foreign Direct İnvestment: Analysis of Aggregate Flows*. Princeton University Press.																							

Tablo 44: (Devam)

	İşgücü maliyetleri	Sermaye maliyeti	Teknoloji altyapısı	Hukuksal ve Yönetimsel Kararlılık	Bürokratik ve idari esneklik	Politik istikrar	Mali teşvikler ve kolaylıklar.	Dış ticarete açıklık	Gayrı Safi Yurt İçi Hasıla (GSYH)	İşçi Hakları ve sendikal ilişkiler düzeyi	Ekonomik istikrar ve ekonomik özgürlükler	Büyüme Değerleri	Sosyal düzey	Potansiyel Talep ve Pazar Büyüklüğü	Vergi muafiyetleri	Enerji maliyetleri	Rekabet Koşulları	Uluslararası anlaşmalarına taraflık	Yaşam koşulları	Kültürel, etnik, dil, tarih, din vb. benzerlik	Doğal kaynaklar ve çevre koşulları	Coğrafi konum	Serbest piyasa şartları ve Ticari Kısıtlar
Demirel, O. (2006). *Doğrudan Yabancı Yatırımlar, Ekonomik Büyümeye Etkileri ve Türkiye Uygulaması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.	√		√		√	√	√				√	√		√				√					√
Gökmen, Y., Türen, U. ve Dilek, H. (2012). Dünyadaki Doğrudan Yabancı Yatırımların Ülke Seçimi Kararı ile Ekonomik Özgürlük Endeksi Arasındaki İlişki. *Finans Politik & Ekonomik Yorumlar.*49: 568.							√	√	√		√												
Cabrera, L.R. ve Giraldo, G. E. (2009). A Multiple Criteria Decision Analysis for the FDI in Latin-American Countries. *Proceedings of the 2009 Industrial Engineering Research Conference* (pp. 137-142). 30 Mayıs- 2 Haziran 2009.	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√										
Galan, J.I., Gonzalez-Benito, J. ve Zuniga-Vincente, J. A. (2007). Factors Determining the Location Decisions of Spanish MNES: An Analysis Based on the Investment Development Path. *Journal of International Business Studies*. 38(6): 975-997.	√		√			√	√							√	√	√	√	√	√				
Türen, U., Gökmen, Y. ve Dilek, H. (2011). Ekonomik Özgürlük Endeksinin Yurt Dışına Doğrudan Yabancı Yatırım Yapan Türk Sermayesinin Ülke Seçim Kararına Etkisi var mıdır? *Maliye Dergisi*. 161: 298-325.							√	√			√	√	√										
Erdal, F. ve Tatoğlu, E. (2002). Locational Determinants Of Foreign Direct Investment in An Emerging Market Economy: Evidence From Turkey. *Multinational Business Review*. 10: 21-27.			√				√				√						√						
Eicher, T., Helfman, L. ve Lenkoski, A. (2012). Robust FDI Determinants: Bayesian Model Averaging in the Presence of Selection Bias. *Journal of Macroeconomics*. 34(3): 637-651.				√	√	√	√		√											√	√		
Proksch, M. (2004). Selected Issues on Promotion and Attraction of Foreign Direct İnvestment in Least Developed Countries and Economies in Transition. *Investment Promotion and Enterprise Development Bulletin for Asia and the Pacific*. 2: 1-17.	√	√	√											√							√	√	
Ülgen, H. ve Mirze, S. K. (2007). *İşletmelerde Stratejik Yönetim*. Arıkan Basım Yayım Dağıtım.	√		√	√	√	√									√			√		√	√		
Hill, C. (2012). *International Business*. McGraw-Hill/Irwin	√	√	√															√	√	√	√	√	

Tablo 44: (Devam)

	İşgücü maliyetleri	Sermaye maliyeti	Teknoloji altyapısı	Hukuksal ve Yönetimsel Kararlılık	Bürokratik ve idari esneklik	Politik istikrar	Mali teşvikler ve kolaylıklar.	Dış ticarete açıklık	Gayrı Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH)	İşçi Hakları ve sendikal ilişkiler düzeyi	Ekonomik istikrar ve ekonomik özgürlükler	Büyüme Değerleri	Sosyal ve kültürel yapı	Potansiyel Talep ve Pazar Büyüklüğü	Vergi muafiyetleri	Enerji maliyetleri	Rekabet Koşulları	Uluslararası anlaşmalarına taraflık	Yaşam koşulları	Kültürel, etnik, dil, tarih, din vb. benzerlik	Doğal kaynaklar ve çevre koşulları	Coğrafi konum	Serbest piyasa şartları ve Ticari Kısıtlar
vHisarcıklılar, M., Kayalıca, M. Ö. ve Kayam, S. S. (2010). Spoilt for Choice: Explaining the Location Choice of Turkish Transnationals (pp. 9-11). *ETSG 2010 Proceedings of Conference at Lausanne, Eylül 2010*.	√	√	√	√	√	√	√				√				√			√				√	
Koçel, T. (2010). *İşletme yöneticiliği: Yönetim Ve Organizasyon, Organizasyonlarda Davranış, Klasik-Modern-Çağdaş ve Güncel Yaklaşımlar*. Arıkan Basım Yayın Dağıtım.			√	√			√				√												
Moosa, I. A. (2002). *Foreign Direct Investment*. Palgrave.				√							√				√								
Hendrickson, R. (2013). Foreign Direct Investment. *The Political Economy of Development and Underdevelopment in Africa*, 128.				√			√			√	√												
Akdogan, H. (1996). A Suggested Approach to Country Selection in İnternational Portfolio Diversification. *The Journal of Portfolio Management*. *23*(1): 33-39.	√		√	√		√				√												√	
Macedo, R. (1995). Value, Relative Strength, and Volatility in Global Equity Country Selection. *Financial Analysts Journal*. 70-78.	√				√		√			√				√						√			
Ehrman, C. M., & Hamburg, M. (1986). Information Search for Foreign Direct Investment Using Two-Stage Country Selection Procedures: A New Procedure.*Journal of International Business Studies*, 93-116.	√		√		√			√						√						√			√
Desrosiers, S., Lemaire, N., & L'Her, J. F. (2007). Residual İncome Approach to Equity Country Selection. *Financial Analysts Journal*, 76-89.	√			√		√					√				√					√			√
Beim, G., & Lévesque, M. (2006). Country Selection For New Business Venturing: A Multiple Criteria Decision Analysis. *Long range Planning*.*39*(3): 265-293.		√				√			√		√									√			
Backhaus, K., Büschken, J. ve Voeth, M. (2005). *International marketing*. Palgrave Macmillan.		√					√		√		√				√								
Wong, F. S., Wang, P. Z., Goh, T. H. ve Quek, B. K. (1992). Fuzzy Neural Systems For Stock Selection. *Financial Analysts Journal*. 47-74.		√					√															√	

Kaynak: Yazar

Ülke seçim kararları, işletmelerin örgütsel düzeyde verdiği stratejik kararlardan biridir. Bu karar verilirken işletmeye ve faaliyetlerine en uygun ülkenin seçimi kararı ülkenin içinde bulunduğu koşullar, pazardaki üstünlükleri ve zayıflıkları göz önünde bulundurularak verilir. Bu karar, uluslararası yapısı gereği küresel ve bölgesel risk ve belirsizlik koşullarından ve çevre değişkenlerinden önemli oranda etkilenmektedir. Bu kararın verilme aşamalarının ve karar yapısının ortaya konabilmesi amacıyla başta örgütsel kararlar ve karar verme süreçleri olmak üzere karar verme literatürünü hatırlamakta fayda bulunmaktadır.

3.2. KARAR VERME

Karar, ilkel çağlardan beri, insanoğlunun ilgi ve problem alanı olmuştur. İnsanlar bireysel faaliyetlerinde ve organizasyondaki görevleri gereği, sürekli olarak kararlar vermek ve sorunları çözmek zorundadırlar. Zira doğru kararlar onları başarıya ulaştırmış, yanlış kararlar onları yenilgiyle tanıştırmıştır (Yücel ve diğerleri, 2006: 212).

Karar verme tanım olarak seçim davranışı olarak ifade edilmektedir. "Karar verme" ve "karar" tanımları birbirleriyle karıştırılmasına rağmen aralarında kesin olan bir fark vardır. Bu fark karar verme davranışının bir sürece sahip olmasıdır (Nas, 2006: 56).

Karar verme; yönetimde bağlantı süreçlerinden biri olarak ele alınmaktadır. Çünkü yönetici, planlama, örgütleme, yöneltme, koordinasyon ve denetimi kapsayan yönetim işlevlerini yerine getirirken sürekli olarak karar almak durumundadır. Diğer bir deyişle karar verme ayrı bir yönetim faaliyeti olmaktan ziyade, bütün yönetim faaliyetlerinin temelini oluşturmaktadır (Öneren ve Çiftçi, 2013: 306).

"Karar verme", işletme yönetiminin en önemli konularından biridir ve birçok alternatif arasından birini seçmektir (Yavuz ve Ceylan, 2005: 134).

Karar verme en basit şekli ile "seçeneklerden bir tanesinin tercih edilmesi" olarak tanımlanmaktadır. Fakat seçim karar vermenin büyük kısmı değil; bir parçasıdır (Daft, 2003: 272). Karar vermeyi; sorunları ve fırsatları tanıma ve sonuca ulaşma süreci olarak niteler. Karar verme, seçimden önce ve sonra da bir çaba

gerektirir. Karar verme; aynı zamanda bir düzenleme, sorun çözme ve kaynak kullanma faaliyetidir.

Türk Dil Kurumu Genel Türkçe Sözlükte, karar kelimesinin anlamı olarak şu ifade yer almaktadır; "Bir iş veya sorun hakkında düşünülerek verilen kesin yargı"(Kesen, 2002). Karar, Mintzberg (1976)'in ifadesine de uygun olarak, eylem için gerekli unsurların tanımlanmasıyla başlayan ve eylem için spesifik bir yargının oluşmasıyla biten dinamik faktörler ve faaliyetler serisi olarak tanımlanmıştır". Karar, örgütün faaliyetlerinin özüdür (Tekin ve Ehtiyar, 2010: 3396).

3.2.1. Karar Verme Süreci

Karar, hangi tipe girerse girsin bir sonucu ifade eder. Karar konusunun incelenebilmesi için sadece sonucu ifade eden seçim ve ya tercihin incelenmesi yeterli olmayacaktır. Resmin bütününü görebilmek için, seçim yapmaya gelinceye kadar nelerin olup bittiğine bakmak gerekmektedir. Karar verme, belirli bir başlangıç noktası olan, aşamaların birbirini izlediği ve sonunda bir tercihin yapılması ile sonuçlanan bir faaliyetler topluluğu, süreçtir (Koçel, 1998).

Karar verme belirli bir başlangıç noktası olan ve buradan itibaren değişik iş, faaliyet veya düşüncelerin birbirini izlediği ve sonunda bir tercihin yapılması ile sonuçlanan bir işler topluluğu, bir süreçtir (Bakan ve Büyükbeşe, 2008: 31). Bir karar geçmiş bir davranışı ve gelecekteki sonuçları yansıtır. Bu nedenle karar vermeyi çeşitli aşamalardan oluşan bir süreç olarak görmek gerekir (Özkara, 2010: 43). Karar verme sürecine ilişkin çeşitli yaklaşımlar olmakla beraber Koçel (2010), karar verme sürecini beş safha içerisinde incelemektedir (Bakan ve Büyükbeşe, 2008: 31). Bu safhalar **Şekil 37'de** gösterilmektedir.

Şekil 37: Karar Verme Süreci

	1. safha	2. safha	3. safha	4. safha	5. safha
Veri Bilgi Data	Amaç belirleme veya sorun tanımlama	Amaç ve sorunları irdeleme/ öncelik belirleme	Alternatif belirleme	Alternatifleri irdeleme ve değerleme	Seçim kriterini belirleme ve seçim yapma

Kaynak: Koçel, 2010: 113.

Şekilden de anlaşıldığı üzere karar süreci verilerin veya bilgilerin sisteme girilerek analiz edilmesi ile başlamaktadır. Bir kararın oluşabilmesi sistemdeki bir sorunun varlığı ile söz konusu olmaktadır. Mevcut sorunlar içerisinde öncelikli çözülmesi gereken sorunun tespit edilmesi ve amaçların belirlenmesi gerekmektedir. Elde edilen sonuçlar içerisinde en doğru seçimi yapabilmek için alternatiflerin analizi gerekmektedir. Uygun alternatif tercih edildikten sonra karar uygulama aşamasına geçilir.

3.2.1.1. Problemin Tanımlanması

Bireyi, fiziksel ya da düşünsel yönden rahatsız eden, kararsızlık ve birden çok çözüm yolu olasılığı görülen her durum bir problemdir (Karasar, 1991: 54).

Zaten karar sürecini gerektiren etkenler, bir problemin varlığı, bu probleme birden fazla çözüm yolunun gözükmesi ve bu çözüm yollarından birini seçmekte yöneticinin kafasında kuşkulu bir durumun belirmesidir. Problemi anlamamış olan bir yöneticinin çözüm yollarını davranış seçenekleri olarak görebilmesi olanaklı değildir (Bursalıoğlu, 1994: 86).

Karar verme probleminin ne olduğunu belirleyebilmek için, önce problemin tanımlanması gerekmektedir. Bireylerin ve örgütlerin karşılaştığı her sorun, genellikle bir karar problemi anlamı taşımaktadır. Ancak bir sorunun karar problemi olabilmesi, bazı koşulların sağlanmasına bağlıdır. Problem, çözüme ulaştırılması gereken bir sorundur. Bu soruna/soruya verilecek yanıtın çözüm yolları arasından birinin seçimine ilişkin olması gereklidir (Koçel, 2010).

Yapılan araştırmalar başarılı sorun çözücülerin problem konusunda fazla bilgi sahibi olduklarını, problemin özünü anlamayı başardıklarını ve kullandıkları ilk adımın tüm bilgiyi ve gerçekleri toplamak olduğunu göstermiştir. Birey bir problemi uygun bir şekilde tanımlayabilmek için en azından üç alanla ilgili öğeleri inceleyebilmelidir. Dolayısıyla bir problemin tanımlanması bir çok spesifik beceri gerektirir. Bunlar (Gülşen, 2008: 34):

- Kendini, davranışlarını, bilgisini heyecanlarını ve problem duruma ilişkin duygularını değerlendirme

- bireyin problematik durumla ilgili çevresini değerlendirme,
- problemli durumu açığa kavuşturma, hedeflerin, beklenti ve çatışmaların farkında olma.

3.2.1.2. Alternatiflerin Belirlenmesi

Bir işletme kararı alternatif çözümler arasından en uygun olanının seçilmesi eylemidir. Karar, işletme içerisindeki tüm personelin belirli verilere dayanarak yaptıkları tartışmalar sonucunda ulaşılan bir çözümdür (Daft, 2003)

Bu aşamada çözüm alternatifleri geliştirilir. Her alternatif potansiyel bir çözümdür. Bu nedenle belirlenen alternatifler uygulanabilir olmalıdır. Ne kadar iyi seçenekler geliştirilirse çözümde o oranda iyi olacaktır (Koçel, 2003: 96).

Sorunu oluşturan neden ve etkenler saptandıktan sonra bunları ortadan kaldıracak önlemleri aramaya sıra gelir. Bu önlemler, genellikle birden fazladır ve bu nedenle de bunların en uygun olanını seçmek gerekir. En uygundan amaç, en etkin ve en ucuz olanıdır. Aralarında seçim ve tercih olanağı bulunan bu çeşitli yollardan (alternatifler) en uygununu bulmak da çok zor olabilir (Sağır, 2006: 38-39).

3.2.1.3. Alternatiflerin Değerlendirilmesi

Karar vermenin üçüncü aşaması, uygun çözüm yollarının araştırılması; o arada da bunların geleceğe ilişkin olası sonuçlarının test edilmesidir. Yapılacak seçimin eylem aşamasında ortaya çıkaracağı sonuçları kestirirken, kuşkusuz, bu eylemin öngörülen amacın gerçekleştirilmesine ne gibi katkılar sağlayacağının temel alınması gerekir. Başka bir deyişle, soruna yönelik çözüm seçeneklerinin test edilmesi, amaç doğrultusunda yapılmak zorundadır (Uluğ, 1996: 15).

Karar sürecinin bu dördüncü safhasında, geliştirilmiş bulunan çözüm alternatif ve seçeneklerinin bir irdelemesi yapılır. Bu alternatiflerin irdelenmesi bunların çeşitli açılardan değerlemeye tabii tutulmaları ile gerçekleştirilir. Bu açılardan bazıları şunlardır: Problemle ilgili elde edilen bilgiler de göz önünde tutularak her problem nedeni için belirlenen alternatif çözüm önerileri kıyaslanarak değerlendirilir. Bu kıyaslamalarda hangi alternatifin daha iyi, ucuz, hızlı, emin,

katılım sağlama, kurum ve bireyin amaç ve politikasına uygun olma durumuna bakılır (Taymaz, 1997).

Mümkün olan en iyi alternatifin seçiminde dört ölçek mevcuttur. Bunlar; risk derecesi, ekonomik olması, zamanlama ve kullanılacak kaynakların sınırlanmasıdır (Koçoğlu, 2010: 49-50)

3.2.1.4. En Uygun Alternatifin Seçilmesi

Çeşitli çözüm olasılıkları arasından amacı var olan koşullar içinde en etkin biçimde karşılayabileceği düşünülen seçenek, karar sürecini uygulamadan önceki ulaşılan son noktadır. Çünkü karar seçeneğinin seçimi bir kez yapıldıktan sonra, artık yöneticinin yapacağı iş, bu seçeneğin uygulanmaya konulması ve uygulama sonuçların izlenip değerlendirilmesidir. Uygulama aşamasında yöneticinin daha önce aldığı kararın en uygun çözüm olup olmadığını tartışmayı sürdürmesi, karar sürecinin ve en önemlisi de yapılan seçimin gerçekçi olmadığını belirler (Uluğ, 1996: 16).

Seçeneklerin belirlenmesi ve değerlendirilmesinden sonra, içlerinden en iyisinin seçimi yapılmalıdır. Bu amaçla kullanılan iki yöntem "synoptic" ve "incremental" yöntemlerdir. Synoptic yöntem bütün seçeneklerin gözden geçirilmesini gerektirir ve daha çok yönetimsel ve teknik kararlarla kullanılır. bu yöntem rasyonel ve bilimsel olmakla beraber birçok zorlukları da vardır. Incremetal yöntem ise, en önemli seçeneklerin içinden en iyi görünen seçilir; politik kararlarda kullanılır. Bu yöntem çözümcüye stratejik davranışlar yapabilme olanağı sağlar (Uluğ, 1996: 16)

Mümkün olan en iyi alternatifin seçiminde dört ölçek mevcuttur. Bunlar; risk derecesi, ekonomik olması, zamanlama ve kullanılacak kaynakların sınırlanmasıdır (Drucker, 2001):

Risk derecesi: Karar alma mekanizmasında olanlar beklenen kazançlara göre beklenen kayıpları da hesaplamak zorundadırlar. Bundan dolayı seçilecek alternatifin risk değerlendirilmesi yapılmalıdır.

Ekonomik olması: Seçilen alternatifin mümkün olan en az çaba ve emek ile yerine getirilmesi gerekir, yani serçeleri kovalamak için filleri kullanmamak gerekir. Zamanlama: Karar verilecek konunun aciliyetine ve önemine binaen zaman süresi

kısa, eğer karar verilecek konunun zaman kısıdı yok ise yavaş bir başlangıç tercih edilebilir

Kaynakların sınırlandırılması: Organizasyonda mevcut olan en önemli kaynak insandır, verilmesi gereken karar en az insanla yerine getirilmesine dikkat edilmelidir (Emhan, 2009: 217-218).

Karar verme sürecinin diğer aşamalarında da kararlar verilmesine rağmen, gerçek karar verme noktası seçim aşamasıdır. Bu aşamada tercih edilebilecek yolların derecelendirilerek bir sıraya konması önemlidir. Çabuk karar verme durumunda olan yönetici en iyiyi istediği halde, koşullara bağlı olarak sadece uygun bir çözüm yoluyla yetinmek zorunda kalabilir. Genellikle kurumsal olarak en iyi sayılabilecek bir yol, gerçekte sadece uygun gibi görünen diğer yollardan biraz daha iyi olabilir. Yani bazı hallerde en yetkin çözüm yolunu bulabilmek için çok fazla zaman harcamaya gerek olmayabilir.

3.2.1.5. Seçim Kriterini Belirleme ve Seçim Yapma

Problem açıkça ortaya konduktan, uygun alternatifler tanımlandıktan ve her alternatifin olası sonuçları imkânlar ölçüsünde iyi biçimde tahmin edildikten sonra, son seçimin, belli olmasa da kolay olacağı sanılabilir (Mendel, 2011: 87).

Uygulamaya bakıldığında seçim kriteri olarak değişik kriterlerin kullanıldığı göze çarpmaktadır. Objektif ve rakamsal olarak hesaplamaların yapılabildiği durumlarda seçim kriterini uygulamak nispeten kolay olmaktadır. Bazen üst kademe yöneticilerin bekleyişleri önemli bir kriter haline gelebilmektedir. İnsan ilişkileri, zaman faktörü, tecrübe, geçmişte yaşanmış bazı önemli olaylar, "altıncı his" gibi kriterler alternatifler arasında seçim yapmak için belirleyici olabilmektedir. Yönetici belirlenen kriterlere göre kararını verecektir. Tercih edilen alternatif yöneticinin kararını temsil edecektir (Koçel, 2010: 131). Ancak elde mevcut alternatifler de genellikle bir dizi sonuçlar ortaya çıkaracaktır ve bu sonuçlar, çeşitli zamanlarda, çeşitli derecelerde ve her derecede değişik olasılıklar bulunacak biçimde görünebilir. Bu çeşitli sonuç dizileri arasından bir seçim yapmak için karmaşık bir değerler sistemine gereksinme vardır. Karar verenin, mutlak anlamda, tam bir değerler sistemine gereksinimi bulunmamaktadır. Karar verme işleminin bu evresinde, karar

verenin görevi, sadece tüm alternatiflerin sonuçlarını birbiriyle karşılaştırarak seçim yapmaktır (Mendel, 2011: 88) .

Karar en uygun biçimde uygulanmaya konulduktan sonra seçilen çözümün işleyip işlemediği ve beklenen sonuçları verip vermediği izlenmelidir. Elde edilen çıktıları ve beklentileri sürekli olarak karşılaştıran karar alıcı, çözümün etkinliğini izler. Bu aynı zamanda sonraki kararlar için de bir temel oluşturur (Mendel, 2011: 91). Gerçekleşen sonuç ile beklenilenler arasında anlamlı farklar çıktığında ise karar alıcı, hatalı bir çözümü seçerek, hatalı karar verdiğini anlayacak ve bu kararı düzeltmeye veya değiştirmeye çaba gösterecektir. Değerlendirmenin amacı, uygulamanın başarı derecesine ilişkin verilecek yargıların tarafsız ve sağlam olmasını sağlamaktır. Böylece, örgütlerin amaçlarına da yaklaşılmış olur. Bu yargılar bir övme veya yerme değil, yeniden düzenleme aracı olarak kullanılmalıdır (Mendel, 2011: 92).

3.2.2. Karar Çeşitleri ve Özellikleri

Kararları çeşitli özelliklere göre sınıflandırmak mümkündür. Karar veren bireylere, karar verilmesini gerektiren sorunlara, karar verme aşamalarına, karar verme sürecinin süresine, kararın verildiği duruma, kararın verildiği ortama, karar yapılarına, kararı veren örgütün yapısına vb. özelliklere göre ayırmak mümkündür.

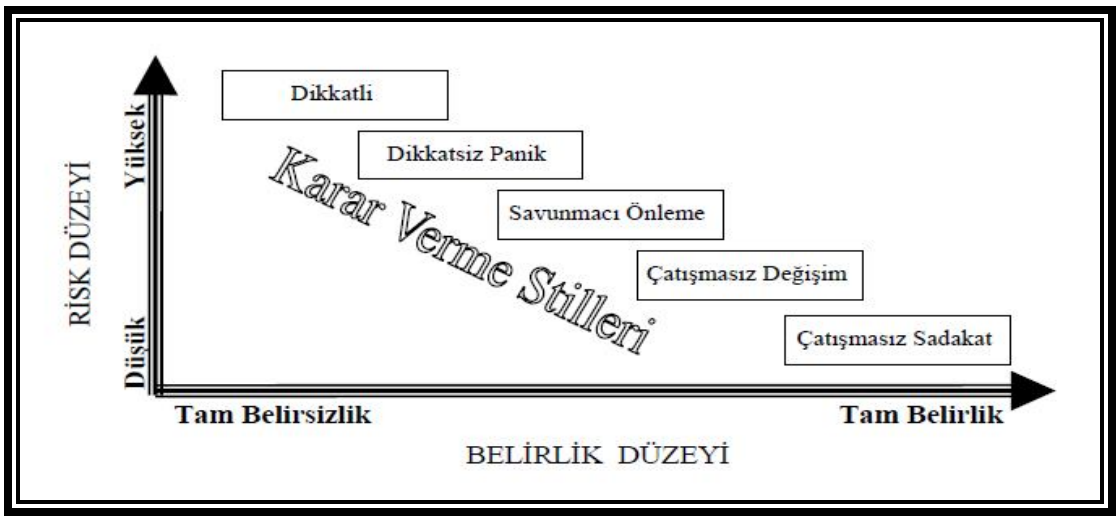
Bu başlık altında, verildiği ortama göre (belirlilik, belirsizlik, risk durumunda) kararlar, Ansoff (1980)'un üç grupta incelediği (Stratejik kararlar, Yönetsel kararlar, Operasyonel kararlar), ve Simon (1976)'un iki ana grupta incelediği (Programlanmış kararlar, Programlanmamış kararlar) karar gruplarından bahsedilecektir.

3.2.2.1. Verildiği Ortam Açısından Kararlar

Karar vericiler için gerçekleştirilen bir alternatifin gelecekteki sonuçlarının ne olacağını tam olarak bilmek olanaksızdır. Gelecek kelimesi; karar verme durumlarını tartışmada anahtardır. Örgütler ve çevreleri sürekli değiştiğinden, gerçekleştirilen kararların gelecek sonuçları mükemmel olarak kestirilemez (Özer, 1997: 262).

Değerler, risk olasılığı, irdeleme ve taraflılık, bireyin problemlerini düşünme yöntemlerini etkiler (Rowe ve Boulgarides, 1994: 65). Karar verme stilleri ile ilişkili olduğu belirtilen risk tutumu, daha önce belirtilen Jannis ve Mann yaklaşımı ile açıklanmaktadır. Şekilde risk düzeyi (düşük-yüksek) ile ortamın belirlilik düzeyi (tam belirsiz-tam belirli) arasında geliştirilen karar verme stilleri görülmektedir. Yüksek risk ve tam belirsiz durumlar için en uygun karar verme stili "dikkatli" olarak belirtilirken, düşük risk ve tam belirli durumlarda uygun karar verme stili çatışmasız sadakat olarak belirtilmektedir (Lee ve diğerleri, 1999: 70).

Tablo 45: Risk ve Belirlilik Düzeyleri ile Karar Verme Stillerinin İlişkisi



Kaynak: Nas, 2006: 111.

Verildiği ortam açısından kararlar üç grupta incelenmektedir. Bu durumlar; bilinen koşullar altında karar verme, risk altında karar verme ve belirsizlik altında karar verme olarak literatürde geçmektedir. Bu durumların her biri, karar alternatiflerinin sonucundaki çıktının yaratacağı etkinin tahmin edilebilmesiyle ilişkilidir (Kurt, 2003: 24). Karar verme durumları şu şekilde incelenecektir:

- Belirlilik durumunda karar verme,
- Risk durumunda karar verme,
- Belirsizlik durumunda karar verme.

3.2.2.1.1. Belirlilik Durumunda Karar Verme

Belirlilik altında karar vermenin altında karar vericinin verilecek kararda ortaya konulacak her seçeneğin sonuçlarına ilişkin tam ve kesin bilgisinin olduğu varsayımı yatmaktadır. Bu varsayım, belirlilik durumunda karar vermenin temel şartıdır. Belirliliğin çok olduğu karar türleri genellikle yönetimin alt kademelerinde alınan ve rutin özellikli kararlardır. Bu tür kararlarda her seçenek zorunlu olarak tek bir sonuca götürür (Koçel, 2010: 110).

3.2.2.1.2. Belirsizlik Durumunda Karar Verme

Ortamların ve seçeneklerin nasıl bir sonuç vereceği, karar verecek kişi tarafından bilinmemesi durumunda belirsizlik altında karar verme söz konusudur. Burada, meydana gelebilecek sonuçlara herhangi bir gerçekleşebilme olasılığı verilememektedir. Bu tür kararların risk altında karar verme ile farklılığı burada ortaya çıkmaktadır. Risk durumunda olayların meydana gelebilme olasılıkları bilinirken belirsizlik ortamında ise hem olayların gerçekleşebilmesi ve hem de gerçekleşme olasılıkları bilinmemektedir. Örgütün üst kademe yöneticilerinin verdiği kararların çoğu bu tür kararlar içerisindedir (Koçel, 2010: 110).

3.2.2.1.3. Risk Durumunda Alınan Kararlar

Olayların gerçekleşme olasılıklarının bilindiği ve alternatiflerin birden fazla olması halinde risk durumunda karar vermeden bahsedilebilir (Halaç, 2001).

Bu tür kararlarda, ulaşılabilecek sonuçların kesin durumları yerine belirli bir olasılıkla gerçekleşebilecek olan durumları bilinmektedir. Karar verme durumunda olanların en çok karşılaştıkları karar türüdür. Risk durumunda karar verme durumunda, bazı sonuçlara birden çok alternatiflerle ulaşılabileceği gibi, bazı alternatifler de birden çok sonuca götürebilmektedir (Koçel, 2010: 113).

3.2.2.2. Yapıları Açısından Kararlar

Simon (1976), kararları her defasında tekrarlanan belli usullere dayanan programlanmış kararlar ve belirli bir temele oturtulamayan, yeni ve önemli sonuçlar doğurabilecek, görece daha belirsiz ve karmaşık nitelikte olan programlanmamış kararlar olarak ikiye ayırmaktadır. Bu ikili sınıflandırmanın yanında karar verme tekniklerini de geleneksel ve modern geleneksel ve modern teknikler olarak ortaya koyan Simon, bu tekniklerin programlı kararlarda farklı, programsız kararlarda farklı şekilde işletildiği üzerinde durmaktadır.

Programlanabilir ve programlanamayan kararlar arasındaki ayırımı Simon (1976) şöyle dile getirmektedir. Bir uyarıya karşı gösterilen tepkiler çok çeşitlidir. Bu tepkilerin bir ucunda, bir uyarı türü için geliştirilmiş ya da öğrenilmiş tepkiler bulunur ki, bunlar rutinleşmiş tepkilerdir. Öteki uçta ise sorun anlamında bir uyarı, çözüm isteyen bir uğraş isteği uyandırabilir. Bu uğraşı isteği, karar için ilgili seçeneklere yönelik bir arama çabası ile kendisini gösterir.

3.2.2.2.1. Programlanabilir Kararlar

Programlanabilir kararlar, belli bir yönteme dayandıkları için her defasında yeniden alınması gerekmeyen, sıksık yinelenen ve "rutin" nitelikteki kararlardır (Simon, 1976). Örgüt tarafından geliştirilmiş olan özel süreç yaklaşımları kullanılır. Örgütlerdeki günlük kararların çoğu, bu tip kararlardır. Bu kararlar geleneksel yöntemde, alışkanlıklar, standart çalışma usulleri, örgüt yapısı, ortak beklentiler gibi faktörlere bağlı olarak ortaya çıkmaktadır (Nas, 2006: 62).

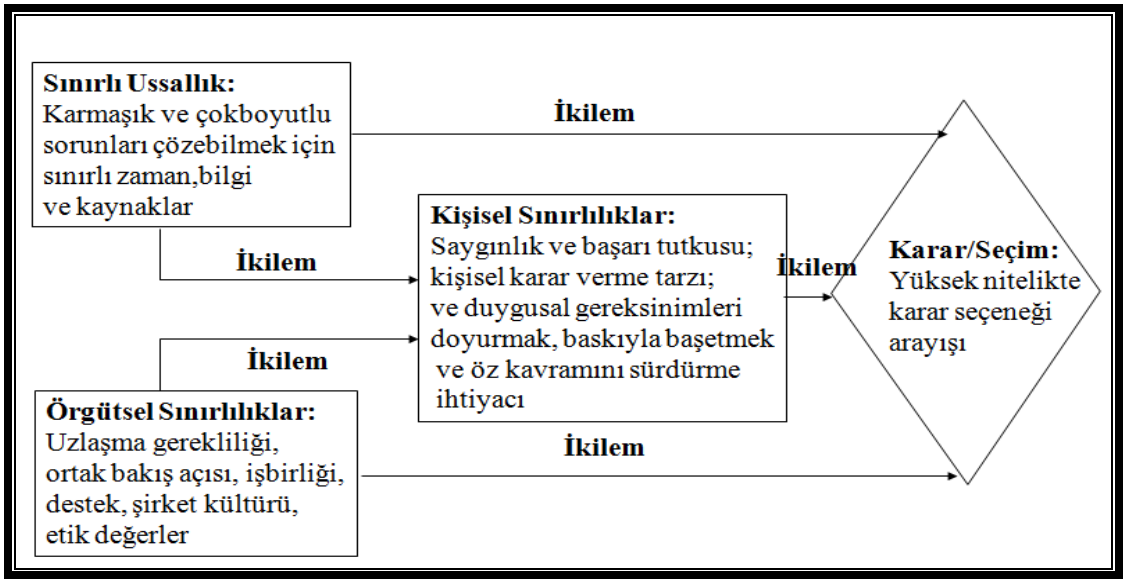
Programlanabilir kararlar; gelecekte başvurulacak ve geliştirilecek standart karar kalıplarına olanak sağlayan durumları gerektirir. Tekrarlanan örgütsel faaliyetlere bir tepki olarak doğarlar. Yöneticiler karar kurallarını bir kere formüle ettiğinde, alt kademe diğer planlar için yöneticilerden bağımsız kararlar alabilirler (Daft, 2003: 273).

3.2.2.2.2. Programlanamayan Kararlar

Programlanamayan kararlar; günlük ve rutin olaylara uygulanamayan kararlardır. Alışılmışın dışındadır, belirsizlik düzeyi yüksektir. Genel problem çözme süreci yaklaşımı kullanılır. Üst yönetim tarafından verilmesi gereken karar niteliğindedir (Sağır, 2006).

Programlanamayan kararlar geleneksel yöntemde daha çok yöneticilerin doğuştan var olduğu düşünülen yaratıcılık sezgi gibi nitelikleri ile zamanla tecrübelerle geliştirdikleri birikimleri doğrultusunda belirlenmektedir (Sağır, 2006). Ancak bu kararların temelinde kişiye özgü olması sebebiyle ikilemler yatmaktadır. **Şekil 38'de** programlanamayan kararların alınması sırasında karşılaşılan sınırlılıklar gösterilmiştir.

Şekil 38: Programlanamayan Kararların Alınmasında Sınırlılıklar ve İkilemler



Kaynak: Sağır, 2006: 32.

Programlanamayan karar tipi, daha çok kişiye bağlı olan, prosedürlere bağlanması zor olan, yaratıcılığın ağır batığı ve çoğu kez bilinmeyenlerle dolu bir ortamda yapılan stratejik nitelikteki seçim işlemi ile ilgilidir. Bu gruba giren kararların ilgili olduğu sorunların yapısını önceden tarif etmek veya belirlemek zordur. Bu tür karar durumlarında, karar verme sürecinin her safhası için önceden

belirlenmiş prosedürlerden yararlanmak mümkün değildir. Her durum için her safhanın gerekleri ayrı ayrı yerine getirmek gerekir (Koçel, 2003: 78).

3.2.2.3. Örgüt Yapısına Göre Kararlar

İşletmeler örgüt yapılarına göre üç düzeyde çeşitli kararlar verirler ve birçok stratejik alternatiften birini seçerek o alanla ilgili stratejilerini oluştururlar. Ansoff (1980) bu üç düzeyde strateji oluşturmaya yönelik alınan kararları stratejik kararlar, yönetsel kararlar ve operasyonel kararlar olmak üzere üç grupta incelemektedir.

Kurumsal düzeydeki stratejiler için stratejik kararlar, işletme ile çevresi arasındaki ilişkilerin düzenlenmesi ve işletmenin amaçlarının belirlenmesi ile ilgili üst düzey kararlardır (Zehir ve Özşahin, 2006).

Departman düzeyindeki fonksiyonel stratejiler için operasyonel kararlar; eldeki kayakların en iyi şekilde kullanılmasıyla ilgili fonksiyonel birimler bazında alınan kararlardır (Ansoff, 1980).

3.2.2.3.1. Stratejik Kararlar

Strateji, işletmeler açısından seçimsel kararlar bütünüdür ve son dönemlerde örgütlerin çeşitli başarı kriterlerini belirleyici önemli bir etken haline gelmiştir (Neumann ve Neumann, 1994: 67).

Stratejik kararlar ise, örgüt ve çevresi arasındaki etkileşimi yansıtmakta; örgütün bu ilişkiyi nasıl yönettiğini göstermektedir. Diğer bir ifadeyle stratejik kararların örgüt ve onun dış çevresi arasındaki ilişkiye yön verdiği söylenebilir (Ağca, 2009: 76).

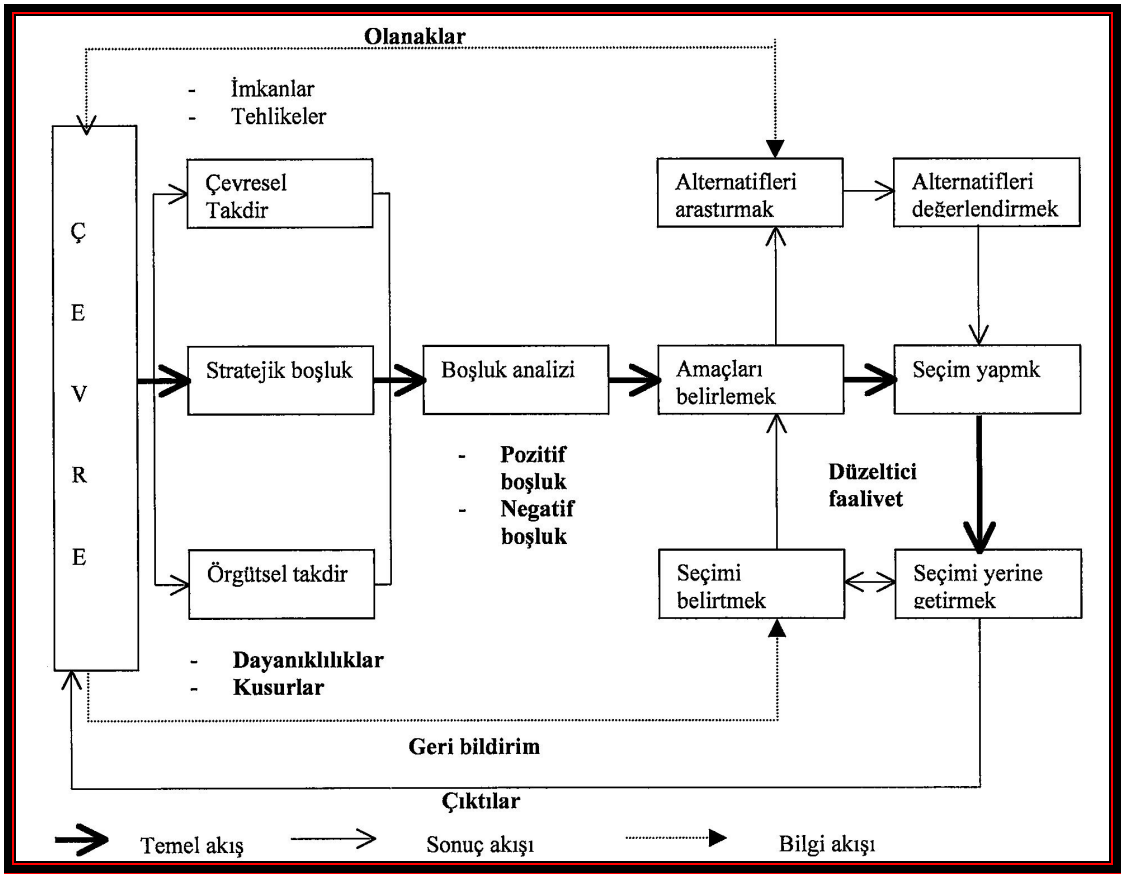
Herbert A. Simon'a göre stratejik karar alma üç temel prensip olan, karar vermek için uygun şartların bulunması, uygulamaya geçmek için uygun davranışların belirlenmesi ve bu davranışların içerisinden uygun olanların seçilme sürecini kapsamaktadır (Harrison, 1996: 46).

Stratejik karar alma süreçleri üst yönetimden diğer örgüt üyelerine kadar örgütteki herkesi kapsar. Stratejik karar almada amaç; çevre, yapı, liderlik ve strateji arasında bir uygunluk geliştirmek olduğundan örgütler eşsiz, taklit edilemeyen,

ikamesi güç ve transfer edilemeyen rekabetçi bir avantaj elde edebilirler (Synman, 2006:265).

Stratejik karar verme süreci ise, sosyal ve algısal faaliyetleri oluşturan uzlaşmalar, faaliyetler ve etkileşimler şeklinde tanımlanmıştır (Harp Akademileri Komutanlığı, 2001: 20). **Şekil.39' da** görüldüğü gibi stratejik karar alma süreci çok yönlü ilişkiler ve etkileşimleri de beraberinde getirmektedir.

Şekil 39: Stratejik Karar verme süreci



Kaynak: Özşahin ve Zehir, 2011, 52.

Şekilden de anlaşıldığı üzere stratejik kararlar işletmenin iç çevresine yönelik problemlerden ziyade dış çevresi ile ilişkilerinin düzenlenmesi ve faaliyet sahasının seçimine işletmenin hangi ürünü üreteceği ve hangi pazarlarda satacağına yönelik kararlardır. Bu tip kararlar, işletmenin büyüklüğüne bakmaksızın alternatifler arasından uygun kaynak kompozisyonunun seçilmesi ile ilgilidir (Özşahin ve Zehir, 2011: 53).

Eren (2000)'e göre yaşayan bir canlı olarak işletmenin yaşamını devam ettirdiği ortama uyabilmesi için o ortamın koşullarını devamlı olarak tanıması gerekmektedir. Bundan sonra da elde ettiği veya edeceği kaynaklarını nasıl değerlendireceğini saptaması, amaçlarını gerçekleştireceği faaliyet alanlarını belirlemesi ve yeni ürün yeni pazar bileşimini uygun bir biçimde seçmesi gerekmektedir. Özetle stratejik kararlar, çevresel incelemelerin ışığında, işletmenin genel amaçlarını saptama ve amaçlara ulaştıracak üretim veya faaliyetleri belirleme hususunda alınan kararlardır.

Stratejik kararlar işletmenin hangi düzeyinde (kurumsal, işletme, departman) olursa olsun programlanmamış kararlardır (Özkara, 2010: 34). Wheelen ve Hunger diğer kararların aksine stratejik kararların tüm işletmenin uzun vadedeki geleceği ile ilgili olduklarını ve temelde üç özelliği bulunduğunu vurgulamıştır (Özşahin ve Zehir, 2011: 52). Bu özellikler:

1.Seyreklik:

Stratejik kararlar, belirli bir dönemde ve uzun bir dönem süresince, dönemin gerekleri ve değiştirici faktörler ortaya çıkıncaya kadar sürdürülürler.

2.Bütünsel Olma:

Stratejik kararlar kuruluşların bütün kaynaklarının ve bütün enerjisinin, verilen karar doğrultusunda harekete geçirilmesine sebep olur.

3.Belirleyici Olma:

Stratejik kararlar kendilerinden sonra gelecek olan bütün kararların ve davranışların tipini ve doğrultusunu belirler.

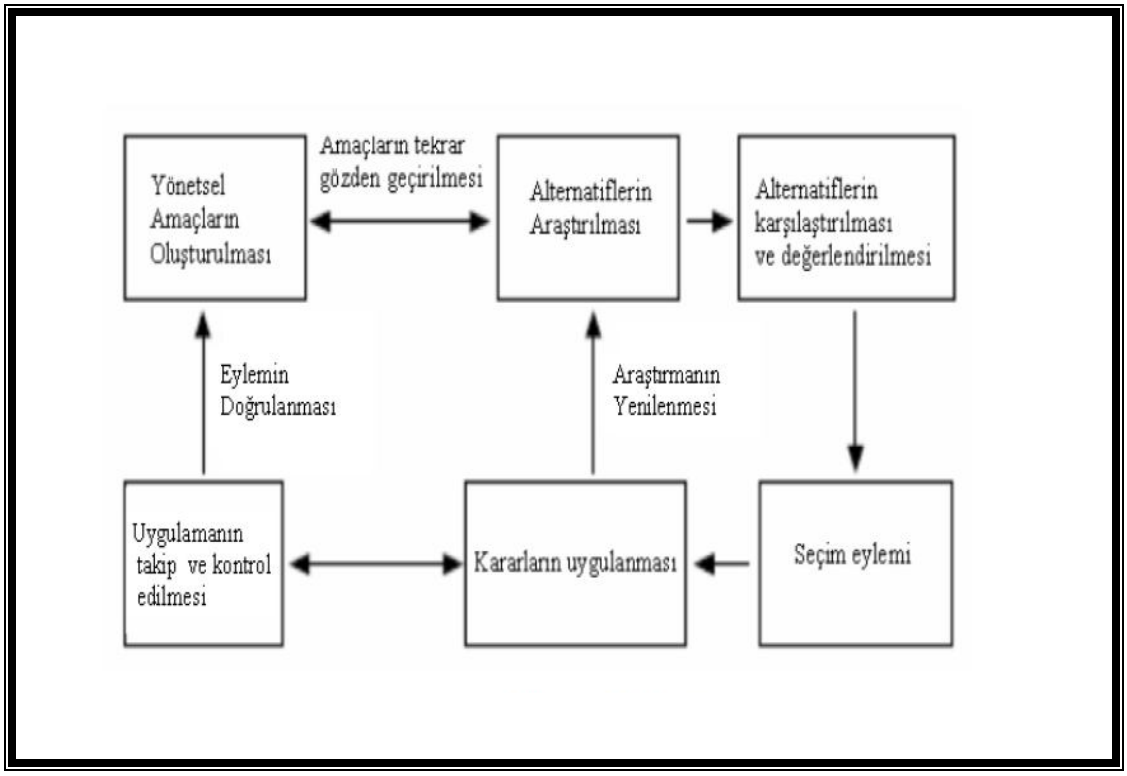
3.2.2.3.2. Yönetsel Kararlar

Yönetsel kararlar, işletmelerin verimliliğini arttırmaya yönelik verilen kararlardır. Eren (1997), işletmelerin kuruluş aşamasında organizasyon yapısının şekillenmesi için verilen yönetsel kararların, yapılacak işlere göre ihtiyaç duyulan departmanların belirlenmesi, departmanlar arası hiyerarşik yapının niteliği, işletme içi ilişkilerin yapısal özelliklerinin saptanması açısından gerekli olan kararlar olduğuna değinmiştir.

İşletme içinde verilen yönetsel kararlar, hammaddenin işlenmesi, personelin eğitilmesi, tesis ve ekipmanların sağlanması gibi kaynakların nerden nasıl ne gibi koşullarda edinileceği ve nasıl geliştirileceğine dair kararları içermektedir. Eren (2000), kaynak planlaması ile ilgili bu tür yönetsel kararların çevresel değişimlerin büyük ölçüde etkisi altında kaldığını ve işletmenin faaliyetlerinin tehlikeye girdiği durumlarda stratejik karar niteliği kazanacağını belirtmiştir.

Harsison ve Pelletier (2000), yönetsel karar verme sürecini **Şekil 40'ta** gösterildiği üzere özetlemektedir.

Şekil 40: Yönetsel Karar Verme Süreci



Kaynak: Tekin ve Ehtiyar, 2010: 3398.

Şekil 40'ta görüldüğü üzere yönetsel karar verme süreci aşağıda belirtilen aşamalardan oluşmaktadır (Tekin ve Ehtiyar, 2010: 3398):

1. Yönetsel amaçların oluşturulması,
2. Amaçların tekrar gözden geçirilerek amaca ulaşabilmek için alternatiflerin araştırılması,
3. Alternatiflerin karşılaştırılması ve değerlendirilmesi,

4. Alternatiflerden birinin seçim eylemi,
5. Kararların uygulanması,
6. Uygulamanın takip edilmesi ve kontrol edilmesi.

3.2.2.3.3. Operasyonel Kararlar

Operasyonel kararlar genellikle yöneticileri en çok meşgul eden yöneticilerin gününün ve enerjilerinin büyük bir kısmını alan kararlardır. Operasyonel kararlarda temel amaç o anda yürütülen faaliyetin azami ölçüde kararlılığını sağlamaktır. Bu amaca yönelik olarak insan gücü, para, ekipman gibi kaynakların fonksiyonel birimler arasında dağıtılması; faaliyetler için takvim oluşturulması, performansların kontrol edilmesi ve denetim faaliyetlerinin uygulanması başlıca operasyonel karar alanlarıdır. İşletmelerde alınan operasyonel kararlara örnek olarak fiyat belirlenmesi, üretim programının ve envanterlerin oluşturulması, pazarlama stratejisinin oluşturulması, üretim, pazarlama ve ar-ge harcamalarının belirlenmesi gibi kararlardan oluşmaktadır (Eren, 1979: 32).

3.2.2.4. Karar Vericilerine Göre Kararlar

Karar veren organ açısından kararlar, bireysel kararlar, grup kararları (Özkara, 2010: 33) ve örgütsel kararlar (Tosun, 1971:142) olarak ele alınabilmektedir. Bireysel kararlar, karar vericinin tek bir kişi olması durumunu tanımlamaktadır. Bu tür kararlar, genellikle aciliyet gerektiren durumlarda tercih edilmekte ve öznel bir nitelik taşımaktadır. Grup kararları ise, kararın örgütte birden fazla kişi tarafından verildiği durumları ifade etmektedir (Özkara, 2010: 33). Grup kararı, birbirlerini etkileyerek bir seçim yapabilmek için yeter derecede küçük insanlar topluluğunca verilir. Karar verme süreci yüzyüze ilişkilerde ortaya çıkmaktadır (Tosun, 1971: 142). Grup kararlarının en önemli özelliği, bireysel kararlara kıyasla daha uzun sürede alınmaktadırlar. Grup kararları, yönetim literatüründe "komite kararları" olarak da kullanılmaktadırlar (Özkara, 2010: 33).

3.2.2.4.1. Bireysel Kararlar

Karar vermeyi birey açısından incelemeyi gerektiren çeşitli nedenler sayılabilir. Söz gelimi, karar verme yeteneği ve arzusu, kuşkusuz yönetsel liderin en önemli özelliklerinden ikisidir (Tosun, 1971 :142).

Alan Rowe tarafından ileri sürülen bireysel karar verme stilleri 4 kategoride incelenebilmektedir. Yön gösterici karar verme (Directive), davranışsal karar verme (Behavioral), analitik karar verme (Analytical) ve kavramsal karar verme (Conceptual), karar vermedeki bireysel farklılıkların ölçülmesinde ileri sürülen bu kategorilerdir (Nas, 2006: 81).

Alternatiflerin oldukça sınırlı, karar vericinin ölçütlerinin açıkça değerlendirilebilir olduğu durumlarda, hızlıca sonuca götürebilen kararların verildiği tür yön gösterici karar verme türüdür. Yön gösterici karar vermede, karar vericinin statüsünü kullanarak, direktifler vermesi ile karar verme sürecini hızlandırması söz konusudur. Karar vericinin vermiş olduğu kararlarda başkalarının ne denli etkileneceğinin göz önünde bulundurulduğu karar verme türü davranışsal karar verme türüdür (Yıldız ve İşcan, 2013: 23-24)

Davranışsal karar vermede çatışmalardan kaçınmaya büyük önem gösterilir. Ayrıca şahısların görüşlerinin alındığı toplantılara büyük önem verilir. Karar vericinin karar verirken, nicel bazı kıstaslara daha fazla ulaşmak adına bilgi kaynaklarına başvurduğu, analitik düşünmeyi tercih ettiği karar verme, analitik karar verme türüdür. Analitik karar vericiler deterministik kişilerdir ve yön gösterici karar vericilere göre daha dikkatlidirler (Nutt, 1979: 78). Kavramsal karar verme ise analitik ve yön gösterici karar verme modellerine kıyasla, daha dışa dönük olarak verilen kararları kapsar. Bu karar verme tarzında da çevre ile uyumlu kararlar alınmasına özen gösterilir (Martinsons ve Davison, 2007: 286).

Bireylerin vermiş oldukları kararların çoğu kendilerini ilgilendirmektedir. Buna karşılık yöneticiler ise başkalarını ilgilendiren ve başkalarının uygulamasını yapacakları kararları verme gibi bir sorumluluğu vardır. Bu durumda kararlar birey ve onu ilgilendiren çevreyle bağlantılı bir süreç olmaktadır. Bu durumda karar veren ve içinde bulunduğu gruba bağlı olarak kararlar değişiklik gösterebilecektir. Bireyin ve grubun özellikleri kararları etkileyecektir. Bireyle ya da bireylerin oluşturduğu

gruplarda verilen kararlar yetenekler, tecrübe ve değerlerden etkilenecektir (Çavuş, 2008: 3).

Karar verme eyleminin girdileri insan, bilgi, yönetim bilgi sistemleri ve fiziki dokümanlardır (Çavuş, 2008: 3). Bireysel kararlar, tek bir karar vericinin gerekli davranışı sergileyerek karar vermesi halidir. Bu tür kararlar genellikle karar vericiyi fazlaca ilgilendiren sonucuna da doğrudan karar vericinin katlanmasını gerektiren kararlardır. Kararlar birçok faktörden etkilenmektedir. Karar almayı etkileyebilen kişisel faktörler aşağıdaki şekilde sıralanabilir (Hatiboğlu, 1994:517):

Bireysel karar verme süreci sonrasında verilen kararlar; bazen bir değişikliği veya bir seçimi veyahut bir kanaatin oluşmasını bazen de belirsiz bir durumu ortaya çıkarabilirler. Nihayetinde insanın yaşama başlamasıyla birlikte ortaya çıkan bu süreç, bütün yaşamı boyunca değişik şekillerde ve ortamlarda devam eder Bireysel karar verme süreci sonrasında varılan kararlar; bazen bir değişikliği veya bir seçimi veyahut bir kanaatin oluşmasını bazen de belirsiz bir durumu ortaya çıkarabilirler. Nihayetinde insanın yaşama bağlamasıyla birlikte ortaya çıkan bu süreç, bütün yaşamı boyunca değişik Şekillerde ve ortamlarda devam eder. Son olarak bireysel karar verme sürecinin özünde psiko-sosyal bir süreç olup, benzeşenlerin bulunması mümkün olmakla birlikte, her bireyin kendi hayat tecrübesi doğrultusunda kendine özgü bir karar verme süreci stiline sahip olduğunu söyleyebiliriz (Hacıköylü, 2006: 14).

3.2.2.4.2. Grup Kararları

Grup kararları farklı bilgi düzeyi ve uzmanlık alanlarına sahip birden fazla kişinin bir araya gelerek ortak karar almaları halidir. Genellikle yöneticiler sosyal bir ortamda karar verirler. Ortak karar verme bir grubun ortak bir örgüt anlayışı geliştirmek için çaba gösterdiği bir süreçtir (Çavuş, 2008: 4).

Grup kararlarının birtakım üstülükleri olmakla beraber birtakım sakıncaları da mevcuttur. Grup kararlarının faydaları ve sakıncaları tablodaki gibi sıralanabilir (Koçoğlu, 2010: 72; Çavuş, 2008: 5):

Tablo 46: Grup Kararlarının Güçlü ve Zayıf Yönleri

Grup Kararlarının Üstünlükleri	Grup Kararlarının Zayıflıkları
• Gruptaki uzmanlar karara değişik açılardan yaklaşırlar, böylece daha çok bilgi, daha çok seçenek toplanabilir ve deneyimlerden faydalanma imkânı artar. • Toplantıdaki karşılıklı etkileşim örgüt faaliyetlerindeki koordinasyonu sağlar. • Karar yürütecek kişilerin karar verme sürecine katılmaları motivasyonu artırır. Kararların kabullenilmesi kolaylaşır. • Yöneticilerin karar verme konusunda eğitilmelerini sağlar. • Grup tartışmaları yaratıcı düşüncenin ortay çıkmasına yol açar. • Grup üyeleri kararı daha çabuk benimser ve sahiplenirler. • Kişisel kararlara göre daha objektiftir. • Karara direnç azalır.	• Sosyal baskı grup üyelerini engelleyebilir. • Rekabet olduğundan kazanma duygusu kararın önüne geçebilir. • Zaman alıcıdır ve daha masraflıdır. • Hatalı bir kararın alınması durumunda sorumlu belirlenemez. • Kararın aciliyeti var ise, grup kararları bu süreyi daha da uzatır. • Üst düzeydeki bir kişinin veya gruptaki bir kişinin diğerlerine hâkim olması gruptan çıkacak kararı bireysel hale getirebilir. • Herkesin birbirini suçlamasıyla hiçbir karar alınamayabilir. • Beraber düşünme ortaya çıkabilir. Grubun ortak bir sonuca varma ve tutarlı olma isteği en iyi karar verme isteğinden fazla olabilir.

Kaynak: Koçoğlu, 2010: 72; Çavuş, 2008: 5.

Günümüzde kararların verilmesinde bireylerin kendi başlarına davranmalarından ziyade karar vermenin grup içerisinde yapılması için göze çarpan bir eğilim vardır. Bunun yanı sıra örgütlerde çalışanlarında bu grup kararına katılımı sağlanmaya çalışılmaktadır. Kararlara katılmak çalışanların yaptıkları işlere daha bağımlı hale getirmekte ve örgütü benimsemelerini sağlar. Ayrıca çalışanlarda moral ve motivasyon etkisi de yaratmaktadır (Koçoğlu, 2010: 72).

3.2.2.4.2.1. Delphi Tekniği

Bu yöntem uzmanların düşünceleri arasından bir ortak sonuç (consensus) çıkarmak üzerine kuruludur. Bu yöntemde belirli sayıdaki uzmandan mevcut sorun konusunda bilgi ve düşünceleri istenir. Uzmanlar birbirlerinden etkilenmeyecek bir ortamda düşüncülerini paylaşırlar. Daha sonra düşünceler birleştirilir veya bunların

ortalaması alınır. Ortalamadan çok aykırı fikirler süren uzmanlara yorumlarının sebebi tekrar sorulur. Bu çok pahalı ye uzun bir tekniktir. Bu nedenle günlük verilen kararlarda bu teknik kullanılmaz. Teknik gelişme, yeni mamullerin pazar potansiyelleri, araştırma/geliştirme sorunları, gelecekteki iktisadi şartlar vb. konularda bu teknikten yararlanılır (Hatiboğlu, 1994: 521).

3.2.2.4.2.2. Nominal Grup Tekniği

Delphi tekniğinden farklı olarak karar verecek kişiler bir araya gelerek karar sürecini başlatırlar. Bu teknikte üyeler birbirleri ile tartışmaz. Başlangıçta sorun ortaya konur ve uzmanlardan akıllarına gelebilecek bütün seçenekleri yazması istenir. Sonra üyeler düşüncelerini söyler ve bunlar bir tahtaya yazılır. Tartışma yalnız seçeneklerin aydınlatılması ile ilgilidir. Bütün seçenekler yazıldıktan sonra tartışma başlar ve sonunda oylama yapılır. En çok oy alan seçenek grup kararıdır (Hatiboğlu, 1994: 522).

3.2.2.4.2.3. Beyin Fırtınası Tekniği

Beyin fırtınasının esası; belirli bir durum veya probleme ilişkin fikir ve seçenekleri ortaya koymak üzerine dayanır. Örneğin, bir teneke kutunun, eski gazetelerin veya bir ataşın kullanım alanlarının bulunması türünden bir araştırma ile öğrenciler, yaratıcı düşünmeye ve imgeleme yapmaya zorlanırlar. Bir takım, bu teknikle çalışmayı becerebilirse, etkili bir takım çalışması için yaşamsal önemde olan bir tür "temiz iletişim" kapasitesini de geliştirmiş olur. İyi bir beyin fırtınasına katılmak, insanın kendine güvenini arttırır ve eğlencelidir. Beyin fırtınası tekniğinde, herkesin katılımı eşit bir zeminde teşvik edildiği için, oturumlar, takımın birliğini sağlar (Şahin, 2005).

3.2.2.4.3. Örgütsel Kararlar

Örgüt, önceden belirtilmiş amaçları gerçekleştirmek için bir araya gelmiş insanlardan oluşur (Balcı ve Aydın, 2003: 10). Örgütte amaçlara ulaşmak için

gereken faaliyetler ile bu faaliyetleri yürütecek kişilerin görev ve sorumlulukları belirlenir. Örgütsel kararların başlıca üç özelliği şöyle sıralanabilir (Uluğ, 1996: 20);

- Örgüt içi alınan kararların çoğu bir tek kişiye mal edilmesi mümkün olamayan grup kararları ya da karma kararlardır.
- Örgütlerde karar verenler bu kararlarını örgüt adına vermektedir.
- Üyelerin sorunları çözerken bu sorunlarla ilgili kişisel değerleri çıkarları duyguları normları vardır.

Örgütlerde karar vermenin anlaşılması için örgütsel kültür kavramına da bir hayli dikkat çekilmektedir. Kültürle ilgili yapılan birçok önemli tanımdan biri de şudur; "kültür" bir grubun üyelerinin paylaştıkları geçmişleri, normları, değerleri ve inançlarıdır. Örgütlerde karar verme eylemi temel olarak, örgütün değerleri ve amaçları ile ilişkilidir. Karar vermede başarılı olabilmek için, örgütün lideri, örgüt içerisindeki bireysel değerler ve kültürü, gözden geçirmeli ve örgüte uygun olan bir karar verme yöntemini seçmelidir. Eğer ki karar, doğru değerleri yansıtmıyorsa, bu karar muhtemelen örgüt içerisindeki tansiyonu yükseltecek ve başarısız olacaktır (Tekin ve Ehtiyar, 2006: 3397).

Organizasyonlarda karar alma ve iletişim süreci, organizasyonları harekete geçiren ve işleyiş biçimine yön veren en önemli organizasyonel süreçlerden ikisidir. Bağlantı süreçleri olarak da ifade edilen bu ikiliden biri olan karar alma, hem örgütsel hem de yönetsel süreç olarak örgütsel eylemin odağını oluşturmakta, iletişim süreci ise örgütün tüm alt sistemini biçimlendirmektedir (İraz, 2004: 414).

- **Örgütsel Karar Vermeyi Etkileyen Faktörler:** Örgütsel faktörler; örgütün yapısı, örgütün büyüklüğü, teknoloji, roller ve görev tanımı, otorite ve güç, yönetim felsefesi ve örgütsel iklim olarak ifade edilmektedir. Örgütlerde karar vermeyi etkileyen örgütsel faktörler, örgütün yapısı, örgüt kültürü ve örgüt politikasıdır (Nas, 2006: 112).

1. Örgüt Yapısı: Örgütsel yapı ve politikalar örgütün amaçlarına ulaşmasında ona yardımcı olmaktadır. Bu nedenle örgüt amaçlarıyla uyum içinde olmalıdırlar. Ancak örgütün amaçlarıyla uyumluluk göstermeyen, çalışanlar arasında gerilim ve stres yaratan, yapılması gereken işler için elverişli olmayan, örgüt içinde

çatışmalara neden olan ve örgüt için yetersiz olarak değerlendirilebilecek bir örgütsel yapı ve örgütsel politikalar örgüt için sorunlar ortaya çıkarmaktadır (Arslan, 2004: 208).

2. Örgüt Kültürü: Yönetim işinin sonuç itibariyle "insan" ile ilişkili olması, insan unsurunun da "toplumsal bir ürün olması", toplumsal kültür konusunu ön plana çıkarmıştır. Başka bir deyişle her insanın içinde büyüdüğü toplumun kültürü tarafından şartlandırıldığı, değer yargıları, dünya görüşü, davranış ve davranış normları, olayları değerleme stilleri vs o toplumun kültürel özelliklerinden etkilendiği için yöneyim ve yönetici ile ilgili her kavram teori, yaklaşım, teknik belirli kültür ortamları ile ilişkilendirilerek değerlenebilir. İnsanların kültürel özelliklerindeki farklılıklar davranışlarına da yansıyacağı gibi, kültürel farklılıkların kavranamaması durumunda, bir kültürün başka bir kültüre yansıtılması ve hatta egemen kılınması gibi durumlar ortaya çıkacaktır (Özkalp ve Kırel, 1996: 146).

Tablo47: Örgüt Kültürü Stratejik Karar İlişkisi

	Hızlı	Yavaş
Yüksek Riskli Kararlar	Sert erkek maço kültürü Kozmetik, film ve reklam sektörü.	Şirketin üzerine iddia kültürü Havacılık ve uzay araştırma.
Düşük Riskli Kararlar	Çok çalış / sert oyna kültürü Moda, pazarlama, tüketici ürünleri ve elektronik sektörü.	Süreç kültürü Hükümet, kamu hizmetleri, sigorta ve finans kuruluşları.

Kaynak: Devrangeldi, 2004: 63

Sert erkek / maço kültürü; bireylerin ön planda olduğu, riskli ve ani kararların alındığı, çevresel belirsizliğin yüksek ve geri beslemenin hızlı olduğu ortamlarda gelişmektedir. Polis departmanları ve cerrahlar bu kültüre örnek verilebilir (Özdemir, 2006: 35).

Çok çalış/sert oyna kültürü; risk düzeyinin düşük, ekip çalışmasının ön planda olduğu ve başarının çok çalışmaya bağlı olduğu ortamlarda gelişmektedir. Toplantılar, yarışmalar, yaratıcılık ve heyecanla birlikte iş görenler motive edilmeye çalışılmaktadır. Moda sektörü, çeşitli pazarlama şirketleri ve hizmet sektörü bu kültüre örnek verilebilir. Şirketin üzerine iddiaya girme kültürü; ekip çalışması ve bireysel çalışmalarda yetenekli, bilimsel ve teknik kafaya sahip, sabırlı bireylere

ihtiyaç duymakta ve geri beslemenin yavaş başarı riskinin ise yüksek olduğu ortamlarda gelişmektedir. Sermaye yoğun yatırımlar, büyük inşaat ve petrol şirketlerinin yaptığı yatırımlar örnek verilebilir (Eren, 2006: 318).

Süreç kültürü; yönetimin inandığı süreçlerin takip edilmesine dayanmaktadır. Bu kültür çevresel belirsizlik riskinin düşük ve kararların sonuçları hakkındaki bilgilerin geri bildiriminin yavaş olduğu ortamlarda gelişmektedir. Kamu kurumları, sigorta şirketleri ve finansal hizmet veren bankalar bu kültüre örnek verilebilir (Özdemir, 2006: 36).

Her ne kadar kültür kavramına yönelik ortak bir tanımın yapılması mümkün görünmese de genel olarak kabul görmüş tanım olarak, "kültür, öğrenilen ve paylaşılan değerler, inançlar, davranış özellikleri ve anlam taşıyan semboller toplamı" olarak ifade edilebilir (Koçel, 2010: 135).

Örgüt kültürü de bir alt kültür olarak o işletmede çalışanların paylaştığı değerleri ifade eder. Bu ortak değerlere örgütte uygulanacak yönetim araç ve tekniklerinin başarısını da etkiler. Örgüt kültürü, yönetim strateji ve politikaları ile de yakından ilişkilidir. Bu ilişki daha örgütün kurulma aşamasında kendini göstermeye başlar. Yönetim kurulan örgüte kendi inanç ve değerlerini yansıtırken, kendisiyle ortak bir vizyonu paylaşan bir grubu da istihdam ederek ve ortak amaç ve hedefler belirleyerek, bu hedeflere ulaşmaya yardımcı olacak örgüt ortamını oluşturmaya çalışır (Koçel, 2010: 136).

Örgüt kültürü, örgüt üyelerinin karar alma ve iletişim becerilerini etkilemektedir. Karar sürecinin aşamaları dikkate alındığında her aşamada karar vericinin "kültürel değişkenlerin" etkisi altında olduğu görülebilir. Dolayısıyla bir örgütte karar verme işi makro kültür olduğu kadar mikro veya örgüt kültürü tarafından da etkilenecektir (Koçel, 2010: 136).

Miles ve Snow, örgütlerin gelenek ve alışkanlıklarına göre sahip olduğu özellikleri birbirinden farklı dört kültür grubunda toplamakta, bunların özelliklerini ve strateji oluşumuna katkılarını **Tablo 48'**deki gibi açıklamaktadırlar (Özdemir, 2006: 36) .

Tablo 48: Örgüt Kültürü, Strateji ve Yönetici Tipleri Arasındaki İlişki Düzeyi

Kültür Tipi	Özellikleri	Strateji Oluşumu ve Niteliği	Yönetici veya Lider Tipi
Koruyucu	Muhafazakar inançlar ve düşük strateji güvenli ve dar bir pazara yoğunlaşma, mevcut faaliyetin etkinliğini iyileştirmeye önem verme.	Geçmişten geleceğe analize ve planlamaya önem verme.	Güveni ve istikrarı ön planda tutan riski sevmeyen.
Geliştirici	Yenilikçilik, yeni fırsatlar arama, yeni alanlara girme, yüksek risk stratejisini benimseme, değişim ve belirsizlik yaratan rakipleri zorlama.	Girişimci, gelişme ve büyüme.	Reformcu, değişimci, atılımcı, risk alıcı.
Analizci	Kararlı ve dengeli olma yanında değişimi de birlikte yürütme; 1) Dengelilik; biçimsel yapılar ve içsel etkinlik araştırması, 2) Değişim; rakiplerin faaliyetlerini kontrol edip, fikir geliştirme.	Endüstri ve rakiple beraber büyüme faaliyeti uyarlama.	Temkinli, rakibi izleyici ve risk alıcı.
Tepki verici	Rakiplerin değişim baskılarına etkili tepki gösterme ve yeteneksizliği. Krizleri önlemek için yapılan ayarlama ve düzeltme stratejileri.	Krizi atlatma, faaliyeti uyarlama ve tasarruf.	Zorunlu hallerde risk alıcı.

Kaynak: Özdemir, 2006: 37.

Örgüt kültürü pek çok yolla oluşturulabilir. Ancak genel olarak şu aşamaları içermektedir (Sezgin ve Bulut, 2013: 184):

- Birinci aşamada, tek bir kişi, yani örgütün veya organizasyonun kurucusu, yeni bir girişim fikrine sahip olur.
- İkinci aşamada, örgütün kurucusu bir ya da daha çok anahtar kişiyi örgüte getirir ve görüşlerini bu grupla paylaşır. Bu getiren kişiler, işletme kurucusunun bakış açısını taşırlar. Tüm grup elemanları böyle bir fikrin doğru ve iyi, değerli olduğuna, biraz risk taşıdığına, zaman, para ve enerji harcamaya değeceği inancındadırlar.
- Üçüncü aşamada, kurucunun oluşturduğu bu grup, örgüt için bina, yer, fon vb. bulmaya çalışır.
- Son aşamada ise, pek çok kişi örgüte dâhil edilir ve genel örgüt kültürü hikâyesi inşa edilmeye başlanmış olur.

Yönetim ve çalışanların becerilerinin güçlendirilmesinde örgüt kültürü, mesleki bilgi, iç ve dış müşteri yönlülük, karşı kültür ve bireyler arasındaki ilişki, amaç ve sonuca odaklanan bir liderlik, çevresel oluşumlara (ekonomik, sosyal, siyasi, vb.) duyarlı, açık bir iletişim düzeni, değişime uyum ve değişimin yönetimi, karar verme ve analiz, organizasyon ve planlama temeline dayalı olmalıdır (Demirel ve Karadal, 2007: 256).

3. Örgüt Çevresi: Örgütler ve çevreleri arasındaki ilişkiler karmaşık olup, herhangi bir örgütün kesin sınırlarını ve çevresinin boyutlarını tanımlamak çok güçtür. Örgütler çevreleri ile sürekli etkileşim içindedirler. Bu nedenle, örgütlerin içinde bulundukları çevrenin yapısı ve özellikleri önem kazanmaktadır (Çulpan, 1976: 113).

Örgütün içinde bulunduğu ve faaliyetlerini sürdürdüğü çevrenin biçimsel yapılar üzerinde anlamlı bir etkide bulunduğu görülmektedir. Bir örgüt kendi varlığının devamını korumak için çevrede olan kaynaklardan ve fırsatlardan yararlanmak durumundadır. Aynı zamanda, çevrede örgüt faaliyetlerinin sınırlarını belirler. Örgütün varlığını sürdürmesi, çevre ile olan ilişkileri ve çevreden karşıladığı kaynaklara bağlıdır (Naylor, 1980: 26-27).

Tüm yöneticiler hatta tüm örgüt üyeleri örgütsel nitelikli karar vermek durumundadır. Örgütte hiçbir davranış karar vermeden gerçekleşemez. (Çelikten, 1999: 48). Bireysel karar verme sürecinin yanında ikinci temel karar verme sürecinin, örgütsel veya yönetsel karar verme süreci olacağı açıktır. Çünkü adı ne olursa olsun birden fazla insanın belli bir amacı gerçekleştirmek için bir araya gelmesiyle oluşan yapının az çok örgütlü bir oluşumu işaret ettiği açıktır (Işık, 2008: 19).

Örgüt-çevre ilişkisine yönelik anlayışın gelişmesinde iki temel dönemden söz edilebilir. Birincisi, 1950'lerin sonları ve 1960'ların başlarında çevre kavramının örgütsel analizlere dâhil edilmesine neden olan "Sistem Yaklaşımı" ile birlikte gelişen anlayışın hâkim olduğu dönemdir. İkinci anlayış ise 1970'lerin sonunda gelişmiş ve bugüne uzanmıştır. Bu yaklaşımda çevrenin örgütleri yoğun biçimde etkilediği kabul edilmiş; bu etkinin gerçekleşme yolları üzerine odaklanılmıştır. Birinci dönemde tartışılan kuram "Koşul Bağımlılık Kuramı" olmuştur. İkinci dönemde ise, "Kaynak Bağımlılığı Kuramı", "Popülâsyon Ekolojisi Kuramı" ve "Kurumsallaşma Kuramı" (Yücel ve diğerleri, 2006: 213) geliştirilmiştir.

Sistem Yaklaşımı: Sistem yaklaşımına göre örgüt, bir sistemler bütünüdür. Daha açık bir ifade ile örgüt, birbiri ile ilişkili ve bağımlı kendine ait parçalardan oluşan bir bütündür. Aynı zamanda işletmenin kendisi de içinde faaliyette bulunduğu başka bir sistemin parçasıdır. Bu sistemler birbirinin parçası olduğu için birinde olan bir değişiklik diğerlerini de etkileyebilmektedir. Örgütün içinde bulunduğu sektör/pazar onun üst sistemidir. Bu üst sistemin içinde de, örgüt ile etkileşim ve ilişki içinde bulunan rakipler, müşteriler, tedarikçiler, tüketiciler vb. bulunmaktadır. Sektör/pazar da için de bulunulan ülke ekonomisinin alt sistemidir (Çınaroğlu ve Avcı, 2013: 85).

Bilgi ve karar sistemleri işletmeler ve örgütler için yaşamsal önem taşıyan sistemlerdir. Hatta bu konuda çalışmalar yapan bazı işletme uzmanları örgütleri bilgi işleyen birimler ve haberleşme sistemleri olarak görmektedir (Koçel, 1998: 256).bu görüş sahiplerine göre, işletmelerin çevrelerine uyumu bu konu ile ilgili bilgilerin toplanması, işlenmesi ve karara dönüştürülmesi ile başarılmaktadır. Bilgi teknolojisi olarak adlandırılan bu konu, işletmelerin stratejik yönetiminin, analiz, seçim ve uygulama evrelerinde başarı sağlamalarının kilit unsurlarından sayılmaktadır (Ülgen ve Mirze, 2010: 394).

Koşul Bağımlılık Yaklaşımı: 1970'li yıllardan sonra etkisini arttıran durumsallık kuramı, her örgütün kendine özgü bir yapısının ve yönetiminin olması gerektiğini; bir örgüt ve yönetim kuramının ancak örgütün amaçlarına, iş görenlerin niteliğine uygun düştüğünde uygulanabileceğini savunmaktadır. Bir başka deyişle değişik durum ve koşullar, yönetimde başarılı olmak için değişik kavram, teknik ve davranışları gerektirmektedir. Durumsallık kuramı, örgüte sistem yaklaşımını benimsemekte, örgütü ortak amaçlar için etkileşen bireylerin oluşturduğu yapılaşmış bir süreç olarak tanımlamaktadır (Yavuz, 2009: 128).

Örgütler, iç ihtiyaçlarını karşılayıp dengelemek ve cevre koşullarına uyum sağlamak için dikkatli yönetim gerektiren acık sistemlerdir. Örgütlenmenin biçimleri çeşitlilik gösterir. Hangi bicimin uygun olduğu, görevin veya çevrenin türüne bağlıdır. Yönetim, her şeyden önce, uyuşma ve uygunluk sağlama kaygısı taşımalıdır. Aynı örgüt içinde farklı görevleri yerine getirmek için yönetime farklı yaklaşımlar gerekebilir. Farklı cevre tiplerinde farklı örgüt tipleri veya "türleri" gerekir (Morgan, 1998, 56).

Klasik ve neoklasiklere göre, bir problem veya durumun çözümünde "en iyi tek bir yol" vardır. Durumsallık kuramının temelinde ise; durumlar değişince, yönetim uygulamalarının da değişeceği anlayışı yatmaktadır. Durumsallık yaklaşımı, geleneksel, davranışsal ve sistem yaklaşımlarının yerini alan yeni bir yaklaşım değil, ancak, onlarla birlikte ele alınan ve o yaklaşımların hangi durumlarda daha faydalı ve etkili olabileceklerini araştıran bir yaklaşımdır (Yavuz, 2009: 126).

Kaynak Bağımlılığı Yaklaşımı: Kaynak bağımlılığı kuramı, örgütlerin yaşamlarını sürdürebilmek için kaynaklara ihtiyacı olduğunu, ancak bu kaynakları kendisinin yaratamayacağını ve çevreden temin edeceğini ve çevrede aynı kaynağa sahip olmak isteyen başka örgütler olduğunu öngörmektedir. Burada odaklanılan kaynaklar örgütün dışındaki kaynaklardır. Örgütler bu kaynakların akışını güvence altına almayı ve bu sayede çevredeki belirsizliği azaltmayı da hedeflemektedir. Aynı zamanda kaynakların diğer örgütlerden karşılanan kısmı arttıkça bu örgütlere olan bağımlılık da artmaktadır. Buna göre kritik, kıt, az bulunan, ikamesi olmayan ve değerli kaynaklara sahip olan örgütler daha fazla güce sahip olmaktadır (Meydan, 2011: 22).

Hiçbir işletme kendi kendine yeter değildir. Yaşamını sürdürebilmesi için çevre ile değişim içerisinde bulunması gerekir. İşletmenin ihtiyaç duyduğu kaynakların önemi veya kıtlık derecesi, bu işletmenin çevresine olan bağımlılığının nitelik ve kapsamını belirler. Kaynak ihtiyacı, örgütleri çevrelerine bağımlı hale getirir. Hatta örgütün ne yapacağını dış çevresindekiler belirler. Örgütler kritik nitelik taşıyan bu bağımlılığı güvence altına alabilmek için dış çevredeki örgütlerle (müşteri, tedarikçi, rakip vs.) çeşitli şekilde işbirliği yaparlar (Koçel, 2010: 352).

Kaynağa dayalı modelde, çevre iyi organizasyonların belirlenmesinde ve seçimin yapılmasında karar veren değil belirsizlik, zorluklar ve olasılıklar sunarak bunların üstesinden gelecek organizasyonların oluşturulmasında ana faktör olarak ortaya çıkan bir elementtir. Organizasyonlardaki güç dağılımı organizasyon içindeki karar verme süreçlerinin belirlenmesinde kritik öneme sahiptir (Koçel, 2010: 353).

Stratejik kararların çevreye uygulanmasında 3 yol vardır. Birinci yol organizasyon içindeki karar vericilerin otonomi sahibi olmasıdır. Bu otonomi karar vericilerin istedikleri boş sektörlere girmeleri veya istedikleri sektörleri terk etmeleri şeklinde oluşmaktadır İkinci yol çevrenin kendisini manipule etmek amacıyla

stratejik kararlar almaktır. Buna göre işletmeler kendi ürünlerine olan talebi yönetmek için diğer işletmelerle kanuni veya kanuni olmayan ortak birlik kurabilirler. Üçüncü yol ise çevresel şartların farklı insanlar tarafından farklı şekilde algılandığı temeline dayanır. Organizasyonel aktörler kendi geçmişleri ve değerlerine bağlı olarak gerçeği tanımlarlar (Koçel, 2010).

Örgütsel Strateji Yaklaşımı: Örgütler üst kademe yönetimlerinin belirlediği stratejileri uygulayarak çevrelerine uyum sağlarlar. Bunun için üst kademe yönetim, işletmeyi etkileyen çevresel koşullardaki değişmeleri sürekli izler, bu değişimlerin ne gibi fırsatlar yarattığını veya ne gibi tehlikeleri beraberinde getirdiğini tespite çalışır. Öte yandan işletmelerin kuvvetli ve zayıf yönleri ayrı ayrı değerlendirmeye tabi tutularak örgütün kaynaklarının nerede ve nasıl kullanılacağına karar verirler. Verilen bu kararlar işletmenin stratejisini oluşturur. Bu süreç esasında SWOT analizi olarak bilinen süreçtir (Koçel, 2010: 33).

Örgütler rekabet üstünlüğü sağlamak veya mevcut üstünlüğü devam ettirebilmek için çeşitli stratejiler geliştirerek uygulayacaklardır. Bunar Pazar analizi sonucunda hücum özellikli olabileceği gibi savunma özellikli de olabilir. Gerekli ve uygun stratejiyi belirleyemeyen işletmeler pazardaki rekabet üstünlüklerini kaybederek faaliyetlerini durdurmak zorunda kalacaklardır (Koçel, 2010: 35).

Kurumsallaşma Yaklaşımı: Örgütlerin yapı ve davranışlarını anlama ve analiz etmede kullanılan bir diğer yaklaşım ise kurumsallaşma yaklaşımıdır. Kurumsallaşma, sosyal, ekonomik ve politik nitelikteki olayların incelenmesinde kullanılan bir yaklaşımdır.

Kurumsallaşma yaklaşımı sosyolojik bir yaklaşımdır. Sosyolojik anlamda kurum, toplumda organize olmuş, yerleşmiş, kabul edilmiş, prosedürleri belli sosyal ilişkiler düzeni ve topluluğunu ifade etmektedir. Bunların bazıları kültür ağırlıklı bazıları ekonomik ve yapısal ağırlıklı, kabul edilmiş ilişkiler düzenidir. Herhangi bir olayın davranışın kurum sayılabilmesi, bu olayın geçtiği çevreye, kişilerin amacına, ilişkilerin özelliğine ve analiz edilecek soruna büyük ölçüde bağlı bulunmaktadır (Çivici, 2010, 12).

Bir örgüt yaklaşımı olarak kurumsallaşma, örgütlerin yapı ve davranışlarının alınan kararların sadece pazar koşulları tarafından değil kurumsal nitelikteki baskılar,

sosyal bekleyişler, devletin yönlendirmeleri, o endüstri dalında hâkim olan iş yapma usulleri, örgütlerin karar verme sürecine etki eden unsurlardır (Koçel, 2010: 359).

Popülâsyon Ekolojisi Yaklaşımı: Organizasyon teorisinde "ekolojik görüş", "popülasyon ekolojisi" veya "örgütsel nüfus çevrebilim modeli" olarak da bilinen bu görüşün ana fikri şudur: doğadaki canlı varlıklar nasıl tabii bir seçimle (seleksiyonla) elenip bir kısmının yaşamı son bulurken diğerleri bir evrim içinde gelişerek yaşamlarını sürdürüyorsa, organizasyonlar dünyasında da durum bunun benzeridir. Elenenler faaliyetlerini durdurmakta, seçilenler ise yaşamlarını sürdürebilmektedir. Böylece çevre, örgütsel nüfusu kontrol etmektedir (Erdil ve diğerleri, 2010: 18)..

Popülâsyon Ekolojisi "örgütlerin, faaliyetleri için gerekli kaynakları elinde bulunduran çevreye bağımlı olduğu" varsayımına dayanmaktadır. Ancak, bağımlılık konusuna örgütün cephesinden bakan kaynak bağımlılığının tersine bu kuram, konuya çevrenin cephesinden bakmaktadır. Bu yaklaşım ile belli bir toplumda veya sanayi dalında veya belli bir bölgedeki örgütler topluluğunun (popülasyon) çevreleri ile olan ilişkileri incelenebilmektedir. Popülâsyon Ekolojisi tek bir örgütün varlığını nasıl sürdürdüğü ile değil, aynı kaynak havuzundan faydalanan tüm örgütlerin nasıl başarılı oldukları ile ilgilenmektir (Yücel ve diğerleri, 2006).

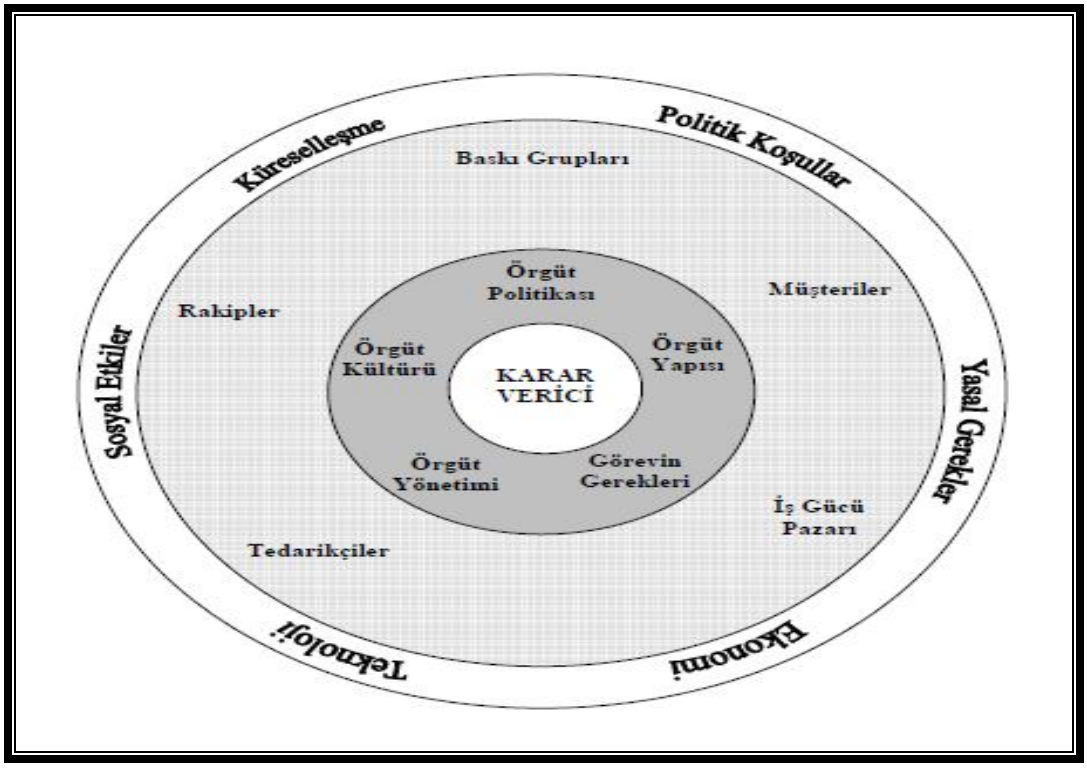
Popülâsyon ekolojisine göre, organizasyonlarda zaman zaman bir "katılık", diğer bir deyişle, çevreden gelen değişimlere cevap verememe durumu ortaya çıkmaktadır. Çevre ise uyum sağlamayı, değişimleri gerçekleştirmeyi başaran uygun sayı ve özellikte organizasyonu seçmekte, diğerlerini ise ayıklamaktadır. Popülasyon ekolojisinin özünü oluşturan "çevreye uyum" hedefi, stratejik yönetim konularının ortaya çıkış sebebidir. Örgütün sonunu getirecek "katılık" (çevrenin beklentilerine cevap verememe) durumunu gidermede çeşitli stratejilere başvurulması zorunludur (Ülgen ve Mirze, 2010).

- **Örgütsel Karar Vermeye Etki Eden Dış Çevre Faktörleri:** Stratejik yönetimin temel öğesi dış çevre faktörleridir. Bunlardaki değişme ve gelişmeler stratejik yönetimin karar ve uygulamalarını doğrudan etkiler. Örgütler, dış çevre faktörlerindeki muhtemel değişikliklerin doğuracağı fırsatları ve tehditleri hesaba katarak, bunu kendi yapılarındaki güçlü ve zayıf yönlerle birlikte değerlendirirler. Dolayısıyla stratejik yönetimde organizasyonlar, yalnız kendi iç yönetimleri ile

meşgul olmayı yeterli görmezler. Aynı zamanda çevre şartlarını ve muhtemel gelişmeleri de dikkate alırlar (Aşgın, 2008).

Örgütlerin karar vermesini etkileyen dış çevre faktörlerini iki grupta incelemek mümkündür. Makro dış çevre denildiğinde; ekonomik, sosyal, siyasal, teknolojik ve demografik etmenler anlaşılmaktadır (Mirze ve Ülgen, 2010). Örgütün etkili kararlar verebilmesi dış çevre ile uyumlu çalışmasına bağlıdır. Birincisi mikro dış çevredir. Örgüt etrafında yer alan, biçimsel olmayan gruplar ve bu grupları oluşturduğu ilişki sistemi, mikro dış çevreyi oluşturmaktadır (Yılmaz ve Talaş, 2010: 202). Örgütsel karar vermede genel dış çevre faktörleri, örgütün dışında kalan genel dış çevre, ekonomik durum, politik koşullar, yasal gerekler, sosyal etkiler, küreselleşme ve teknoloji faktörlerinden oluşur (Nas, 2006: 112).

Şekil 41: Örgütsel Karar Vermeye Etki Eden Örgütsel ve Dış Çevre Faktörleri



Kaynak: Nas, 2006: 113.

A. Ekonomik Çevre ve Unsurları: İşletmenin makro dış çevre faktörlerinden en önemlilerinden biri de, ekonomik çevresiyle ilgili unsurlardır. Ekonomik çevre, "toplumun gereksinimlerini karşılayacak mal ve hizmetlerin eldeki sınırlı kaynaklarla üretildiği, tüketildiği, kaynakların, mal ve hizmetlerin ve gelirin

bölüşüldüğü ortam" olarak tanımlanabilir. Stratejik yönetim işletmenin uzun dönemdeki yönetimiyle ilgili olduğundan ekonominin şimdiki ve gelecekteki düzeninin incelenmesi gerekliliğini ortaya koyar (Ülgen ve Mirze, 2010: 84). Para ve maliye politikaları, Faiz oranları, enflasyon, dış ödemeler bilançosu, milli gelir, üretim faktör maliyetleri ve ticaret döngüsünün aşamaları gibi ekonomik faktörler örgüt içerisindeki yöneticinin karar vermesine etki etmektedir (Nas, 2006: 113). Bu faktörler, hangi kaynağın kullanılacağı ve nasıl dağıtılacağı ile ilgilidir.

B. Politik Çevre ve Unsurları: Politik çevre, örgütün faaliyette bulunduğu ülkede, merkezi ve yerel resmi makamlar ile bunlara bağlı kuruluşların siyasi otoritesini sağladığı ve kullandığı ortamdır (Ülgen ve Mirze, 2010: 83). Devlet politikaları, endüstriyel politikalar ve devletin yapısı gereği piyasalar üzerindeki kontrolü doğrudan örgütleri etkileyen faktörlerdir. Politik koşullar baskı grupları ile şekillenir ve bu koşullar örgütlerin kararlarına etki eder (Nas, 2006: 113).

C. Yasal Çevre ve Unsurları: Politik çevredeki unsurların işletmelere etkisi bir yerde idare edenlerin çıkardıkları yasalar, yönetmelikler ve kararlarla olmaktadır. Bu nedenle yasal çevre ve unsurları "politik çevre unsurlarının somut kurallar haline dönüşmüş şekli" olarak tanımlanabilir (Ülgen ve Mirze, 2010: 83). Devletin yasal düzenlemeleri, ulusal ve uluslararası kurallar, örgütün davranışlarına etki etmektedir (Nas, 2006, 113). Yasal çevre diğer faktörlere nazaran karar verme sürecinde daha statik bir etkiye sahiptir (Lee ve diğerleri, 1999).

D. Sosyal Çevre ve Unsurları: İnsan davranışları ve sosyo-kültürel değerler, işletmeleri etkileyen en önemli bir diğer faktör grubudur. Başta eğitim ve kültür olmak üzere, toplumsal inançlar, gelenekler, değer yargıları gibi faktörler sosyal çevreyi oluşturur (Alpugan, 1996: 73). Sosyal çevrede bazı önemli unsurlar; değer yargıları, yaşam biçimleri, tutumlar, davranış biçimleri, kültürel alışkanlıklar ve olaylara bakış açılarıdır (Ülgen ve Mirze, 2010: 87). Örgütün içerisinde bulunduğu sosyal çevre ve toplumun değerleri örgütün nasıl işletileceğini belirleyen faktörü oluşturur. Yöneticiler de uygulamalarını bulundukları toplumun beklentilerindeki değişimlere göre ayarlamalıdırlar. Toplumun çevresel kirlenmeye karşı olan duyarlılığı, doğal çevreyi kirletme riski bulunan örgütlerin kararlarını doğrudan etkileyecektir (Nas, 2006: 114).

E. Teknolojik Çevre ve Unsurları: İşletmenin amaçlarını gerçekleştirmesine yardım edecek olan yeni bilgilerin yaratıldığı ve her ortamda uygulanarak ürün ve süreçlerde gelişmeye yol açan faaliyetlerden oluşan bir çevredir (Ülgen ve Mirze, 2010:88).Günümüzde takip edilmesinde bile zorlanılan teknolojik gelişim birçok örgütün işletilmesi ve yönetilmesi sırasında çok önemli fırsatlar sunmaktadır. Teknolojik ilerlemeler oyunun kurallarını değiştirebilir. Her örgüt bu duruma cevap verecek şekilde hazır olmalıdır (Daft, 2000; 75). Maliyetlerin düşürülmesi, insan hata paylarının düşürülmesi, faydayı maksimize edecek yöntemlerin kullanılabilmesi, işletmede hız vb. etkiler örgütlerin karar almasına doğrudan etki etmektedir (Lee vd., 1999).

F. Doğal Çevre ve Unsurları: İşletmenin bulunduğu ülkenin iklimi, arazi yapısı, çevre kirliliği gibi ekolojik faktörlerden oluşan çevredir. Sektör/iş çevresi analizi ise ana pazarın incelenmesi, sektördeki rekabetin analizi ve esas rakibin analizinden oluşmaktadır (Ülgen ve Mirze, 2010: 88). Sektördeki rekabet ölçümü Michael E. Porter'ın geliştirdiği 5 güç analizi olarak da bilinen birçok sektöre uygun olan ve yaygın olarak kullanılan yöntemle yapılmaktadır (Yiğit ve Yiğit, 2011: 123).

G. Küreselleşme: Küreselleşme nedeniyle örgütlerin edindiği uluslararası boyutlar, örgütlerin yönetimi ve işletilmelerine etki etmektedir. Bahsedilen uluslararası boyutlar, kültürel, politik, ekonomik ve yasal faktörlerdeki değişikliklerdir. Yabancı veya yerli bir pazara girecek olan örgüt bu farklılıkları dikkate almalıdır. Çünkü büyük ve küçük ölçekli birçok örgüt, sayıları her geçen gün artan küresel boyuttaki rekabetçi örgütler ile dış çevrenin bir parçası olarak rekabet içerisindedir (Nas, 2006: 114).

- **Örgütsel Karar Vermeye Etki Eden Mikro Dış Çevre Faktörleri**

Örgütün amaçlarının yerine getirilmesinde doğrudan etki eden bu faktörler, örgütün başarısı için önemlidir. Bu faktörler; tedarikçiler, müşteriler, rakipler, iş gücü kaynakları ve baskı gruplarıdır (Nas, 2006: 114).

A. Tedarikçiler: Müşterilerin tersine tedarikçilerin pazarlık gücü, tedarikçilerin kendi ürünlerinin fiyatlarını yükseltebilme veya kalitesini düşürebilme yeteneklerine işaret etmektedir. Tedarikçiler, işletmeleri, yüksek fiyatları veya düşük kaliteyi kabul etmeye zorlayarak, işletmelerin karlarının, dolayısıyla sektör karlılığının düşmesine neden olabilirler (Porter, 2000: 35).

Tedarikçinin ürününün alternatifi yoksa veya az bulunuyorsa, işletmenin satın aldığı miktarın tedarikçinin cirosu içindeki payı önemsiz sayılabilecek orandaysa, tedarikçinin işletmenin bulunduğu sektöre girme olasılığı yüksekse veya başka tedarikçiye geçme maliyeti fazlaysa tedarikçinin pazarlık gücü yüksektir (Yiğit ve Yiğit, 2011: 123).

Örgütün üretim veya hizmet kalitesine doğrudan etki eden tedarikçiler, örgütün üretim veya hizmet hızı, stok kontrolü, ani veya değişik taleplere cevap verme kabiliyetini etkiler. Daha önceleri üreticiler ile tedarikçiler birbirleri ile rakip ilişkisi içerisinde iken günümüzde birçok işletme, tasarruf etmede, kaliteyi muhafaza etmede ve üretim hızını arttırmada anahtar ilişkinin işbirliği olduğunu keşfettiler. Özellikle operasyon ve yönetim ile ilgili olan girdilerdeki düzenli akış ve uygun fiyat, yöneticilerin üretim aşamasındaki kararlarında belirsizliği ortadan kaldırır. Tedarikçiler ile olan ilişkiler ve tedarikçiler örgütün karar verme sürecine etki etmektedir (Nas, 2006: 115).

B. Müşteriler: Müşteriler, örgüt için potansiyel belirsizliği temsil eder. Müşterilerin taleplerini anlayabilmek, seçim ve karar vermelerini etkileyebilmek, çağımız pazarlama bilimi araçlarını kullanmayı gerekli kılmaktadır. Bunun yanında müşteri hizmetlerinin temel görevi, hizmet ve üretim kalitesine verilen önem olmalıdır (Nas, 2006: 116).

Müşterilerin pazarlık gücü, bunların fiyatları düşürme veya daha kaliteli ürünler talep edebilme yeteneklerine işaret etmektedir. Müşteriler, işletmeleri fiyatları düşürmeye veya kaliteyi yükseltmeye zorlayarak, işletmelerin kârlarının, dolayısıyla sektör kârlılığının azalmasına neden olabilirler. İşletmenin satışlarına göre, müşteriler büyük miktarlarda alımlarda bulunması, işletmenin ürünlerinin standart olup alternatiflerinin kolayca bulunuyor olması, müşterinin geriye doğru entegrasyon riskinin var olması, müşterilerin başka işletmeden satın alma maliyetinin düşük olması veya hiç olmaması gibi faktörler müşterilerin pazarlık gücünü artıracaktır (Yiğit ve Yiğit, 2011: 123).

Müşteri yönlü bir yapıya sahip örgüt, hangi ürünlere veya hizmetlere odaklanacağını, nasıl değişimler yapacağını, ne tip pazarlama stratejileri kullanacağını müşterilerin talebi doğrultusunda karar verir (Lee vd., 1999).

C. Rakipler: Sektörlerin çekiciliği pazara yeni girişleri teşvik etmektedir. Pazara yeni girişler yeni kurulan işletmeler ile olabileceği gibi, mevcut sektördeki işletme birleşmeleri veya satın alımları vasıtasıyla da olabilir. Pazara yeni girişlerin olması tehdidi sektöre giriş engellerine bağlıdır. Sektör yapısının bir özelliği olarak sektöre giriş engelleri, sektör karlılığının önemli belirleyicilerindendir. Genel olarak, sektöre giriş engelleri ne kadar yüksekse, sektör karlılığı da o kadar yüksek olma eğilimindedir. Giriş engellerinin yüksekliği ise, giriş maliyetlerine bağlıdır. Giriş maliyetleri ne kadar yüksek olursa, giriş engelleri de o kadar yüksek olacaktır (Yiğit ve Yiğit, 2011: 124).

Rekabet aslında belli bir ortamda hayatta kalma mücadelesi olarak görüldüğünde, ortamı paylaştığınız diğer rakipler karşısında stratejiler geliştirmek gerekmektedir. Rakiplerin kaynaklarının, zayıf ve güçlü yönlerinin analiz edilmesi gerektiği gibi, Porter (1980; 39)'ın ortaya attığı rekabet gücü faktörlerinin (yeni girecek olanlar, alıcılar, tedarikçiler, ikameler, mevcut rakipler) de belirlenmesi gerekir (Bedeian, 1989; 91). Bunlara karşı geliştirilecek olan farklılaşma, maliyet liderliği, odaklanma gibi Porter (1985; 12) tarafından ortaya atılmış rekabet stratejilerine karar verilir. Bu stratejilere rağmen günümüzde birçok rakip örgüt, ortak görevlerin başarılmasında işbirliği yapmaktadır (Daft, 2000; 79).

D. İkame Ürünlerin Tehdidi: Aynı müşteri için benzer işlevleri yerine getiren ürünler birbirinin ikamesi olarak kabul edilmektedir. Değişen tüketici eğilimleri neticesinde tüketicilerin ikame ürünlere geçme eğiliminde olmaları, bu geçişin maliyetinin düşük olması veya hiç olmaması, ikame ürünlerin işletmenin mevcut ürünlerinden daha üstün özelliklere sahip olması söz konusu malların tehdidini artıracaktır (Yiğit ve Yiğit, 2011: 124).

E. İş Gücü Kaynakları: Bir işletmenin en büyük rekabet güçlerinden birisi de insan kaynağıdır. Becerili ve deneyimli insan kaynaklarının istihdam edilmesi örgüt içerisinde belirlenecek politikalara göre şekillenecektir (örneğin ücret, sosyal haklar vb.). Bu tip politikalar örgütün yeterliği ve rekabetçi üstünlüğünü belirleyecektir. Ayrıca örgüt eğitim faaliyetleriyle elindeki insan kaynaklarının niteliklerini geliştirerek kabul edilebilir seviyeye çıkartabilir. İş gücü pazarı; çevre içerisinde örgüt için para karşılığında çalışabilecek insanların sunulduğu bir pazar olarak tanımlanmakta ve örgütler üzerine etki eden iki iş gücü pazar faktörü

bulunduğu belirtilmektedir. Bunlardan birincisi, insan kaynaklarına sürekli olarak yatırım yapılması gerekliliği, ikincisi ise uluslararası ticari blokların etkisi olarak ifade edilmektedir (Nas, 206: 116).

F. Baskı Grupları: Yöneticiler, baskı gruplarının, örgütün toplumsal sorumluluk bilinciyle davranması konusunda örgütü etkilediklerini kabul etmelidirler (Nas, 2006: 116). Örgüt ile veya örgüt faaliyetleriyle doğrudan ilgili olan bu baskı gurupları örgüt politikalarına kendi amaç ve hedefleri doğrultusunda yön vermeye çalışmaktadır. Bu konuda Greenpeace örgütünün birçok petrol işletmesine çevreyi koruma adına yapmış olduğu baskılar örnek olarak verilebilir. Örgütler karar verirlerken bu tip baskı guruplarının taleplerini çoğu zaman dikkate almak zorunda kalmaktadır (Lee ve diğerleri, 1999).

Çalışmanın ilk bölümünde pazarlama bilimi ışığında örgütsel pazar yapısına sahip kabul edilen denizcilik pazarları tanımlanmıştır. Deniz ulaştırma pazarının merkezinde bulunan denizcilik işletmeleri de ayrıntılı olarak incelenmiştir. Araştırmanın ikinci ve üçüncü bölümünde ise denizcilik işletmelerinin örgütsel karar verme süreci içerisinde almış oldukları önemli stratejik kararlardan biri olan bayrak çekme kararlarını etkileyen değişkenlerin ülke seçim kararı belirleyicilerinin paralelinde tespiti gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın son bölümünde literatürden elde edilen değişkenlerin test edilebilmesi ve araştırmanın ana amacı olan bayrak çekme kararlarının denizcilik pazarlarına etkisinin belirlenebilmesi amacıyla tanımlayıcı ve keşifsel bir araştırmaya ihtiyaç duyulmuştur. Bu sebeple çalışmanın son bölümünde gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlarından oluşan örneklem grubuna yönelik bir uygulama planlanmıştır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
DENİZCİLİK İŞLETMELERİNİN BAYRAK ÇEKME KARARLARI VE DENİZCİLİK PAZARLARINA ETKİLERİ

Bu bölümde, denizcilik işletmelerinin "bayrak çekme" kararlarını etkileyen faktörlerin, uluslararası işletmecilik yaklaşımıyla ve denizcilik çevresi değişkenleri ışığında tespiti amaçlanmış olup bu kararların denizcilik pazarlarına etkisinin analizi hedeflenmektedir. Bu kapsamda, araştırma konusu, amacı ve modeli, araştırmada kullanılan nitel ve nicel yöntemler, araştırmanın örneklemi, veri toplama aracı, verilerin toplanması, analizi ve bulgular sırasıyla incelenecektir.

4.1. ARAŞTIRMANIN KONUSU

Küreselleşme akımı ile ülkeler arasındaki ticari duvarlar kalkmış ve uluslararası ticaret çok daha dinamik bir yapıya kavuşmuştur. Bu değişim, başta küresel yapıya sahip pazarların oluşmasını ve bu pazarların ticarete yön vermesini olanak sağlamıştır. Uluslararası ticaretin devamlılığı bazı sektörlerin pazarda etkinliği ile yakından ilişkilidir. Bu pazarların başında ulaştırma pazarı yer almaktadır. Ulaştırma pazarının belkemiği konumunda olan denizcilik pazarları, küreselleşen yapının paralelinde her geçen gün kabuk değiştirmektedir. Artan ticaret hacmine bağlı olarak deniz ulaştırma pazarındaki talebin artması, bu pazardaki ana ve yardımcı aktörlerin, hem ulusal hem de uluslararası seviyede rekabetçi konumlarını korumaları gereğini doğurmuştur. Deniz ulaştırma pazarının aktörleri, artan rekabet ortamında pazarda söz sahibi olabilmek amacıyla dinamik süreçlere ayak uydurma gereği duymaktadır. Pazarda, rekabetçi üstünlük kısa, orta ve uzun vadeli hedeflerin belirlenmesi ve bu hedeflere yönelik alınan stratejik kararların etkinliği ile sağlanabilmektedir. Denizcilik pazarının ana aktörleri konumunda olan gemi işletmelerinin pazarda söz sahibi olabilmek amacıyla verdiği en önemli stratejik kararlardan biri gemileri için "bayrak" seçim kararıdır. Denizcilik işletmelerinin "bayrak" seçim kararı bir başka ifade ile gemilerini tescil ettirecekleri "gemi sicili" seçim kararıdır.

Gemi işletmelerinin bayrak seçimlerine yönelik kararları ticari faaliyetleri açısından son derece önemlidir. Günümüzde bayrak devletlerinin gemi sicil idareleri, gemi işletmelerinin taleplerini çekebilmek amacıyla adeta ticari birer işletme gibi pazarlama faaliyetleri yürütmektedir. Örneğin bayrak devletleri ekonomik, idari ve bürokratik açıdan sağladığı esneklik ve kolaylıklar ile filolarını büyütmeyi amaçlamaktadır. Gemi işletmelerinin "bayrak" seçim kararları aynı zamanda bayrak devletlerinin deniz ulaştırma pazarında kontrol ettiği filo açısından pazardaki konumunu da belirlemektedir.

Bu çalışmada, uluslararası işletmelerin "ülke seçim kararları" ışığında, denizcilik işletmelerinin bayrak seçim kararını etkileyen faktörlerin tespiti gerçekleştirilmiştir. Bu kararların başta deniz ulaştırma pazarı olmak üzere diğer denizcilik pazarları üzerindeki etkileri ile ilişkilendirilmesi araştırmanın temel konusunu oluşturmaktadır.

4.2. ARAŞTIRMANIN AMACI VE KAPSAMI

Stratejik açıdan işletme kararları geleceğe yönelik hedeflerin ortaya konulmuş olması açısından büyük önem arz etmektedir. Günümüz koşullarında işletmeler geleceğe yönelik beklentilerini ve eylemlerini önceden belirlemek zorundadır. Bir işletmenin pazarda büyümesi ve kalıcı olabilmesinin yegâne koşulu geliştirdiği stratejilerin tutarlı olmasına bağlıdır. Uluslararası ticaretin merkezi konumunda olan deniz ulaştırma pazarının ana aktörleri konumunda olan gemi işletmeleri gemilerini etkin bir şekilde işletebilmeye yönelik stratejiler belirlemektedir. Bu amaca yönelik gemi işletmelerinin almış olduğu en önemli stratejik kararlardan biri "bayrak" seçim kararıdır. Bu açıdan çalışmanın temel amacı Türkiye'de faaliyet gösteren denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen kriterlerin tespiti ve bu kararların denizcilik pazarlarına etkilerinin analizidir. Bu temel amaç doğrultusunda belirlenen alt amaçlar aşağıdaki gibi sıralanabilir;

Nitel araştırma yöntemleri kullanılarak;

- Uluslararası işletmecilik açısından ülke seçim kararına ilişkin temel belirleyicilerin yazın taraması ile tespit edilmesi,

- Gemi işletmelerinin gemileri için "bayrak" seçim kararlarını etkileyen değişkenlerin denizcilik çevresinin iç ve dış çevre faktörleri kapsamında yazın taraması ile değerlendirilmesi ve "ülke seçim kararları" açısından belirlenen değişkenler ile ilişkilendirilmesi,
- Literatür taramasından elde edilen değişkenlerin içerik analizi ile ağırlık oranlarının belirlenmesi,
- Yazın taramasından elde edilen değişkenlerin uzman görüşleri alınarak ağırlık oranlarının belirlenmesi.

Nicel araştırma yöntemleri kullanılarak;

- Nitel araştırmalar sonucu belirlenen değişkenlerin denizcilik işletmeleri için nicel olarak karşılaştırmalı analizler yardımıyla tanımlanabilmesi amacıyla bir saha araştırmasının gerçekleştirilmesi ve bu analizle denizcilik pazarlarına etkileri ile ilişkilerinin belirlenmesi.

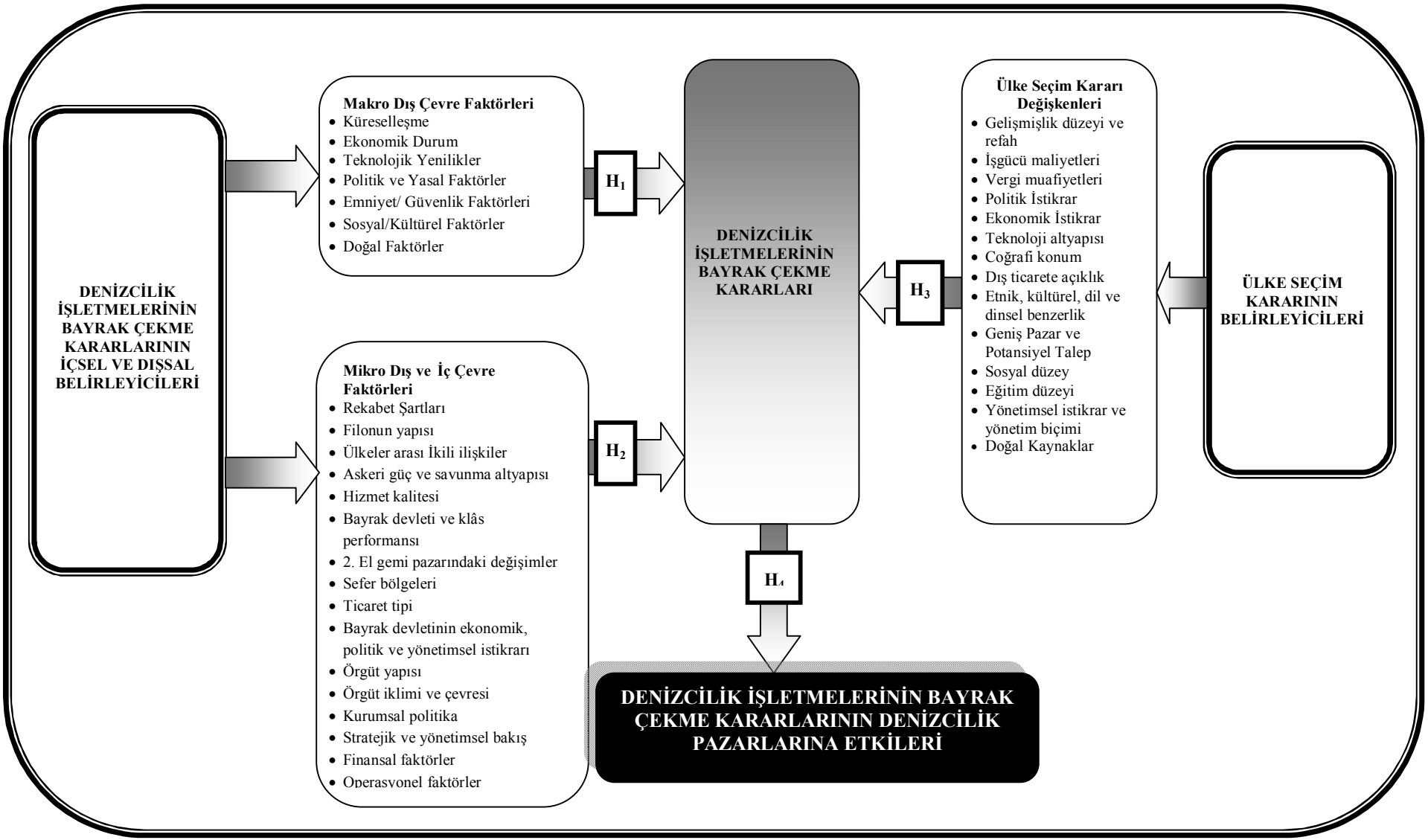
  Nitel ve nicel tekniklerin birlikte kullanıldığı bu araştırma keşifsel ve kısmen tanımlayıcı özelliktedir.

4.3. ARAŞTIRMANIN MODELİ VE SÜREÇLERİ

Araştırma modeli, araştırma amacına uygun ve ekonomik olarak verilerin toplanması ve çözümlenebilmesi için gerekli koşulların düzenlenmesidir (Eroğlu, 2006). Araştırmalarda modeller, ele alınan konuların değişkenleri arasındaki ilişkileri ortaya koyduklarından karmaşık durumların kolayca anlaşılmasını ve çözümlerin kolaylıkla bulunmasını sağlar (Ayyıldız ve Cengiz, 2006: 66).

Saha araştırması modelinde yazın taraması ve nitel araştırmalar sonucu belirlenen değişken grupları arasındaki ilişkiler ve hipotezler sunulmuştur. Araştırmanın kavramsal modelinde denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen içsel ve dışsal faktörler ile ülke seçim kararı belirleyicilerinin ilişkileri gösterilmiştir. Gruplar arasındaki farklılıkları saptamak amacıyla belirlenmiş hipotezler **Şekil 42'de** ifade edilen kavramsal modelde gösterilmiştir. Araştırmanın aşamaları ve süreçleri ise **Şekil 43, Şekil 44 ve Tablo50'de** ayrıntılı olarak ifade edilmiştir.

Şekil 42: Araştırmanın Kavramsal Modeli



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

İlgili modelin oluşturulmasında nitel ve nicel olmak üzere karma araştırma metoduna başvurulmuştur. Söz konusu çoklu metot temel olarak yazın taraması, araştırmanın birinci aşamasını oluşturan nitel araştırma ve araştırmanın ikinci aşamasını oluşturan nicel araştırmadan oluşmaktadır.

Çalışmanın başlangıcında araştırma problemini doğru tanımlayabilmek için keşfedici araştırma yöntemi kullanılmıştır. Keşfedici araştırma problemin tabiatını ve özünü bulmak, problemin içinde bulunduğu ortamı iyi kavrayabilmek amacıyla mini bir ön araştırma olarak görülebilir (Nakip, 2006: 41). Araştırmanın ön çalışma kısmı olan yazın taraması ile denizcilik işletmelerinin bayrak seçim kararlarını etkileyen temel belirleyicilerinin tespiti gerçekleştirilmiştir. Çalışmanın ikinci aşamasında birinci aşamada belirlenen değişkenlerin denizcilik çevresi kapsamında değerlendirilerek frekans dağılımlarına bağlı içerik analizleri yapılmıştır. Çalışmanın üçüncü aşamasında nitel araştırma kapsamında ulusal ve uluslararası katılımcılara Delphi tekniği uygulanarak, yazın taramasından elde edilen değişkenler test edilmiştir. Araştırma bu aşama itibariyle keşifsel bir nitelik taşımaktadır. Çalışmanın dördüncü aşaması ise Türkiye'de faaliyet gösteren denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararının denizcilik pazarlarına etkilerini ölçmeye yönelik analizlerden oluşan nicel araştırmadan oluşmaktadır. İçerik analizi ve Delphi araştırmasından elde edilen değişkenlerin gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşları açısından farklılıklarının karşılaştırmalı olarak analizi için aşağıda belirtilen **4 ana hipotez** belirlenmiştir.

H_1: Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen ***makro dış çevre faktörlerinin*** önem düzeyini gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşları farklı değerlendirmektedir.

H_2: Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen ***mikro dış çevre ve iç çevre faktörlerinin*** önem düzeyini gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşları farklı değerlendirmektedir.

H_3: Denizcilik işletmelerinin gemi sicili tercihlerinde ***ülke seçim kararını etkileyen faktörlerinin*** önem düzeyini gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşları farklı değerlendirmektedir.

H_4: Denizcilik işletmelerinin bayrak seçiminin ***denizciliğe etkilerine*** yönelik gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlarının algıları farklılık göstermektedir.

Araştırma problemi ile ilgili olarak ileri sürülen iddia veya açıklamalar olan hipotezler, araştırma probleminin çözümüne katkıda bulunacak hareket tarzlarının istatistik parametrelerle ifadesidir (Karataş Çetin, 2012: 369). Hipotez kurulurken açıklamanın doğru olmasından ziyade olayın nedenselliğini yansıtan, bilimsel kavram ve ilkelerle uyumlu bir ifade yazılması esastır (Çelik ve Özbek, 2013: 15).

Araştırma, birden çok amaç içeriyorsa alt problemlere başvurulabilir. Özellikle araştırmanın kapsamına ve ana hipotezin içeriğine bağlı olarak bazı durumlarda alt hipotezlerin oluşturulması gerekmektedir. Araştırmanın konusunun geniş kapsamlı ve karmaşık olması alt hipotezlerin test edilmesini zorunlu kılar. Ana hipotezin test edilebilmesi oluşturulan alt hipotezlerin ayrı ayrı test edilebilmesi ile mümkündür. Alt hipotezler, çözümü kolaylaştırmak için temel problemin ayrıldığı alt birimlerdir. Bu hipotezler, kolaylıkla ele alınabilen ve çözülebilen yardımcı yargılar olup araştırmanın çerçevesini netleştirir ve araştırmacının ilgili değişkenler üzerinde yoğunlaşmasını sağlar (Zorlu, 2013).

Saha araştırmasında test edilmek üzere belirlenen ana hipotezler ışığında alt hipotezler oluşturulmuştur. Araştırmada **4** ana hipotez kapsamında **78 alt hipotez** oluşturulmuştur. Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen makro dış faktörlerin önem düzeyine yönelik grupların algıları arasındaki farklılığı ortaya koymak amacıyla oluşturulmuş $\mathbf{H_1}$ ana hipotezi kapsamında **18 alt hipotez** oluşturulmuştur. Bayrak çekme kararında etkisi olan mikro dış çevre ve işletmenin iç çevre faktörlerinin önem düzeylerine yönelik grup algıları arasındaki farklılığı tespit etmek amacıyla hazırlanmış $\mathbf{H_2}$ ana hipotezi kapsamında **37 alt hipotez** belirlenmiş. Denizcilik işletmelerin bayrak çekme kararlarını etkileyen "ülke seçim kararı belirleyicilerinin" önem düzeylerinin gruplar arasındaki farklılığını tespit etmek amacıyla belirlenmiş $\mathbf{H_3}$ ana hipotezi ışığında **19 alt hipotez** belirlenmiştir. Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının denizcilik pazarlarına etkilerinin önem düzeylerine yönelik grup algıları arasındaki farklılığı tespit etmek amacıyla belirlenmiş $\mathbf{H_4}$ ana hipotezi ışığında **4 alt hipotez** geliştirilmiştir**.**

Saha araştırmasında amaçlara ulaşmak için geliştirilen hipotezlerin tamamı **Tablo 49'da** listelenmiştir.

Tablo 49: Saha Araştırmasının Ana ve Alt Hipotezleri

Hipotezler	
H_1	Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen ***makro dış çevre faktörlerinin*** önem düzeyini gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşları farklı değerlendirmektedir.
$H_{1.1}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Uluslararası ekonomi ve ticarette dönemsel dalgalanmalar" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{1.2}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Enerji maliyetlerinde yaşanan dalgalanmalar" değişkenini farklı değerlendirir
$H_{1.3}$:	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin ekonomilerindeki dönemsel dalgalanmalar" değişkenini farklı değerlendirir
$H_{1.4}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Denizcilik pazarlarında navlunların değişiklik göstermesi" değişkenini farklı değerlendirir
$H_{1.5}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Gemi ve denizcilik teknolojilerindeki yenilikler" değişkenini farklı değerlendirir
$H_{1.6}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar " Uluslararası siyasi ortamdaki dalgalanmalar" değişkenini farklı değerlendirir
$H_{1.7}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Ülkeler arasındaki politik ilişkiler" değişkenini farklı değerlendirir
$H_{1.8}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin yönetim şekilleri" değişkenini farklı değerlendirir
$H_{1.9}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Uluslararası güvenlik tehditleri " değişkenini farklı değerlendirir
$H_{1.10}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Emniyet kurallarına ilişkin gelişmeler" değişkenini farklı değerlendirir
$H_{1.11}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Deniz çevresinin korunması ile ilgili standartların yükselmesi" değişkenini farklı değerlendirir
$H_{1.12}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Küresel iklim değişikliğinin bayrak devletinin coğrafi bölgesine etkisi" değişkenini farklı değerlendirir
$H_{1.13}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Hızlı nüfus artışlarının yarattığı sosyal değişiklikler" değişkenini farklı değerlendirir
$H_{1.14}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Deniz iş güvenliği açısından uluslararası standartların yükselmesi" değişkenini farklı değerlendirir
$H_{1.15}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Ülkelerin kültürel yapılanmasının denizciliğe etkileri" değişkenini farklı değerlendirir
$H_{1.16}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Dünya deniz ticaret filosunun profili" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{1.17}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Gemiadamı arz-talep koşullarındaki eşitsizlik" değişkenini farklı değerlendirir
$H_{1.18}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Gemiadamı arzının niteliksel durumu" değişkenini farklı değerlendirir.
H_2	Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen ***mikro dış çevre ve iç çevre faktörlerinin*** önem düzeyini gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşları farklı değerlendirmektedir.
$H_{2.1}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Sicile giriş ve yenileme maliyetleri" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.2}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Sigorta maliyetleri (P&I, H&M)" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.3}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Personel maliyetleri değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.4}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar " Finansman maliyetleri (ithalat/ihracat/ticaret tarifeleri, kredi limitleri vb.)" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.5}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Geminin işletilmesine bağlı vergi maliyetleri (tonaj, alım-satım, kurumlar, gelir, ÖTV vb.)" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.6}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Geminin inşa ülkesine bağlı maliyetler" değişkenini farklı değerlendirir.

Tablo 49: (Devam)

$H_{2.7}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devleti tersanesinde yapılan tamir/bakım işlemlerine ait maliyetler" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.8}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Geminin yaşına bağlı maliyetler" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.9}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Geminin tipine bağlı maliyetler" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.10}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Geminin büyüklüğü/tonajına bağlı maliyetler" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.11}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin, kredi açısından finans kurumlarına göre taşıdığı finansal risk" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.12}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletine kayıtlı gemiler ile ilgili deniz kazalarına ait istatistikler" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.13}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Denizcilik pazarındaki uluslararası standartların yükselmesi nedeniyle liman devleti denetimlerinin ve uluslararası kontrollerin arttırılması" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.14}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin bölgesel liman devleti denetimi rejimlerine göre bulunduğu konum (beyaz liste/gri liste/kara liste)" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.15}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin sicilindeki gemilerin liman devleti denetimlerinde tutulma oranları" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.16}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerin fazlalığı" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.17}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin şirketlerin gizliliğe ilişkin taleplerine olanak sağlaması" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.18}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin Çıplak Gemi Kirası Sicili altında paralel ya da çift sicil olarak anılan çoklu sicile olanak sağlaması" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.19}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin gemi sicil sistemini tercih edecek gemi işletmelerinde aradığı koşullar" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.20}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin askeri gücü ve savunma altyapısı" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.21}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin siyasi ve ekonomik istikrarı" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.22}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Şirketimizin bayrak devletindeki geçmiş iş ilişkileri" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.23}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin sivil toplum örgütleri ve sendikalar ile olan toplumsal ilişkileri" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.24}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin coğrafi konumu" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.25}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin denizcilik geçmişi ve saygınlığı" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.26}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin bürokratik ve idari işlemlerde sağladığı esneklik ve kolaylık" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.27}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin gemilerine ait denetimlerini etkin ve yoğun uygulaması" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.28}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin temsilcilik/ofislerinin sayısı ve konumları" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.29}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin sağladığı hizmet kalitesi" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.30}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin tescil edilecek gemi sayısına göre sağladığı indirimler" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.31}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin bayraktan kaçışı önlemek için belirlemiş olduğu önleyici ve teşvik edici politikalar" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.32}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin yabancı gemiadamı istihdamı için sağladığı kolaylıklar" değişkenini farklı değerlendirir.
$H_{2.33}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devleti adına denetimleri gerçekleştiren klâs kuruluşunun uluslararası alandaki saygınlığı ve performansı" değişkenini farklı değerlendirir.

Tablo 49: (Devam)

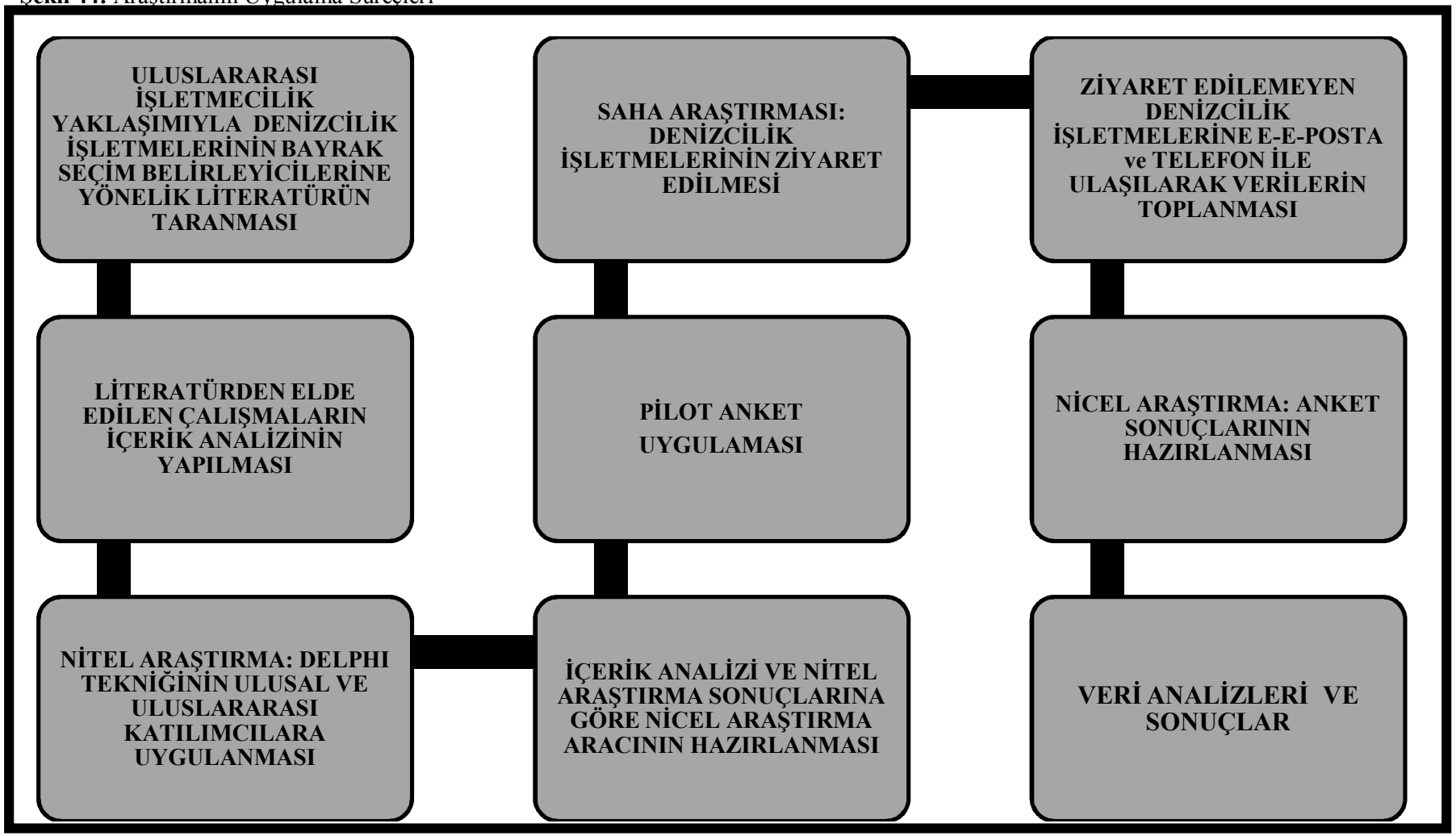
	$H_{2.34}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Gemilere çekilecek bayrak açısından kiracıların veya müşterilerin talepleri" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{2.35}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Geminin çalıştığı bölge (kabotaj, uluslararası)" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{2.36}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Geminin sefer yaptığı coğrafi bölge ve ziyaret ettiği limanların değişmesi" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{2.37}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Gemi alım-satım pazarında satın alınacak geminin bayrağı" değişkenini farklı değerlendirir.
H_3	Denizcilik işletmelerinin gemi sicili tercihlerinde ***ülke seçim kararını etkileyen faktörlerinin*** önem düzeyini gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşları farklı değerlendirmektedir	
	$H_{3.1}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "**Bürokratik ve idari esneklik** " değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.2}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Politik istikrar**" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.3}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Yönetim biçimi** ve yönetimsel istikrar" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.4}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Ekonomik istikrar**" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.5}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Gelişmişlik** düzeyi ve **refah** (gelir düzeyi, GSYİH)" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.6}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Yerel para biriminin değeri**" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.7}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Geniş pazar ve potansiyel talep**" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.8}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Vergi muafiyetleri**" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.9}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Enerji maliyetleri**" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.10}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"İşgücü** maliyetleri" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.11}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Dış ticarete açıklık**" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.12}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Coğrafi konum** " değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.13}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Teknoloji** altyapısı(ulaştırma teknolojileri, mobil iletişim, online işlemler, vb.)" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.14}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Eğitim düzeyi** " değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.15}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Sağlık düzeyi**" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.16}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Sosyal düzey**" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.17}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Sendikal** ilişkiler düzeyi" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.18}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Kültür**, etnik, dil, tarih, din vb. benzerlik" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{3.19}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"**Ülkenin **doğal** kaynakları" değişkenini farklı değerlendirir.
H_4	Denizcilik işletmelerinin bayrak seçiminin ***denizciliğe etkilerine*** yönelik gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlarının algıları farklılık göstermektedir	
	$H_{4.1}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"**Bayrak çekme kararlarının **navlun pazarlarına** etkisi" değişkenini farklı değerlendirir.
	$H_{4.2}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"**Bayrak çekme kararlarının **gemi inşa pazarlarına** etkisi" değişkenini farklı değerlendirir
	$H_{4.3}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"**Bayrak çekme kararlarının **gemi alım satım pazarlarına** etkisi" değişkenini farklı değerlendirir
	$H_{4.4}$	Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"**Bayrak çekme kararlarının **gemi geri dönüşüm pazarlarına** etkisi " değişkenini farklı değerlendirir

Kaynak: Yazar

Şekil 43: Araştırmada Uygulanan Yöntem ve Aşamaları



Şekil 44: Araştırmanın Uygulama Süreçleri



Kaynak: Yazar

Tablo 50: Araştırma Aşamalarının Amaçları, Yöntemleri, Veri Analizleri ve Örneklemleri

Araştırma Amaçları	Araştırma Yöntemleri	Veri Analizleri	Örneklem
Uluslararası işletmecilik yaklaşımıyla denizcilik işletmelerinin bayrak seçim kararlarını etkileyen değişkenlerin belirlenmesi.	Yazın Taraması	Uluslararası pazarlama, uluslararası işletmecilik, deniz işletmeciliği ve bayrak çekme yazınının taranması ile nitel ve nicel araştırmalarda kullanılacak değişkenlerin tespit edilmesi.	Uluslararası işletmecilik, stratejik yönetim, işletme yöneticiliği, denizcilik işletmeleri yönetimi, örgütsel karar verme, denizcilik pazarları ve bayrak çekme alanlarındaki makale, kitap, kitap bölümü, bildiri, vb. bilimsel yayınlar.
Nitel araştırmada kullanılmak üzere yazın taramasından elde edilen değişkenlerin ağırlık oranlarının belirlenmesi.	İçerik Analizi	İçerik analizi ile eserlerden elde edilen değişkenlerin frekanslarının hesaplanması.	Uluslararası işletmecilik, örgütsel karar verme, uluslararası pazarlama kapsamında denizcilik pazarları ve bayrak çekme alanlarındaki makale, kitap, kitap bölümü, bildiri, vb. bilimsel yayınlar.
Saha araştırmasında kullanılmak üzere denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen değişkenlerin uzman görüşleri doğrultusunda test edilmesi.	Delphi Çalışması (Nitel Araştırma)	Fikir birliğini belirlemek amacıyla kullanılan APMO formülüne göre yüzdelerin hesaplanması.	Denizcilik alanında faaliyet gösteren kamu kurumları, sivil toplum kuruluşları ve özel sektörden olmak üzere ulusal ve uluslararası düzeyde toplam 15 uzman.
Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının denizcilik pazarlarına etkilerinin ortaya konulması.	Saha Araştırması (Nicel Araştırma)	Spss 21,0 kullanılarak, tanımlayıcı analizler (frekans dağılımları, ortalama ve standart sapma, faktör analizi, t-testi).	Türkiye'de faaliyet gösteren gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlarından oluşan toplam 62 katılımcı.

Kaynak: Yazar

4.3.1. Nitel (Kalitatif) Çalışma: Delphi Çalışması

Literatür taraması sonucu elde edilen denizcilik işletmelerinin gemilerine bayrak çekme kararlarını etkileyen değişkenlerin saha araştırmasına uygunluğunun değerlendirilmesi için nitel bir araştırma yapma ihtiyacı doğmuştur. Bu sebeple denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen değişkenlerin uzman görüşlerine başvurarak değerlendirilmesi yoluna gidilmiştir. Bu doğrultuda uzmanlaşmayı sağlaması hedeflenen Delphi tekniğine başvurulmuştur. Aşağıda öncelikle Delphi tekniği ve aşamaları hakkında literatürden bilgi verilmiş olup sonrasında ise gerçekleştirilen Delphi tekniği uygulaması anlatılmıştır.

4.3.1.1. Delphi Yöntemi ve Araştırma Tasarımı

Adını eski Yunan'da, geleceğe ilişkin kehanetlerde bulunan ünlü bir Yunanlı kâhinin yaşadığı Delphi adlı bir yerden alan bu teknik, bilimsel araştırmalarda yaklaşık elli yıldır yönetim, tıp, askeri konular ve eğitimin çeşitli alanlarında yaygın şekilde kullanılmaktadır (Woudenberg, 1991). Delphi tekniği, 1950'Ii yıllarda ABD'de RAND firmasında çalışan Olaf Helmer ve Norman Dalkey adındaki iki araştırmacı tarafından özellikle askeri konulara ilişkin yordamlarda bulunmak amacıyla geliştirilmiştir (Dalkey ve Helmer, 1962). Bu yöntemin temel adımları **Tablo51'**de gösterilmektedir.

Tablo 51: Delphi Tekniğinin Temel Adımları

1.	Araştırmanın ana amacının belirlenmesi
2.	Bu amaca ulaşmaya yönelik görüşlerine başvurulacak uzmanların belirlenmesi
3.	Görüşleri alınacak uzmanlara anket formunun ulaştırılması
4.	Yanıtların toplanması ve analizi
5.	Görüş birliği sağlandıysa çalışmanın tamamlanması, sağlanmadıysa ikinci anketin hazırlanması
6.	Yeni içerikle hazırlanan ikinci anket formunun uzmanlara gönderilmesi
7.	Yanıtların toplanması ve analizi
8.	Görüş birliği sağlandıysa çalışmanın tamamlanması, sağlanıncaya kadar tekrar edilmesi
9.	Görüş birliği sağlanınca katılımcılara sonuçların özetlerinin gönderilmesi
10.	Problem veya problemlerin çözümü için sonuçlara ulaşılması

Kaynak: Dalkey ve Helmer, 1962: 13.

Delphi tekniğinin, şekilden de anlaşıldığı üzere başlangıçtan sona kadar yedi işlem basamağı vardır. Bunlar, ana amacın belirlenmesi, uzmanların seçimi, görüşlerin posta yoluyla alınması, görüşlerin analizi, ortak görüş oluşturma çabaları, ortak noktaların belirlenmesi ve sonuçların kullanılmasıdır. Bu basamakları ile Delphi tekniği, son yıllarda sosyal alanlarda özellikle eğitim alanında pek çok sorunun çözümünde kullanılmaktadır. Bu basamaklar incelendiğinde Delphi tekniğinin aşağıda ifade edilen üç temel özelliği bulunmaktadır. Bu özellikler (Semerci ve Semerci, 2001: 243):

- Görüş oluşturanların hiçbir zaman karşı karşıya gelmemeleri nedeniyle grup içindeki yüz yüze ilişkilerde ortaya çıkabilecek olan, kişilerin diğerleri üzerindeki etkilerini azaltabilmesi,
- Uzmanlardan alınan yanıtların kontrolü sonucu dönüş ve düzeltme olanağının olması,
- Yanıtların istatistiksel analizinin yapılabilmesi.

Tablo52: Delphi Tekniğinin Güçlü ve Zayıf Yönleri

Avantajları	Bağımsız düşünce sağlar.
	Katılımcılar görüşlerini herhangi bir etki altında kalmadan açıklayabilmektedir.
	Grup kararları alınırken karizmatik uzmanlardan etkilenme söz konusu değildir.
	Anlamsız ve yersiz tartışmalara girilmemektedir.
	Bireylerin yüz yüze gelmelerinden doğabilecek problemler en az düzeye indirilmektedir.
	Katılımcılar ardışık anketler yoluyla sağlanan dönütler neticesinde farklı düşüncelerden haberdar edilmekte, kendi düşüncelerini yeniden gözden geçirme fırsatı yakalamaktadırlar
	Katılımcıların zaman, mekân, uzaklık, maliyet gibi faktörler nedeniyle sıklıkla toplanma olasılığının olmadığı durumlarda; güç mücadelesi, politik mücadele ve anlaşmazlıkların yüz yüze aşılamadığı durumlarda önemli avantajlar sağlar
	Farklı bilgi, beceri ve deneyimler yardımıyla bireylerin farklı bakış açılarıyla sorunların ilgili parçalarına katkıda bulunmalarına fırsat tanımaktadır
	Kişilerin uzman olarak seçilmeleri sebebiyle ayrıcalıklı hissederler ve bu durum motive edicidir. Delphi tekniğinin farklı bir uygulama olması sebebiyle bu durumu önemserler
Dezavantajları	Uzun bir zaman gerektirir.
	Kontrolsüz iletişim, uzmanların konu dışı yorumlarına neden olabilir.
	Uzmanlara para ödenmemesi nedeniyle uzman yeterli vakit ayırmayabilir.
	Pahalıya mal olan bir ekniktir.
	Katılımcının gizli kalması esasına dayalı olan bu yöntemde, anketlerde kullanılan ifadeler kişi ve grupları tanımlayıcı olabilir
	Katılımcıların başlangıçta araştırmaya katılıp sonradan ayrılmaları önemli problemler yaratabilir.

Kaynak: Şahin, 2001:219.

4.3.1.1.1. Delphi Uzman Panelinin Seçimi ve Örneklem

Delphi araştırmalarının başarısı büyük ölçüde ilgili alanlardaki uzman kişilerin seçimine bağlıdır. Uzmanlar konularında gerekli bilgi ve beceriye sahip olan kişilerdir. Araştırma için uygun özelliklere sahip uzmanların seçimi Delphi çalışmalarının güvenirliğini arttıran en önemli unsurdur (Şahin, 2001). Bu nedenle, Lang'a göre (1998) katılımcıların seçkisiz (rastlantısal) yöntemle seçilmesi kabul edilemez. Bunun yerine panel üyelerinin uzmanlıkları gözetilerek "amaçlı seçim" gerekmektedir. Bu sebeple çalışmada, konusunda uzman olarak kabul edilebilecek az sayıda yanıtlayıcının yer alması sebebiyle "yargısal örnekleme" yöntemi tercih edilmiştir.

Uzman paneli oluşturmak Delphi metodunun ilk ve en önemli basamağıdır. Panel uzmanları düşük bir olasılıkla hazır olarak araştırmaya katkıda bulunmak isteyen gruplardan oluşabileceği gibi araştırmacının probleminin çözümüne ulaşmayı istediği grup üyelerinden de seçilebilir. Uygulamada üç tip panelist mevcuttur. Bunlar (Linstone ve Turoff, 2002: 65);

- araştırma konusundan doğrudan etkilenecek paydaşlar,
- konuya dair uzmanlığı ve/veya tecrübesi olan uzmanlar,
- problemi analiz eden, berraklaştıran ve çözümleyebilen kolaylaştırıcılar.

Delphi yönteminde panel büyüklüğü belirlenirken göz önünde bulundurulması gereken unsurlar; çalışmanın amacı, araştırılan problemin karmaşıklığı ve problemi çözmek için gereken uzmanlığın çeşitliliğidir. Delphi paneline seçilecek uzman sayısı konusunda belirli bir kural bulunmamaktadır. Uygulamada birkaç kişiden yüzlerce kişiye kadar panel büyüklüğüne sahip Delphi uygulamaları mevcuttur (Karataş Çetin, 2012: 331).

Araştırmada Delphi çalışması kapsamında oluşturulan örnekleme 15 uzmanın dâhil edilmesi planlanmıştır. Panel üyeleri, denizcilik sektörünün farklı meslek gruplarından seçilen 15 kişiden oluşmaktadır. Uzmanlar, denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarından doğrudan ve dolaylı olarak etkilenen meslek grubu temsilcilerinden seçilmiştir. Çalışmaya katılan uzman panelist bilgileri **Tablo 53**'de verilmektedir.

Tablo 53: Delphi Uzman Paneli Bilgileri

Uzman İsmi	Kurum	Uzmanın Görevi	İletişim ve Tanışma Yöntemi	Delphi Birinci Aşama		Delphi İkinci Aşama	
				Uygulama biçimi	Tarih	Uygulama biçimi	Tarih
Prof. Dr. Adnan PARLAK	Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi	Bölüm Başkanı	E-posta	E-posta	05.09.2013	E-posta	///
Orçun ERBAYRAKTAR	İla Ekspertiz Hizmetleri Ltd. Şti.	Genel Müdür	Telefon	E-posta	09.07.2013	E-posta	21.09.2013
Mahmut BEŞER	MYL Lojistik Denizcilik Taş. San. ve Tic. Ltd. Şti	Acente Yöneticisi	Telefon	E-posta	12.07.2013	E-posta	///
İlyas KARABIYIK	Deniz Ticareti Düzenleme Dairesi Başkanlığı	Denizcilik Uzmanı	Telefon	E-posta	09.07.2013	E-posta	12.09.2013
Buğra BİLGİNER	Mersin Uluslararası Limanı (MIP)	Ticaret Grup Müdürü	Telefon	E-posta	16.07.2013	E-posta	///
Murat YILMAZEL	UZMAR Uzmanlar Denizcilik Ticaret ve San. Ltd. Şti.	Genel Müdür Yardımcısı	E-posta	E-posta	09.07.2013	E-posta	12.09.2013
Ahmet ÇALIK	Çalık Hukuk Bürosu	Deniz Hukuku Uzmanı (Avukat)	Telefon	E-posta	09.07.2013	E-posta	15.09.2013
Damla KUL ÇELİK	Omni Sigorta ve Reasürans Brokerlik Hizmetleri Ltd. Şti.	Deniz Sigorta Uzmanı	Telefon	E-posta	18.07.2013	E-posta	14.09.2013
Şadan KAPTANOĞLU	IMEAK Deniz Ticaret Odası	Yönetim Kurulu Üyesi	E-posta	E-posta	26.07.2013	E-posta	///
R.Yavuz KALKAVAN	Beşiktaş Grup	Genel Müdür	E-posta	E-posta	29.07.2013	E-posta	///
Savaş ERCAN	Msc Shipping Agency	Koordinatör	Telefon	E-posta	30.07.2013	E-posta	///
Serdar FİLİZ	Turkon konteyner Taşımacılık ve Denizcilik A.Ş.	Acente Müdür Yrd.	Telefon	E-posta	28.07.2013	E-posta	01.10.2013
Kıvanç PAPUR	Konvoy Denizcilik	Atanmış Kişi (DPA)	Telefon	E-posta	25.07.2013	E-posta	29.09.2013
Michalis PANTAZOPOULOS	Liberian International Ship & Corporate Registry (LISCR, LLC) Greece	Genel Müdür	E-posta	E-posta	05.08.2013	E-posta	///
Bülent HAZNEDAR	Klâs Denizcilik Gözetim ve Danışmanlık Ltd. Şti.	Sörveyör	Telefon	E-posta	11.07.2013	E-posta	///

Tablodan da anlaşıldığı üzere katılım oranı birinci aşamada tüm uzmanlardan yanıt alınması ile %100 olarak hesaplanmıştır. Ancak uzmanlardan bazıları her türlü hatırlatma ve bilgilendirme çalışmalarına rağmen ikinci tur sorularına yanıt vermemiştir. Bu sebepten dolayı ikinci tur katılım oranı %46,6 olarak hesaplanmıştır. Delphi çalışması iki ay gibi kısa bir sürede iki turun tamamlanması ile sonlandırılmıştır. Araştırmada, uzmanların konuya duydukları ilginin yüksek olması ve çalışmaya katılım hususundaki istekleri bu sürece olumlu yönde etki etmiştir.

4.3.1.1.2. Delphi Tekniği Yargılarının ve Anketinin Hazırlanması

Uluslararası işletmecilik yaklaşımı açısından denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen temel kriterler incelendiğinde toplam 60 adet değişken ortaya çıkmıştır. Bu değişkenlerin bazılarının tek yayında geçtiği gözlemlenirken bazılarına ise birçok yayında atıf yapıldığı göze çarpmaktadır. Bazı değişkenlerin birbirine yakın anlamlar içermesi sebebiyle oluşturulacak yargılarda anlam bütünlüğü kazanması sebebiyle yargıların içerikleri bu değişkenleri kapsayacak şekilde genişletilmiştir.

Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen değişkenleri saptamak amacıyla hazırlanan Delphi soru formunda literatür taramasıyla ortaya çıkan 60 değişken toplam 20 yargı içerisinde kullanılmıştır. Delphi anket formu uluslararası katılımcılara da uygulanabilmesi amacıyla Türkçe formla anlam farklılıkları oluşmayacak şekilde İngilizce olarak ta hazırlanmıştır. İlk soru formunda yer alan 20 adet yargının her biri için, *katılıyorum, katılmıyorum ve yorumsuz* olmak üzere nominal ölçek kullanılmıştır. Uzmanların neden katıldığını ya da katılmadıklarını ifade etmeleri için her sorunun altında boşluk bırakılmıştır. Hazırlanan yargılar, içerik ve biçimsel açıdan 2 öğretim elemanı ve 1 sektörden uzman tarafından kontrol edilerek düzeltmeleri sağlanmıştır.

4.3.1.1.3. Uzlaşma Oranı ve Analizler

Uzlaşma, bir yargı üzerinde çoğunluğun görüş ortalamasından fazla bir yüzde ile katılma ya da katılmama durumunu simgelemektedir (Saldanha ve Gray, 2002:

84). Uzlaşma oranına ilk turda ulaşılamayan ifadeler tekrar gözden geçirilerek uzmanlara tekrar sorulur. Delphi çalışmasında uzlaşma oranı Kapoor tarafından oluşturulan formüle göre hesaplanmaktadır. Bu uygulama çoğunluk fikrin ortalama yüzdesi (APMO: Average Percentage of Majority Opinion) formülü kullanılmaktadır (Karataş Çetin, 2012: 337).

APMO formülü şu şekilde detaylandırılmaktadır. Öncelikle her bir uzman için soru formunda sorulan ifadelere *katılıyorum, katılmıyorum ve yorumsuz* olarak işaretlenen cevaplar hesaplanmaktadır. Çoğunluk ifadelerin %50'den fazlasına aynı cevabı veren görüşleri ifade etmektedir. İkinci aşamada katıldığını ve katılmadığını belirten fikirlerin toplamı hesaplanır. Elde edilen değerler panel üyeleri tarafından açıklanan fikirler toplamına bölünür. Elde edilen değer uzlaşma oranını verir.

$$\textbf{Uzlaşma Oranı} = \frac{\textbf{Katıldığını Belirten Fikirler Toplamı+Katılmadığını belirten Fikirler Toplamı}}{\textbf{Panel Üyeleri Tarafından Açıklanan Fikirler Toplamı x\% 100}}$$

Delphi çalışmasının ilk aşamasında oluşturulan 20 ifadeye katıldığını bildiren fikirler toplamı 220, katılmadığını belirten fikirler toplamı ise 59'dur. Yorumsuz olarak ifade edilen fikirler toplamı ise 21'dir. Araştırmanın birinci aşamasında belirtilen tüm fikirler toplamı ise 300'dür. Bu bilgiler ışığında yapılan hesaplamaya göre birinci aşama uzlaşma oranı %93'tür. Delphi uygulamasının özet sonuçları **Tablo 54**'de gösterilmektedir.

Tablo 54: Delphi Sonuçları Özet Tablosu

	Birinci Aşama	**İkinci Aşama**
Katıldığını Belirten Fikirler Toplamı	**220**	**51**
Katılmadığını Belirten Fikirler Toplamı	**59**	**26**
Katıldığını ve Katılmadığını Belirten Fikirler Toplamı	**279**	**77**
Panel Üyeleri Tarafından Açıklanan Fikirler Toplamı	**300**	**91**
Uzlaşma Oranı	**%93**	**%85**
Uzlaşma Oranını Geçen İfade Sayısı	**9**	**5**
Toplam İfade Sayısı	**20**	**13**
Yüksek Uzlaşma (>90)	**9**	**5**
Orta Uzlaşma (89>x>80)	**4**	**2**
Düşük Uzlaşma (79>x>70)	**5**	**-**

4.3.1.2. Delphi Çalışması Sonuçları

Delphi çalışmasının birinci ve ikinci aşama sonuçları ayrı ayrı değerlendirilmekte ve son olarak Delphi araştırması bulgularına yer verilmektedir. Delphi sonuçları değerlendirilirken; numaralandırılmış ifadeler, uzmanların her bir ifadeye verdiği yanıtların sıklık ve dağılımları ve uzlaşma oranları tablo halinde incelenmektedir.

4.3.1.2.1. Delphi Çalışması Birinci Aşama Sonuçları

Birinci aşamada yer alan 20 ifadenin 8'inde uzlaşma sağlanmış iken kalan 12 ifade de uzlaşma sağlanamamıştır. Birinci aşamada elde edilen uzman fikir ve yorumlarının değerlendirilmesi **Tablo 55**'te incelenmektedir.

Tablo 55: Delphi Çalışması Birinci Aşama Sonuçları

İFADELER	**E****		**H****		**Y****	**SONUÇLAR**
	n	**%**	**n**	**%**	**n**	
1. Gemi işletmelerinin, işletmiş olduğu gemiler için tercih edecekleri "Gemi Sicili" (Ship Registry) seçim kararlarını etkileyen maliyet değişkenleri (tescil maliyeti, vergi maliyetleri, personel maliyetleri, sermaye maliyeti, banka finansmanı vb.) bayrak devleti seçim kararları arasında en önemli paya sahiptir.	15	100	0	0	-	**% 100 Katılıyorum UZLAŞMA**
2*.Ülkelerin uluslararası pazarda sahip oldukları rekabetçi üstünlük (gelişmişlik düzeyi, refah seviyesi, sendikal ilişkiler düzeyi, toplumsal özgürlükler seviyesi, ekonomik, politik, idari ve hukuksal kararlılık, uluslararası ticaret gücü, ar-ge, geniş pazar ve potansiyel talep vb.), gemi işletmelerinin "Gemi Sicili" tercihlerinde olumlu rol oynamaktadır.	10		4		1	%71,4 Katılıyorum
3.Gemi işletmeleri, navlun pazarındaki rekabetçi üstünlüklerini arttırmak için işlettikleri gemilerini çeşitli kolaylıklar (operasyonel, teknik, finansal, bürokratik vb.) sağlayan "Kolay Bayrak (Flag of Convenience-FOC)'' ülkelerinin sicillerine tescil ettirmektedir.	14	100	0	0	1	**% 100 Katılıyorum UZLAŞMA**
4.Denizyolu taşımacılığını olumsuz yönde etkileyen küresel krizler sonucu daralan uluslararası ticaret, gemi işletmelerinin gemilerine tercih edecekleri "Gemi Sicili" seçim kararında "Kolay Bayrak (FOC)" ülkelerine yönelmelerine sebep olmaktadır.	14	100	0		1	**% 100 Katılıyorum UZLAŞMA**

Tablo 55 : (Devam)

5*. Bayrak devletinin coğrafi konumu (gemi işletmesinin ülkesine yakınlık, yük pazarlarına yakınlık vb.) gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' seçim kararı açısından olumlu rol oynamaktadır.	2		13		-	%86,6 Katılmıyorum
6*.Geminin sefer yaptığı coğrafi bölge ve uğradığı limanlar gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' seçim kararı açısından önemli rol oynamaktadır.	11		3		1	%78,5 Katılıyorum
7*.Geminin büyüklüğü, yaşı ve tipi (tanker, kuru yük, konteyner, yolcu vb.), gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' seçim kararı açısından önemli rol oynamaktadır.	11		4		-	%73,3 Katılıyorum
8*.Gemi işletmelerinin, işletmiş olduğu gemileri için tercih edeceği "Gemi Sicili" seçim kararında bayrak devletine bağlılığının (etnik, dilsel, tarihsel ve kültürel) olumlu yönde etkisi bulunmaktadır.	4		10		1	%71,4 Katılmıyorum
9.Gemi işletmeleri, gemi adamı arz talep dengesinde yaşanan dalgalanmalardan dolayı daralan gemi adamı piyasasından olumsuz yönde etkilenmemek için gemilerde yabancı gemi adamlarının istihdamına olanak sağlayan "Gemi Sicilini'' tercih etmektedir.	13		0		2	**% 100 Katılıyorum UZLAŞMA**
10. Gemi işletmelerinin işlettikleri gemileri için "Gemi Sicili'' seçimi kararında bayrak devletinin gemi tescil işlemlerindeki bürokratik açıdan sağladığı kolaylıkların (sicile giriş-çıkış kolaylığı, işlemlerin çabukluğu vb.) olumlu yönde etkisi bulunmaktadır.	14		0		1	**% 100 Katılıyorum UZLAŞMA**
11*.Bayrak devletinin köklü denizcilik geçmişi ve uluslararası pazardaki saygınlığı, gemi işletmelerinin işlettiği gemilerine tercih edeceği "Gemi Sicili'' seçim kararı açısından olumlu yönde rol oynamaktadır.	9		5		1	%64,2 Katılıyorum
12*.Bayrak devletinin uluslararası pazardaki performansı (uluslararası anlaşmalara taraflık, tutulma oranları, kaza istatistikleri, denetim skorları vb.) gemi işletmelerinin işletmiş olduğu gemilerinde tercih edeceği "Gemi Sicili'' seçimi kararında önemli rol oynamaktadır.	13		2		-	%86,6 Katılıyorum
13. Bayrak devletlerinin, bayrağını taşıyacağı gemilere uygulayacağı standartlar (uluslararası standartlara uyum, kontrol ve denetim) gemi işletmelerinin işletmiş olduğu gemilerinde tercih edeceği "Gemi Sicili'' seçiminde önemli rol oynamaktadır.	15		0		-	**% 100 Katılıyorum UZLAŞMA**
14*. Bayrak devletlerinin, bayrağını tercih edecek gemi işletmelerinde aradığı koşullar (işletme merkez ofisin yeri, işletmenin sahiplik ve ortaklık koşulları, milliyet koşulları vb.) gemi işletmelerin işletmiş olduğu gemilerinde tercih edeceği "Gemi Sicili'' seçimini olumsuz yönde etkilemektedir.	10		2		3	%83,3 Katılıyorum
15*. Bayrak devletlerinin, gemi işletmelerine daha iyi hizmet verebilmek için işletmenin ülkesinde açmış olduğu temsilcilik ve ofisler gemi işletmelerinin işlettiği gemileri için tercih edeceği "Gemi Sicili'' seçimi kararı açısından	12		1		2	%93 Katılıyorum

Tablo 55 : (Devam)

olumlu rol oynamaktadır.						
16. Devletlerin, diğer devletlerle olan siyasi, hukuksal ve ekonomik (ikili anlaşmalar, ambargolar vb.) ilişkileri gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' seçim kararı açısından önemli rol oynamaktadır.	14				1	**% 100 Katılıyorum UZLAŞMA**
17*. Gemi işletmelerinin ikinci el gemi alım kararında geminin bayrağı önemli rol oynamaktadır.	4		9		2	% 69,2 Katılmıyorum
18*.Uluslararası denizcilik pazarında değişen çevre koşullarına bağlı olarak yükselen standartlar, gemilerine etkin bayrak devleti denetimi uygulayan devletlerinin rekabetçi üstünlüğünü arttırarak "Gemi Sicili'' tercihlerinde olumlu etki sağlamaktadır.	10		2		3	%83,3 Katılıyorum
19. Bayrak devletlerinin bayraktan kaçışı önlemek için belirlemiş olduğu önleyici ve teşvik edici politikalar (vergi indirimi, kabotaj hakkı, uluslararası gemi sicili vb.) gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' seçim kararlarında olumlu rol oynamaktadır.	15		0		-	**% 100 Katılıyorum UZLAŞMA**
20*.Küreselleşmeye bağlı deniz ticaret hacminin değişkenlik göstermesi ve buna bağlı deniz ticaret filosunun niteliksel ve niceliksel değişimi (filo yaş ortalaması, gemi adedi, taşıma kapasitesi, bayrak dağılımı vb.) gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' kararlarında önemli rol oynamaktadır.	10		4		1	%71,4 Katılıyorum

*****Uzlaşma sağlanamamış olan ifadelerdir. Bu ifadeler, çalışmanın ikinci aşamasında tekrar değerlendirilmiştir.

** E-Katılıyorum, H-Katılmıyorum, Y-Yorumsuz

Uzman yorumlarına göre gemi işletmelerinin "Gemi Sicili" seçim kararına yönelik kriterleri incelendiğinde maliyet kaynaklık faktörlerin bu kararda en önemli paya sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır *(İfade1)*. "*Ülkelerin uluslararası pazarda sahip oldukları rekabetçi üstünlüğün gemi işletmelerinin "Gemi Sicili" seçim kararında olumlu rol oynadığını*" ifade eden yargıda ise düşük uzlaşma (%71,4) oranı göze çarpmaktadır. Bu yargıya yapılan yorumlar dikkate alındığında, daha çok ülkelerin gelişmişlik seviyelerinin düşmesi ile maliyetlerinin düşmesinin birbirine paralelliği ilişkilendirilmiş ve gelişmişlik düzeyi ile gemi sicili seçimi arasında zıt yönde bir ilişki olduğu vurgulanmıştır *(İfade2)*. *"Gemi işletmelerinin navlun pazarındaki rekabetçi üstünlüklerini arttırmak için işlettikleri gemilerini çeşitli kolaylıklar (operasyonel, teknik, finansal, bürokratik vb.) sağlayan Kolay Bayrak (Flag of Convenience-FOC) devletlerinin sicillerine tescil ettirmektedir (Ifade3)"* yargısında uzmanlar fikir birliğine varmışlardır. *"Küresel krizler sonucu daralan ticaret sebebiyle gemi işletmeleri gemilerini kolay bayrak ülkelerine tescil ettirerek*

krizden görülecek zararı minimumda tutmaktadır (Ifade4)" ifadesi de uzmanlar tarafından fikir birliğine varılan ifadelerden biri olmuştur.

"Bayrak devletinin coğrafi konumu ile gemi tescil seçimi arasında ilişkinin varlığı (Ifade5)" %86'lık *katılmıyorum* yorumu ile karşı çıkılan bir diğer ifadedir. Bu yargıya ait yapılan yorumlar dikkate alındığında, gemi işletmesinin bulunduğu coğrafi konum ile bayrak devletinin bulunduğu konuma ait saat dilimi farkının olması pratikte karşılaşılan sorunlardan biridir. Ancak bayrak devletlerinin birçok bölgede açmış olduğu ofis ve temsilcilikler bu soruna bir ölçüde çözüm olmaktadır. *"Geminin sefer yaptığı coğrafi bölge ve uğradığı limanlar gemi işletmelerinin "Bayrak Devleti'' seçim kararı açısından önemli rol oynamaktadır (Ifade6)"* ifadesinde ise düşük uzlaşma oranı (%78,5-Katılıyorum) göze çarpmaktadır. *"Bayrak devleti seçim kriterleri açısından geminin büyüklüğü, tipi ve yaşının önemli rol oynadığı (Ifade7)"* ifadesine katılanların oranı ise %73,3 olarak hesaplanmıştır.

"Gemi işletmelerinin, işletmiş olduğu gemileri için tercih edeceği "Bayrak Devleti'' seçimi kararında bayrak devletine bağlılığının (etnik, dilsel, tarihsel ve kültürel) olumlu yönde etkisi bulunmaktadır (İfade8)" yargısı uzmanlar tarafından %71,4 oranla *katılmıyorum* yorumu ile karşı çıkılan bir diğer ifadedir. Günümüz şartlarında gemi işletenlerinin tercih edecekleri bayrak kararında daha çok ekonomik kolaylıklar sağlayan bayrak devletlerini tercih ettikleri yorumu sebebiyle uzmanların çoğunluğu bu yargıya karşı çıkılmıştır.

"Gemi işletmelerinin, gemi adamı arz talep dengesinde yaşanan dalgalanmalardan dolayı daralan gemi adamı piyasasından olumsuz yönde etkilenmemek için gemilerde yabancı gemi adamlarının istihdamına olanak sağlayan bayrak devletlerini tercih etmektedir (İfade9)" uzlaşılan bir diğer ifadedir. *"Bayrak devletlerinin sicile giriş-çıkış kolaylığı, işlemlerin çabukluğu gibi bürokratik anlamda sağladığı kolaylıklar gemi işletmelerinin gemi tescil seçimi açısından olumlu rol oynamaktadır (İfade10)"* ifadesi uzlaşılan bir diğer ifadedir. *"Bayrak devletinin köklü denizcilik geçmişi ve uluslararası pazardaki saygınlığı (İfade11)"* ise %64,2'lik *katılıyorum* %35,8'lik *katılmıyorum* görüşü ile uzmanların en çok görüş ayrılığı yaşadığı ifadedir.

"Bayrak devletinin uluslararası pazardaki performansının (uluslararası anlaşmalara taraflık, tutulma oranları, kaza istatistikleri, denetim skorları vb.) gemi

işletmelerinin işletmiş olduğu gemilerinde tercih edeceği bayrak seçimi kararında (İfade12)" %86,6'lık *katılmıyorum* yorumu ile önemli rol oynadığı ifade edilmiştir. *"Bayrak devletlerinin, bayrağını taşıyacağı gemilere uygulayacağı standartlar (sertifikasyon, uluslararası standartlara uyum, kontrol ve denetim) gemi işletmelerinin işletmiş olduğu gemilerinde tercih edeceği bayrak seçiminde önemli rol oynamaktadır (İfade13)"* ifadesi üzerinde uzlaşılan bir diğer ifade olarak göze çarpmaktadır. Gemi işletmelerinin bu yargıyı özellikle uluslararası kuralları etkin uygulamayan bayrak devletlerinin gemi sicil sistemlerini seçilmesi yönünde değerlendirdikleri sonucuna ulaşılmaktadır. Bazı uzmanlar ise bayrak devletlerinin performansının liman devleti denetimlerinde etkin rol oynaması sebebiyle değerlendirdiği sonucuna ulaşılmıştır.

"*Bayrak devletlerinin, bayrağını tercih edecek gemi işletmelerinde aradığı koşullar (işletme merkez ofisin yeri, işletmenin sahiplik ve ortaklık koşulları, milliyet koşulları vb.) gemi işletmelerin işletmiş olduğu gemilerinde tercih edeceği bayrak devleti seçimini olumsuz yönde etkilemektedir (İfade14)"* ifadesi %83,3'lük oranla desteklenmiştir. Özellikle bayrak devletinin topraklarında bir kuruluş yeri ve bayrak devletinin milliyetinde kurucu üyeleri bulundurma şartı arayan bayrak devletleri, gemi işletmelerinin tercihini olumsuz yönde etkilemektedir.

"*Bayrak devletlerinin, gemi işletmelerine daha iyi hizmet verebilmek için işletmenin ülkesinde açmış olduğu temsilcilik ve ofislerin gemi işletmelerinin işlettiği gemileri için tercih edeceği bayrak seçimi kararı açısından (İfade 15)"* %92,3'lük oranla önemli rol oynadığı düşüncesi hâkimdir. Bu konuya yaklaşım özellikle saat farkından dolayı iletişim eksikliğini önlemek adına gemi işletmeleri özellikle kendine coğrafi anlamda olduğu kadar saat dilimi açısından da yakın iletişim noktaları aramaktadır. *"Devletlerin, diğer devletlerle olan siyasi, hukuksal ve ekonomik (ikili anlaşmalar, ambargolar vb.) ilişkileri gemi işletmelerinin bayrak devleti seçim kararı açısından önemli rol oynamaktadır (İfade 16)"* ifadesi uzlaşılan bir diğer ifadedir.

"Gemi işletmelerinin ikinci el gemi alım kararında geminin bayrak devleti önemli rol oynamaktadır (İfade17)" ifadesi %69,2'lik oranla karşı çıkılan bir diğer ifadedir. Özellikle bazı bayrak devletlerinin sicile giriş-çıkış işlemleri açısından sağladığı esneklik ve kolaylıklar, satın alınan geminin kolaylıkla bayrağının

değiştirilebileceği düşüncesini uyandırmaktadır. "*Uluslararası denizcilik pazarında değişen çevre koşullarına bağlı olarak yükselen standartlar, gemilerine etkin bayrak devleti denetimi uygulayan devletlerinin rekabetçi üstünlüğünü arttırarak bayrak devleti tercihlerinde olumlu etki sağlamaktadır (İfade18)"* ifadesi, %83,3 katılma oranıyla orta uzlaşma sağlanan bir diğer ifadedir. Uzmanların bu oranda bu yargıya katılmasının sebebi olarak uluslararası standartları etkin bir şekilde uygulayan bayrak devletlerinin özellikle geminin sefer yapacağı bölgeye bağlı tabi olacağı denetim mekanizması açısından tercih sebebi olacağı düşüncesi ile açıklanmaktadır.

"*Bayrak devletlerinin bayraktan kaçışı önlemek için belirlemiş olduğu önleyici ve teşvik edici politikalar (vergi indirimi, kabotaj hakkı, uluslararası gemi sicili vb.) gemi işletmelerinin bayrak seçim kararlarında olumlu rol oynamaktadır (İfade19)"* ifadesi uzlaşma sağlanan bir diğer ifadedir. Kolay bayrak devletlerinin sağlamış olduğu kolaylıklar ile rekabet etmek isteyen geleneksel denizci bayrak devletleri gemi işletmelerini ulusal sicillerinde tutmak için bu tip kolaylıklar sağlamaktadır. "*Küreselleşmeye bağlı deniz ticaret hacminin değişkenlik göstermesi ve buna bağlı deniz ticaret filosunun niteliksel ve niceliksel değişimi (filo yaş ortalaması, gemi adedi, taşıma kapasitesi, bayrak dağılımı vb.) gemi işletmelerinin bayrak çekme kararlarında önemli rol oynamaktadır (İfade 20)"* ifadesi görüş ayrılığı yaşanan bir diğer ifadedir. Bu ifade için uzmanlar özellikle gemi işletmelerinin gemi filosunun büyüklüğünü dikkate alıp, bayrak devletlerinin ne kadar seçilebilir olduğunu değerlendirerek bayrak seçim kararını bu değerlendirme altında oluşturmaktadır.

4.3.1.2.2. Delphi Çalışması İkinci Aşama Sonuçları

Delphi çalışması birinci aşamasında uzlaşma sağlanamayan 10 ifade, uzmanların yorumlarına göre tekrar gözden geçirilerek ikinci aşama için 13 yeni ifade oluşturulmuştur. Bu ifadeler birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan ilgili ifadeler, sıklık ve yüzde dağılımları ve bu aşamadaki uzlaşma oranları **Tablo 56** ile sunulmuştur.

"Gelişmiş ülkelerin uyguladığı etkin "Bayrak Devleti Denetimleri", gemilerin uluslararası standartlara uygunluğunu sağlamaları sebebiyle gemi

işletmelerinin "Gemi Sicili" tercihlerinde önemli rol oynamaktadır (İfade1.1)" ifadesi %83,3 *katılmıyorum* görüşü ile karşı çıkılan bir ifade olmuştur. Bu yargıya yapılan yorumlar dikkate alındığında, gemi işletmeleri için "Bölgesel Liman Devleti Denetim Rejimlerine" göre bayrak devletinin performansı karar açısından önem taşımaktadır. Bu performans kriterleri arasında ülkelerin gelişmişlik düzeyinin olmaması sebebiyle uzmanlar bu yargıya çoğunlukla katılmamıştır. *"Gelişmekte olan ülkelerin gelişmiş ülkelere göre gemi işletenlere bürokratik ve idari açıdan daha esnek davranması, "Gemi Sicil'' tercihlerinde önemli rol oynamaktadır (İfade 1.2.)"* ifadesi uzlaşılan bir diğer ifadedir. Uzmanlar bayrak devletlerinin idari anlamda formalite ve prosedür açısından esnek davranmasının işletmeye zaman ve maliyet tasarrufu sağlaması sebebiyle önemli bir tercih nedeni olacağı düşüncesindedir.

"Gemilerin seyir alanlarının deniz haydutluğu bölgeleri arasında bulunması gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihlerinde önemli rol oynadığını (İfade 2.1.)" belirten yargıya %60 *katılmıyorum* görüşü ile karşı çıkmıştır. *"Gemilerin farklı "Liman Devleti Denetimi" rejimleri uygulayan limanlara/bölgelere sefer yapmaları, gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihlerinde rol oynaması hususunda (İfade 2.2.)"*görüş ayrılığı yaşanmaktadır. Ülkelerarası ikili ilişkiler kapsamında yapılan anlaşmalar ya da uygulanan ambargolar dikkate alındığında bu yargının desteklenebileceği ifade edilirken gemilerin tabi olacağı liman devleti denetiminin yoğunluğu bayrak devletinin performansına göre şekilleneceği olgusu ise bu ifadeyi desteklemektedir.

"Gemi işletmelerinin "Gemi Sicili" tercihi açısından, işletilen geminin büyüklüğünün önemli olduğu (İfade 3.1.)" %80 katılıyorum görüşü ile orta uzlaşma oranına sahip bir diğer ifadedir. Özellikle büyük tonajlı gemilerin uygunluk ve operasyonel maliyetlerinin bu karar açısından önemli olduğu vurgulanmıştır. *"Bayrak Devletlerinin gemi sicillerine tescil edilecek gemiler için belirlemiş olduğu yaş sınırı, gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihinde önemli rol oynadığı (İfade 3.2.)"* uzlaşma sağlanan bir diğer ifadedir.

"Gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihlerinde, "Bayrak Devleti" ile olan tarihsel ve kültürel bağlılığının dikkate alınmadığı(İfade 4.1.)" uzmanlar arasında önemli oranda görüş ayrılığı yaşanan bir ifade olarak göze çarpmaktadır. *"Bayrak*

Devletinin köklü denizcilik geçmişi ve uluslararası denizcilik pazarındaki saygınlığı (İfade 5.1.)" yargısı önemli oranda görüş ayrılığı yaşanan bir diğer ifadedir.

"Bayrak Devletinin "Liman Devleti Denetimi" değerlendirmelerine göre yer aldığı konum (beyaz liste/gri liste/kara liste), gemi işletmelerinin "Gemi Sicili" tercihlerinde önemli olduğu(İfade 6.1.)" uzlaşılan bir diğer ifadedir. *"Bayrak devletlerinin gemi işletmelerinde aradığı koşulların değişiklik göstermesi (İfade 7.1.)"* gemi işletmelerini çoğu zaman herhangibir koşul aramayan bayrak devletlerine yönlendireceği düşüncesinin hâkim olması sebebiyle "Gemi Sicili" seçimi açısından önemi üzerinde uzlaşılan bir diğer ifadedir.

"Gemi işletmelerinin ikinci el gemi alım kararında satın alınacak geminin bayrağını dikkate almadıkları (İfade 8.1.)" uzlaşılan ifadelerden bir diğeridir. Çünkü bayrak devletleri gemi işletmeleri açısından tercih sebebi olabilmek için gemilerin bayrak değişimi işlemlerini kısa sürede gerçekleştirmektedir.

Tablo 56: Delphi Çalışması İkinci Aşama Sonuçları

İFADELER		**E****		**H****		**Y ****	**SONUÇLAR**
		n	**%**	**n**	**%**	**n**	
1. (2*) .	Ülkelerin uluslararası pazarda sahip oldukları rekabetçi üstünlük (gelişmişlik düzeyi, refah seviyesi, sendikal ilişkiler düzeyi, toplumsal özgürlükler seviyesi, ekonomik, politik, idari ve hukuksal kararlılık, dış ticarete açıklık, ar-ge, geniş pazar ve potansiyel talep vb.), gemi işletmelerinin ''Gemi Sicili'' tercihlerinde olumlu rol oynamaktadır	**1**	**0**	**5**	**100**	**1**	% 83,3 Katılmıyorum
	1.1. Gelişmiş ülkelerin uyguladığı etkin "Bayrak Devleti Denetimleri", gemilerin uluslararası standartlara uygunluğunu sağlamaları gemi işletmelerinin "Gemi Sicili" tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.						
	1.2. Gelişmekte olan ülkelerin gelişmiş ülkelere göre gemi işletenlere bürokratik ve idari açıdan daha esnek davranması, "Gemi Sicil'' tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.	6	100	0	0	1	**% 100 Katılıyorum UZLAŞMA**
2. (6*)	Geminin sefer yaptığı coğrafi bölge ve uğradığı limanlar gemi işletmelerinin ''Bayrak Devleti'' seçim kararı açısından önemli rol oynamaktadır.						% 60 Katılmıyorum
	2.1.Gemilerin seyir alanlarının deniz haydutluğu bölgeleri arasında bulunması gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.	2		3		2	
	2.2. Gemilerin farklı "Liman Devleti Denetimi" rejimleri uygulayan	3		3		1	% 50 Katılıyorum

Tablo 56 : (Devam)

	limanlara/bölgelere sefer yapmaları, gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.						
3. **(7*)**	Geminin büyüklüğü, yaşı ve tipi (tanker, kuru yük, konteyner, yolcu vb.), gemi işletmelerinin ''Bayrak Devleti'' seçim kararı açısından önemli rol oynamaktadır. 3.1.Gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihi açısından, işletilen geminin büyüklüğü önemli rol oynamaktadır. Çünkü bazı "Bayrak Devletleri" gemilerin büyüklüğüne bağlı vergi sistemi (tonaj vergisi) uygulamaktadır. 3.2."Bayrak Devletlerinin" gemi sicillerine tescil edilecek gemiler için belirlemiş olduğu yaş sınırı, gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihinde önemli rol oynamaktadır.	4 6		1 0		2 1	% 80 Katılıyorum **% 100 Katılıyorum UZLAŞMA**
4. **(8*)**	Gemi işletmelerinin, işletmiş olduğu gemileri için tercih edeceği ''Bayrak Devleti'' seçimi kararında bayrak devletine bağlılığının (etnik, dilsel, tarihsel ve kültürel) olumlu yönde etkisi bulunmaktadır. 4.1. Günümüzde gemi işletmeleri "Gemi Sicili'' tercihlerinde, "Bayrak Devleti" ile olan tarihsel ve kültürel bağlılığı dikkate almamaktadır.	4		3		0	% 57,7 Katılıyorum
5. **(11*)**	Bayrak devletinin köklü denizcilik geçmişi ve uluslararası pazardaki saygınlığı, gemi işletmelerinin işlettiği gemilerine tercih edeceği bayrak seçim kararı açısından olumlu yönde rol oynamaktadır. 5.1. "Bayrak Devletinin" köklü denizcilik geçmişi ve uluslararası denizcilik pazarındaki saygınlığı, uluslararası güvenilirliğini etkilediğinden "Gemi Sicili'' tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.	4		2		1	% 66,6 Katılıyorum
6. **(12*)**	Bayrak devletinin uluslararası pazardaki performansı (uluslararası anlaşmalara taraflık, tutulma oranları, kaza istatistikleri, denetim skorları vb.) gemi işletmelerinin işletmiş olduğu gemilerinde tercih edeceği bayrak seçimi kararında önemli rol oynamaktadır. 6.1. Bayrak Devletinin "Liman Devleti Denetimi" değerlendirmelerine göre yer aldığı konum (beyaz liste/gri liste/kara liste), gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.	7		0		0	**% 100 Katılıyorum UZLAŞMA**
7. **(14*)**	Bayrak devletlerinin, bayrağını tercih edecek gemi işletmelerinde aradığı koşullar (işletme merkez ofisin yeri, işletmenin sahiplik ve ortaklık koşulları, milliyet koşulları vb.) gemi işletmelerin işletmiş olduğu gemilerinde tercih edeceği bayrak devleti seçimini olumsuz yönde etkilemektedir.						**% 100 Katılıyorum**

Tablo 56 : (Devam)

	7.1. Bazı "Bayrak Devletleri" gemi işletmelerinin gemi sicillerini tercih edebilmeleri için koşullar öne sürmektedir. Örneğin işletmenin "Bayrak Devleti" ülkesinde bir ofisinin varlığı, işletmede "Bayrak Devletinin" vatandaşlığına sahip çalışanların bulunması gibi koşullar gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' kararlarını olumsuz yönde etkilemektedir.	3		0		4	**UZLAŞMA**
8. (17*)	Gemi işletmelerinin ikinci el gemi alım kararında geminin bayrak devleti önemli rol oynamaktadır. 8.1. Gemi işletmeleri ikinci el gemi alım kararında satın alınacak geminin bayrağını dikkate almazlar. Çünkü birçok "Bayrak Devleti" gemilerin sicillerinin transfer işlemini kısa sürede gerçekleştirmektedir.	5		1		1	**% 100 Katılıyorum UZLAŞMA**
9. (18*)	Uluslararası denizcilik pazarında değişen çevre koşullarına bağlı olarak yükselen standartlar, gemilerine etkin bayrak devleti denetimi uygulayan devletlerinin rekabetçi üstünlüğünü arttırarak bayrak devleti tercihlerinde olumlu etki sağlamaktadır. 9.1. Emniyet, güvenlik ve deniz çevresinin korunması alanlarındaki uluslararası standartların yükselmesi, denetim yoğun bir politika izleyen "Bayrak Devletlerine" rekabetçi üstünlük kazandırmakta ve gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.	3		3		1	% 50 Katılıyorum
10. (20*)	Küreselleşmeye bağlı deniz ticaret hacminin değişkenlik göstermesi ve buna bağlı deniz ticaret filosunun niteliksel ve niceliksel değişimi (filo yaş ortalaması, gemi adedi, taşıma kapasitesi, bayrak dağılımı vb.) gemi işletmelerinin bayrak çekme kararlarında önemli rol oynamaktadır. 10.1.Gemi işletmeleri, "Gemi Sicili" tercihlerini yaparken dünya deniz ticaret filosunun bayrak dağılımından etkilenirler. Bayrak devletlerinin filolarının büyüklüğü gemi işletmeleri için bayrak tercih nedeni oluşturur.	3		4		0	% 57,7 Katılmıyorum

*Birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan ifade numaralarını belirtmektedir.
** E-Katılıyorum, H-Katılmıyorum, Y-Yorumsuz

"Emniyet, güvenlik ve deniz çevresinin korunması alanlarındaki uluslararası standartların yükselmesi, denetim yoğun bir politika izleyen "Bayrak Devletlerinin" tercih sebebi olması (İfade 9.1.)" görüş ayrılığı yaşanan bir diğer ifadedir. Bu yargının özellikle yaş ortalaması yüksek gemi filosuna sahip gemi işletmeleri için önemli olduğu ifade edilmiştir.

"*Gemi işletmelerinin, "Gemi Sicili" tercihlerini yaparken dünya deniz ticaret filosunun bayrak dağılımının ve tercih edilecek Bayrak Devletinin filosunun büyüklüğünün (İfade 10.1.)"* önemli olmadığı yönünde görüş bildirenlerin oranı %57,7 olarak hesaplanmıştır.

4.3.1.3. Delphi Çalışması Bulgularının Değerlendirilmesi

Delphi panelinin fikir ve yorumlarının değerlendirilmesi sonucu gemi işletmelerinin "gemi sicili" tercihlerinde öncelikle ekonomik faktörleri dikkate aldığı sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca bayrak devletlerinin özellikle idari ve bürokratik işlemlerde sağladığı kolaylık ve esneklik gemi işletmeleri için bayrak seçim kararında dikkate alınan diğer önemli faktörlerdendir. Günümüz koşullarında işletmelerin özellikle aldıkları hizmetin kalitesini değerlendirirken işlemlerin çabukluğu, çözüm odaklı yaklaşımlar ve yanıt alabilme süresi gibi faktörleri göz önünde bulundurduğu sonucuna ulaşılmıştır. Gemi işletmeleri ise bayrak devletlerinin yetkili organlarından almış oldukları hizmetin kalitesini değerlendirirken özellikle formalite ve bürokrasinin yoğun olduğu işlemlerde kolaylık ve esneklik kriterlerini göz önünde bulundurmaktadır.

Gemi işletmeleri gemiadamı pazarında yaşanan nitelik ve nicelik eksikliğinden olumsuz yönde etkilenmemek amacıyla yabancı gemi adamı istihdam etmek durumunda kalmaktadır. Bu sebeple gemilerinde yabancı gemiadamı istihdam edilmesine olanak sağlayan bayrak devletlerinin gemi işletmeleri açısından tercih sebebi olduğundan bahsetmek mümkündür. Bayrak devletlerinin gemilerine uyguladığı etkin bayrak devleti denetimleri özellikle yoğun ve etkin liman devleti denetimi uygulayan coğrafi bölgelere seyir yapan gemiler açısından son derece önemlidir. Bu durum, gemilerin limanlarda tutulmasını veya tutuklanmasına engel olacak bir otokontrol denetim mekanizması olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca bayrak devletinin "Bölgesel Liman Devleti Denetim" rejimlerine göre bulunduğu konumun ve performans düzeyinin de gemi işletmelerinin gemilerine tercih edeceği bayrağa yönelik verilen karara etki eden faktörler arasında olduğu görülmektedir. Günümüzde "kolay bayrak" olarak anılan bayrak devletlerinin birçoğunun performans seviyelerinde ki yükseliş özellikle son 10 yıllık dönem içerisinde denetim skorlarındaki iyileşme, kaza ve tutulma oranlarındaki düşüş ile ilişkilendirilmiş olup pazardaki kötü şöhretlerini ortadan kaldırmasına katkı sağlamıştır.

Bayrak devletlerinin gemi işletmelerine daha iyi hizmet verebilmek için açmış olduğu ofisler ve temsilcilikler hizmet kalitesi açısından son derece önemlidir.

Ayrıca farklı saat dilimlerinde olan ülkeler için de önem teşkil eden bu durum aynı zamanda bayrak devletinin coğrafi pozisyonu ile de ilişkilendirilmektedir.

Etnik, kültürel, dilsel ve tarihsel ilişkinin gemi sicili tercihlerinde etkili olmadığı ifade edilirken günümüz koşullarında çoklukla ticari kaygıların ön plana çıktığı sonucuna ulaşılmıştır. Gemi alım-satım pazarında satın alınacak geminin bayrağının sicil geçiş işlemlerinin kolaylıkla sağlanması sebebiyle dikkate alınmadığı sonucuna ulaşılmıştır. İşletilen geminin tipi, büyüklüğü ve yaşı gibi kriterlerin özellikle bazı bayrak devletlerinin gemilere yönelik yaş sınırı koyması, büyüklüğe bağlı vergi alması gibi sebeplerle gemi sicili tercihlerinde önemli rol oynadığı sonucuna ulaşılmıştır.

4.3.2. Nicel (Kantitatif) Çalışma: Saha Araştırması

Saha araştırmasının konusunu, denizcilik işletmelerinin "bayrak çekme" kararlarını etkileyen içsel ve dışsal faktörlerin tanımlanması ve bu kararların denizcilik pazarlarına etkilerinin incelenmesi oluşturmaktadır. Bu araştırma için saha araştırması yöntemi ve veri toplama aracı olarak da anket formu seçilmiştir.

4.3.2.1. Saha Araştırması için Veri Toplama Aracının Oluşturulması

Denizcilik işletmelerinin bayrak seçim kararında etkili olan değişkenlerin nitel araştırma ile belirlenmesi sürecinin sonucunda veri toplama aracı olan anket formunun geliştirilme süreci başlamıştır. Bu süreç sırasıyla aşağıdaki aşamalardan oluşmuştur.

1. **Aşama:** Literatür taraması ve nitel araştırma (Delphi tekniği) sonucunda elde edilen değişkenler doğrultusunda anket yargıları oluşturulmuştur. Bu süreçte elde edilen toplam 60 adet yargı, içeriklerinin geniş olması sebebiyle 78 adete çıkarılmıştır. Ayrıca profil soruları açısından gemi işletmeleri için farklı sorular belirlenmiştir. Gemi işletmeleri ile ilgili profil soruları, gemi sicili seçim kararlarını etkileyen gemi büyüklüğü,

gemi tipleri ve gemi yaş aralıklarına bağlı olarak tercih edilen bayrağı tespit etmeye yönelik hazırlanmıştır.

2. **Aşama:** Saha araştırmasına ilişkin pilot anket uygulamasının gerçekleştirilmesi kapsamında anket formundaki soruların içeriklerinin, kapsamlarının, anlaşılırlıklarının ve soru akışının uygun olup olmadığı test edilmiştir. Pilot çalışma, anketin geçerlik ve güvenirliğinin gözleme dayalı verilerle sorgulandığı bir aşamadır. Anketin taslak formundaki problemleri belirlemede kritik bir öneme sahip olan ve araştırmanın hedef kitlesiyle benzer özelliklere sahip bir grup üzerinde yapılacak ön uygulama, geçerli ve güvenilir sonuçlar elde edebilmek için çok önemli bir aşamadır (Büyüköztürk, 2009: 143). Pilot anket uygulaması sırasında katılımcılardan; anket formunun kısaltılması ve gereksiz ifadelerin çıkarılması, birtakım sorunların daha anlaşılır ve açık şekilde ifade edilmesi, soruların akışının basitleştirilmesi ve yanıtlayıcıların daha hızlı cevaplayabileceği bir düzen getirilmesi yönünde yorumları alınmıştır. Yorumların tümüne ilişkin düzenlemeler yapılmış ve anket formunun geçerliliğinin kontrol edilmesi sürecinde de anket tasarımı ve içeriği tekrar gözden geçirilmiştir. **Tablo 57'de** pilot anket uygulanan uzmanlara ait bilgiler yer almaktadır.

Tablo 57: Pilot Anket Uygulaması Yanıtlayıcı Bilgileri

Tarih	Kurum	Yanıtlayıcı Bilgileri	Unvan	İletişim Yöntemi
20.09.2013	DEÜ Denizcilik Fakültesi	Doç. Dr. Ali DEVECİ	Akademisyen	Yüz yüze Görüşme
20.09.2013	TARROS Denizcilik ve Nakliyat A.Ş.	Gökhan YENEROĞLU	İhracat Sorumlusu	E-Posta
20.09.2013	EGEKONT Container Transport S.A	Selim ÇIRAKOĞLU	Pazarlama Sorumlusu	E-Posta
20.09.2013	DEÜ Denizcilik Fakültesi	Yrd. Doç. Dr. Yusuf ZORBA	Akademisyen	Yüz yüze Görüşme
20.09.2013	DEÜ Denizcilik Fakültesi	Yrd. Doç. Dr. Çimen KARATAŞ ÇETİN	Akademisyen	Yüz yüze Görüşme
22.09.2013	UZMAR Uzmanlar Denizcilik Ticaret ve San. Ltd. Şti.	Murat YILMAZEL	Genel Müdür Yardımcısı	E-Posta

Yukarıdaki süreçler sonucunda oluşturulan anket formu **EK 5** (Gemi İşletmeleri Anketi) ve **EK 6** (Destekleyici Paydaşlar Anket Formu) ile sunulmuştur. Anket kapağında araştırmanın amacı ve önemi, katılımcıların araştırmadaki yeri, araştırmadaki katkısı ve önemi, araştırma sonuçlarının ne şekilde kullanılacağı, doldurulan anket formlarının kime, hangi adrese, hangi iletişim araçlarıyla ve ne zaman gönderilmesi gerektiği ve araştırma katılımcılarının şirket ve kimlik bilgilerinin gizli tutulacağı ifadesi yer almaktadır.

3. Aşama: Anket formuyla ilgili gemi işletmelerinin ve destekleyici paydaşlarının yanıtlarını almak üzere 23.09.2013 ve 21.10.2013 tarihleri arasında 31 gemi işletmesinden üst düzey yönetici ve 31 destekleyici paydaş ile anket soruları karşılıklı görüşmeler yapılarak cevaplandırılmıştır

Anket formu "İşletme İle İlgili Genel Sorular", "Genel Etkiler", "Denizcilik Çevresine İlişkin Etkiler", "Ülke Seçim Kararını Etkileyen Koşullar" ve "Bayrak Seçimlerinin Denizciliğe Etkileri" ne ilişkin yargıları kapsayan 5 bölümden oluşmaktadır. Anket formu açık uçlu ve kapalı uçlu sorulardan oluşmaktadır. Verilerin analizinde kolaylık sağlaması ve yanıtlayıcılar için cevaplamanın daha az zaman alması açısından anket formunda yaygın olarak kapalı uçlu sorular sorulmuştur. Açık uçlu sorular anket formunda daha çok gemi işletmesi ile ilgili genel bilgi almaya yönelik sorularda ve katılımcıların profil bilgilerine ilişkin sorularda kullanılmıştır. Anket formunda yer alan bölümler aşağıda ayrıntılı olarak incelenmiştir.

Bölüm A: İşletme İle İlgili Sorular

İşletmeye yönelik hazırlanan sorular iki farklı meslek grubu dikkate alınarak hazırlanmıştır. Bu meslek gruplarından ilki gemilerin bayrak çekme kararlarını veren gemi işletmeleri iken ikincisi ise denizcilik pazarlarında bu kararda dolaylı etkileri bulunan destekleyici paydaşlardır.

A.1: Gemi İşletmeleri için Hazırlanmış Bölüm

Gemi işletmelerinin profil bilgilerine ilişkin sorular gemi işletmesinin adı, tipi ve gemilerine ait bilgilerden oluşmaktadır. Gemi işletmelerine ilişkin genel bilgiler almaya yönelik olarak hazırlanan ilk bölümde yer alan 5 sorunun 2'si kapalı uçlu, 1'i açık uçlu, kalan 2'si ise hem açık uçlu hem de kapalı uçlu olarak hazırlanmıştır. İşletme ile ilgili hazırlanan genel sorularda kullanılan değişkenler aşağıdaki gibidir.

1. İşletme adı
2. İşletme tipi
3. Filodaki gemi adedi ve yaş aralığı
4. Filodaki gemi tipi ve bayrak dağılımı
5. Gemi sicili tercihini öncelikle belirleyen kurum

İşletme adını öğrenmeye yönelik 1 numaralı ifade açık uçlu olarak hazırlanmıştır. İşletme tipini öğrenmeye yönelik 2 numaralı ifade 3 seçenekli ve kapalı uçlu sorulardan hazırlanmıştır. Bazı ifadeler birden çok seçeneğin işaretlenmesine olanak veren değişkenler kullanılarak hazırlanmıştır. 3 ve 4 numaralı ifadelerde uygulamada gemi işletmelerinin işlettiği gemi adedi ve gemi tiplerine bağlı olarak farklı bayrakları tercih etmeleri sebebiyle bu sorulara ilişkin yanıtlar açık uçlu olarak hazırlanmıştır. Kurum tercihini belirleyen 5'nolu ifade de ise kapalı uçlu sorulara "diğer" ifadesi eklenerek mevcut seçenekler dışında verilecek yanıtlara olanak sağlanmıştır.

A.2: Destekleyici Paydaşlar için Hazırlanmış Bölüm

Destekleyici paydaşlar profil bilgilerine yönelik hazırlanan sorular; işletme adı ve işletme tipine ait bilgilerden oluşmaktadır. Tedarikçilere yönelik hazırlanan bu bölümde 2 soru sorulmuştur. Bu sorulardan biri açık uçlu olarak hazırlanmış iken diğeri ise kapalı uçlu olarak hazırlanmıştır. Tedarikçilere ilişkin genel bilgiler almaya yönelik olarak hazırlanan ilk bölümde yer alan işletme ile ilgili hazırlanan genel sorularda kullanılan değişkenler aşağıdaki gibidir.

1. Görev Alınan İşletme adı **2.** İşletme tipi

İşletme adını öğrenmeye yönelik olarak hazırlanan 1 numaralı ifade açık uçlu olarak hazırlanmış iken, işletme tipini öğrenmeye yönelik hazırlanmış soru ise kapalı uçlu olarak hazırlanmıştır.

Bölüm B (Genel Etkiler): Anket formunun genel etkiler bölümünde öncelikle gemi işletmelerinin gemi sicili seçimlerini etkileyen makro dış çevre faktörlerinin önemlerinin belirlenmesi amacıyla oluşturulan 18 değişkenden oluşan sorular yer almaktadır.

Bölüm C (Denizcilik Çevresine İlişkin Etkiler): Anket formunun bu bölümünde denizcilik işletmelerinin gemi sicili seçimini etkileyen mikro dış ve iç çevre faktörlerinin önemlerinin belirlenmesi amacıyla hazırlanmış 37 değişkenden oluşan sorular yer almaktadır.

Bölüm D (Ülke Seçim Kararını Etkileyen Koşullar): Anket formunun bu bölümünde uluslararası işletmecilik yaklaşımıyla temel ülke seçim belirleyicileri rehberliğinde gemi işletmelerinin gemi sicili seçimleri için dikkate aldığı ortak değişkenlerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu bölümde bu amaca yönelik toplam 19 ifade yer almaktadır.

Bölüm E (Bayrak Seçimlerinin Denizciliğe Etkileri): Anket formunun bu bölümünde bayrak çekme kararlarının denizcilik pazarlarına etkilerinin saptanması amaçlanmıştır. Bu amaca yönelik toplam 4 ifade yer almaktadır.

Anket formunun B, C ve D bölümlerinde yer alan her bir değişkenin önem durumuna katılım seviyesi **1:** Kesinlikle Katılıyorum **5:** Kesinlikle Katılmıyorum şeklinde ifade edilen iki uçlu 5 dereceli eşit aralıklı Likert ölçeği kullanılmıştır. E bölümünde yer alan değişkenlerin önem durumuna katılım seviyesi **1:** Önemsiz **7:** Önemli şeklinde ifade edilen iki uçlu 7 dereceli eşit aralıklı Likert ölçeği kullanılmıştır

4.3.2.2. Saha Araştırması Örneklemi ve Veri Toplama Süreci

Araştırmanın ana kütlesini Türkiye'de deniz ulaştırma sisteminde faaliyetlerde bulunan işletme, kurum ve kişiler oluşturmaktadır. Diğer bir ifade ile Türkiye'de faaliyet gösteren deniz ulaştırma sisteminde yer alan gemi sahipleri ve gemi işletmeleri ile aracı işletmeler, destekleyici ve kolaylaştırıcı kurumlar, ilgili devlet otoriteleri ve tedarikçi işletmeler araştırmanın ana kütlesini oluşturmaktadır.

Örneklemin belirlenmesinde tesadüfî olmayan örnekleme yöntemlerinden yargısal ve kolayda örnekleme yöntemleri birlikte tercih edilmiştir. Kolayda örnekleme yöntemi araştırmacıya hız ve pratiklik kazandırır. Çünkü bu yöntemde araştırmacı, yakın olan ve erişilmesi kolay olan bir durumu seçer (Yıldırım ve Şimşek, 2008). Yargısal (amaçlı) örneklemede araştırmacı kimlerin seçileceği konusunda kendi yargısını kullanır ve araştırmanın amacına en uygun olanları örnekleme alır (Balcı, 2005). Anket formundaki ifadelerin yanıtlanmasının uzmanlık ve tecrübe gerektirmesi örneklemin bu alanda uzman kişilerden oluşması zorunluluğunu doğurmuştur.

Araştırmanın örneklemi, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (IMEAK DTO) veritabanından odaya üye olan denizcilik işletmeleri arasından seçilmiştir. Örneklem Türk deniz ticaret filosunun büyük bir kısmını işleten gemi işletmeleri ile bu pazarda söz sahibi olan destekleyici paydaşlar arasından seçilmiştir. Toplam ***31 gemi işletmesi*** ve ***31 destekleyici paydaş*** araştırmanın örneklemini oluşturmaktadır. Verilerin bir kısmı 23.09.2013-29.09.2013 tarihlerinde işletme yöneticileri ile yüz yüze anket yöntemi ile elde edilmiştir. Yüz yüze anket uygulaması olarak bu uygulama zaman kısıdı sebebiyle, yüksek maliyetli olmasına karşın çabuk yanıt alabilme, doğru yanıt alma olasılığının yükselmesi ve yüksek geri dönüş oranına sahip olması sebebiyle tercih edilmiştir (Oğur ve Tekbaş, 2003). Kalan kısmı ise telefon ve e-posta aracılığı ile iletişime geçilerek elde edilmiştir. Verilerin toplanması yeter sayıya ulaşılması sebebiyle 31.10.2013 tarihinde sona ermiştir.

Örneklemin büyüklüğü ise mevcut evren ve çalışma içeriği dikkate alınarak hesaplanmıştır. Örneklemin çok küçük olması durumunda araştırma sonuçlarının evren için genellenebilmesi güçleşir. Betimsel araştırmalarda minimum %10

örneklem alınır, küçük evrenlerde ise %20'ye ihtiyaç duyulur. Korelâsyon çalışmalarında en az 30, nedensel kıyaslamalarda her gruptan en 30'ar eleman gereklidir. Deneysel araştırmalarda ise, her grupta 15'er denek gibi az sayıda denek olması sonuçların geçerli olmasını sağlayabilir. Bazı çevreler ise deneysel araştırmalarda her grupta en az 30'ar deneğin bulunmasını önermektedir. Ancak örnek büyüklüğünün fazla olması sonuçların güvenilirliğini arttırır (Arlı ve Nazik, 2001: 77).

Tablo 58: Veri Toplama Aracındaki Değişkenler ve Değişkenlerin Kaynakları

VERİ TOPLAMA ARACINDAKİ DEĞİŞKENLER VE DEĞİŞKENLERİN KAYNAKLARI					
DEĞİŞKENLER	**Yazın Taraması**	**Delphi Çalışması**	**DEĞİŞKENLER**	**Yazın Taraması**	**Delphi Çalışması**
MAKRO DIŞ ÇEVRE FAKTÖRLERİ			**MİKRO DIŞ ÇEVRE ve İÇ ÇEVRE FAKTÖRLERİ**		
SOSYAL ÇEVRE FAKTÖRLERİ	√	√	Teşvik edici politikalar (TUGS, kabotaj hakkı vb)	√	√
POLİTİK ÇEVRE FAKTÖRLERİ	√	√	Emniyet standartları ve gereklikleri	√	√
HUKUKİ ÇEVRE FAKTÖRLERİ	√	√	Ticaret filosunun yapısı	√	√
DOĞAL ÇEVRE FAKTÖRLERİ	√		Bayrak devletinin politik ve hukuki altyapısı	√	√
EKONOMİK FAKTÖRLER	√	√	Bürokratik işlemlerin kolaylığı	√	√
EMNİYET VE GÜVENLİK FAKTÖRLERİ	√	√	Sefer bölgeleri	√	√
KÜLTÜREL ÇEVRE FAKTÖRLERİ	√		Bayrak devleti coğrafyası	√	√
MİKRO DIŞ ÇEVRE ve İÇ ÇEVRE FAKTÖRLERİ			Navlun pazarı	√	
Bayrak devleti tersanesinde yapılan tamir/bakım işlemlerine ait maliyetler			İşgücü pazarındaki nitelik ve nicelik eksiği	√	√
Sigorta maliyetleri	√	√	Yeni inşa pazarındaki değişimler	√	
Sicile giriş ve sicil yenileme maliyetleri (maaş, sosyal yardım giderleri vb.)	√	√	2. el gemi pazarındaki değişimler	√	
Personel maliyetleri			Bazı Bayrak Devletlerinin şirketlerin gizliliğe ilişkin taleplerine olanak sağlaması	√	
Geminin yaşına bağlı maliyetler	√	√	Bayrak devletinin aradığı koşullar (işletme kuruluş yeri, ortaklık şartları, milliyet koşulları)	√	√
Yedek parça maliyetleri	√	√	Bayrak devletinin bölgesel liman devleti denetimi rejimlerine göre bulunduğu konum (beyaz liste/gri liste/kara liste)	√	√
Bayrak devletlerinin finansal risk seviyesi	√		Denizcilik pazarındaki uluslararası standartların yükselmesi nedeniyle liman devleti denetimlerinin ve uluslararası kontrollerin arttırılması	√	√
Finansman maliyetleri (ithalat/ihracat/ticaret tarifeleri, kredi limitleri vb.)	√	√	Liman devlet denetimleri ve bayrak devleti denetimlerinin sıklaştırılması	√	√
Vergi maliyetleri	√	√	Kültürel, tarihsel ve dilbilimsel Bağlılık	√	√
Geminin inşa ülkesine bağlı maliyetler	√		Bayrak devletinin tanımış olduğu Klas ve Sigorta kulüplerinin uluslararası alandaki saygınlıkları	√	
Kontrol ve denetim			Bayrak devletlerinin köklü denizcilik geçmişi ve saygınlığı	√	√
Ticaret tipi	√	√	Bayrak devletlerinin temsilcilikleri	√	√
Gemi yaşı ve gemi tipi	√	√	**ÜLKE SEÇİM KRİTERLERİ DEĞİŞKENLERİ**	√	√
Gemi büyüklüğü/tonajı	√	√	Gelişmişlik düzeyi ve refah seviyesi (düşük suç oranı, ortalama maaş skalası)	√	√
Tescil sisteminin esnekliği	√	√	Ucuz işgücü	√	√
Bayrak devletine kayıtlı gemiler ile ilgili deniz kazalarına ait istatistikler	√	√	Vergi kolaylıkları		
Personel milliyeti esnekliği	√	√	Politik istikrar	√	
Çıplak gemi kirası sicili	√	√	Hukuksal istikrar	√	√
Askeri güç ve savunma altyapısı	√		Ekonomik istikrar ve özgürlükler (GSMH, enflasyon, döviz kuru vb)	√	√
Hukuki, siyasi ve ekonomik istikrarı	√	√	Geniş fiziksel ve teknolojik altyapı	√	√
Hizmet kalitesi	√		Coğrafi konum	√	√
Bayrak devletinin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerin fazlalığı	√		Uluslararasılaşma ve dış ticarete açıklık	√	√
Sendikal ve sivil toplum örgütleri ilişkileri	√	√	Etnik, kültürel, dil ve dinsel benzeşim	√	
Bayrak devletinin uyguladığı ambargolar	√	√	Sosyal Düzey	√	
Geniş pazar ve potansiyel talep	√		Sendikal ilişkiler	√	

Kaynak**:** Yazar tarafından oluşturulmuştur.

4.3.2.3. Saha Araştırmasından Elde Edilen Veri ve Bilgilerin Analize Hazırlanması

Örneklemi oluşturan gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar tarafından yanıtlanan anket formları incelenmiş olup eksik ya da hatalı doldurulmuş bir anket formunun mevcut olmaması sebebiyle anketlerin tamamı değerlendirilmeye alınmıştır. Bu sebeple 62 adet anket formu geçerli olarak kabul edilmiştir. Geçerli anket formları incelendikten sonra veri ve bilgiler kodlanmış ve analize hazır hale getirilmiştir.

4.3.2.4. Saha Araştırmasından Elde Edilen Veri ve Bilgilerin Analizi

Saha araştırması sonucu elde edilen veriler SPSS 21,0 (Sosyal Bilimler İçin İstatistik Paket Programı) paket programında elektronik ortama alınmış ve analiz edilmiştir. Saha araştırması analizlerinde öncelikli olarak güvenilirlik analizleri kapsamında veri toplama aracı için iç tutarlılık analizi gerçekleştirilmiş ve cronbach alfa değerleri incelenmiştir.

4.3.2.4.1. Güvenilirlik Analizi

Ölçeğin taşıması gereken özelliklerden birisi olan güvenirlik, bir ölçme aracıyla aynı koşullarda tekrarlanan ölçümlerde elde edilen ölçüm değerlerinin kararlılığının bir göstergesidir. Ölçekle sağlanan bilgilerin kararlı özellik taşıdığına, yani hatadan arındırılmış olduğuna ve aynı amaçla yapılacak ikinci bir ölçümde aynı sonuçların elde edileceğine güven duyulması gerekir (Ercan ve Kan, 2004: 212)

Bir ölçüm aracının güvenilirliği çeşitli yöntemlerle hesaplanmakla birlikte, içlerinde en yaygın olanı içsel tutarlılık (internal consistency) yöntemidir (Yılmaz ve Sünbül, 2009: 200). Çalışmamızda bu yöntemde hesaplanan Cronbach Alpha güvenilirlik ölçütü kullanılmıştır. Cronbach (1951) tarafından geliştirilen alfa katsayısı yöntemi, maddeler doğru-yanlış olacak şekilde puanlanmadığında, 1-3, 1-4, 1-5 gibi puanlandığında, kullanılması uygun olan bir iç tutarlılık tahmin

yöntemidir (Öncü, 1994). **Tablo 59**'da güvenilirlik aralıkları ve açıklamaları sunulmuştur.

Tablo59: Güvenilirlik Aralıkları

$0,00 \leq \alpha < 0,40$	Ölçek güvenilir değildir.
$0,40 \leq \alpha < 0,60$	Ölçek düşük güvenilirliktedir.
$0,60 \leq \alpha < 0,80$	Ölçek oldukça güvenilirdir.
$0,80 \leq \alpha < 1,00$	Ölçek yüksek derecede güvenilirdir.

Kaynak: Çimen, 2013.

Araştırmaya konu olan deniz ulaştırma sisteminin işletme, kurum ve kişileri bayrak çekme kararı dikkate alındığında iki ayrı örneklem grubu olarak kabul edilmektedir. Bu gruplar, bu kararın alınmasında etkisi olan ana aktörler olarak gemi sahipleri/ işletmeleri ile bu kararda dolaylı açıdan etkileri bulunan tedarikçi, destekleyici, aracı ve devlet kurumlarıdır. Bu gruplardan alınan anketler ise ayrı ayrı Cronbach Alfa güvenilirlik analizine tabi tutulmuşlardır. Bu analize yönelik sonuçlar **Tablo 60**'ta gösterilmektedir.

Tablo 60: Ölçeklerin Güvenilirlik Analizi (Cronbach Alfa)

Bölüm	**Değişkenler**	**Değişken Sayısı**	**Ana Aktörler**		**Diğer Aktörler**	
			N (geçerli)	Cronbach Alfa (α)	N (geçerli)	Cronbach Alfa (α)
ANKET		78	31	,963	31	,950
B	Gemi Sicil Seçimini Etkileyen Makro Dış Çevre Faktörleri	18	31	,921	31	,825
C	Gemi Sicil Seçimini Etkileyen Mikro Dış ve İç Çevre Faktörleri	37	31	,950	31	,893
D	Ülke Seçim Kararını Etkileyen Koşullar	19	31	,884	31	,909
E	Bayrak Seçiminin Denizciliğe Etkileri	4	31	,770	31	,665

Tablodan da anlaşıldığı üzere her iki örneklem grubu için de güvenilirlik seviyeleri çok yüksek çıkmıştır. Elde edilen anketlerin bütününe yönelik ve alt bölümleri için güvenilirlik değerleri ayrı ayrı hesaplanmıştır. Gemi işletmelerinden elde edilen verilere ait güvenilirlik analizleri sonucunda anketin bütününe yönelik güvenilirliğe ilişkin cronbach alfa değeri **0,963** olarak hesaplanmıştır. Veri toplama formuna ait alt bölümler incelendiğinde ise, gemi sicil seçimini etkileyen makro dış çevre faktörlerinin önem düzeyini ölçmeye yönelik hazırlanan **"B"** bölümüne yönelik güvenilirlik değeri **0,921** olarak hesaplanmıştır. Gemi sicili seçim kararında etkili olan mikro dış çevre ve iç çevre faktörlerinden oluşan **"C"** bölümünün güvenilirlik değeri **0,950** olarak hesaplanmıştır. Ülke seçim kararlarının gemi sicili seçiminde ki önem düzeyini tespit etmeye yönelik hazırlanmış **"D"** bölümünün güvenilirlik değeri **0,884** olarak hesaplanmıştır. Bayrak seçiminin denizciliğe etkilerini araştırmak amacıyla oluşturulmuş **"E"** bölümünün güvenilirlik değeri ise **0,770** olarak hesaplanmıştır.

Çalışmanın diğer önemli örneklem grubunu oluşturan ve gemilere bayrak çekme kararında dolaylı rolü bulunan destekleyici paydaşlarnden elde edilen anketlerin güvenilirliği, gerek anketin bütünü olarak gerekse her bir bölüm açısından oldukça yüksek çıkmıştır. Anketin bütününe ait güvenilirliğe ilişkin cronbach alfa değeri **0,950** olarak hesaplanmıştır. Bölümlerin iç tutarlılık değerleri incelendiğinde ise **"B"** bölümüne ait güvenilirliğe ilişkin cronbach alfa değeri **0,825** olarak hesaplanmıştır. Gemi sicili seçim kararında etkili olan mikro dış çevre ve iç çevre faktörlerinden oluşan **"C"** bölümünün güvenilirlik değeri **0,893** olarak hesaplanmış iken**,** Ülke seçim kararlarının gemi sicili seçiminde ki önem düzeyini tespit etmeye yönelik hazırlanmış **"D"** bölümünün güvenilirlik değeri ise **0,909** olarak hesaplanmıştır. Gemi sicili seçim kararının denizcilik pazarlarına etkilerini ölçmeye yönelik hazırlanan **"E"** bölümünün güvenilirlik değeri ise **0,665** olarak hesaplanmıştır.

4.3.2.4.2. Denizcilik İşletmeleri İle İlgili Genel Bilgilere İlişkin Analiz ve Bulgular

Araştırmaya katılan deniz ulaştırma sisteminin ana aktörleri konumunda olan ve gemilere bayrak çekme kararında doğrudan etkisi gemi işletmeleri/sahipleri ile deniz ulaştırma sisteminde yer alan destekleyici paydaşlara yönelik bulgular iki başlık altında incelenmektedir.

4.3.2.4.2.1. Gemi Sahipleri/İşletmeleri İle İlgili Genel Bilgilere İlişkin Analiz ve Bulgular

Saha araştırmasına katılan 31 gemi sahibi/işletmesine ait genel bilgiler öncelikle işletme adı, işletme tipi, filodaki gemi adetleri, gemilerin yaş aralıkları, gemi tipleri, gemi bayrakları ve gemi sicil seçimini öncelikle belirleyen kurumlar açısından incelenmiş ve frekans dağılımları **Tablo 61'** de sunulmuştur. Ayrıca katılımcılardan işletmedeki görevleri, işletmedeki çalışma süreleri, işletmede mevcut görevde bulunma süreleri ve en son mezun olunan eğitim kurumuna ait profil bilgileri de bu tabloda sunulmuştur.

Araştırmaya katılan 31 gemi işletmesinin işletme tipleri incelendiğinde 5 işletmenin (%16,1) armatör şirketi olduğu, 3 işletmenin (%9,7) gemi yönetim şirketi olduğu ve kalan 23 işletmenin (%74,2) ise armatör-gemi yönetim şirketi olduğu göze çarpmaktadır. İşletme gemilerinin sicil seçimini öncelikle belirleyen kurumlar incelendiğinde 27 işletmede (%87,1) armatörün, 1 işletmede (%3,2) gemi yönetim şirketinin, 1 işletmede (%3,2) kiracının, kalan 2 (%6,5) işletmede ise kredi sağlayan finans kurumlarının bu kararda etkili olduğu ifade edilmiştir.

Araştırma kapsamında 31 gemi işletmesinin işletmeciliğini yaptığı toplam 327 gemiye ait veriye ulaşılmıştır. Elde edilen bilgiler ışığında işletilen 145 geminin (%44,3) Türk bayraklı olduğu, kalan 182 geminin (%55,7) ise yabancı bayraklı olduğu görülmektedir. Tercih edilen yabancı bayraklar arasında Malta, Panama, Liberya, Marshall Adaları, Singapur gibi bayrak devletlerinin bayrakları yer almaktadır. Malta bayrağı %36,3'lük ağırlık oranı ile örneklem grubu içerisinde Türk bayrağından sonra en çok tercih edilen bayraktır.

Tablo 61: Araştırmaya Katılan Gemi İşletmeleri İle İlgili Genel Bilgiler

İŞLETME TİPİ

İşletme Tipi	N[1]	%[2]
Armatör	5	16,1
Gemi Yönetim Şirketi	3	9,7
Armatör-Gemi Yönetim Ş.	23	74,2
Toplam	31	100

GEMİ YAŞ ARALIĞI

Yaş Aralığı	N	%
0-9	228	69,7
10-19	77	22,3
20-29	23	7
30 ve üzeri	3	0,9
Toplam	327	100

GEMİ TİPİ

Gemi Tipi	N	%
Konteyner	51	15,6
Ro-Ro	6	1,83
Tanker	123	37,6
Kuru Dökme Yük	140	42,8
Genel Amaçlı	2	0,61
LPG	5	1,53
Toplam	327	100

BAYRAK

Bayrak	N	%
Türk	145	44,3
Malta	119	36,3
Marhsall	59	18
Panama	2	0,61
Liberya	1	0,31
Singapur	1	0,31
Toplam	327	100

GEMİ SİCİL SEÇİMİNİ ÖNCELİKLİ BELİRLEYEN KURUM

Gemi Sicil Seçimini Öncelikli Belirleyen Kurum	N	%
Armatör	27	87,1
Gemi Yönetim Şirketi	1	3,2
Kiracı	1	3,2
Kreditör	2	6,5
Toplam	31	100

GÖREV

Görev	N	%
DPA	12	38,7
Operasyon Müdürü	5	16,1
Filo Müdürü	6	19,3
Genel Müdür	6	19,3
Armatör	1	3,2
Genel Müdür Y.	1	3,2
Toplam	31	100

ÇALIŞMA SÜRESİ

Çalışma Süresi	N	%
1-5	5	16,1
6-10	9	29
11-20	17	54,8
Toplam	31	100

MEVCUT GÖREVDE BULUNMA S.

Çalışma Süresi	N	%
1-5	15	48,4
6-10	11	35,5
11-20	5	16,1
Toplam	31	100

SON MEZUN OLUNAN EĞİTİM KURUMU

Son Mezun Olunan Eğitim Kurumu	N	%
Deniz Harp Okulu	1	3,2
DEÜ Denizcilik Fakültesi	4	12,9
DEÜ İşletme Fakültesi	1	3,2
EGE Üniversitesi	1	3,2
Hacettepe Üniversitesi	1	3,2
İTÜ Denizcilik Fakültesi	20	64,5
KATÜ Denizcilik Fakültesi	1	3,2
KOÇ Üniversitesi	1	3,2
ULUDAĞ Üniversitesi	1	3,2

GEMİ TİPİNE GÖRE BAYRAK DAĞILIMI

	Kuru Dökme Yük		Konteyner		Tanker (Kimyasal/ Petrol)		LPG		RO-RO		Genel Amaçlı Yük	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Türk	67	47,8	32	62,7	39	31,7	4	80	5	83,3	-	-
Malta	37	26,4	-	-	76	61,8	1	20	1	16,7	-	-
Marhsall I.	34	24,2	19	37,3	8	6,5	-	-	-	-	-	-
Panama	1	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Liberya	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	50
Singapur	1	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	1	50
Toplam	140	100	51	100	123	100	5	100	6	100	2	100

[1]Frekans, [2]Yüzde

Gemi tiplerine göre bayrakların dağılımı incelendiğinde ise toplam gemi sayısı açısından en fazla ağırlık oranına sahip kuru dökme yük filosunun ağırlıkta Türk bayraklı olduğu göze çarpmaktadır. İşletilen toplam 140 kuru dökme yük gemisinin 67'sinin (%47,8) Türk bayraklı olduğu, 37 tanesinin (%26,4) Malta bayraklı olduğu, 34 tanesinin (%24,2) Marshall Adaları bayraklı, 1 tanesinin (%0,7) Panama bayraklı, 1 tanesinin ise (%0,7) ise Singapur bayraklı olduğu göze çarpmaktadır. İşletilen konteyner gemileri dikkate incelendiğinde ise 51 geminin 32'sinin (%62,7) Türk bayraklı olduğu, kalan 19 tanesinin (%37,3) ise Marshall Adaları bayraklı olduğundan bahsedilebilir.

Tanker filosu incelendiğinde ise %61,8'lik oran karşılığı toplam 76 geminin Malta bayraklı olduğu, 39 geminin (% 31,7)Türk bayraklı olduğu, kalan 8 geminin (% 6,5) ise Marshall adaları bayraklı olduğu göze çarpmaktadır. Bu pazarda özellikle büyük filolara sahip gemi işletmelerinin birçok gemisi için aynı bayrağı tercih etmesi bu dağılımda etkili olmaktadır. Bir diğer tehlikeli yük taşıyan gemi sınıflamasında olarak kabul edilen LPG gemi filosu incelendiğinde ise örneklem dâhilinde işletilen 5 gemiden 4'ünün (%80) Türk bayraklı, 1 tanesinin (%20) ise Malta bayraklı olduğundan bahsedilebilir. Tarifeli hat taşımacılığının temel gemi tipi olarak kabul edilen RO-RO filosu incelendiğinde ise araştırmaya katılan 2 işletmenin toplam 6 gemisinden 5 tanesinin (%83,3) Türk bayraklı olduğu, kalan 1 geminin (%16,7) ise Malta bayraklı olduğu göze çarpmaktadır. Genel amaçlı yük taşıyan gemi profili incelendiğinde ise örneklem dâhilinde işletilen 2 geminin 1 tanesinin Liberya bayraklı, 1 tanesinin ise Singapur bayraklı olduğundan bahsetmek mümkündür.

Araştırmaya konu olan gemi işletmelerinde istihdam edilen 31 katılımcının işletmedeki pozisyonları değerlendirildiğinde, 12 katılımcının (%38,7) DPA olarak görev yaptığı, 5 katılımcının (%16,1) operasyon müdürü olduğu, 6 katılımcının (%19,3) filo müdürü pozisyonunda çalıştığı, 6 katılımcının (%19,3) genel müdür olduğu, 1 katılımcının (%3,2) armatör, 1 katılımcının ise (%3,2) genel müdür yardımcısı olarak çalıştığı sonucuna ulaşılmıştır.

Araştırmada katılımcıların çalışmakta oldukları gemi işletmelerinde çalışma süreleri değerlendirilmiştir. Araştırmada 17 katılımcı (%54,8) 11-20 yıl arası, 9 katılımcı (%29) 6-10 yıl arası, 5 katılımcı (%16,2) ise 1-5 yıl arası işletmede çalışmaktadır. Çalışanların mevcut görevde bulunma süreleri göz önünde

bulundurulduğunda ise 15 katılımcının (%48,4) 1-5 yıl arası, 11 katılımcının (%35,5) 6-10 yıl arası, 5 katılımcının ise (%16,1) 11-20 yıl arası sürelerde mevcut görevlerinde çalıştığından bahsetmek mümkündür.

Katılımcıların son mezun oldukları eğitim kurumları değerlendirildiğinde ise, çalışanların büyük bir çoğunluğunun denizcilik eğitimi veren eğitim kurumlarından mezun olduğu göze çarpmaktadır. 20 katılımcı (64,5) İTÜ Denizcilik Fakültesi'nden mezun iken, 4 katılımcı (%12,9) DEÜ Denizcilik Fakültesi'nden mezun olmuştur. Kalan 7 katılımcı ise 7 farklı eğitim kurumundan mezun olmuştur. Bu eğitim kurumları arasında DEÜ İşletme Fakültesi, Deniz Harp Okulu, Ege Üniversitesi, Uludağ Üniversitesi, Koç Üniversitesi, Hacettepe Üniversitesi ve Karadeniz Teknik Üniversitesi yer almaktadır.

4.3.2.4.2.2. Destekleyici paydaşlara Yönelik Genel Bilgilere İlişkin Analiz ve Bulgular

Saha araştırmasının diğer örneklem grubu, deniz ulaştırma sisteminde yer alan aracı, tedarikçi, destekleyici ve kamu kurumlarından oluşan toplam 31 katılımcıdan oluşmaktadır. Katılımcıların faaliyette bulundukları kurum tipleri, kurumdaki toplam görev süreleri, unvanları, son görevdeki çalışma süreleri ve mezun oldukları eğitim kurumlarına yönelik tanımlayıcı veriler **Tablo 62' de** gösterilmektedir.

Araştırmaya katılan denizcilik işletmelerinin kurum tipleri incelendiğinde ise 15 farklı kurum tipinden bahsetmek mümkündür. Mevcut işletme tipleri içerisinde eşit miktarda bir katılımın olduğu göze çarpmaktadır. Ancak brokerlik firmaları, gemi acenteleri, kamu ve eğitim kurumlarının katılım oranları (%9,7) diğer kurumlara göre daha fazladır. Sivil toplum örgütleri adına gemi adamları sendikası, gemi mühendisleri odası ve deniz ticaret odasının temsilcileri çalışmaya katılmıştır.

Araştırmaya katılan denizcilik işletmelerinde istihdam edilen 31 katılımcının hepsinin beyaz yakalı olduğu, işletmedeki unvanları dikkate alındığında çoğunluğun üst düzey yönetici statüsünde çalıştığı göze çarpmaktadır.

Tablo 62: Araştırmaya Katılan Destekleyici Paydaşlara İlişkin Genel Bilgiler

İŞLETME TİPİ

İşletmeTipi	N[1]	%[2]	İşletmeTipi	N	%
Broker	3	9,7	STÖ (Sivil Toplum Örgütü)	2	6,5
Hukuk Bürosu	1	3,2	Bayrak Temsilciliği	1	3,2
Sigorta İşletmesi	1	3,2	Klas Kuruluşu	1	3,2
Liman Tesisi ve Tersane	3	9,7	Gemi Yöneticisi	3	9,7
Gemi Acentesi	3	9,7	Gözetim ve Danışmanlık	2	6,5
Forvarder	2	6,5	Kılavuzluk ve Römorkaj	1	3,2
Eğitim Kurumu	3	9,7	Deniz Malzeme ve Kumanya F.	2	6,5
Kamu Kurumu	3	9,7			
Toplam	31	100			

SON MEZUN OLUNAN EĞİTİM KURUMU

Son Mezun Olunan Eğitim Kurumu	N	%
World Maritime University (WMO)	1	3,2
DEÜ Denizcilik Fakültesi	8	25,8
İTÜ Denizcilik Fakültesi	10	32,3
Yıldız Teknik Üniversitesi	2	6,5
DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü	5	16,1
Deniz Harp Okulu	1	3,2
İstanbul Üni. Fen Bilimleri Ens.	1	3,2
İTÜ Gemi İnşa Fakültesi	1	3,2
TÜDEV	1	3,2
Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi	1	3,2
Toplam	31	100

GÖREV

Görev	N	%	Görev	N	%
Sörveyör	2	6,5	Genel Müdür Yrd.	1	3,3
Şirket Müdürü	2	6,5	Avukat	1	3,3
Deniz İşleri Sorumlusu	1	3,3	Sigorta Uzmanı	1	3,3
Akademisyen	3	9,7	Bölge Sorumlusu	1	3,3
Yön. Kur. Bşk.	1	3,3	Yönetici&Şirket Ortağı	1	3,3
ITF Temsilcisi	1	3,3	Satış Sorumlusu	1	3,3
Liman Başkanı	2	6,5	Operasyon Müdürü	2	6,7
Denizcilik Uzmanı	1	3,3	Gemi Yöneticisi	3	9,7
Şube Müdürü	2	6,5	Genel Müdür	3	9,7
DPA	1	3,3	Gemi Kiralama Müdürü	1	3,3
Toplam	31	100			

ÇALIŞMA SÜRESİ

Çalışma Süresi	N
1-5	7
6-10	12
11-20	10
21 ve üzeri	2
Toplam	31

MEVCUT GÖREVDE BULUNMA SÜRESİ

Mevcut Gör. Bul. Sür.	N	%
1-5	16	51,6
6-10	11	35,5
11-20	3	9,7
21 ve üzeri	1	3,2
Toplam	31	100

[1]Frekans, [2]Yüzde

Araştırmada katılımcıların çalışmakta oldukları denizcilik işletmelerinde çalışma süreleri de değerlendirilmiştir. Araştırmada 10 katılımcı (%32,3) 11-20 yıl arası, 12 katılımcı (%38,7) 6-10 yıl arası, 7 katılımcı (%22,6) 1-5 yıl arası ve 2 katılımcı da 21 yıldan fazla zamandır işletmede çalışmaktadır. Çalışanların mevcut görevde çalışma süreleri göz önünde bulundurulduğunda ise 16 katılımcının (%51,6) 1-5 yıl arası, 11katılımcının (%35,5) 6-10 yıl arası, 3 katılımcının (%9,7) 11-20 yıl arası, 1 katılımcının ise 21 yıldan fazla zamandır çalıştıkları göze çarpmaktadır.

Katılımcıların son mezun oldukları eğitim kurumları değerlendirildiğinde ise, çalışanların büyük bir çoğunluğunun denizcilik eğitimi veren eğitim kurumlarından mezun olduğu göze çarpmaktadır. 31 katılımcının 18'tanesi (%58,1) DEÜ ve İTÜ Denizcilik Fakülte'lerinden mezun olmuşlardır. Yurtdışında eğitim gören 1 katılımcı mevcut iken kalan 12 katılımcı ise yurtiçinde farklı okullardan mezun olmuşlardır.

4.3.2.4.3. Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararlarını Etkileyen Dışsal ve İçsel Değişkenlere İlişkin Bulgular

Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen makro-dış çevre, mikro-dış çevre ve işletmelerin kendi iç çevresinden kaynaklanan faktörlerden oluşan 55 değişkenin bu karardaki önem seviyesi değerlendirilmiştir. Araştırmaya katılan toplam 62 (31+31) işletmeye göre bu karardaki faktörlerin önem düzeyini belirlemek için ortalamalar ve standart sapmaları içeren tanımlayıcı istatistikler kullanılarak karşılaştırma yapılmış ve **Tablo 63**'de sunulmuştur.

Gemi işletmelerinden ve destekleyici paydaşlarndan elde edilen verilerin analizine yönelik hazırlanan tablodan da anlaşıldığı üzere makro dış çevre değişkenlerinin önem seviyelerinin mikro dış çevre ve iç çevre değişkenlerinin önem seviyesine oranla daha düşük olduğu göze çarpmaktadır. Bu sonuçlar, bayrak çekme kararında mikro dış çevre ve iç çevre değişkenlerinin işletmeler açısından daha çok önemsendiğini göstermektedir. Makro dış çevre değişkenleri incelendiğinde ise doğal, sosyal ve teknolojik çevreye ilişkin değişkenlerin bayrak çekme kararındaki etkisinin diğer makro dış çevre faktörlerine oranla daha düşük olduğu sonucuna da varılmıştır.

Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen makro dış çevre değişkenlerine ilişkin alınan yanıtlar incelendiğinde bazı ifadelerin önem düzeyleri açısından örneklem grupları arasında farklılıklar göze çarpmaktadır. Uluslararası siyasi ortamdaki dalgalanmalar, ülkeler arası politik ilişkiler, uluslararası güvenlik tehditleri, emniyet kurallarına ilişkin gelişmeler, deniz çevresinin korunmasına ilişkin standartların yükselmesi, deniz ticaret filosunun profili ve gemi adamı pazarındaki değişimlerinin bayrak çekme kararı açısından denizcilik işletmelerine göre gemi işletmelerine kıyasla daha önemlidir.

Mikro dış çevre ve işletmenin iç çevresine ilişkin faktörlerin bayrak çekme kararındaki önem seviyeleri incelendiğinde ise tüm değişkenler içerisinde özellikle ekonomik unsurların önem seviyelerinin yüksekliği göze çarpmaktadır. Araştırmaya katılan örneklem gruplarının verdiği yanıtlar açısından bu konuda görüş birliği içerisinde olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Bu unsurlar kapsamında sırasıyla vergi maliyetlerinin, personel maliyetlerinin, uygunluk maliyetlerinin ve finansman maliyetlerin bayrak çekme kararı açısından son derece önemli olduğu sonucuna varılmıştır.

Veri toplama formundaki bazı ifadelerde gruplar arasında görüş ayrılıkları mevcuttur. Örneğin işletilen geminin yaşına, tipine ve büyüklüğüne bağlı maliyetlerin bayrak çekme kararında gemi işletmelerine göre önemli olmadığı ancak diğer kurumlarca son derece önemli olduğundan bahsetmek mümkündür. Bayrak devletinin gemilerine ait kaza istatistiklerinin gemi işletmelerine göre bayrak çekme kararı açısından önemli olmadığı ifade edilmiş olsa da diğer kurumlara göre önemli olduğu belirtilmiştir. Liman devleti denetimlerinin ve kontrollerin artması sebebiyle gemilerin uluslararası kurallara uygunluğunun denetlenecek olması her iki örneklem grubuna göre bayrak çekme kararı açısından önem taşımaktadır.

Geminin sefer yaptığı bölge itibariyle tabi olacağı LDD rejimine göre bayrak devletinin performans seviyesi ve bulunduğu konumun, geminin denetlenme sıklığını ve düzeyini doğrudan etkileyeceği düşüncesinden ötürü bayrak çekme kararı açısından her iki grup için de önemli olduğundan bahsedilebilir.

Tablo 63: Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararını Etkileyen Değişkenlere İlişkin Tanımlayıcı İstatistikler

BAYRAK ÇEKME KARARLARININ İÇSEL VE DIŞSAL BELİRLEYİCİLERİ	Gemi İşletmeleri/Sahipleri			Destekleyici Paydaşlar		
	Sayı	Ort.[1]	Std.[2] Sapma	Sayı	Ort.	Std. Sapma
Makro Dış Çevre Değişkenleri (Genel Etkiler)[3]						
Uluslararası **ekonomi ve ticarette** dönemsel dalgalanmalar	31	2,6774	1,5140	31	3,6129	1,2021
Enerji maliyetlerinde yaşanan dalgalanmalar	31	2,0968	1,1061	31	2,6129	1,1740
Bayrak devletlerinin ekonomilerindeki dönemsel dalgalanmalar	31	2,2903	1,1013	31	3,3871	1,4065
Denizcilik pazarlarında **navlunların** değişiklik göstermesi	31	2,4839	1,2075	31	3,4839	1,1509
Gemi ve denizcilik **teknoloji**lerindeki yenilikler	31	2,0000	1,1832	31	2,5806	1,1481
Uluslararası **siyasi** ortamdaki dalgalanmalar	31	2,2903	1,2434	31	3,8710	1,1177
Ülkeler arasındaki **politik** ilişkiler	31	2,7097	1,4420	31	3,9677	1,0483
Bayrak devletlerinin **yönetim şekilleri**	31	3,3871	1,4759	31	3,9032	1,3504
Uluslararası **güvenlik** tehditleri	31	2,4839	1,1509	31	3,9677	,8749
Emniyet kurallarına ilişkin gelişmeler	31	2,5806	1,1768	31	3,5806	1,1768
Deniz **çevre**sinin korunması ile ilgili standartların yükselmesi	31	2,2903	1,1013	31	3,4194	1,3607
Küresel **iklim değişikliğinin** bayrak devletinin coğrafi bölgesine etkisi	31	1,7419	1,0944	31	2,3548	1,3303
Hızlı nüfus artışlarının yarattığı sosyal değişiklikler	31	1,7097	1,1311	31	2,4516	1,1206
Deniz **iş güvenliği** açısından uluslararası standartların yükselmesi	31	2,9032	1,4225	31	3,8065	1,2225
Ülkelerin **kültürel** yapılanmasının denizciliğe etkileri	31	2,2581	1,2374	31	2,7097	1,2434
Dünya deniz ticaret filosunun **profili (**gemi tipi, bayrak dağılımı, yaş ortalaması vb.)	31	2,7742	1,4073	31	3,8710	1,0875
Gemiadamı **arz-talep koşullarındaki eşitsizlik**	31	2,7419	1,3896	31	4,1290	,7634
Gemiadamı arzının **niteliksel durumu (eğitim, y. dil, vb.)**	31	2,8710	1,3352	31	4,1290	,8847
Mikro Dış Çevre ve İç Çevre Değişkenleri (Denizcilik Çevresine İlişkin Etkiler)[3]						
Sicile giriş ve yenileme maliyetleri	31	3,8387	1,2934	31	4,8387	,4543
Sigorta maliyetleri (P&I, H&M)	31	3,4194	1,3360	31	4,7097	,6425
Personel maliyetleri (maaş, sosyal yardım giderleri vb.)	31	3,9032	1,3001	31	4,7419	,5143
Finansman maliyetleri (ithalat/ihracat/ticaret tarifeleri, kredi limitleri vb.)	31	3,8065	1,3017	31	4,4516	,7676
Geminin işletilmesine bağlı **vergi maliyetleri** (tonaj, alım-satım, kurumlar, gelir, ÖTV vb.)	31	4,2258	1,2834	31	4,9032	,3005
Geminin **inşa ülkesi**ne bağlı maliyetler	31	2,7097	1,3709	31	3,0645	1,1814

Tablo 63 : (Devam)

Bayrak devleti tersanesinde yapılan **tamir/bakım işlemlerine** ait maliyetler	31	2,3548	1,5176	31	2,9032	1,3001
Geminin **yaşı**na bağlı maliyetler	31	2,8387	1,2934	31	4,2581	,9297
Geminin **tipi**ne bağlı maliyetler (konteyner, tanker, kuru yük vb.)	31	2,3548	1,3303	31	3,8065	,9099
Geminin **büyüklüğü/tonajı**na bağlı maliyetler	31	2,6129	1,3336	31	3,6774	1,1940
Bayrak devletlerinin, kredi açısından finans kurumlarına göre taşıdığı **finansal risk**	31	3,7742	1,3091	31	4,4516	,6752
Bayrak devletine kayıtlı gemiler ile ilgili **deniz kazalarına ait istatistikler**	31	2,8710	1,4315	31	4,0645	1,0307
Denizcilik pazarındaki uluslararası standartların yükselmesi nedeniyle **liman devleti denetimlerinin** ve uluslararası kontrollerin arttırılması	31	3,2903	1,3709	31	4,4839	,8513
Bayrak devletinin bölgesel liman devleti denetimi rejimlerine göre bulunduğu konum (**beyaz liste/gri liste/kara liste**)	31	3,8065	1,4004	31	4,8065	,4016
Bayrak devletinin sicilindeki gemilerin liman devleti denetimlerinde **tutulma oranları**	31	3,5806	1,3108	31	4,6774	,5408
Bayrak devletinin taraf olduğu **uluslararası sözleşmelerin fazlalığı**	31	3,2258	1,4073	31	3,9355	1,2365
Bayrak Devletlerinin şirketlerin **gizliliğe ilişkin taleplerine** olanak sağlaması	31	2,7742	1,1750	31	4,0645	1,0307
Bayrak devletlerinin **Çıplak Gemi Kirası Sicili** altında paralel ya da çift sicil olarak anılan çoklu sicile olanak sağlaması	31	3,0323	1,4020	31	4,2903	,6425
Bayrak devletinin gemi sicil sistemini tercih edecek **gemi işletmelerinde aradığı koşullar** (vatandaşlık, işletme kuruluş şartları, işletmenin merkez ofisin yeri vb.)	31	3,2903	1,4187	31	4,2258	,9205
Bayrak devletinin **askeri gücü ve savunma altyapısı**	31	1,4516	,7676	31	2,2903	1,2700
Bayrak devletinin **siyasi ve ekonomik istikrarı**	31	2,3548	1,2529	31	3,3226	1,2750
Şirketimizin bayrak devletindeki **geçmiş** iş ilişkileri	31	2,9677	1,3287	31	3,7419	1,0944
Bayrak devletinin sivil toplum örgütleri ve sendikalar ile olan **toplumsal ilişkileri**	31	2,6129	1,2021	31	3,1290	1,3352
Bayrak devletinin **coğrafi konumu**	31	1,9677	,9826	31	2,3548	1,1985
Bayrak devletinin **denizcilik geçmişi ve saygınlığı**	31	3,1935	1,4926	31	3,7419	1,0317
Bayrak devletinin **bürokratik ve idari işlemlerde** sağladığı esneklik ve kolaylık (sicile giriş-çıkış kolaylığı, işlemlerin çabukluğu vb.)	31	4,1290	1,2580	31	4,7419	,4448
Bayrak devletlerinin gemilerine ait **denetimlerini** etkin ve yoğun uygulaması	31	3,4194	1,2851	31	4,0645	,9286
Bayrak devletlerinin **temsilcilik/ofislerinin sayısı ve konumları**	31	3,6774	1,4465	31	4,1290	,8847
Bayrak devletlerinin sağladığı **hizmet kalitesi**	31	3,6129	1,4065	31	4,1613	,9344
Bayrak devletlerinin tescil edilecek gemi sayısına göre sağladığı **indirimler**	31	3,7097	1,3950	31	4,5806	,9228
Bayrak devletlerinin bayraktan kaçışı önlemek için belirlemiş olduğu önleyici **ve teşvik edici politikalar** (uluslararası gemi sicili, kabotaj hakkı vb.)	31	3,8387	1,2934	31	4,7097	,6425

Tablo 63 : (Devam)

Bayrak devletlerinin **yabancı gemiadamı istihdamı** için sağladığı kolaylıklar	31	3,6129	1,4300	31	4,6774	,5408
Bayrak devleti adına denetimleri gerçekleştiren **klas kuruluşunun** uluslararası alandaki saygınlığı ve performansı	31	3,4516	1,4569	31	4,2903	,9016
Gemilere çekilecek bayrak açısından **kiracıların veya müşterilerin talepleri**	31	3,6774	1,3996	31	4,2903	,6925
Geminin çalıştığı **bölge** (kabotaj, uluslararası)	31	3,0968	1,6604	31	4,4194	,8475
Geminin **sefer yaptığı coğrafi bölge** ve ziyaret ettiği limanların değişmesi	31	2,5484	1,3124	31	3,8710	1,2580
Gemi alım-satım pazarında satın alınacak **geminin bayrağı**	31	**2,5161**	**1,2615**	**31**	**3,6452**	1,0816
Ülke Seçim Kararını Etkileyen Koşullar						
Bürokratik ve idari esneklik	31	3,8387	1,3440	31	4,5806	,6720
Politik istikrar	**31**	**2,7419**	**1,1537**	**31**	**3,6774**	**1,1071**
Yönetim biçimi ve yönetimsel istikrar	31	3,1613	1,2137	31	3,7419	,9989
Ekonomik istikrar	**31**	**2,6452**	**1,1704**	**31**	**3,7742**	**,9902**
Gelişmişlik düzeyi ve **refah** (gelir düzeyi, GSYİH)	31	2,4194	1,1481	31	3,0645	,9978
Yerel para biriminin değeri	31	1,8710	,9571	31	2,7097	1,0390
Geniş pazar ve potansiyel talep	31	2,4516	1,3623	31	3,1613	1,1574
Vergi muafiyetleri	**31**	**4,2581**	**1,2640**	**31**	**4,9355**	**,2497**
Enerji maliyetleri	31	2,4839	1,4576	31	3,5484	1,3623
İşgücü maliyetleri	**31**	**3,1613**	**1,5296**	**31**	**4,1290**	1,0875
Dış ticarete açıklık	31	2,4194	1,3607	31	3,5806	1,2321
Coğrafi konum	31	1,8065	1,0138	31	2,5161	1,0915
Teknoloji altyapısı (ulaştırma teknolojileri, mobil iletişim, online işlemler, vb.)	31	3,0968	1,3504	31	3,5806	1,0574
Eğitim düzeyi (okuma yazma oranı, zorunlu eğitim süresi)	31	2,0000	,9660	31	2,2903	1,0390
Sağlık düzeyi (bebek ölüm oranları, ortalama yaşam süresi)	31	1,6774	,8321	31	2,0323	,9481
Sosyal düzey (kadın-erkek eşitliği, kadın çalışma oranları, suç oranları)	31	1,7419	,8932	31	1,9355	,9286
Sendikal ilişkiler düzeyi	31	2,4194	1,0254	31	3,2258	1,2304
Kültür, etnik, dil, tarih, din vb. benzerlik	31	2,2581	1,2901	31	2,2581	1,0944
Ülkenin **doğal** kaynakları	31	1,7742	,9560	31	2,1935	1,3520
Bayrak Seçimlerinin Denizciliğe Etkileri [a]						
Bayrak çekme kararlarının **navlun pazarlarına** etkisi	31	4,3548	1,6643	31	4,7419	1,4598
Bayrak çekme kararlarının **gemi inşa pazarlarına** etkisi	31	3,7419	1,8791	31	4,0645	1,2632

Tablo 63 : (Devam)

Bayrak çekme kararlarının **gemi alım satım pazarlarına** etkisi	31	4,0645	1,5478	31	4,7742	1,4073
Bayrak çekme kararlarının **gemi geri dönüşüm pazarlarına** etkisi	31	3,1290	1,6880	31	3,0968	1,5352

[1]Ortalama, [2]Standart Sapma
[3]5'li aralıklı ölçek: 1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5: Kesinlikle Katılıyorum
[a]7'li aralıklı ölçek: 1:Çok Düşük Önem, 7: Çok Yüksek Önem

Ekonomik faktörlerin yanı sıra idari ve yönetimsel faktörlerin de bayrak çekme kararındaki önem düzeylerinin yüksekliği göze çarpmaktadır. Bu faktörlerin başında bayrak devletlerinin bürokratik ve idari işlemlerde sağladığı kolaylıklar ve esneklikler yer almaktadır. Bu değişkenlere yönelik hazırlanmış ifadenin her iki örneklem grubu açısından da önem düzeyinin son derece yüksek olduğu göze çarpmaktadır. Bayrak devletlerinin kolay bayrak olarak anılan bayrak devletlerinin yarattığı haksız rekabet ortamından olumsuz yönde etkilenmemek amacıyla ulusal filo kaybını azaltmak için belirlemiş olduğu önleyici ve teşvik edici politikaların ise bayrak çekme kararında son derece önemli olduğu anlaşılmaktadır.

Uluslararası ticarette işletmelerin güvenilirlikleri geçmiş ticari faaliyetlerine ve finansal risk düzeylerine bağlıdır. Çalışmada bu sebeple bayrak devletlerinin, kredi açısından finans kurumlarına göre taşıdığı finansal risk düzeyinin gemi işletmelerinin bayrak çekme kararına etkisi sorulmuştur. Elde edilen yanıtlar ışığında gemi işletmelerinin bu konuyu destekleyici paydaşlar kadar önemsemediği sonucuna ulaşılmıştır.

Kiracıların veya müşterilerin geminin bayrağı ile ilgili talepleri, işletmelerin ticari faaliyetlerinin devamlılığı açısından dikkate alması gerekli olduğu faktörler arasında yer almaktadır. Bayrak devletlerinin temsilcilik/ofislerinin sayısı ve konumları sunulan hizmetin kalitesini etkilediğinden önem düzeyinin yüksek olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bayrak devletlerinin askeri gücü ve savunma altyapısının**,** coğrafi konumunun, ekonomik ve siyasi istikrarının bayrak çekme kararı açısından önemli olmadığı hususunda her iki grup ortak görüş bildirmiştir.

Ülke seçim kararını etkileyen koşulların bayrak çekme kararındaki önem seviyeleri incelendiğinde ise vergi muafiyetleri, işgücü maliyetleri, bürokratik ve idari esnekliklerin her iki grup için de son derece önemli olduğu çalışmadan elde edilen sonuçlar arasında yer almaktadır. Ülkelerin yönetim biçimlerinin ve yönetimsel istikrarının, bayrak devleti seçimi açısından gemi işletmelerinin

destekleyici paydaşlar kadar önemsemediği görülmektedir. Bayrak seçimlerinin denizciliğe etkilerini ölçmek amacıyla hazırlanmış son bölüme ilişkin ifadeler incelendiğinde ise özellikle bu kararın navlun pazarlarına etkisinin varlığı göze çarpmaktadır.

4.3.2.4.4. Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararını Belirleyen Unsurlara İlişkin Faktör Analizi ve Bulgular

Faktör analizinin temel amacı, aralarında ilişki bulunduğu düşünülen çok sayıdaki değişkenin arasındaki ilişkilerin anlaşılmasını ve yorumlanmasını kolaylaştırmak için daha az sayıdaki temel boyuta indirgemek veya özetlemektir. Yani temel bileşenler analizi gibi bir boyut indirgeme ve bağımlılık yapısını yok etme yöntemidir. Anlaşıldığı üzere faktör analizinin iki temel amacı bulunmaktadır. Bunlar; değişken sayısını azaltmak ve değişkenler arasındaki ilişkilerden yararlanarak bazı yeni yapılar ortaya çıkarmaktır (Doğan ve Başokçu, 2010: 65). Araştırmada keşfedici faktör analizi kullanılmıştır. Keşfedici faktör analizinde, değişkenler arasındaki ilişkilerden hareketle faktör bulmaya, teori üretmeye yönelik bir işlem söz konusudur (Kline, 1994; Stevens, 1996; Tabachncik ve Fideli, 2001).

Faktör analizi ile ilgili örneklem büyüklüğüne ilişkin literatür incelendiğinde küçük örneklemlerden elde edilen ilişki katsayılarının daha az güvenilir olduğuna değinilmiştir. Eğer güçlü, güvenilir ilişkiler ve az sayıda belirgin faktör varsa, örneklem büyüklüğü en az 50 olarak belirlenmelidir (Büyüköztürk, 2002: 480).

Araştırmada faktör analizi, bayrak çekme kararlarını etkileyen değişkenlere yönelik belirlenmiş alt bölümlerin yeniden gruplandırılması amacıyla her iki örneklem grubu için ayrı ayrı uygulanmıştır. Bayrak seçim belirleyicileri makro dış çevre etkileri ışığında "genel etkiler", mikro-dış çevre ve iç çevre etkileri ışığında "denizcilik çevresine ilişkin etkiler" ve "ülke seçim kararını etkileyen koşullar"a yönelik bölümlerden oluşmaktadır. Faktör analizi bu bölümler için her bir örneklem grubu için ayrı ayrı uygulanmıştır.

Faktör analizi uygulanmasında bazı büyüklükler analizin güvenirliği açısından son derece önemlidir. Örneğin faktör ağırlıkları, maddelerin faktörlerle olan ilişkisini açıklayan bir katsayıdır. Maddelerin yer aldıkları faktördeki yük

değerlerinin yüksek olması beklenir. (Büyüköztürk, 2002: 473). Maddenin faktör yük değerinin minimum 0,30 olması yönünde yaygın bir görüş vardır. Bu yük değerinin altındaki maddeler elenir. İşaretine bakılmaksızın 0,60 ve üstü yük değeri yüksek; 0,30-0,59 arası yük değeri orta düzeyde büyüklük olarak tanımlanır (Akdağ, 2011: 26). Çalışmada faktör yükleri 0,4 ve üzeri olan ifadeler değerlendirmeye alındığından hiçbir ifade çalışmadan çıkarılmamıştır.

Özdeğer (Eigen Value) faktörlerce açıklanan varyansı hesaplamada ve faktör sayısına karar vermede kullanılır. Genel olarak öz değeri 1 ve 1'in üzerinde olan faktörler önemli kabul edilir. Faktör döndürme metodu olarak ise varimax yöntemi tercih edilmiştir. Çünkü varimax yönteminde daha az değişkenle faktör varyanslarının maksimum olması sağlanacak şekilde döndürme yapılır (Tavşancıl, 2002).

Analize yönelik bir diğer kriter ise ortak faktör varyans değeridir. Analiz sonunda elde edilen ortak faktör varyans oranları ne kadar yüksekse, ölçeğin faktör yapısı da o kadar güçlü olmaktadır. Sosyal bilimlerde yapılan analizlerde %40 ile %60 arasında değişen varyans oranları yeterli kabul edilmektedir (Tavşancıl, 2002). Çalışmada ileride ifade edileceği üzere tüm bölümlere ait ortak faktör varyansı bu değerin üzerinde çıkmıştır.

Bu bilgiler ışığında hazırlanan **Tablo 64**, **Tablo 65 ve Tablo 66'da** gemi işletmeleri için, **Tablo 67**, **Tablo 68 ve Tablo 69'**da ise destekleyici paydaşlar için faktör analizi sonuçları özetlenmektedir. Tablolarda güvenilirlik analizine ilişkin alpha değerleri, Likert ölçeğine göre hazırlanan ifadelerin yanıtlarına ilişkin ortalamalar ve ortalamaların standart sapmaları ile faktör ağırlıkları yer almaktadır.

4.3.2.4.4.1. Gemi İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararını Belirleyen Unsurlara İlişkin Faktör Analizi ve Bulgular

Gemi işletmelerine ilişkin faktör analizi sonucunda **Tablo 64**'de yer alan "genel etkiler" e ilişkin olarak 5 faktör grubu elde edilmiştir: (1) küresel belirsizlikler ve idari yapı, (2) uluslararası kurallar ve kültürel yapı, (3)doğal faktörler ve ekonomik belirsizlikler, (4) sosyal çevre ve işgücü pazarı, (5) pazar yapısı. **Tablo 64**'de elde edilen faktörler verilerdeki toplam sapmanın % 75,5'ini, **Tablo 65**'te elde

edilen faktörler % 80,1'ini **Tablo 66**'da elde edilen faktörler ise % 74,5'ini açıklamaktadır.

Tablo 64: Gemi İşletmeleri için Faktör Analizi: Genel Etkiler

				Faktör Ağırlıkları				
Faktörler	**Alpha**	**Ort.***	**SS****	**I**	**II**	**III**	**IV**	**V**
GENEL ETKİLER	,9213							
KÜRESEL BELİRSİZLİKLER ve İDARİ YAPI	,8744							
Uluslararası ekonomi ve ticarette dönemsel dalgalanmalar		2,6774	1,5140	,6752				
Bayrak devletlerinin ekonomilerindeki dönemsel dalgalanmalar		2,2903	1,1013	,7433				
Gemi ve denizcilik teknoloiilerindeki venilikler		2.0000	1.1832	.8255				
Uluslararası siyasi ortamdaki dalgalanmalar		2,2903	1,2434	,7054				
Ülkeler arasındaki politik ilişkiler		2,7097	1,4420	,5856				
Bayrak devletlerinin yönetim şekilleri		3,3871	1,4759	,6447				
ULUSLARARASI KURALLAR VE KÜLTÜREL YAPI	,8602							
Uluslararası güvenlik tehditleri		2,9032	1,4225		,7432			
Emniyet kurallarına ilişkin gelişmeler		2,2581	1,2374		,7778			
Deniz çevresinin korunması ile ilgili standartların yükselmesi		2,5806	1,1768		,7154			
Deniz iş güvenliği açısından uluslararası standartların yükselmesi		2,2903	1,1013		,7253			
Ülkelerin kültürel yapılanmasının denizciliğe etkileri		2,4839	1,1509		,4675			
DOĞAL FAKTÖRLER ve EKONOMİK BELİRSİZLİKLER	,8417							
Enerji maliyetlerinde yaşanan dalgalanmalar		1,7419	1,0944			,6433		
Denizcilik pazarlarında navlunların değişiklik göstermesi		2,4839	1,2075			,8172		
Küresel iklim değişikliğinin bayrak devletinin coğrafi bölgesine etkisi		2,0968	1,1061			,6198		
SOSYAL ÇEVRE ve İŞGÜCÜ PAZARI	,5372							
Hızlı nüfus artışlarının yarattığı sosyal değişiklikler		1,7097	1,1311				,8012	
Gemiadamı arz-talep koşullarındaki eşitsizlik		2,7419	1,3896				,7273	
PAZAR YAPISI	,6162							
Dünya deniz ticaret filosunun profili		2,7742	1,4073					,5974
Gemiadamı arzının niteliksel durumu		2.8710	1,3352					,8567

* Ortalama, 5-Aralıklı Likert ölçeği- 1: Tamamen Katılmıyorum, 5: Tamamen Katılıyorum
** Standart sapma

Tabloda gösterildiği üzere "genel etkiler"e ilişkin faktörlerin güvenilirlik düzeylerinin yüksekliği göze çarpmaktadır. Faktörler incelendiğinde 1 numaralı faktör **(küresel belirsizlikler ve idari yapı)** 6 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör ağırlığı 0,585 olarak hesaplanmıştır. 2 numaralı faktör **(uluslararası kuralla ve kültürel yapı)** ise toplam 5 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör yükü ise 0,467 olarak bulunmuştur. 3. faktör **(doğal faktörler ve ekonomik belirsizlikler)** toplam 3 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör yükü ise 0,643 olarak hesaplanmıştır. 4. ve 5. **(sosyal çevre ve işgücü pazarı-pazar yapısı)** faktörler ise ikişer ifadeden oluşmaktadır. 0,727 ve 0,597'lik faktör yükleri bu faktördeki en düşük yüklerdir. Bu faktör analizinde faktör yüklerinin ortalama değeri ise 0,713 olarak hesaplanmıştır.

Tablo 65'de yer alan "ülke seçim kararını etkileyen koşullar" a ilişkin olarak ise 5 faktör grubu elde edilmiştir: (1) idari yapı ve teknik altyapı, (2) ekonomik,

politik ve kültürel yapı (3) pazar potansiyeli ve eğitim düzeyi (4) ticari serbestlik ve doğal kaynaklar (5) sosyal yapı ve temel haklar.

Tablo 65: Gemi İşletmeleri için Faktör Analizi: Ülke Seçim Kararını Etkileyen Koşullar

				Faktör Ağırlıkları				
Faktörler	**Alpha**	**Ort.***	**SS****	**I**	**II**	**III**	**IV**	**V**
ÜLKE SEÇİM KARARINI ETKİLEYEN KOŞULLAR	,8844							
İDARİ TEŞVİKLER ve TEKNİK ALTYAPI	,8727							
Bürokratik ve idari esneklik		3,0968	1,3504	,9132				
Vergi muafiyetleri		4,2581	1,2640	,8576				
Teknoloji altyapısı (ulaştırma teknolojileri, mobil iletişim, online		3,8387	1,3440	,7184				
Yönetim biçimi ve yönetimsel istikrar		3,1613	1,2137	,6956				
EKONOMİK, POLİTİK ve KÜLTÜREL YAPI	,7643							
Politik istikrar		2,7419	1,1537		,7741			
Ekonomik istikrar		2,6452	1,1704		,7423			
Gelişmişlik düzeyi ve refah		2,4194	1,1481		,5795			
Kültür, etnik, dil, tarih, din vb. benzerlik		2,2581	1,2901		,5486			
İşgücü maliyetleri		3,1613	1,5296		,5407			
PAZAR POTANSİYELİ ve EĞİTİM DÜZEYİ	,8071							
Geniş pazar ve potansiyel talep		1,8065	1,0138			,9252		
Coğrafi konum		1,8710	,9571			,6982		
Yerel para biriminin değeri		2,0000	,9660			,6893		
Eğitim düzeyi		2,4516	1,3623			,6152		
TİCARİ SERBESTLİK ve DOĞAL KAYNAKLAR	,7587							
Dış ticarete açıklık		2,4194	1,3607				,8398	
Enerji maliyetleri		2,4839	1,4576				,7465	
Ülkenin doğal kaynakları		1,7742	,9560				,6556	
SOSYAL YAPI ve TEMEL HAKLAR	,8038							
Sağlık düzeyi (bebek ölüm oranları, ortalama yaşam süresi)		2,2581	1,2901					,8104
Sosyal düzey (kadın-erkek eşitliği, kadın çalışma oranları, suç		1,7742	,9560					,7674
Sendikal ilişkiler düzeyi		2,4194	1,0254					,6727

* Ortalama, 5-Aralıklı Likert ölçeği- 1: Tamamen Katılmıyorum, 5: Tamamen Katılıyorum
** Standart sapma

Tabloda "ülke seçim kararını etkileyen koşullar"a ilişkin faktörlerin güvenilirlik düzeyleri incelendiğinde güvenirlik seviyelerinin tatmin edici düzeyde olduğu göze çarpmaktadır. Faktörler incelendiğinde 1 numaralı faktör **(idari yapı ve teknik altyapı)** 4 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör ağırlığı 0,695 olarak hesaplanmıştır. 2 numaralı faktör **(ekonomik, politik ve kültürel yapı)** ise toplam 5 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör yükü ise 0,540 olarak hesaplanmıştır. 3. faktör **(pazar potansiyeli ve eğitim düzeyi)** toplam 4 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör yükü ise 0,615 olarak hesaplanmıştır. 4. ve 5. **(ticari serbestlik ve doğal kaynaklar-sosyal yapı ve temel haklar)** faktörler ise üçer ifadeden oluşmaktadır. 0,655 ve 0,672'lik faktör yükleri bu faktördeki en düşük yüklerdir. Bu faktör analizinde faktör yüklerinin ortalama değeri ise 0,725 olarak hesaplanmıştır.

Tabloda gösterildiği üzere "denizcilik çevresine etkiler"e ilişkin faktörlerin güvenilirlikleri incelendiğinde ise güvenirlik seviyelerinin yüksek olduğu göze çarpmaktadır. Faktörler incelendiğinde ise 1 numaralı faktör **(performans, hizmet kalitesi, müşteri ve rakipler)** 12 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör ağırlığı 0,357 olarak hesaplanmıştır. 2 numaralı faktör **(finansal yükümlülükler, teşvikler ve riskler)** ise toplam 7 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör yükü 0,545 olarak hesaplanmıştır. 3. faktör **(hizmet kalitesi ve kontrol)** toplam 3 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör yükü 0,701 olarak hesaplanmıştır. 4. faktör **(fiziksel maliyetler)** toplam 4 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör yükü 0,619 olarak hesaplanmıştır. 5. faktör **(ticari, politik ve tarihsel etkenler)** toplam 4 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör yükü 0,662 olarak hesaplanmıştır. 6. faktör **(performans, istikrar ve ticaret)** toplam 5 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör yükü ise 0,528 olarak hesaplanmıştır. 7. ve 8. faktörler birer ifadeden oluşmaktadır. Bu faktörlerin en düşük yük değerleri ise 0,661 ve 0,843 olarak hesaplanmıştır. Bu bölüme uygulanan faktör analizinde faktör yüklerinin ortalama değeri ise 0,681 olarak hesaplanmıştır.

Tablo 66: Gemi İşletmeleri için Faktör Analizi: Denizcilik Çevresine Etkiler

Faktörler	Alpha	Ort.*	SS**	Faktör Ağırlıkları I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
DENİZCİLİK ÇEVRESİNE İLİŞKİN ETKİLER	,9500										
PERFORMANS, HİZMET KALİTESİ, MÜŞTERİLER ve RAKİPLER	,9482										
Denizcilik pazarındaki uluslararası standartların yükselmesi nedeniyle liman devleti denetimlerinin ve uluslararası		3,2903	1,3709	,7112							
Bayrak devletinin bölgesel liman devleti denetimi rejimlerine göre bulunduğu konum (beyaz liste/gri liste/kara liste)		3,8065	1,4004	,5046							
Bayrak devletinin sicilindeki gemilerin liman devleti denetimlerinde tutulma oranları		3,5806	1,3108	,7105							
Bayrak devletinin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerin fazlalığı		3,2258	1,4073	,7744							
Bayrak Devletlerinin şirketlerin gizliliğe ilişkin taleplerine olanak sağlaması		2,7742	1,1750	,8556							
Bayrak devletinin gemi sicil sistemini tercih edecek gemi işletmelerinde		3,2903	1,4187	,5327							
Bayrak devletinin sivil toplum örgütleri ve sendikalar ile olan toplumsal ilişkileri		2,6129	1,2021	,8256							
Bayrak devletinin denizcilik geçmişi ve saygınlığı		3,1935	1,4926	,5606							
Bayrak devletinin bürokratik ve idari işlemlerde sağladığı esneklik ve kolaylık		4,1290	1,2580	,7905							
Bayrak devletlerinin sağladığı hizmet kalitesi		3,6129	1,4065	,8513							
Bayrak devleti adına denetimleri gerçekleştiren klas kuruluşunun uluslararası alandaki saygınlığı ve performansı		3,4516	1,4569	,8402							
Gemilere çekilecek bayrak açısından kiracıların veya müşterilerin talepleri		3,6774	1,3996	,3573							
FİNANSAL YÜKÜMLÜLÜKLER, TEŞVİKLER VE RİSKLER	,9031										
Sicile giriş ve yenileme maliyetleri		3,8387	1,2934		,6073						
Sigorta maliyetleri (P&I, H&M)		3,4194	1,3362		,5532						
Personel maliyetleri (maaş, sosyal yardım giderleri vb.)		3,8065	1,3017		,6464						
Finansman malivetleri		4,2258	1,2834		,7314						
Geminin işletilmesine bağlı vergi maliyetleri		3,7742	1,3091		,5083						
Bayrak devletlerinin, kredi açısından finans kurumlarına göre taşıdığı finansal risk		3,7097	1,3950		,7496						
Bayrak devletlerinin tescil edilecek gemi sayısına göre sağladığı indirimler		3,8387	1,2934		,5456						
HİZMET KALİTESİ ve KONTROL	,8624										
Bayrak devletlerinin gemilerine ait denetimlerini etkin ve yoğun uygulaması		3,4194	1,2851			,7578					
Bayrak devletlerinin temsilcilik/ofislerinin sayısı ve konumları		3,6774	1,4465			,7012					
Bayrak devletlerinin yabancı gemiadamı istihdamı için sağladığı kolaylıklar		3,6129	1,4300			,7469					
FİZİKSEL MALİYETLER	,8156										
Geminin inşa ülkesine bağlı maliyetler		2,7097	1,3709				,6665				
Geminin yaşına bağlı maliyetler		2,8387	1,2934				,9063				
Geminin tipine bağlı maliyetler (konteyner, tanker, kuru yük vb.)		2,3548	1,3303				,7714				
Geminin büyüklüğü/tonajına bağlı maliyetler		2,6129	1,3336				,6195				
TİCARİ, POLİTİK VE TARİHSEL ETKENLER	,7098										
Bayrak devleti tersanesinde yapılan tamir/bakım işlemlerine ait maliyetler		2,3548	1,5176					,8091			
Şirketimizin bayrak devletindeki geçmiş iş ilişkileri		2,9677	1,3287					,6372			
Bayrak devletlerinin bayraktan kaçışı önlemek için belirlemiş olduğu önleyici ve teşvik edici politikalar		3,8387	1,2934					,5887			
Geminin sefer yaptığı coğrafi bölge ve ziyaret ettiği limanların değişmesi		2,5484	1,3124					,6628			
PERFORMANS, İSTİKRAR VE TİCARET.	,7912										
Bayrak devletine kayıtlı gemiler ile ilgili deniz kazalarına ait istatistikler		2,8710	1,4315						,5213		
Bayrak devletinin askeri gücü ve savunma altyapısı		1,4516	,7676						,7244		
Bayrak devletinin siyasi ve ekonomik istikrarı		2,3548	1,2529						,6535		
Bayrak devletinin coğrafi konumu		1,9677	,9826						,7643		
Geminin çalıştığı bölge (kabotaj, uluslararası)		3,0968	1,6604						,5382		
ÇİFT SİCİL ve GEMİ ALIM-SATIM PAZARI											
Bayrak devletlerinin Çıplak Gemi Kirası Sicili altında çift sicile olanak sağlaması		3,0323	1,4020							,6618	
Gemi alım-satım pazarında satın alınacak geminin bayrağı		2,5161	1,2615								,8439

* Ortalama, 5-Aralıklı Likert ölçeği- 1: Tamamen Katılmıyorum, 5: Tamamen Katılıyorum

** Standart sapma

4.3.2.4.4.2. Destekleyici Paydaşların Bayrak Çekme Kararını Etkileyen Faktörlere İlişkin Faktör Analizi ve Bulgular

Destekleyici paydaşların bayrak çekme kararını etkileyen unsurlara yönelik faktör analizi sonucunda **Tablo 67**'de yer alan "genel etkiler"e ilişkin olarak 5 faktör grubu elde edilmiştir: (1) makro dış çevre, (2) emniyet, çevre ve güvenlik, (3) politik ve idari yapı, (4) pazar yapısı, ticari belirsizlikler ve kontrol (5) ekonomik belirsizlikler. **Tablo 68**'da elde edilen faktörler verilerdeki toplam sapmanın %77,5'ini, **Tablo67**'de elde edilen faktörler ise 78,4'ünü **Tablo 68**'de elde edilen faktörler ise % 84,6'sını açıklamaktadır.

Tablo 67: Destekleyici paydaşlar için Faktör Analizi: Genel Etkiler

				Faktör Ağırlıkları				
Faktörler	**Alpha**	**Ort.***	**SS****	**I**	**II**	**III**	**IV**	**V**
GENEL ETKİLER	,8254							
MAKRO DIŞ ÇEVRE	,8446							
Enerji maliyetlerinde yaşanan dalgalanmalar		2,6129	1,1740	,667				
Denizcilik pazarlarında **navlunların** değişiklik göstermesi		3,4839	1,1509	,633				
Gemi ve denizcilik **teknoloji**lerindeki yenilikler		2,5806	1,1481	,827				
Küresel **iklim değişikliğinin** bayrak devletinin coğrafi bölgesine…		2,7097	1,2434	,822				
Deniz **iş güvenliği** açısından uluslararası standartların yükselmesi		2,3548	1,3303	,535				
Ülkelerin **kültürel** yapılanmasının denizciliğe etkileri		2,4516	1,1206	,658				
EMNİYET, ÇEVRE ve GÜVENLİK	,7403							
Uluslararası **güvenlik** tehditleri		3,9677	,8749		,7593			
Emniyet kurallarına ilişkin gelişmeler		3,5806	1,1768		,7471			
Deniz **çevre**sinin korunması ile ilgili standartların yükselmesi		3,4194	1,3607		,7012			
POLİTİK ve İDARİ YAPI	,7184							
Uluslararası **siyasi** ortamdaki						,8244		
Ülkeler arasındaki **politik** ilişkiler						,7177		
Bayrak devletlerinin **yönetim şekilleri**						,7777		
PAZAR YAPISI, TİCARİ BELİRSİZLİKLER ve KONTROL	-,1512							
Uluslararası ekonomi ve ticarette dönemsel dalgalanmalar							,7624	
Deniz iş güvenliği açısından uluslararası standartların yükselmesi							-,5736	
Dünya deniz ticaret filosunun profili							,6518	
EKONOMİK BELİRSİZLİKLER	---							
Bayrak devletlerinin ekonomilerindeki dönemsel dalgalanmalar								,8731

* Ortalama, 5-Aralıklı Likert ölçeği- 1: Tamamen Katılmıyorum, 5: Tamamen Katılıyorum
** Standart sapma

Tabloda gösterildiği üzere "genel etkiler"e ilişkin faktörlerin güvenilirlik düzeylerinin yüksekliği göze çarpmaktadır. Faktörler incelendiğinde 1 numaralı faktör **(makro dış çevre)** 6 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör ağırlığı 0.535 olarak hesaplanmıştır. 2 numaralı faktör **(emniyet, çevre ve güvenlik)** ise toplam 3 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör yükü ise 0.701 olarak bulunmuştur. 3. faktör **(politik ve idari yapı)** toplam 3 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör yükü ise 0.717 olarak hesaplanmıştır. 4. faktör **(pazar yapısı, ticari belirsizlikler ve kontrol)** ise üç ifadeden oluşmaktadır. 5. faktör **(ekonomik belirsizlikler)** tek ifade içermektedir. Faktör yükü ise 0,873 olarak hesaplanmıştır. Genel etkilere ilişkin yapılan faktör analizinde faktör yüklerinin ortalama değeri ise 0,648 olarak hesaplanmıştır.

Tablo 68: Destekleyici Paydaşlar için Faktör Analizi: Genel Etkiler

				Faktör Ağırlıkları				
Faktörler	**Alpha**	**Ort.***	**SS****	**I**	**II**	**III**	**IV**	**V**
ÜLKE SEÇİM KARARINI ETKİLEYEN KOŞULLAR	,9091							
REKABETÇİ ÜSTÜNLÜK	,9435							
Gelişmişlik düzeyi ve refah (gelir düzeyi, GSYİH)		3,0645	,9978	,5942				
Yerel para biriminin değeri		2.7097	1.0390	.6983				
Geniş pazar ve potansiyel talep		3,1613	1,1574	,6204				
Coğrafi konum		2,5161	1,0915	,7733				
Eğitim düzeyi (okuma yazma oranı, zorunlu eğitim süresi)		2,2903	1,0390	,9032				
Sağlık düzeyi (bebek ölüm oranları, ortalama yaşam süresi)		2,0323	,9481	,9513				
Sosyal düzey (kadın-erkek eşitliği, kadın çalışma oranları, suç		1,9355	,9286	,8245				
Kültür, etnik, dil, tarih, din vb. benzerlik		2,2581	1,0944	,7474				
Ülkenin doğal kaynakları		2,1935	1,3520	,8903				
İDARİ, EKONOMİK İSTİKRAR ve TEKNİK ALTYAPI	,8472							
Politik istikrar		3,6774	1,1071		,8931			
Yönetim biçimi ve yönetimsel istikrar		3,7419	,9989		,9262			
Ekonomik istikrar		3,7742	,9902		,8373			
Teknoloji altyapısı		3,5806	1,0574					
TİCARİ SERBESTLİK ve İSTIHDAM	,6317							
İşgücü maliyetleri		4,1290	1,0875			,7337		
Dış ticarete açıklık		3,5806	1,2321			,7854		
EKONOMİK VE YÖNETİMSEL TEŞVİKLER	,4625							
Bürokratik ve idari esneklik		4,5806	,6720				,4540	
Vergi muafiyetleri		4,9355	,2497				,7617	
Sendikal ilişkiler düzeyi		3,2258	1,2304				,7254	
ENERJİ	---							
Enerji maliyetleri		3,5484	1,3623					,8702

* Ortalama, 5-Aralıklı Likert ölçeği- 1: Tamamen Katılmıyorum, 5: Tamamen Katılıyorum
** Standart sapma

Destekleyici paydaşların bayrak çekme kararını etkileyen unsurlara yönelik faktör analizi sonucunda **Tablo 68**'de yer alan "genel etkiler"e ilişkin olarak 5 faktör grubu elde edilmiştir.

Tabloda gösterildiği üzere "ülke seçim kararını etkileyen koşullar"a ilişkin faktörler incelendiğinde 1 numaralı faktör **(rekabetçi üstünlük)** 9 ifadeden oluşmuştur. Bu faktördeki en düşük faktör ağırlığı 0,594 olarak hesaplanmıştır. 2 numaralı faktör **(idari, ekonomik istikrar ve teknik altyapı)** ise toplam 4 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör yükü ise 0,837 olarak hesaplanmıştır. 3. faktör **(ticari serbestlik ve istihdam)** toplam 2 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör yükü 0.733 olarak hesaplanmıştır. 4. faktör **(ekonomik ve yönetimsel teşvikler)** toplam 3 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör yükü ise 0,454 olarak hesaplanmıştır. Son faktör ise **(enerji maliyetleri)** tek bir ifade içermektedir. Bu ifadenin faktör yükü ise 0,870 olarak hesaplanmıştır. Bu faktör analizinde faktör yüklerinin ortalama değeri ise 0,776 olarak hesaplanmıştır.

Tabloda gösterildiği üzere "denizcilik çevresine ilişkin etkiler"e ilişkin faktörlerin güvenilirlikleri incelendiğinde ise güvenirlik seviyelerinin yüksek olduğu göze çarpmaktadır. Faktörler incelendiğinde ise 1 numaralı faktör **(performans, hizmet kalitesi ve kontrol)** 8 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör ağırlığı 0,449 olarak hesaplanmıştır. 2 numaralı faktör **(alım satım pazarı ve verimlilik)** ise toplam 4 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör yükü 0,483 olarak hesaplanmıştır. 3. faktör **(ticaret bölgesi ve gemi yaşı)** toplam 3 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör yükü 0,599 olarak hesaplanmıştır. 4. faktör **(riskler, işçi hakları ve konum)** toplam 4 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör yükü 0,537 olarak hesaplanmıştır. 5. faktör **(teşvikler ve risk)** toplam 3 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör yükü 0,684 olarak hesaplanmıştır. 6. faktör **(maliyetler ve koşullar)** toplam 3 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör yükü ise 0,467 olarak hesaplanmıştır. 7. faktör **(fiziksel maliyetler)** toplam 2 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör yükü 0,465 olarak hesaplanmıştır.

8. faktör **(operasyonel maliyetler)** toplam 2 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör yükü 0,539 olarak hesaplanmıştır. 9. faktör **(uygunluk maliyetleri)** toplam 2 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör yükü 0,847

olarak hesaplanmıştır. 10. faktör **(anonimlik)** toplam 2 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör yükü 0,707 olarak hesaplanmıştır. 11. faktör **(müşteri talepleri ve ulaşılabilirlik)** toplam 2 ifade içermektedir. Bu faktördeki en düşük faktör yükü 0,545 olarak hesaplanmıştır. 12. faktör **(vergi maliyetleri)** toplam 1 ifade içermektedir. Genel etkilere ilişkin yapılan faktör analizinde faktör yüklerinin ortalama değeri ise 0,622 olarak hesaplanmıştır.

Tablo 69: Gemi İşletmeleri için Faktör Analizi: Denizcilik Çevresine İlişkin Etkiler

Faktörler	Alpha	Ort.*	SS**	Faktör Ağırlıkları I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	X
DENİZCİLİK ÇEVRESİNE İLİŞKİN ETKİLER	,8933														
PERFORMANS, HİZMET KALİTESİ ve KONTROL	,8682														
Bayrak devletine kayıtlı gemiler ile ilgili **deniz kazalarına**		4,0645	1,0307	,6603											
Denizcilik pazarındaki uluslararası standartların yükselmesi nedeniyle		4,4839	,8513	,6214											
Bayrak devletinin **siyasi ve ekonomik istikrarı**		3,3226	1,2750	,4495											
Şirketimizin bayrak devletindeki **geçmiş** iş ilişkileri		3,7419	1,0944	,5676											
Bayrak devletinin **denizcilik geçmişi ve saygınlığı**		3,7419	1,0317	,8877											
Bayrak devletlerinin gemilerine ait **denetimlerini** etkin ve yoğun		4,0645	,9286	,7818											
Bayrak devletlerinin sağladığı **hizmet kalitesi**		4,2903	,9016	,5449											
Bayrak devleti adına denetimleri gerçekleştiren **klas kuruluşunun**		4,1613	,9344	,6966											
ALIM SATIM PAZARI ve PERFORMANS	,6904														
Bayrak devletinin bölgesel liman devleti denetimi rejimlerine göre		4,8065	,4016		,7502										
Bayrak devletinin sicilindeki gemilerin liman devleti denetimlerinde		4,6774	,5408		,7913										
Bayrak devletinin taraf olduğu **uluslararası sözleşmelerin fazlalığı**		3,6452	1,0816		,4835										
Gemi alım-satım pazarında satın alınacak **geminin bayrağı**		3,9355	1,2365		,5254										
TİCARET BÖLGESİ ve YAŞ	,8278														
Geminin **yaşı**na bağlı maliyetler		4,2581	,9297			,5991									
Geminin çalıştığı **bölge** (kabotaj, uluslararası)		4,4194	,8475			,7914									
Geminin **sefer yaptığı coğrafi bölge** ve ziyaret ettiği limanların		3,8710	1,2580			,8925									
RİSKLER, İŞÇİ HAKLARI VE KONUM	,5505														
Sigorta maliyetleri (P&I, H&M)		4,7097	,6425				-,8592								
Bayrak devletinin **askeri gücü ve savunma altyapısı**		3,1290	1,3352				,5374								
Bayrak devletinin sivil toplum örgütleri ve sendikalar ile olan		2,3548	1,1985				,6506								
Bayrak devletinin **coğrafi konumu**		2,2903	1,2700				,6658								
TEŞVİKLER ve RİSK	,7589														
Bayrak devletlerinin, kredi açısından finans kurumlarına göre taşıdığı		4,4516	,6752					,6849							
Bayrak devletinin **bürokratik ve idari işlemlerde** sağladığı esneklik		4,7419	,4448					,7137							
Bayrak devletlerinin bayraktan kaçışı önlemek için belirlemiş olduğu		4,7097	,6425					,9126							
MALİYETLER ve KOŞULLAR	,6640														
Personel maliyetleri (maaş, sosyal yardım giderleri vb.)		4,7419	,5143						,7234						
Finansman maliyetleri (ithalat/ihracat/ticaret tarifeleri, kredi limitleri		4,4516	,7676						,7945						
Bayrak devletinin gemi sicil sistemini tercih edecek **gemi**		4,2258	,9205						,4673						
FİZİKSEL MALİYETLER	,6442														
Geminin **tipi**ne bağlı maliyetler		3,8065	,9099							,4651					
Geminin **büyüklüğü/tonajı**na bağlı maliyetler		3,6774	1,1940							,8610					
OPERASYONEL MALİYETLER	,7402														
Geminin **inşa ülkesi**ne bağlı maliyetler		3,0645	1,1814								,9330				
Bayrak devleti tersanesinde yapılan **tamir/bakım**		2,9032	1,3001								,5392				
UYGUNLUK MALİYETLERİ	,6651														
Sicile giriş ve yenileme maliyetleri		4,8387	,4543									,8471			
Bayrak devletlerinin tescil edilecek gemi sayısına göre sağladığı		4,5806	,9228									,8723			
ANONİMLİK	,6816														
Bayrak Devletlerinin şirketlerin **gizliliğe ilişkin taleplerine** olanak		4,0645	1,0307										,7074		
Bayrak devletlerinin **Çıplak Gemi Kirası Sicili** altında paralel ya		4,2903	,6425										,8286		
MÜŞTERİ TALEPLERİ ve ULAŞILABİLİRLİK	,0854														
Bayrak devletlerinin temsilcilik/ofislerinin sayısı ve konumları		4,1290	,8847											,5452	
Gemilere çekilecek bayrak açısından kiracıların veya		4,2903	,6925											-,4721	
Geminin işletilmesine bağlı vergi maliyetleri		4,9032	,3005												,9345

* Ortalama, 5-Aralıklı Likert ölçeği- 1: Tamamen Katılmıyorum, 5: Tamamen Katılıyorum

** Standart sapma

4.3.2.4.5. Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararını Belirleyen Unsurlara İlişkin Karşılaştırmalı Analizler

Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen unsurlara ilişkin karşılaştırmalı analizler yapmak amacıyla tercih edilen t-testi iki örneklemin ortalamaları arasında farklılık olup olmadığını inceleyen parametrik bir test tekniğidir. T testi ile iki grubun ortalamaları karşılaştırılarak, aradaki farkın rastlantısal mı, yoksa istatistiksel olarak anlamlı mı olduğuna karar verilir. Bu örneklem testi de daha önceden belirli bir ortalama değer ile örneklem ortalamasının arasında farklılık olup olmadığını inceler. Bazı araştırmaların uygulamasının aynı örneklem veya denek grubu üzerinde gerçekleşmesi zor ve hatta bazen de (özellikle sağlık ve fen bilimleri alanlarında) imkânsızdır. Böyle araştırmalarda araştırma konusu ile ilgili aynı veya benzer özelliklere sahip örneklem kullanılır. Bu durumda, eşleştirilmiş iki grup tek bir grupmuş gibi varsayılarak iki ölçüme ilişkin ortalamalar karşılaştırılır (Tekin, 2009: 58).

Araştırmada birbirinden bağımsız 2 grubun (gemi işletmeleri, destekleyici paydaşlar) bağımlı değişkenlere (çevre faktörleri) göre ortalamalarının karşılaştırılması hedeflendiğinden bağımsız örneklem t-testi yöntemi uygulanmıştır.

4.3.2.4.5.1. Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararını Belirleyen Makro Değişkenlere İlişkin Algılamalarının Karşılaştırmalı Analizler

Araştırmada t-testi, öncelikle denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararında küresel seviyede etkisi olduğu düşünülen 18 adet makro dış çevre faktöründen oluşan "genel etkiler" bölümüne uygulanmıştır. Araştırmanın örneklemi olarak belirlenmiş **62 katılımcının** (***31 gemi işletmesi, 31 destekleyici paydaş***) bu faktörlere yönelik algılarındaki farklılıkların tespiti amaçlanmıştır. Bu amaca yönelik belirlenmiş ana hipotez ve alt hipotezlerin testi gerçekleştirilmiştir. Ana hipotez olarak bu bölüme yönelik algılardaki farklılıkları tespit etmek amacıyla aşağıda belirtilen **Hipotez 1** geliştirilmiştir. Hipotez 1 ışığında toplam 18 alt hipotez oluşturulmuştur.

Ana hipotez ışığında oluşturulan alt hipotezlere ait analiz sonuçları **Tablo 70'de** verilmektedir. Tablo incelendiğinde "genel etkiler" bölümündeki makro dış çevre değişkenlerinin önem seviyelerine yönelik grupların algılarında anlamlı farklılıklar olduğu göze çarpmaktadır. Ana hipotez ışığında oluşturulan toplam **18 alt hipotezin 13'ünün desteklendiği** görülmektedir.

H_1: Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen makro dış çevre faktörlerinin önem düzeyini gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşları farklı değerlendirmektedir.

Tablo 70'te gösterildiği üzere araştırmada anlamlı farklılıkların bulunduğu makro değişkenler olan; ($H_{1.1}$) "uluslararası ekonomi ve ticarette dönemsel dalgalanmalar", ($H_{1.3}$)"bayrak devletlerinin ekonomilerindeki dönemsel dalgalanmalar", ($H_{1.4}$) "denizcilik pazarlarında navlunların değişiklik göstermesi" ($H_{1.6}$) "uluslararası siyasi ortamdaki dalgalanmalar", ($H_{1.7}$) "ülkeler arasındaki politik ilişkiler" ($H_{1.9}$) "uluslararası güvenlik tehditleri", ($H_{1.10}$) "emniyet kurallarına ilişkin gelişmeler" ve ($H_{1.11}$) "deniz çevresinin korunması ile ilgili standartların yükselmesi" değişkenlerinin ortalama değerleri incelendiğinde örneklem gruplarının bu ifadelerin önem seviyeleri konusunda karşıt fikirli olduğu görülmektedir. İfadelere verilen yanıtların ortalama değerleri dikkate alındığında gemi işletmelerine göre bu değişkenlerin bayrak çekme kararındaki önem seviyesi diğer denizcilik aktörlerine kıyasla daha düşüktür.

Genel etkiler kapsamında anlamlı farklılık tespit edilen diğer değişkenler olan; ($H_{1.14}$) "Deniz iş güvenliği açısından uluslararası standartların yükselmesi", ($H_{1.16}$)"Dünya deniz ticaret filosunun profili", ($H_{1.17}$) "Gemiadamı arz-talep koşullarındaki eşitsizlik", ($H_{1.18}$) "Gemiadamı arzının niteliksel durumu" değişkenlerinin denizcilik pazarları ile ilgili olduğu tespit edilmiştir. Bu değişkenlerin bayrak çekme kararındaki önem seviyelerinin özellikle destekleyici paydaşlar açısından yüksekliği göze çarpmaktadır.

Bu bölüme ait anlamlı farklılık tespit edilen bir diğer değişken olan; ($H_{1.13}$) "Hızlı nüfus artışlarının yarattığı sosyal değişiklikler" değişkeninin önem düzeyinin her iki grubun verdiği yanıtlar ışığında son derece düşük olduğu göze çarpmaktadır.

Bayrak çekme kararına etki eden makro düzeydeki faktörlerin önem düzeyini tespit etmek amacıyla hazırlanmış bu bölümde denizcilik kurumlarının makro çevre

değişkenlerinin gemi işletmelerine kıyasla önemli olduğu düşüncesine sahip olduğu sonucuna ulaşılabilir. Bu bölüme verilen yanıtlar incelendiğinde özellikle diğer denizcilik aktörlerinin sektörün farklı meslek gruplarından olması, özellikle uluslararası düzeyde iş ilişkilerinin bulunması sebebiyle makro dış çevre değişkenlerinin bu stratejik kararda önemli olduğu düşüncesini oluşturmaktadır.

Tablo 70: Gemi İşletmeleri ve Destekleyici paydaşların Bayrak Çekme Kararında Genel Etkileri Olan Faktörlere İlişkin Algılamalarının Karşılaştırmalı Analizi

Alt Hipotezler	**Ort.**[1]	**T**[2]	**P**[3]	**Çift Kuyruk**	**Sonuç**
$H_{1.1}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Uluslararası ekonomi ve ticarette dönemsel dalgalanmalar" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**: 2,6774 **2**: 3,6129	**T^1:**-2,694 **T^2:**-2,694	,078	,009 ,009	**Desteklendi**
$H_{1.2}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Enerji maliyetlerinde yaşanan dalgalanmalar" değişkenini farklı değerlendirir	**1**: 2,0968 **2**: 2,6129	**T^1:**-1,781 **T^2**:-1,781	,334	,080 ,080	---
$H_{1.3}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin ekonomilerindeki dönemsel dalgalanmalar" değişkenini farklı değerlendirir	**1**: 2,2903 **2**: 3,3871	**T^1:**-3,418 **T^2**:-3,418	,110	,001 ,001	**Desteklendi**
$H_{1.4}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Denizcilik pazarlarında navlunların değişiklik göstermesi" değişkenini farklı değerlendirir	**1:**2,4839 **2:**3,4839	**T^1:**3,338 **T^2**:3,338	,529	,001 ,001	**Desteklendi**
$H_{1.5}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Gemi ve denizcilik teknolojilerindeki yenilikler" değişkenini farklı değerlendirir	**1**:2,0000 **2**:2,5806	**T^1:**-1,961 **T^2**:-1,961	,958	,055 ,055	---
$H_{1.6}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar " Uluslararası siyasi ortamdaki dalgalanmalar" değişkenini farklı değerlendirir	**1**:2,2903 **2**:3,8710	**T^1:** 5,263 **T^2**: 5,263	,332	,000 ,000	**Desteklendi**
$H_{1.7}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Ülkeler arasındaki politik ilişkiler" değişkenini farklı değerlendirir	**1**:2,7097 **2**:3,9677	**T^1:** 3,929 **T^2**: 3,929	,021	,000 ,000	**Desteklendi**
$H_{1.8}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin yönetim şekilleri" değişkenini farklı değerlendirir	**1**:3,3871 **2**:3,9032	**T^1:**-1,436 **T^2**:-1,436	,269	,156 ,156	---
$H_{1.9}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Uluslararası güvenlik tehditleri " değişkenini farklı değerlendirir	**1**:2,4839 **2**:3,9677	**T^1:**-5,714 **T^2**:-5,714	,022	,000 ,000	**Desteklendi**
$H_{1.10}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Emniyet kurallarına ilişkin gelişmeler" değişkenini farklı değerlendirir	**1**:2,5806 **2**:3,5806	**T^1:**-3,345 **T^2**:-3,345	,712	,001 ,001	**Desteklendi**
$H_{1.11}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Deniz çevresinin korunması ile ilgili standartların yükselmesi" değişkenini farklı değerlendirir	**1**:2,2903 **2**:3,4194	**T^1:**-3,591 **T^2**:-3,591	,240	,001 ,001	**Desteklendi**
$H_{1.12}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Küresel iklim değişikliğinin bayrak devletinin coğrafi bölgesine etkisi" değişkenini farklı değerlendirir	**1**:1,7419 **2**:2,3548	**T^1:**-1,981 **T^2**:-1,981	,066	,052 ,052	---

Tablo 70: (Devam)

$H_{1.13}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Hızlı nüfus artışlarının yarattığı sosyal değişiklikler" değişkenini farklı değerlendirir	**1**:1,7097 **2**:2,4516	**T^1:**-2,594 **T^2**:-2,594	,653	,012 ,012	**Desteklendi**
$H_{1.14}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Deniz iş güvenliği açısından uluslararası standartların yükselmesi" değişkenini farklı değerlendirir	**1**:2,9032 **2**:3,8065	**T^1:**-2,681 **T^2**:-2,681	,147	,009 ,010	**Desteklendi**
$H_{1.15}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Ülkelerin kültürel yapılanmasının denizciliğe etkileri" değişkenini farklı değerlendirir	**1**:2,2581 **2**:2,7097	**T^1:**-1,433 **T^2**:-1,433	,378	,157 ,157	---
$H_{1.16}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Dünya deniz ticaret filosunun profili" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,7742 **2**:3,8710	**T^1:**-3,433 **T^2**:-3,433	,014	,001 ,001	**Desteklendi**
$H_{1.17}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Gemiadamı arz-talep koşullarındaki eşitsizlik" değişkenini farklı değerlendirir	**1**:2,7419 **2**:4,1290	**T^1:**-4,871 **T^2**:-4,871	,000	,000 ,000	**Desteklendi**
$H_{1.18}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Gemiadamı arzının niteliksel durumu" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,8710 **2**:4,1290	**T^1:**-4,373 **T^2**:-4,373	,029	,000 ,000	**Desteklendi**

[1]Ortalama, 5-Aralıklı Likert ölçeği- 1: Tamamen Katılmıyorum, 5: Tamamen Katılıyorum
[2]Test değeri, [3] Güven Aralığı.

4.3.2.4.5.2. Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararını Belirleyen Denizcilik Çevresine İlişkin Algılamalarının Karşılaştırmalı Analizler

Araştırmada denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen mikro dış çevre ve işletmenin iç çevresine yönelik hazırlanmış "denizcilik çevresine ilişkin etkiler" bölümüne yönelik ana hipotez olarak **Hipotez 2** geliştirilmiştir**.** Hipotez 2 ışığında toplam 37 adet alt hipotez oluşturulmuştur. Ana hipotez ışığında oluşturulan alt hipotezlere ait analiz sonuçları **Tablo 71'de** verilmektedir.

H_2: Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen mikro dış çevre ve iç çevre faktörlerinin önem düzeyini gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşları gruplar farklı değerlendirmektedir.

Tablo 71 incelendiğinde "denizcilik çevresine ilişkin etkiler" bölümündeki faktörlerin birçoğunun bayrak çekme kararındaki öneminin örneklem grupları arasında farklı algılandığı gözlemlenmektedir. Ana hipotez ışığında oluşturulan toplam **37 alt hipotezin 30'unun desteklendiği** görülmektedir.

Araştırmada anlamlı farklılıklar tespit edilen değişkenler olan; ($H_{2.1}$) "sicile giriş ve yenileme maliyetleri", ($H_{2.2}$) "sigorta maliyetleri", ($H_{2.3}$) "personel maliyetleri", ($H_{2.4}$) "finansman maliyetleri", ($H_{2.5}$) "geminin işletilmesine bağlı vergi maliyetleri", ($H_{2.11}$) "bayrak devletlerinin, kredi açısından finans kurumlarına göre taşıdığı finansal risk" değişkenlerinin önem durumlarına ilişkin gruplar arasında görüş birliği olduğu tespit edilmiştir. Elde edilen bulgular ışığında denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararında en fazla öneme sahip olan faktörlerin ekonomik faktörler olduğu görülmektedir.

Anlamlı farklılıklar tespit edilen ekonomik kaynaklı diğer değişkenlerden olan; ($H_{2.8}$) "geminin yaşına bağlı maliyetler", ($H_{2.9}$) "geminin tipine bağlı maliyetler" ve ($H_{2.10}$) "geminin büyüklüğü/tonajına bağlı maliyetler" değişkenlerinin ekonomik faktörler içerisinde düşük önem seviyesine sahip olduğu görülmektedir. Bu ifadelere verilen yanıtlar dikkate alındığında ise gruplar arasında görüş ayrılığı göze çarpmaktadır. Gemi işletmeleri bu faktörleri bayrak çekme kararı açısından önemli bulmaz iken diğer aktörler açısından bu faktörlerin yüksek önem seviyesine sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Denizcilik işletmelerinin şeffaflığını ve erişilebilirliğini azaltmasına olanak sağlayan politikalar ışığında hazırlanmış değişkenlerden olan ($H_{2.17}$) "bayrak devletlerinin şirketlerin gizliliğe ilişkin taleplerine olanak sağlaması", ($H_{2.18}$) "bayrak devletlerinin "Çıplak Gemi Kirası Sicili" altında paralel ya da çift sicil olarak anılan çoklu sicile olanak sağlaması" değişkenlerine yönelik gruplar arasında görüş ayrılığı bulunmaktadır. Değişkenlere ilişkin ortalama değerlere bakıldığında gemi işletmelerinin bu ifadelerde yer alan faktörleri bayrak çekme kararı açısından önemsemediği göze çarparken destekleyici paydaşlar için bu faktörlerin önemli olduğu ifade edilmiştir.

Çalışmada gruplar arasında farklılık tespit edilen bayrak devletinin performansını ölçmek amacıyla oluşturulan değişkenlerden olan; ($H_{2.12}$) "bayrak devletine kayıtlı gemiler ile ilgili deniz kazalarına ait istatistikler", ($H_{2.13}$) "Denizcilik pazarındaki uluslararası standartların yükselmesi nedeniyle liman devleti denetimlerinin ve uluslararası kontrollerin arttırılması", ($H_{2.14}$) "bayrak devletinin bölgesel liman devleti denetimi rejimlerine göre bulunduğu konum (beyaz liste/gri liste/kara liste)", ($H_{2.15}$) "bayrak devletinin sicilindeki gemilerin liman devleti denetimlerinde tutulma

oranları" ve ($H_{2.16}$) "bayrak devletinin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerin fazlalığı" değişkenlerinin önem seviyelerinin yüksekliği göze çarpmaktadır.

Gruplar arasında anlamlı farklılıklar tespit edilen değişkenlerden olan; ($H_{2.26}$) "Bayrak devletinin bürokratik ve idari işlemlerde sağladığı esneklik ve kolaylık", ($H_{2.30}$) "Bayrak devletlerinin tescil edilecek gemi sayısına göre sağladığı indirimler", ($H_{2.31}$) "Bayrak devletlerinin bayraktan kaçışı önlemek için belirlemiş olduğu önleyici ve teşvik edici politikalar", ($H_{2.32}$) "Bayrak devletlerinin yabancı gemiadamı istihdamı için sağladığı kolaylıklar", ($H_{2.34}$) "Gemilere çekilecek bayrak açısından kiracıların veya müşterilerin talepleri", ($H_{2.35}$) "Geminin çalıştığı bölge", ($H_{2.37}$) "Gemi alım-satım pazarında satın alınacak geminin bayrağı", ($H_{2.20}$) "Bayrak devletinin askeri gücü ve savunma altyapısı" ($H_{2.21}$) "Bayrak devletinin siyasi ve ekonomik istikrarı", ($H_{2.19}$) "Bayrak devletinin gemi sicil sistemini tercih edecek gemi işletmelerinde aradığı koşullar" değişkenlerinde yüksek önem seviyesi açısından görüş birliği söz konusudur.

($H_{2.22}$) "Şirketimizin bayrak devletindeki geçmiş iş ilişkileri" ($H_{2.27}$) "Bayrak devletlerinin gemilerine ait denetimlerini etkin ve yoğun uygulaması" ($H_{2.36}$) "Geminin sefer yaptığı coğrafi bölge ve ziyaret ettiği limanların değişmesi", ($H_{2.33}$) "Bayrak devleti adına denetimleri gerçekleştiren klas kuruluşunun uluslararası alandaki saygınlığı ve performansı" değişkenlerinde anlamlı farklılıklar tespit edilmesine karşın ortalama değerleri dikkate alındığında düşük önem düzeyleri göze çarpmaktadır.

Tablo 71: Gemi İşletmeleri ve Destekleyici paydaşların Bayrak Çekme Kararında Etkisi Olan Denizcilik Çevresine İlişkin Faktör Algılamalarının Karşılaştırmalı Analizi

Alt Hipotezler	Ort.[1]	T[2]	P[3]	Çift Kuyruk	Sonuç
$H_{2.1}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Sicile giriş ve yenileme maliyetleri" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,8387 **2**:4,8387	**T¹:**-4,061 **T²:**-4,061	,000	,000	**Desteklendi**
$H_{2.2}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Sigorta maliyetleri (P&I, H&M)" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,4194 **2**:4,7097	**T¹:**-4,846 **T²:**-4,846	,000	,000	**Desteklendi**
$H_{2.3}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Personel maliyetleri değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,9032 **2**:4,7419	**T¹:**-3,340 **T²:**-3,340	,000	,001 ,002	**Desteklendi**
$H_{2.4}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar " Finansman maliyetleri (ithalat/ihracat/ticaret tarifeleri, kredi limitleri vb.)" değişkenini farklı değerlendirir.	**1:**3,8065 **2:**4,4516	**T¹:**-2,377 **T²:**-2,377	,019	,021	**Desteklendi**
$H_{2.5}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Geminin işletilmesine bağlı vergi maliyetleri (tonaj, alım-satım, kurumlar, gelir, ÖTV vb.)" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:4,2258 **2**:4,9032	**T¹:**-2,861 **T²:**-2,861	,000	,006 ,007	**Desteklendi**
$H_{2.6}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Geminin inşa ülkesine bağlı maliyetler" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,7097 **2**:3,0645	**T¹:**-1,092 **T²:**-1,092	,139	,279	---
$H_{2.7}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devleti tersanesinde yapılan tamir/bakım işlemlerine ait maliyetler" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,3548 **2**:2,9032	**T¹:**-1,528 **T²:**-1,528	,257	,132	---
$H_{2.8}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Geminin yaşına bağlı maliyetler" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,8387 **2**:4,2581	**T¹:**-4,961 **T²:**-4,961	,042	,000	**Desteklendi**
$H_{2.9}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Geminin tipine bağlı maliyetler" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,3548 **2**:3,8065	**T¹:**-5,014 **T²:**-5,014	,067	,000	**Desteklendi**
$H_{2.10}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Geminin büyüklüğü/tonajına bağlı maliyetler" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,6129 **2**:3,6774	**T¹:**-3,311 **T²:**-3,311	,254	,002	**Desteklendi**
$H_{2.11}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin, kredi açısından finans kurumlarına göre taşıdığı finansal risk" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,7742 **2**:4,4516	**T¹:**-2,560 **T²:**-2,560	,009	,013 ,014	**Desteklendi**
$H_{2.12}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletine kayıtlı gemiler ile ilgili deniz kazalarına ait istatistikler" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,8710 **2:**4,0645	**T¹:**-3,767 **T²:**-3,767	,045	,000	**Desteklendi**
$H_{2.13}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Denizcilik pazarındaki uluslararası standartların yükselmesi nedeniyle liman devleti denetimlerinin ve uluslararası kontrollerin arttırılması" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,2903 **2**:4,4839	**T¹:**-4,118 **T²:**-4,118	,001	,000	**Desteklendi**
$H_{2.14}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin bölgesel liman devleti denetimi rejimlerine göre bulunduğu konum (beyaz liste/gri liste/kara liste)" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,8065 **2**:4,8065	**T¹:**-3,822 **T²:**-3,822	,000	,000 ,001	**Desteklendi**
$H_{2.15}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin sicilindeki gemilerin liman devleti denetimlerinde tutulma oranları" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,5806 **2**:4,6774	**T¹:**-4,306 **T²:**-4,306	,000	,000	**Desteklendi**
$H_{2.16}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerin fazlalığı" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,2258 **2**:3,9355	**T¹:**-2,109 **T²:**-2,109	,209	,039	**Desteklendi**
$H_{2.17}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin şirketlerin gizliliğe ilişkin taleplerine olanak sağlaması" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,7742 **2**:4,0645	**T¹:**-4,596 **T²:**-4,596	,431	,000	**Desteklendi**
$H_{2.18}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin Çıplak Gemi Kirası Sicili altında paralel ya da çift sicil olarak anılan çoklu sicile olanak sağlaması" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,0323 **2**:4,2903	**T¹:**-4,542 **T²:**-4,542	,000	,000	**Desteklendi**
$H_{2.19}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin gemi sicil sistemini tercih edecek gemi işletmelerinde aradığı koşullar"	**1**:3,2903 **2**:4,2258	**T¹:**-3,080 **T²:**-3,080	,006	,003	**Desteklendi**

Tablo 71: (Devam)

değişkenini farklı değerlendirir.					
$H_{2.20}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin askeri gücü ve savunma altyapısı" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:1,4516 **2**:2,2903	**T¹:**-3,147 **T²:**-3,147	,006	,003	**Kabul**
$H_{2.21}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin siyasi ve ekonomik istikrarı" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,3548 **2**:3,3226	**T¹:**-3,014 **T²:**-3,014	,935	,004	**Kabul**
$H_{2.22}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Şirketimizin bayrak devletindeki geçmiş iş ilişkileri" değişkenini farklı değerlendirir.	**1:**2,9677 **2:**3,7419	**T¹:**-2,504 **T²:**-2,504	,125	,015	**Kabul**
$H_{2.23}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin sivil toplum örgütleri ve sendikalar ile olan toplumsal ilişkileri" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,6129 **2**:3,1290	**T¹:**-1,599 **T²:**-1,599	,467	,115	---
$H_{2.24}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin coğrafi konumu" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:1,9677 **2**:2,3548	**T¹:**-1,391 **T²:**-1,391	,298	,169 ,170	---
$H_{2.25}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin denizcilik geçmişi ve saygınlığı" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,1935 **2**:3,7419	**T¹:**-1,683 **T²:**-1,683	,018	,098	---
$H_{2.26}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletinin bürokratik ve idari işlemlerde sağladığı esneklik ve kolaylık" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:4,1290 **2**:4,7419	**T¹:**-2,557 **T²:**-2,557	,000	,013 ,015	**Kabul**
$H_{2.27}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin gemilerine ait denetimlerini etkin ve yoğun uygulaması" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,4194 **2**:4,0645	**T¹:**-2,266 **T²:**-2,266	,028	,027	**Kabul**
$H_{2.28}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin temsilcilik/ofislerinin sayısı ve konumları" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,6774 **2**:4,1290	**T¹:**-1,483 **T²:**-1,483	,004	,143 ,144	---
$H_{2.29}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin sağladığı hizmet kalitesi" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,6129 **2**:4,1613	**T¹:**-1,808 **T²:**-1,808	,016	,076	---
$H_{2.30}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin tescil edilecek gemi sayısına göre sağladığı indirimler" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,7097 **2:**4,5806	**T¹:**-2,899 **T²:**-2,899	,002	,005	**Kabul**
$H_{2.31}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin bayraktan kaçışı önlemek için belirlemiş olduğu önleyici ve teşvik edici politikalar" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,8387 **2**:4,7097	**T¹:**-3,358 **T²:**-3,358	,000	,001 ,002	**Kabul**
$H_{2.32}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devletlerinin yabancı gemiadamı istihdamı için sağladığı kolaylıklar" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,6129 **2**:4,6774	**T¹:**-3,877 **T²:**-3,877	,000	,000	**Kabul**
$H_{2.33}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Bayrak devleti adına denetimleri gerçekleştiren klâs kuruluşunun uluslararası alandaki saygınlığı ve performansı" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,4516 **2**:4,2903	**T¹:**-2,726 **T²:**-2,726	,002	,008 ,009	**Kabul**
$H_{2.34}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Gemilere çekilecek bayrak açısından kiracıların veya müşterilerin talepleri" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,6774 **2**:4,2903	**T¹:**-2,185 **T²:**-2,185	,003	,033 ,034	**Kabul**
$H_{2.35}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Geminin çalıştığı bölge (kabotaj, uluslararası)" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,0968 **2**:4,4194	**T¹:** -3,950 **T²:** -3,950	,000	,000	**Kabul**
$H_{2.36}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Geminin sefer yaptığı coğrafi bölge ve ziyaret ettiği limanların değişmesi" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,5484 **2**:3,8710	**T¹:**-4,050 **T²:**-4,050	,344	,000	**Kabul**
$H_{2.37}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "Gemi alım-satım pazarında satın alınacak geminin bayrağı" değişkenini farklı değerlendirir.	**1:**2,5161 **2:**3,6452	**T¹:**-3,783 **T²:**-3,783	,112	,000	**Kabul**

[1]Ortalama, 5-Aralıklı Likert ölçeği- 1: Tamamen Katılmıyorum, 5: Tamamen Katılıyorum
[2]Test değeri, [3] Anlamlılık düzeyi.

4.3.2.4.5.3. Denizcilik İşletmelerinin Gemi Sicili Tercihinde Ülke Seçim Kararını Etkileyen Koşullara İlişkin Algılamalarının Karşılaştırmalı Analizler

Araştırmada denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen mikro dış çevre ve işletmenin iç çevresine yönelik hazırlanmış "denizcilik çevresine ilişkin etkiler" bölümüne yönelik ana hipotez olarak **Hipotez 3** geliştirilmiştir**.** Hipotez 3 ışığında toplam 19 alt hipotez oluşturulmuştur. Ana hipotez ışığında oluşturulan alt hipotezlere ait analiz sonuçları **Tablo 72'de** verilmektedir.

Tablo 72 incelendiğinde "ülke seçim kararını etkileyen koşullar" bölümündeki faktörlerin birçoğunun bayrak çekme kararındaki öneminin örneklem grupları arasında farklı algılandığı gözlemlenmektedir. Ana hipotez ışığında oluşturulan toplam **19 alt hipotezin 13'ünün desteklenmesi** anlamlı farklılıklar olduğu görülmektedir.

H_3: Denizcilik işletmelerinin gemi sicili tercihlerinde ülke seçim kararını etkileyen faktörlerinin önem düzeyini gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşları farklı değerlendirmektedir.

Çalışmada gruplar arasında anlamlı farklılık tespit edilen değişkenlerden olan; ($H_{3.1}$) "Bürokratik ve idari esneklik ", ($H_{3.8}$) "Vergi muafiyetleri" değişkenleri en yüksek ortalama değerlerine sahiptir. Yani denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararında ülke seçim kriterlerinden en çok bu faktörleri önemsediği göze çarpmaktadır.

Anlamlı farklılık tespit edilen değişkenlerden olan; ($H_{3.2}$) "Politik istikrar", ($H_{3.4}$) "Ekonomik istikrar", ($H_{3.5}$) "Gelişmişlik düzeyi ve refah (gelir düzeyi, GSYİH)", ($H_{3.7}$) "Geniş pazar ve potansiyel talep", ($H_{3.9}$) "Enerji maliyetleri", $H_{3.3}$ "Yönetim biçimi ve yönetimsel istikrar", ($H_{3.11}$) "Dış ticarete açıklık", ($H_{3.12}$) "Coğrafi konum", " ($H_{3.17}$) "Sendikal ilişkiler düzeyi" değişkenlerinin destekleyici paydaşlar tarafından daha çok önemsendiği ifadelere verilen yanıtların ortalama değerlerinden çıkan sonuçlardan biridir.

Tablo 72: Gemi İşletmeleri ve Destekleyici paydaşların Bayrak Çekme Kararında Ülke Seçim Kararını Etkileyen Faktörlere İlişkin Algılamalarının Karşılaştırmalı Analizi

Alt Hipotezler	Ort.[1]	T[2]	P[3]	Çift Kuyruk	Sonuç
$H_{3.1}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar "**Bürokratik ve idari esneklik** " değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,8387 **2**:4,5806	**T¹:**-2,749 **T²:**-2,749	,007	,008 ,009	**Desteklendi**
$H_{3.2}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Politik istikrar**" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,7419 **2**:3,6774	**T¹:**-3,257 **T²:**-3,257	,946	,002 ,002	**Desteklendi**
$H_{3.3}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Yönetim biçimi** ve yönetimsel istikrar" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,1613 **2**:3,7419	**T¹:**-2,057 **T²:**-2,057	,172	,044 ,044	**Desteklendi**
$H_{3.4}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Ekonomik istikrar**" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,6452 **2**:3,7742	**T¹:**-4,100 **T²:**-4,100	,087	,000 ,000	**Desteklendi**
$H_{3.5}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Gelişmişlik** düzeyi ve **refah** (gelir düzeyi, GSYİH)" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,4194 **2**:3,0645	**T¹:**-2,361 **T²:**-2,361	,354	,021 ,022	**Desteklendi**
$H_{3.6}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Yerel para biriminin değeri**" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:1,8710 **2**:2,7097	**T¹:**-3,306 **T²:**-3,306	,786	,002 ,002	**Desteklendi**
$H_{3.7}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Geniş pazar ve potansiyel talep**" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,4516 **2**:3,1613	**T¹:**-2,210 **T²:**-2,210	,295	,031 ,031	**Desteklendi**
$H_{3.8}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Vergi muafiyetleri**" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:4,2581 **2**:4,9355	**T¹:**-2,927 **T²:**-2,927	,000	,005 ,006	**Desteklendi**
$H_{3.9}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Enerji maliyetleri**" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,4839 **2**:3,5484	**T¹:**-2,971 **T²:**-2,971	,692	,004 ,004	**Desteklendi**
$H_{3.10}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"İşgücü** maliyetleri" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,1613 **2**:4,1290	**T¹:**-2,871 **T²:**-2,871	,003	,006 ,006	**Desteklendi**
$H_{3.11}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Dış ticarete açıklık**" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,4194 **2**:3,5806	**T¹:**-3,522 **T²:**-3,522	,337	,001 ,001	**Desteklendi**
$H_{3.12}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Coğrafi konum** " değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:1,8065 **2**:2,5161	**T¹:**-2,652 **T²:**-2,652	,776	,010 ,010	**Desteklendi**
$H_{3.13}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Teknoloji** altyapısı(ulaştırma teknolojileri, mobil iletişim, online işlemler, vb.)" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:3,0968 **2**:3,5806	**T¹:**-1,571 **T²:**-1,571	,263	,122 ,122	---
$H_{3.14}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Eğitim düzeyi** " değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:2,0000 **2**:2,2903	**T¹:**-1,139 **T²:**-1,139	,488	,259 ,259	---
$H_{3.15}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Sağlık düzeyi**" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:1,6774 **2**:2,0323	**T¹:**-1,566 **T²:**-1,566	,671	,123 ,123	---
$H_{3.16}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Sosyal düzey**" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**: 1,7419 **2**:1,9355	**T¹:**-,836 **T²:**-,836	,747	,406 ,406	---
$H_{3.17}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Sendikal** ilişkiler düzeyi" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**: 2,4194 **2**:3,2258	**T¹:**-2,803 **T²:**-2,803	,420	,007 ,007	**Desteklendi**
$H_{3.18}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"Kültür**, etnik, dil, tarih, din vb. benzerlik" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**: 2,2581 **2**:2,2581	**T¹:** ,000 **T²:** ,000	,266	1,000 1,000	---
$H_{3.19}$:Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"**Ülkenin **doğal** kaynakları" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:1,7742 **2**:2,1935	**T¹:**-1,410 **T²:**-1,410	,023	,164 ,164	---

[1]Ortalama, 5-Aralıklı Likert ölçeği- 1: Tamamen Katılmıyorum, 5: Tamamen Katılıyorum
[2]Test değeri, [3] Anlamlılık düzeyi.

4.3.2.4.5.4. Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Seçimlerinin Denizciliğe Etkilerine İlişkin Algılamalarının Karşılaştırmalı Analizleri

Araştırmada denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının denizciliğe etkileri kapsamında hazırlanmış "bayrak seçimlerinin denizciliğe etkileri" bölümüne yönelik ana hipotez olarak **Hipotez 4** geliştirilmiştir**.** Hipotez 4 ışığında toplam 4 alt hipotez oluşturulmuştur. Ana hipotez ışığında oluşturulan alt hipotezlere ait analiz sonuçları **Tablo 73'te** verilmektedir.

H_4: Denizcilik işletmelerinin bayrak seçiminin denizciliğe etkilerine yönelik gemi işletmelerinin ve destekleyici paydaşlarının algıları farklılık göstermektedir.

Tabloda ifade edilen sonuçlar dikkate alındığında belirlenmiş alt hipotezlerin hepsinin reddedildiği görülmektedir. Yani bayrak çekme kararlarının denizciliğe etkisindeki önem düzeyini belirlemeye yönelik hazırlanmış bu bölümde grupların algıları arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmemiştir.

Gruplar **"**Bayrak çekme kararlarının **navlun pazarlarına** etkisi"nin önemli olduğunu düşünmektedir. Bu ifadeye verilen yanıtlar dikkate alındığında en yüksek ortalama değere sahip olduğu göze çarpmaktadır.

"Bayrak çekme kararlarının **gemi inşa pazarlarına** etkisi" ifadesine verilen yanıtların diğer ifadelerin ortalama değerlerine göre daha düşük olduğu göze çarpmaktadır. Yani denizcilik işletmeleri, bayrak çekme kararlarının gemi geri dönüşüm pazarına etkisi olduğunu düşünmemektedir.

"Bayrak çekme kararlarının **gemi geri dönüşüm pazarlarına** etkisi" ifadesine verilen yanıtların diğer ifadelerin ortalama değerlerine göre daha düşük olduğu göze çarpmaktadır. Bir diğer ifade ile denizcilik işletmeleri, bayrak çekme kararlarının gemi geri dönüşüm pazarına etkisi olmadığını düşünmemektedir.

Tablo 73: Gemi İşletmeleri ve Destekleyici paydaşların Bayrak Çekme Kararının Denizcilik Pazarlarına Etkisine İlişkin Algılamalarının Karşılaştırmalı Analizi

Alt Hipotezler	Ort.[1]	T[2]	P[3]	Çift Kuyruk	Sonuç
$H_{4.1}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"**Bayrak çekme kararlarının **navlun pazarlarına** etkisi" değişkenini farklı değerlendirir.	**1**:4,3548 **2**:4,7419	**T^1:**-974 **T^2:**-974	,254	,334 ,334	---
$H_{4.2}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"**Bayrak çekme kararlarının **gemi inşa pazarlarına** etkisi" değişkenini farklı değerlendirir	**1**:3,7419 **2**:4,0645	**T^1:**-793 **T^2:**-793	,001	,431 ,431	**---**
$H_{4.3}$: Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"**Bayrak çekme kararlarının **gemi alım satım pazarlarına** etkisi" değişkenini farklı değerlendirir	**1**:4,0645 **2**:4,7742	**T^1:**-1,889 **T^2:**-1,889	,193	,064 ,064	---
$H_{4.4}$:Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar **"**Bayrak çekme kararlarının **gemi geri dönüşüm pazarlarına** etkisi " değişkenini farklı değerlendirir	**1**:3,1290 **2**:3,0968	**T^1:** ,079 **T^2:** ,079	,613	,938 ,938	---

[1]Ortalama, 7'li Likert tipi ölçek: 1: kesinlikle katılmıyorum, 7: kesinlikle katılıyorum
[2]Test değeri, [3] Anlamlılık düzeyi.

Her bir ifadeye verilen yanıtların ortalama değerlerine bakıldığında ise grupların genel itibariyle bu konuda kararsız olduğu görülmektedir. Ancak anket çalışmasının yüzyüze yapılması sayesinde katılımcıların bu ifadeler hakkındaki görüşleri aşağıda paylaşılacaktır.

4.3.2.4.6. Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararlarının Denizcilik Pazarlarına Etkilerine İlişkin Analizler

Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının denizcilik pazarlarına etkileri saha araştırmasının yüzyüze anket yolu ile gerçekleştirilmesi ile uzmanlar ile yapılan yüz yüze görüşme sonucunda tespit edilmiştir.

Elde edilen bilgiler ışığında denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının **gemi geri dönüşüm** pazarına etkisinin dolaylı yönde olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Gemi geri dönüşüm pazarının büyük bir kısmı Çin, Türkiye, Pakistan, Hindistan ve Bangladeş gibi ülkeler tarafından kontrol edilmektedir. Bu ülkelerde en çok sökülen gemilerin bayrakları birbiriyle farklılık göstermektedir. Örneğin Hindistan'da çoğunlukla Fas, Katar, Cayman Adaları ve Kuveyt bayraklı gemilerin söküldüğü, Bangladeş'te ise Arjantin, Malezya, Endonezya, Singapur ve Hindistan bayraklı

gemilerin söküldüğü göze çarpmaktadır. Diğer önemli aktörlerden Çin'de Polonya, Birleşik Krallık, Filipinler, Romanya ve Kamboçya bayraklı gemilerin söküldüğü, Türkiye'de Romanya, İtalya, İspanya, Kanada ve Malta bayraklı gemilerin, Pakistan'da ise Gürcistan, Romanya Kamboçya, St. Vincent ve Grenadin ve Yunan bayraklı gemilerin söküldüğü görülmektedir.

Geri dönüşüme katılan gemilerin bayrakları ile geri dönüşümü gerçekleştiren ülke arasında bir ilişkinin varlığı söz konusudur. Gemi söküm ülkesinin uluslararası anlaşmalara taraf olma durumu söküm yapılacak bölgenin ve söküm operasyonlarının belirli standartlar çerçevesinde yürütülmesini gerektirmektedir. Örneğin gemiler üzerinde özellikle çevresel ve operasyonel emniyeti tehlikeye sokabilecek her türlü altyapı ve üstyapı elemanının bazı söküm bölgelerine girişine izin verilmemektedir. Bu sebeple geri dönüşüme girecek geminin sahibi söküm yeri kararını verirken bu değişkeni göz önünde bulundurur.

Uluslararası kuralları etkin uygulayan gemi söküm bölgelerinde söküme girecek gemilerin de belirli standartları karşılaması gerekmektedir. Bu sebepten geminin bayrak devletinin ve klâs kuruluşunun uluslararası pazardaki performansı, gemilerin performansı açısından son derece önemlidir. Ancak unutulmamalıdır ki geminin yalnız geri dönüşüme katılmadan önceki bayrağı ve klas kuruluşu değil aynı zamanda eğer bayrak değişimi yapıldıysa önceki bayrak devletinin genel durumu da göz önünde bulundurulmaktadır.

Gemi söküm istatistikleri incelendiğinde adet bazında Panama, Liberya ve Japonya bayraklı gemilerin en çok sökülen gemi bayrakları olduğu görülmektedir. GRT bazında ise gemi söküm pazarında Malta bayraklı gemilerin liderliği bulunmaktadır. Kıbrıs, Yunanistan ve Bahamalar ise hacim açısından Malta'yı takip eden bayrak devletleridir. Geri dönüşüme giren gemiler açısından bayrak devletlerinin yitirdiği filolarını tekrardan geri kazanabilmek amacıyla yeni inşa sırasında önemli politikalar izlediği göze çarpmaktadır.

Söküm yeri ile gemi sahipliğinin milliyeti arasındaki ilişki göz önünde bulundurulduğunda gelişmekte olan ülke vatandaşlarının Pakistan'ı tercih ettiği, Eski Doğu Bloğu Ülkelerinin milliyetinde bulunan gemi sahiplerinin gemileri için Türkiye'deki tesisleri tercih ettiği, OECD ülkelerinin milliyetinde bulunan gemi sahiplerinin ise Çin'i tercih ettiği görülmektedir. Bu kararda ülkeler arası politik ve

ekonomik ilişkilerin önemi göze çarpmaktadır. Örneğin Kıbrıs Rum Kesimi bayraklı bir geminin söküm işleminin Türk tesislerinde gerçekleştirilmesi mümkün değildir.

Gemi tiplerine göre sökülen gemiler incelendiğinde ise Türkiye'de çoğunlukla genel yük gemilerinin söküldüğü, Pakistan ve Bangladeş'te tanker ve kuru yük tipi gemilerin söküldüğü, Çin'de ise ağırlıkta konteyner gemilerinin söküldüğü görülmektedir. Gemi tiplerine göre yabancı bayrak tercihleri incelendiğinde ise çoklukla kuru yük ve genel yük filosunun yabancı bayrak altında işletildiği ve geri dönüşüme giren filoları yöneten bayrak devletlerinin de bu kaybı azaltmak amacıyla yeni inşaya ve mevcut filoya yönelik teşvik edici politikalar izlediğinden bahsetmek mümkündür.

Özetle bulunduğu ülkeye hammadde, katma değer ve istihdam katkısı sağlayan gemi geri dönüşüm sektörünün pazardaki durumu makro ve mikro çevre faktörleriyle olduğu kadar başta gemilerin bayrakları olmak üzere iç çevre faktörlerinden de doğrudan ilişki içerisindedir.

Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının **gemi inşa pazarlarına** önemli etkileri bulunmaktadır. Yeni gemi inşa kararı, küresel ekonomik durum, ticaret potansiyeli, politik ve yönetimsel istikrar gibi makro faktörler etkisinde şekillendiği gibi navlunlar, geri dönüşüm pazarındaki hareketlilik ve deniz ulaştırma pazarındaki dinamizm gibi mikro dış faktörler ışığında şekillenmektedir. Deniz ticaret filosu son 20 yıllık süreçte dünya ticaretinin büyümesine bağlı büyümüştür.

Deniz ticaret filosunun 2012 yılı itibariyle % 71,5'lik kısmı yabancı bayrak altında işletilmektedir. Bayrak devletleri pazardan pay elde edebilmek amacıyla denizcilik işletmelerine türlü kolaylıklar sağlamaktadır. Örneğin bayrak devletlerinin işletilen gemi tipi ve büyüklüğüne bağlı olarak sağladığı teşvikler sebebiyle denizcilik işletmelerinin bayrak tercihleri şekillenmektedir. Bu sebepten dolayı özellikle büyük tonajlı ve dökme yük taşıyan gemi sahiplerinin çoğunlukla yabancı bayrak tercih ettiği görülmektedir.

Yeni inşa kararında geminin tescil edileceği sicil öncelikli olarak gemi inşa ülkesinin yapı halindeki gemiler için belirlemiş olduğu yapı sicilidir. Gemi inşa aşamasına geçmeden önce kullanım amacı, ticaret tipi, klas kuruluşu bilgileri ve bayrak devleti tercihleri belirlenir. Daha sonra inşa faaliyeti bayrak devleti ve klas kuruluşunun belirlemiş olduğu standartlar çerçevesinde gerçekleştirilir. Klas kuruluşlarının uluslararası seviyedeki performansı geminin uluslararası kurallara uygun inşa edilmesi

ve donatımı ile ilgili son derece önem arz etmektedir. Bazı ülkelerin korumacı politikaları sebebiyle gemi işletmeleri bayrak çekme kararını bu koşullar ışığında belirler. Örneğin Çin ve ya Amerikan bayrağı çekmek isteyen bir gemi sahibinin işleteceği geminin inşa ülkesine yönelik önemli kısıtlamalar mevcuttur.

Yeni inşa aşamasındaki bir geminin tescil edileceği bayrak devleti sicili özellikle uluslararası kredi kurumları açısından son derece önemlidir. Gemilerin büyük yatırımlar olması sebebiyle uluslararası kredi ve finans kuruluşları sağlamış oldukları kaynakların güvencesi açısından gemi sahiplerinden teminat talebinde bulunurlar. Bu teminat bayrak devleti ile doğrudan ilişkilidir. Çünkü ipotek işlemleri bayrak devletinin kanunlarına göre gerçekleşmektedir. Bu sebepten dolayı hukuk, politik ve ekonomik istikrar sahibi olmayan bayrak devletleri kredi kurumları açısından riskli olarak değerlendirilmekte ve kredi verilmemektedir.

Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının **gemi alım-satım** pazarında önemli etkileri bulunmaktadır. Satın alınacak geminin bayrak devletinin performansı (kaza istatistikleri, tutulma oranları, liman devleti denetim skorları vb.) alım satım kararı açısından son derece önemlidir. Yüksek performansa sahip bayrak devletlerinin bayrağını taşıyan gemilerin uluslararası standartlara uygunluğu açısından önemli bir faktördür. Bu sebeple satın alınacak gemi için finans kurumlarından talep edilen krediler kolaylıkla sağlanabilmektedir. Ayrıca geminin bayrağının gemi alımı sırasında talep edilen kredi karşılığında ipotek işlemlerinin yürütüleceği ülke açısından da önemi bulunmaktadır. Ayrıca seçilen bayrak devletinde yürürlükte bulunan şirketler hukuku ve bayrak ülkesi ile hissedarlar ülkesi arasındaki ikili anlaşmalar da dikkate alınmalıdır. Uygulamada, bayrak ülkesinde kurulu şirket sahiplerinden birinin ölümü veya hissedarlar arasındaki anlaşmazlıkların çıkması halinde miras ve ihtilaflar›n çözülmesi karmaşık hukuki sorunlara yol açabilmektedir.

Satın alınacak geminin bayrağı sigorta kuruluşları açısından da son derece önemlidir. Riskli bayrak (yüksek kaza oranları, düşük performans) kategorisinde bulunan bayrak devleti gemilerinin sigorta işlemleri de daha maliyetli olmaktadır.

Gemi alım satım pazarında satın alınacak geminin bayrağının değiştirilmesi ise günümüz koşullarında son derece kısa sürede gerçekleşmektedir. Bu sebeple alınan geminin bayrağı geminin geçmişine yönelik bir fikir oluştururken bayrak değişimi ile bu durum değişmektedir.

Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının **deniz ulaştırma** pazarına etkileri incelendiğinde türetilmiş talep ile şekillenen deniz ulaştırma pazarı talebe bağlı olarak sürekli bir değişim içerisindedir. Deniz taşımacılığına olan talebin azalması navlunların düşmesine, küresel ticaretteki hareketlenme ise navlunların yükselmesine olanak sağlayacaktır. Denizcilik işletmeleri bu pazardan elde edecekleri kazançlarını arttırabilmek için maliyetlerini düşürme politikası izlemektedir. Bu sebepten ötürü navlun gelirlerinin özellikle gemi maliyetleri ile ilişkisinden bahsetmek gerekmektedir. Gemilerin çekmiş oldukları bayraklara bağlı sefer maliyetlerindeki farklılıklar navlun gelirlerine doğrudan yansımaktadır. Örneğin yabancı gemi adamı istihdamına olanak sağlayan ve vergi muaf yapıya sahip sicil sistemlerinin navlun pazarındaki pasta da daha yüksek paya sahip olduğunu göstermektedir.

Kolay bayrak ülkelerinin ortaya çıkışı 20. yy.ın ilk yarısında navlunlarda yaşanan sert değişimler sebebiyle gerçekleşmiştir. Bir anda pazarda söz sahibi olan kolay bayrak devletleri karşısında pazar kayıplarını azaltmak amacıyla pek çok bayrak devleti ulusal sicillerindeki koşulları esneterek uluslararası sicillerini oluşturmuşlardır. Navlunların sert düşüşünden dolayı zarar görmek istemeyen gemi sahipleri yükselen operasyonel maliyetleri düşürmek açısından yeni bir bayrak arayışına girmiştir. Bayrak devletlerinin gemi işletmelerinin kazançlarından kesilen kurumlar ve gelir vergileri açısından belirlemiş olduğu vergi politikaları ise bayrak seçimi açısından son derece önemlidir.

SONUÇ

Küreselleşme ve ticarette serbestleşme, ülkelerin birbirine bağımlılığını arttırmıştır. Bu bağımlılık, değişen ve sürekli artan ihtiyaçlara karşılık kaynakların farklı coğrafi alanlara yayılması sebebiyle her geçen gün daha da kuvvetlenmektedir. Ülkelerin uluslararası çıkarları ile birbirine olan ihtiyaçları son derece anlamlıdır.

Ülkelerin uluslararası çıkarlarının temelinde dünya ticaretinden azami düzeyde faydalanma isteği yatmaktadır. Bu amaca ulaşmanın özünde uluslararası ticaretin lokomotifi olan denizyolu taşımacılığını kontrol altında tutma düşüncesi de bulunmaktadır. Ülkelerin denizyolu ticaretinden faydalanma düzeyi de kontrolü altında bulunan deniz ticaret filosunun büyüklüğü ile doğrudan ilişkilidir.

Günümüz koşullarında ülkelerin deniz ticaretindeki söz sahipliği, bayrak devleti olarak bayraklarını uluslararası alanlara ulaştırması ile ölçülmektedir. Bu düşünce tarihten günümüze taşınmış ve her dönem farklı amaçların merkezinde yer almıştır.

Denizcilik pazarlarının son derece karmaşık ve bir o kadar da geniş bir organizasyon şeması vardır. Bu organizasyonda görev alan aktörlerin hem sektörle hem de diğer aktörlerle belirli düzeylerde ilişkileri mevcuttur. Pazarda yer alan aktörlerin işletme düzeyinde almış oldukları stratejik kararların diğer aktörler ve pazarda uluslararası düzeyde etkisi söz konusudur.

Araştırmanın ana amacı olan denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararının denizcilik pazarlarına etkileri, tanımlayıcı ve kısmen keşifsel karma araştırma yöntemiyle tespit edilmiştir. Bu amaçla gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar kapsamında gerçekleştirilen araştırmanın sonuç bölümünde sırasıyla ana amaç doğrultusunda belirlenmiş alt amaçlardan denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen faktörlere ilişkin sonuç yorumları yer alacaktır. Sonuç bölümünün devamında ise tespit edilen değişkenler ışığında verilen kararların denizcilik pazarlarına etkilerine yönelik sonuç yorumları yer alacaktır.

Çalışmada denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını etkileyen en önemli faktörün ekonomik kaynaklı faktörler olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu sonuçtan yola çıkılarak denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarını stratejik karar verme sürecine bağlı kalarak verdikleri sonucuna ulaşılmıştır. Bu kararların temelinde diğer ticari işletmelerde olduğu gibi maliyetleri düşürmek ve karlılığı arttırmak yatmaktadır.

Küresel ticaretin belirsiz doğası, denizcilik işletmelerini makro düzeyde etkisi söz konusu olacak önlemler almaya zorlamaktadır. Denizcilik işletmelerinin gemilerinin işletilmesine yönelik vermiş oldukları kararların makro düzeyde alınması gerekliliği, sektörün dinamik yapısının gereğidir. Ekonomik faktörlerin mikro düzeydeki etkileri de bayrak çekme kararlarında önemli bir yere sahiptir. Denizcilik işletmelerinden gemilerin işletilmesine bağlı olarak bayrak devletlerince tahsil edilen pek çok ücret kalemi bulunmaktadır. Bu ücretler her bayrak devleti tarafından uygunluk giderleri, vergi giderleri, personel giderleri ve sigorta giderleri kapsamında tahsil edilmektedir. Her ne kadar ortak giderler gibi görünse de tahsil edilen ücretler tarifelerin farklı olması sebebiyle değişmektedir. Örneğin bu giderleri minimum düzeyde tutan kolay bayrak devletlerinin pazarda denizcilik işletmeleri açısından tercih sebebi olduğu görülmektedir. Her geçen gün bayraklarındaki filoları küçülen gelişmiş ülkeler ise kolay bayrak devletleri ile rekabet edebilmek amacıyla önlemler almaktadır. Ancak kararlı bir büyüme grafiği çizen ticaret filosunun yabancı bayraklı filosu da her geçen yıl kararlı bir şekilde büyümektedir.

Günümüz koşullarında idari işlemlerin süresi ve içeriği işletmelerin işlem verimlilikleri açısından son derece önemlidir. Örneğin bazı ülkelerde bürokratik işlemler ve formaliteler çok zaman almakta ve maliyetli olmaktadır. İşletmelerin özellikle en kısa sürede formaliteleri tamamlayabilmesi ve bürokratik işlemlerde fazla vakit kaybetmemesi ülke seçim kararı açısından son derece önemlidir. Bayrak devletleri gemi işletmelerinin taleplerini çekebilmek amacıyla bürokratik işlemlerin sürelerini kısa tutmakta ve işlemleri daha yalın hale getirmektedir. Bu uygulama bayrak devletlerinin gemi işletmelerine sunmuş oldukları hizmetin kalitesi açısından önemli belirleyicilerden biridir.

Bayrak devletleri gemi işletmelerine daha iyi hizmet sunabilmek amacıyla gemi işletmelerinin ülkelerinde ofisler ve temsilcilikler açarlar. Coğrafi yakınlığın her ne kadar günümüz koşullarında çok önemli olmadığı düşünülse de bu değişkenin bu karardaki önem düzeyi yüksek çıkmıştır. Bu sonuçlar, özellikle yakın fiziksel iletişimin işlemlerin verimliliğini arttıracağı düşüncesiyle şekillenmiştir. Aynı zamanda saat farkı açısından da coğrafi yakınlığın önemi bulunmaktadır. Bu sonuçlar, aynı saat diliminde bulunan kurumların da kolaylıkla iletişim kurabilecekleri düşüncesini destekler niteliktedir.

Bayrak devletleri günümüz koşullarında adeta ticari işletmeler gibi pazarlama faaliyetleri yürütmektedir. Bu faaliyetlerin temelinde pazar payını arttırma amacı olduğu kadar yabancı bayrağa kaçışı engelleme amacı da yatmaktadır. Bu faaliyetler farklı yöntemler ve değişkenler ışığında yürütülmektedir. Bayrak devletlerinin özellikle denizcilik işletmelerine sağlamış olduğu finansal kolaylıklar ve teşvik edici düzenlemeler bu uygulamalara örnek teşkil etmektedir.

Çalışmada uluslararası politik çevrede yaşanan dalgalanmaların bayrak çekme kararındaki önem düzeyinin yüksek çıkması devletlerarasındaki ilişkinin bu karardaki etkisine bağlanmaktadır. Özellikle bölgesel oluşumlar, ikili ilişkiler ve uygulanan ambargolar sebebiyle işletilen gemilerin sefer bölgeleri etkilenecek ve ticari faaliyetleri yavaşlayacaktır. Her ne kadar ülkelerin birbirine karşı politik tutumlarının ticari pazarda önemli olduğu vurgulansa da günümüz koşullarında bu yargıyı çürütecek uygulamalar mevcuttur. Özellikle işletmelerin gizlenmesine olanak sağlayacak sicil (çift/paralel sicil) altında işletilen gemilerin kolaylıkla ambargoları deldiği görülmektedir. Ancak geçmiş çalışmalar göstermektedir ki işletmelerin şeffaflıklarının azaltılması özellikle haksız rekabete yol açan faaliyetlerde bulunan işletmelere fırsat doğurmaktadır. Bu uygulamalar sonucunda küresel ticaretin önünde hiçbir engelin duramayacağı fikri oluşmaktadır.

Araştırmada bayrak devletlerinin ulusal ekonomilerinde yaşanan dalgalanmaların bayrak çekme kararında doğrudan etkisi olmadığı görüşü hâkimdir. Her ne kadar gelişmekte olan ülkeler doğrudan ekonomik gelirlerini arttırmak için tarifelerini değiştirse de filolarını daraltacak uygulamalardan da uzak durmaktadır. Bu düşünceden yola çıkılarak günümüz koşullarında bayrak devletleri ticari işletmeler gibi faaliyetlerde bulunarak müşteri (gemi işletmeleri) memnuniyeti açısından pek çok kolaylık sağlamaktadır. Özellikle bayrak devletlerinin bayrak değişiminin kolaylıkla ve kısa sürede gerçekleştirilmesine olanak sağlanması bahse konu olan önemli kolaylıklardandır. Bu sayede gemilerinin bayrağını değiştirmek isteyen gemi işletmeleri riskli olarak gördüğü bayrak devletinin bayrağını kolaylıkla değiştirebilmektedir. Bu işlem birkaç saat içerisinde gerçekleşmektedir.

Gemi işletmelerinin ana gelir kaynağı navlunlardır. Navlunlar, pazarda arz edilen yük ve talep edilen gemi adedi arasındaki ilişkiye bağlı olarak şekillenmektedir. Navlun pazarındaki değişimlerin bayrak çekme kararında doğrudan etkisi

bulunmamaktadır. Ancak pek çok bayrak devleti gelir vergisi tarifelerindeki yüksek oranlar sebebiyle navlunlardan elde edilen kazançların kesintiye uğramasına sebep olmaktadır.

Çalışmada denizcilik işletmeleri açısından teknolojik faktörler bayrak çekme kararı açısından önemli bulunmamıştır. Ancak geçmiş çalışmalar da göstermektedir ki teknoloji kullanım düzeyi ve teknolojik altyapı özellikle etkili iletişimin sürekliliği açısından önemlidir.

Araştırmada bayrak devletlerinin politik çevrelerinde yaşanan belirsizliklerin bayrak çekme kararındaki etkisi düşük çıkmıştır. Ülkelerin politik istikrarsızlığı doğrudan risk düzeylerini ve bununla birlikte güvenirlik düzeylerini etkileyecektir. Kaldı ki politik belirsizlikler aynı zamanda ekonomik belirsizliklere de sebep olacağından gemi finansmanı açısından problemlerin doğmasına sebep olacaktır. Bayrak devletlerinin, kredi açısından finans kurumlarına göre taşıdığı finansal risk düzeyinin bayrak çekme kararında son derece önemli olduğu düşünülmektedir. Büyük yatırımlar olarak gemi yatırımları için bankalar önemli kaynak sağlayıcılarıdır. Günümüzde finansmanın bir kısmı kredi kurumlarından sağlanmakta ve ipoteğin tesisi bayrak devleti kanunlarına göre söz konusu olmaktadır. Bu nedenle bayrak devletlerinin risk düzeyleri verilecek krediye karşılık teminat açısından son derece önemlidir.

Araştırmada bayrak devletlerinin yönetim şekillerinin bayrak çekme kararındaki önem düzeyi oldukça yüksek çıkmıştır. Bu sonuçlardan yola çıkılarak uygulamada bayrak devletlerinin korumacı/merkeziyetçi veya serbest pazar paylaşımcı yönetim sistemini uygulamasının doğrudan işletme kararları üzerinde etkili olduğu fikri oluşmaktadır. Örneğin korumacı yönetim anlayışına sahip ülkelerde özellikle yabancı yatırımcıların girişimleri açısından engeller mevcuttur. Aynı zamanda bu ülkelerde ulusal sermayenin de yurtdışına çıkmasını engelleyici düzenlemeler söz konusudur.

Küresel emniyet, güvenlik ve çevre standartlarında yaşanan değişimlerin bayrak çekme kararında dolaylı etkileri bulunmaktadır. Gemi işletmeleri gemilerinin sefer bölgelerinde bulunan limanların, uluslararası standartları uygulama düzeyini bayrak seçim kararında dikkate alırlar. Liman devleti denetimlerini etkin ve yoğun bir şekilde uygulayan limanlara/bölgelere seyir yapan gemilerin sıkıntı yaşamaması için uluslararası standartlara uygun bir şekilde işletilmesi gerekmektedir. Geminin yüksek performansa erişebilmesi ancak etkin bayrak devleti denetimi ile sağlanabilir. Sonuç

olarak uluslararası kuralları etkin bir şekilde uygulayan bayrak devletleri kimi işletmeler için tercih sebebi olurken özellikle kontrol ve denetimden kaçınmak isteyen işletmeler için uygun olmayacaktır.

Çalışmada küresel iklim değişikliği, hızlı nüfus artışları ve ülkelerin kültürel yapılanmasının bayrak çekme kararındaki önem düzeyi düşük çıkmıştır. Gemi işletmeleri her ne kadar uluslararası işletmeler olsalar da ülke seçim kararları açısından önemli kabul edilen bu değişkenlerden bağımsız karar verirler. Çünkü bayrak devleti ile işletme arasındaki ilişki çoğunlukla soyuttur. Örneğin bayrak devleti ile denizcilik işletmeleri arasındaki iletişim çoğu zaman uzaktan iletişim yöntemleriyle kurulmaktadır.

Deniz ticaret filosunun genel profili bayrak çekme kararı açısından farklı yorumlanmıştır. Gemi işletmeleri bu değişkeni önemsiz olarak görmekte iken destekleyici paydaşlar bu değişkenin önemi üzerinde durmuştur. Bayrak devletleri sicillerine tescil edilecek gemi sayısına göre indirimler sağlamaktadır. Aynı zamanda bayrak devletinin geniş filoya sahip olması da işletmeler tarafından tercih nedeni olarak kabul edilmektedir. Bayrak devletinin geniş filoya sahip olmasının tercih edilmesi ile ilişkilendirilmesi sonucunda pazarda bayrak devletine doğrudan bir sempati söz konusu olacaktır.

İşgücü pazarının nitelik ve nicelik durumunun bayrak çekme kararındaki etkisi daha çok ekonomik faktörler ile ilişkilendirilmiştir. Personel maliyetleri gemi işletmeleri açısından önemli gider kalemlerindendir. Gemiadamı milliyeti ile verilen ücretler arasında anlamlı bir ilişki bulunmaktadır. Özellikle yabancı gemiadamı istihdamına olanak sağlayan bayrak devletlerinin bu kararda etkisi olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Ancak ucuz işgücü, etkinliği ve emniyet düzeyi düşük operasyonlar anlamı da taşımaktadır.

Çalışmada gemi işletmelerinin gemi profilinin, gemilerinin sefer bölgesinin ve ticaret tipinin bayrak çekme kararında oldukça önemli olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Örneğin bazı bayrak devletleri gemilerin yaşına ve büyüklüğüne bağlı vergi sistemleri uygulamaktadır. Geminin tipinin ise bayrak seçimi ile doğrudan ilişkisi bulunmasa da özellikle tanker tipi gemilerde bu durum farklıdır. Tanker tipi gemilerin yük ve müşteri bulabilmesi performansı ile doğrudan ilişkilidir. Bu sebepten etkin bayrak devleti denetimi uygulayan bayrak devletlerinin gemilerin performansı açısından son derece önemli olduğu görülmektedir. Bayrak devletlerinin performansı, liman devletleri

tarafından gemilere yaklaşım açısından son derece önemlidir. Bayrak devletlerinin uluslararası düzenlemelere taraflık ve uygulama düzeyi önemli performans kriterleri arasında yer almaktadır. Ancak günümüz koşullarında artık kolay bayrak devletlerinin de yüksek performans düzeyine ulaştığından bahsedilebilir. Ancak gelişmiş ülke limanlarına giden bazı kolay bayraklı gemilerin halen uzun süreli ve yoğun bir denetim programına dâhil edildiği görülmektedir. Bu durum bazı kolay bayrak devletleri üzerinde diğer devletlerin yıldırma politikası olarak yorumlanabilir.

Bayrak devleti adına denetimleri gerçekleştiren klâs kuruluşunun uluslararası alandaki saygınlığı ve performansının bayrak çekme kararındaki önemi görüş birliği ile desteklenmiştir. Çünkü bağımsız yapıları sebebiyle klâs kuruluşlarının performansı bayrak devleti performansından daha önemlidir. Klas kuruluşlarının performansı aynı zamanda denetlenen gemilerin uluslararası standartlara uygunluğunun bir göstergesidir.

Günümüz pazar koşulları dikkate alındığında denizcilik pazarlarının da tüketici pazar yapısına sahip olduğu görülmektedir. Gemilere çekilecek bayrak açısından kiracıların veya müşterilerin taleplerinin önem düzeyinin yüksek çıkması bu fikri destekleyen en önemli unsurlardan biridir. Çünkü müşterilerin talepleri işletmelerin faaliyetlerinin devamlılığı açısından son derece önemlidir.

Ülkenin gelişmişlik düzeyini belirleyen "sağlık düzeyi, eğitim düzeyi, sosyal düzey" gibi faktörlerin bayrak çekme kararı açısından önemli olmadığı görüş birliği ile desteklenmiştir. Hatta ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin artması pek çok gemi işletmesi için istenen bir durum değildir. Çünkü ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin artması gemilerinde denetim ve kontrolün etkin olarak uygulanacağını göstermektedir. Bu sebepten kontrol ve denetimden kaçınmak isteyen gemi işletmeleri daha çok gelişmekte olan ülke bayraklarına yönelmektedir.

Çalışmada bayrak çekme kararında kültür, etnik, dil, tarih, din vb. faktörlerin etkisinin olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu sonuçlardan yola çıkılarak işletmelerin yürüttüğü faaliyetlerin uluslararası yapıda olması bayrak devletinin kültürel ve sosyal boyutundan etkilenmeyeceği düşüncesini desteklemektedir. Ancak bayrak devleti ile gemi işletmeleri arasındaki geçmiş iş ilişkilerin varlığı da aradaki güven olgusunu kuvvetlendirecektir. Bu sebeple gemi işletmeleri güven duyduğu bayrak devletlerini sığınılacak bir liman gibi algılamaktadır. Kaldı ki ticaret filosunun bayrak değişim oranlarının düşük olması bu yargıyı destekler niteliktedir. Çalışmada yer almayan ancak

bazı yüzyüze anket uygulamalarında ortaya çıkan değişkenler arasında milliyetçilik duygusu ve kurumsal politika gibi etkenlerin de bayrak çekme kararındaki önemine değinilmiştir. Bu sonucun temelinde ise stratejik olarak yerleşik bulunulan ülke bayrağının özellikle farklı sektörlerde de faaliyet gösteren kurumlar tarafından diğer sektörlerde zorluklarla karşılaşmamak sebebiyle tercih ettiği düşüncesi oluşmaktadır.

Araştırmanın ikinci aşamasında bayrak çekme kararlarının denizcilik pazarlarına etkileri ortaya konmuştur. Elde edilen sonuçlar dikkate alındığında ise her ne kadar bu kararların yalnız sektör ile ilişkili olduğu düşünülse de etkilerinin yalnız pazarda değil aynı zamanda makro düzeyde de olduğu aşağıdaki sonuç yorumları ile desteklenmektedir. Gemi işletmeleri ve destekleyici paydaşlar kapsamında gerçekleştirilen karşılaştırmalı araştırmada bulgular gemi işletmelerinin mikro denizcilik çevresi ve işletme içi değişkenlerine ilişkin verdikleri ağırlığın destekleyici paydaşlardan anlamlı ölçüde farklı olduğu saptanmıştır.

Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararları ekonomik değer yaratmak açısından son derece önemlidir. Her ne kadar kararlar işletme düzeyinde alınmış olsa da pazarın küresel yapısı sebebiyle bu kararın etki alanı çok geniştir. Bayrak devletinin uluslararası ticaretten faydalanma düzeyi pazardan almış olduğu pay ile ölçülmektedir. Taşımacılık pazarındaki pay ise işletilen filonun büyüklüğü ile doğrudan ilişkilidir. Bu durum bayrak çekme kararının bayrak devletlerinin ekonomilerine sağladığı dolaylı katkı olarak yorumlanırken, gemi işletmelerinden tahsil edilen ücretlere bağlı kazançları da doğrudan katkı olarak yorumlanabilir.

Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının ulusal ve uluslararası işgücü pazarına önemli etkilerinin olduğu çalışmadan elde edilen bir diğer önemli sonuçtur. Bu sonuçtan yola çıkılarak yabancı gemiadamı istihdam eden gemi işletmelerinin aldığı kararlar ulusal istihdam oranını olumsuz yönde etkilerken, tercih edilen bayrak devletinin milli istihdam oranını olumlu yönde etkilemektedir. Bir diğer önemli etki ise gemiadamı kalitesi ve sayılarına bağlı olarak eğitim sektörü ile ilişkilidir. Pazarda işgücüne duyulan ihtiyacın her geçen gün artması özellikle gemiadamı arzını sağlayan eğitim kurumlarına olan talebi arttıracaktır. Aynı zamanda kalifiye elemana duyulan ihtiyaç özellikle verilen eğitimin kalitesini de doğrudan etkileyecektir. Bu sebeple ülkeler gemiadamı arzını sağlayan eğitim kurumlarının vermiş oldukları eğitim sürelerini ve içeriklerini bu taleplere göre belirleyecek önlemler alacaktır.

Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının uluslararası hukuk açısından kabul edilebilecek etkileri de söz konusudur. Tercih edilen bayrağın hukuki altyapısının yetersizliği ve hukuksal istikrarsızlığı, uluslararası hukukun uygulanması açısından önemlidir. Ancak uluslararası hukukun yetersiz kaldığı noktalarda kıyı devletleri kendi kurallarını özellikle bu bayrak devletlerine yönelik şekillendirir. Bu durum gelişmiş ülkelerin uluslararası düzenlemelerin belirlenmesinde sahip olduğu gücü, haksız rekabete olanak sağlayan standart altı uygulamaları bertaraf etmek amacıyla kullanacağı şeklinde yorumlanabilir. Dolayısıyla hukuksal açıdan riskli olarak görülen bu bayrak devletlerinin pazar paylarını koruyamayacağı hatta pazar kaybedeceği sonucuna ulaşılabilir. Henüz yürürlükte olmayan ve temel hedefi bayrak devletlerinin yarattığı haksız rekabet engellemek amacıyla gemi sicil koşullarında uluslararası düzeyde yüksek standartlar belirleyen gemi sicil konvansiyonu bu duruma yönelik somut örneklerden biridir.

Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının uluslararası ve ulusal politika üzerindeki etkileri de yadsınamayacak düzeydedir. Bayrak devletleri, denizcilik politikalarını deniz ulaştırma pazarından faydalanma düzeylerini arttırabilmek amacıyla oluştururlar. Ülke seviyesinde verilen bu kararların uluslararası alanda haksız rekabet yaratmaması için uluslararası düzeyde politik açıdan önlemler alınmaktadır.

Denizcilik işletmelerinin bayrak seçim kararlarının uluslararası işletmelerin ülke seçim kararlarını etkileyen faktörler çerçevesinde verildiği görülmektedir. Her ne kadar ülke seçim kararlarını belirleyen değişkenlerin bazılarının bayrak çekme kararında etkisi olmasa da birçoğunun bu kararda önemli etkisi bulunmaktadır. Çünkü ülke seçim kararları verilirken yatırım yapılacak ülkenin pek çok iç ve dış özelliklerinin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Kaldı ki uluslararası işletmecilikte verilen yatırım kararları uzun dönemli ilişkilerin oluşmasına yöneliktir. Ancak bayrak çekme kararı ise her ne kadar stratejik kararlar içerisinde değerlendirilse de sadece bayrak çekmeye ilişkin karar değişikliğinin işletme üzerinde etkisinin olmayacağı bir yapıdadır. Bayrak çekme kararı veren işletme ile bayrağını seçtiği ülke arasındaki uluslararası ilişkinin yoğunluğunun boyutuna göre, bayrak çekme kararının stratejik önemi değişmektedir.

Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının denizcilik pazarına etkileri ise başta deniz ulaştırma pazarı olmak üzere farklı düzeylerde söz konusu olmaktadır. Çalışmada elde edilen sonuçlar ışığında denizcilik işletmelerinin bayrak çekme

kararlarının **deniz ulaştırma pazarına** önemli etkilerinin bulunduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu kararın etkileri pazarda faaliyet gösteren destekleyici paydaşlar tarafından hissedilmektedir. Örneğin sermaye açısından sağlanacak finansmanın bayrak devletinin finansal risk düzeyine bağlı olarak belirlenmesi, bankacılık sektörü açısından son derece önemlidir. Gemi işletmeleri özellikle karlarını arttırabilmek amacıyla operasyonel maliyetlerini düşürmelerine olanak sağlayan kolay bayrak devletlerini tercih etmektedir. Ayrıca navlun kazançlarının gelir vergisi ve kurumlar vergisi altında kesintiye uğraması ise bayrak devletlerinin uygulamış olduğu vergi sisteminin navlun gelirleri üzerindeki etkisidir. Denizcilik işletmelerinin elde ettiği navlun gelirlerinin döviz bazında olması kurlarda yaşanan dalgalanmaların etkisi altında olduğunu da göstermektedir. Bu nedenle bayrak devletinin yerel para biriminin değeri ile navlun gelirleri arasında dolaylı bir ilişki bulunmaktadır.

Çalışmada deniz ulaştırma pazarında aracı konumunda faaliyetlerde bulunan broker, forvarder ve acentelerin faaliyetleri ile hizmet verilecek geminin bayrağı arasında dolaylı bir ilişki olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Gemiye yük, yüke gemi bulunabilmesi özellikle geminin bayrak devletinin performansı ile de ilişkilidir. Bu ilişki kapsamında aracı kurumların faaliyetlerini sürdürebilmeleri, müşterileri tatmin edecek düzeyde gemilerin pazarlanması ile söz konusudur. Bu açıdan bakıldığında gemilerin pazardaki gücünü belirleyecek en önemli faktörlerden biri olan bayrak devletinin performansı geminin müşteri bulabilmesini kolaylaştıracak ve bu bağlantının her iki tarafında yer alan işletmelerin faaliyetlerine de yansıyacaktır.

Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının denizcilik pazarlarına etkilerini ölçmeye yönelik hazırlanmış bölümden elde edilen bilgiler ışığında, bu kararların **gemi geri dönüşüm** pazarına etkisinin dolaylı etkisinin olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Geri dönüşüme katılan gemilerin bayrakları ile geri dönüşümü gerçekleştiren ülke arasında önemli bir ilişkinin varlığı söz konusudur. Uluslararası kuralları etkin uygulayan gemi söküm bölgelerinde söküme girecek gemilerin de belirli standartları karşılaması gerekmektedir. Bu sebepten geminin bayrak devletinin ve klâs kuruluşunun uluslararası pazardaki performansının, gemilerin geri dönüşüm faaliyetleri açısından önemli olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

Çalışmada denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının **gemi inşa pazarına** etkilerinin orta düzeyde olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu sonuçlardan yola

çıkılarak yeni inşa aşamasındaki bir geminin suya indiğinde tercih edeceği bayrak devleti uluslararası finans kurumları açısından son derece önemlidir. Bayrak devletinin kredi kuruluşlarına göre finansal açıdan taşıdığı riskin inşa için gerekli finansmanın sağlanmasında olumsuz yönde etkisi bulunmaktadır. Çünkü finans kurumları risk unsurlarını belirlerken bayrak devletlerinin özellikle hukuki yapısı ve politik istikrarını dikkate alırlar. Çünkü inşa aşamasındaki gemi için temin edilecek kredi karşılığında ipoteğin altyapısı bayrak devletinin hukuki etkinliğinin bir göstergesidir.

Çalışmada denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının **gemi alım-satım pazarında** düşük düzeyde etkilerinin olduğu hususunda görüş birliği söz konusudur. Her ne kadar doğrudan etkileri hissedilir seviye de olmasa da satın alınacak geminin bayrak devletinin performansı (kaza istatistikleri, tutulma oranları, liman devleti denetim skorları vb.) alım satım kararı açısından son derece önemlidir. Pazarda performans düzeyi yüksek olan bayrak devletlerinin bayrağını taşıyan gemilerin de uluslararası standartlara uygun olduğu bilinmektedir. Bu sebeple satın alınacak gemi için finans kurumlarından talep edilen krediler kolaylıkla sağlanabilmektedir. Ancak bayrak değişim işleminin günümüz koşullarında son derece kısa sürede gerçekleşmesi ise düşük performans düzeyindeki gemilerin satılmadan önce bayrak değiştirmesi algıları etkilemek amacıyla başvurulan yöntemlerden biridir.

Gemi işletmeleri bayrak çekme kararının merkezindedir ve bu kararlarını mikro dış çevrenin etkileri ile işletmenin iç çevresine ilişkin değişkenlerin ışığında almaktadırlar. Gemi işletmelerinin destekleyici paydaşları ise bayrak çekme kararında makro dış çevre değişkenlerinin önemini daha yüksek görmektedirler. Araştırma, bayrak çekme kararlarının denizcilik pazarlarına etkilerinin nicel yöntemlerle incelenmesi sebebiyle kısmen tanımlayıcı bir yapıdadır. Pazarda son derece yakın ilişkilerde bulunan gemi işletmeleri ve paydaşlarının yaklaşımlarındaki kayda değer faklılık bu araştırmanın önemli sonuçlarından biridir.

Araştırmanın Kısıtları

Bu çalışmada Türkiye'de faaliyet gösteren denizcilik işletmelerine yönelik bir araştırma modeli geliştirilmiştir.

Çalışmanın konusundan kaynaklanan ve uygulama aşamasında ortaya çıkan birtakım kısıtlar mevcuttur. Araştırmanın ana kütlesini oluşturan Türkiye'de faaliyet gösteren denizcilik işletmelerinin büyük bir kısmına ulaşılmak için çalışmalar yürütülmüş olsa da birçoğundan geri dönüş alınamamıştır. Ana kütlenin tamamına ulaşılamaması önemli bir kısıttır. Bu nedenle örneklem yöntemi olarak kolayda ve yargısal örneklem yöntemleri birlikte tercih edilmiştir.

Araştırmaya dâhil edilen örneklemin sayıca azlığı bir diğer önemli kısıttır. Bu durum hipotez testleri ve faktör analizinin de gücünün etkilemiştir.

Gemi işletmelerinin yalnız ticari faaliyetlerde bulunan gemileri işletmesi sebebiyle verilen bayrak çekme kararlarının bu değişken ışığında şekillenmesi söz konusu olmuştur. Bu sebepten dolayı diğer değişkenlerin bu karardaki etkisinin tespit edilememesi önemli kısıtlardan biridir.

Araştırmanın bir diğer önemli kısıtı ise Delphi uygulamasının 2. aşamasında uzmanların araştırmaya katılım oranlarının düşmesidir. Bu durum sonuçların güvenilirliklerine de yansımıştır.

Veri toplama aracı olan anket formunun ilgili örnekleme ulaştırılmasında yüz yüze ve e-posta yoluyla olmak üzere iki farklı yöntemin kullanılması araştırmanın bir diğer önemli kısıtını oluşturmaktadır. Nitekim ankette yer alan ifadelere verilecek yanıtların anketin yüz yüze uygulanması sebebiyle güvenirliklerinin düşmesi yönünde bir etkisinin söz konusu olabileceği düşünülmektedir.

Gelecek Çalışmalar için Öneriler

Çalışma kısıtları ile beraber değerlendirildiğinde aşağıdaki öneriler getirilebilir.

- Denizcilik işletmelerinin bayrak çekme kararlarının tespiti açısından daha geniş ve uluslararası düzeyde bir örneklem gurubu ile ölçümleme sağlanabilir.
- Araştırmada bayrak çekme kararı yalnız ticari faaliyetlerde bulunan gemi işletmeleri açısından değerlendirilmesi sebebiyle, diğer sektör faaliyetlerinde

bulunan gemi sahiplerinin bayrak çekme kararlarının belirleyicileri tespit edilmemiştir. Araştırmanın ticari faaliyetler dışında faaliyetlerde bulunan sektörlere de uygulanarak zenginleştirilmesi gerekmektedir.

- Çalışmada yabancı bayrak filosuna sahip gemi işletmelerinin çokluğu, anket formundaki ifadelere verilen yanıtlara yansımıştır. İdeal bir karşılaştırma yapılabilmesi için gelecek çalışmalarda milli sicilde gemi işleten gemi işletme sayılarının da arttırılması gerekmektedir.
- Araştırma belirli bir coğrafi bölge içerisinde faaliyet gösteren işletmeler üzerinde uygulandığından, karşılaştırma yapılabilmesi için farklı coğrafi bölgelerde faaliyet gösteren işletmelere yönelik çalışmalarında yapılması gerekmektedir.
- Araştırmada bayrak çekme kararlarının temel denizcilik pazarlarına etkileri saptanmıştır. Bu kararların denizcilik pazarlarını oluşturan alt pazarlara etkilerinin saptanması gelecek araştırmalar için önemlidir.
- Araştırma uluslararası işletmeciliğin ülke seçim kararları yaklaşımı ile ilişkilendirilerek gerçekleştirilmiştir. Gelecek çalışmalar da uluslararası işletmeciliğin farklı boyutlarının irdelenmesinin de faydası bulunacaktır.

KAYNAKÇA

Açıkalın, S., Gül, E. ve Yaşar, E. (2006). Ücretler ve Büyüme ile Doğrudan Yabancı Yatırımlar Arasındaki İlişkinin Ekonometrik Analizi. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 16: 271.

Açıkgöz, R. (2007). *Türkiye'nin Bayrak Ve Liman Devleti Olarak Yükümlülükleri Yerine Getirmesi ve Etkinliğinin Sağlanması Modeli.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Ademun-Odeke. (2005).“An Examination of Bareboat Charter Registries and Flag of Convenience Registries in International Law, in Ocean Development and International Law”. *Taylor & Francis*. 36(4), 339-362.

Ademun-Odeke. (1988). *Shipping in International Trade Relations*. Virginia: Avebury.

Ademun-Odeke. (1998). *Bareboat and Charter Registration*. Netherlands: Kluwer Law International

Adolf K.Y. Ng, S.S. ve Mateu, T. (2013). Short Sea Shipping in Europe: Issues, Policies and Challenges. *Regulating Transport in Europe* (ss. 196-217). UK: Cheltenham

Ağca, V. (2009). İş, Güç. *Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi*. 11(1).

Akbulut, M. (2009). Doğrudan Sermaye Yatırımları: Büyüme ve İsthidam İlişkisi. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Karaman: Karamanoğlu Mehmet Bey Üni. Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Akça, E.C. (2006). *Temel Denizcilik Finansmanı*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri İşletmeciliği Enstitüsü.

Akdağ, M. (2011). Spss'de İstatistiksel Analizler. https://www.google.com.tr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&ved=0CDcQFjAC&url=http%3A%2F%2Fiys.inonu.edu.tr%2Fwebpanel%2Fdosyalar%2F669%2Ffile%2FSPSS%2520testleri.doc&ei=0UKbUpjHB8yP4gS6lICgBA&usg=AFQjCNHjto2UdsTojtm33bx4Y0TfRjXgHQ&bvm=bv.57155469,d.bGE, (1.10.2013).

Akdoğan, H. (1996). A Suggested Approach To Country Selection İn İnternational Portfolio Diversification. *The Journal of Portfolio Management*, 23(1): 33-39.

Akdoğan, R. (1999). *Deniz Ticareti*. İstanbul: Deniz Malzeme Ltd. Şti.

Akman Durgut, İ. (2013). *Gemi Yönetiminde Dış Kaynak Kullanımı: Türk Donatanlarının Üçüncü Taraf Gemi Yönetim İşletmelerine Yönelik Tutumları*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Aksu, M. (1987). *Gemi İşletmeciliğinde Yatırım Kararları ve Proje Değerlemesi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Akten, N. ve Albayrak, M.A. (1988). *Deniz Taşımacılığı Kılavuzu.* İstanbul: Nadir Yayınları.

Akten, N. 1 Ağustos 2008. *Kabotaj Hakkını Özümleyebilmek.* http://www.denizhaber.com.tr/Yazar/prof.-dr.-necmettin-akten/67/kabotaj-hakkini-ozumleyebilmek-.html 2008, (10.07.2013).

Akten, N. ve Koldemir, B. Gemileri Tutmada Yeni Bir Boyut: Liman Devleti Denetimi. *Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu Kitabı (ss.91-101),* Düzenleyen Karadeniz Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi. Trabzon. 24-25 Mart 2011.

Alabay, M. (2008). *CRM Rekabet Stratejisi Olarak Müşteri İlişkileri Yönetimi.* Ankara: İlke Yayınevi.

Alabay, M. (2010). Geleneksel Pazarlamadan Yeni Pazarlama Yaklaşımlarına Geçiş Süreci. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi.* 15(2):213-235.

Alderton, T. ve Winchester, N. (2002). Globalisation and De-Regulation in The Maritime Industry. *Marine Policy*. 26: 35–43.

Alderton, T. (2004). *Living and Working Conditions in a Globalized Industry*. Geneva: ILO Office.

Alderton, T. ve Winchester, N. (2002). Flag States and Safety: 1997-1999. *Maritime Policy and Management*. 29(2): 151-162.

Alemdağ, Ö. (2006). *Gemi Yönetiminde Strateji ve Performans: Türkiye Örneği.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Sakarya: Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Algantürk Light, D. (2005). CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.* 4(8):149-172.

Aliber, R.Z. ve Click, R.W. (1995). *Readings in Internetional Business*. London: The MIT Press.

Alizadeh, A. ve Nomikos, N. (2006). Risk Management in the Shipping Industry: Theory and Practice. *The Handbook of Maritime Economics and Business*. 4(1): 693-730.

Alizadeh, A. ve Nomikos, N. (2006). The Dry Bulk Shipping Market. *The Handbook of Maritime Economics and Business*. 4(1): 227-250.

Alpugan, O. (1996). *İşletme Bilimine Giriş*. Trabzon: Derya Kitabevi.

Altınbaş, D. (2009). Avrupa Birliği'nin Başarısız Girişimi: Avrupa Yurttaşlığı. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 11(3): 93 – 112.

Altınçubuk, F. (2000). *Liman İdare ve İşletmesi*. İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları.

Altunışık, R., Özdemir, Ş. ve Torlak, Ö. (2013). *Pazarlama İlkeleri.* Eskişehir: AÖF Yayınları.

AMA (American Marketing Association). (2013). *Right-Time vs. Real-Time Marketing: Determining the Best Time to Market* http://www.marketingpower.com/ResourceLibrary/Pages/White%20Papers/determining-the-best-time-to-market.aspx, (10.10.2013).

Anderson, H.E. (1996). The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics, and Alternatives. *Tulane Maritime Law Journal*. 21: 139-141

Ansoff, I.H. (1980). Strategic Issue Management. *Strategic Management Journal*. 1: 131-148.

Argiroffo, E. (1974). Flags of Convenience and Substandard Vessels-A Review of the ILO's Approach to the Problem. *Int'l Lab. Review.* 110: 437-438.

Arguello, G. (2011). Bareboat Charter Registration: A Practice in the Maritime World that is Aimed to Stay Affiliation. *Lund University Journal*.

Arlı, M. ve Nazik, H. (2001). *Bilimsel Araştırmaya Giriş.* Ankara: Gazi Kitabevi.

Armstrong, G. ve Kotler, P. (2012). *Marketing: An Introduction*. New Jersey: Prentice Hall.

Arslan, T. (1998). *Deniz Taşımacılığında Emniyetli Yönetim Sistemi ve Kuru Dökme Yük Gemilerinde Uygulaması.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Arslan, T. (2008). Stratejik Bir Karar: Gemi Alım-Satımı Zamanlaması. *DEÜ İşletme Fakültesi Dergisi*. 9(2): 227-255.

Arslan, N.T. (2004). Örgütsel Performansı Belirleyici Etmen Olarak Örgüt Kültürü ve İklimi Hakkında Bir Değerlendirme. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 9(1): 203:228.

Asiedu, E. (2002). On The Determinants of Foreign Direct Invetment to Developing Countries. *World Development*. 30(1): 107:119.

Aşgın, S. (2008). *Stratejik Yönetim*. Ankara: T.C. İçişleri Bakanlığı.

Atun, A. (1998*). KKTC Deniz Taşımacılığı Profili.* 1. Denizcilik Şurası. Lefkoşa.

Aybay, G. (2001). *Türk Boğazlarından Uğraksız Geçen Yabancı Bandıralı Gemilerin Tutuklanması Sorunu Hakkında Kısa Muhtıra*. İstanbul.

Aybay, R. (2006). *Vatandaşlık Hukuku*. İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Aybay, R. (1992). Türk Hukukunda Gemilerin Uyrukluğu. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*. 47(1-2): 83-94.

Aykaç, K.C. (2006). *Türkiye'de Liman Devleti Kontrol Uygulamaları İçin Eğitim Modeli Oluşturulması*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Aylar, L. (1990). *Gemi İşletmeciliğinde Yönetim Bilişim Sistemleri.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Ayyıldız, H. ve Cengiz, E. (2006). Pazarlama Modellerinin Testinde Yapısal Eşitlik Modeli Üzerine Kavramsal Bir İnceleme. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 11(1): 63-84.

Backhaus, K., Buschken, J. ve Voeth, M. (2005). *International Marketing*. Palgrave Macmillan.

Bakan, İ. ve Büyükbeşe, T. (2005). Katılımcı Karar Verme: Çalışanlar Hangi Düzeyde Kararlara Katılmak İsterler?. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İİBF Dergisi*. 7(2): 23-47.

Bakacak, M. (2007). *Gemi İnşa ve Onarım Faaliyetlerinde Meydana Gelen Kazaların Analizi.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Balcı, A.ve Aydın, İ. (2003). *Anadolu Öğretmen Liseleri İçin Eğitim Yönetimi*. İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.

Balcı, A. (2005). *Sosyal Bilimlerde Araştırma*. Ankara: Pegem Yayıncılık.

Barami, B. ve Dyer, M. (2009). *Assessment of Short-Sea Shipping Options for Domestic Applications*. http://ntl.bts.gov/lib /32000/32700/32734/ONR_SSS_Final_Report_Revised_Dec 23.pdf, (27.10.2012)

Bardin, A. (2002). Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels. *Pace International*. 14: 27-75.

Bartan, D., Yılmazer, D., Çevik, E. ve Yüksel, Y. (2011). İzmir Alsancak Limanı Yük Performansı Değerlendirilmesi. *6. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (ss.399-406). İzmir. 21 Kasım 2011.

Barton, J. R. (1999). Flags of Convenience: Geoeconomics and Regulatory Minimisation. *Tijdschrift Voor Economische en Sociale Geografie*. 90(2): 142-155.

Başak, A. (1996). *Tramp Gemi İşletmeciliğinde Talep ve Maliyet Analizi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Başer, S.Ö. (2013). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi. *Deniz Taşımacılığı Ekonomisi* (ss.59-93). Editörler Güldem Cerit, Ali Deveci ve Soner Esmer. İzmir: Beta Yayınları.

Bayar, K. (2009). *Sigorta Hasar Eksperlik Faaliyetlerinin Sigorta İşletmelerine Hasar Maliyetleri Açısından Etkileri*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Edirne: Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Üniversitesi.

Beim, G. ve Lévesque, M. (2006). Country Selection for New Business Venturing: A Multiple Criteria Decision Analysis. *Long Range Planning*. 39(3): 265-293.

Berg, N., Storgard, J. ve Lappalainen, J. (2013). The Impact of Ship Crews on Maritime Safety. Turku: Publicatıons of The Centre for Maritime Studies Unıversity of Turku.

Bergantino, A.ve Marlow, P. (1998). Factors Influencing the Choice of Flag: Empirical Evidence. *Maritime Policy and Management*. 25(2):157-174.

Besanger, S., Guest, S.R. ve Mcdonald, I. (2000), Demografic Change in Asia: The Impact on Optimal National Saving, Investment, and the Current Account. *IMF Working Paper*. 115: 3-5.

BIMCO ve ISF. (2010). Manpower 2010 Update. http://www2.warwick.ac.uk/fac/soc/ier/publications/2005/wilson_2005_seafarers.pdf , (12.11.2012).

Bilsel, C. (1948). *Milletlerarası Hava Hukuku*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.

Boczek Boleslaw, A. (1962). *Flags of Convenience- An International Legal Study*. Cambridge: Harvard University Press.

Bose, R. (2002). Customer Relationship Management: Key Components for IT Success. *Journal of Industrial Management and Data Systems*. 102(2): 89-97.

Branch, A. (2007). *The Elements of Shipping*. London: Chapman&Hall Ltd.

Branch, A. (1996). *Economics of Shipping Practice and Management.* London: Chapman&Hall Ltd.

Brauner, A. ve Illingworth, P. (2006). *The Banker's Perspective*. Shipping Finance (ss. 67-92). London: Euromoney Institutional Investor PLC.

Braunsteın, E. (2000). Engendering Foreign Direct Investment: Family Structure, Labor Markets and International Capital Mobility. *World Development*. 28(7): 1157-1172.

Brida, J.G. ve Aguirre, S.Z. (2008). The Impacts of the Cruise Industry on Tourism Destinations. *Sustainable Tourism as a Factor of Local Development Proceedings*. Düzenleyen Research Unit for Sustainable Development University of Milano Bicocca. Monza. 7-9 Kasım 2008

Brownrigg, M., Dawe, G., Mann, M. ve Weston, P. (2001). Developments in UK Shipping: The Tonnage Tax. *Maritime Policy & Management*. 28(3): 213-223.

BSTB (TC Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı). (2012). *Demir Çelik Sektör Raporu.* Ankara: Sanayi Genel Müdürlüğü.

Bursalıoğlu, Z. (1994). *Okul Yönetiminde Yeni Yapı ve Davranış.* Ankara: Pegem Yayınları.

Butt, N., Johnson, D., Pike, K., Roberts, N. ve Vigar, N. (2012). *15 Years of Shipping Accidents: A review for WWF*. Southampton: Southampton Solvent Uni.

Buxton, I. L. (1991). The Market for Ship Demolition. *Maritime Policy and Management*. 18(2): 105-112.

Büyüköztürk, Ş. (2009). *Bilimsel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Pegem Yayınları.

Cabrera, L.R. ve Giraldo, G. E. (2009). A Multiple Criteria Decision Analysis for the FDI in Latin-American Countries. *Proceedings of the 2009 Industrial Engineering Research Conference* (ss. 137-142). Düzenleyen Institute of Industrial Engineers. Miami. 30 Mayıs-3 Haziran 2009.

Campbell, R.D. (1980). *The Ship's Register: History of British Ship Status and Registration Procedures Including Their Adoption in New Zealand*. New Zealand: Ministry of Transport Marine Division.

Carlisle, R. (1981). *Sovereignty for Sale: The Origins and Evolution of the Panamanian and Liberian Flags of Convenience*. Virginia: Naval Institute Press.

Case, K.E., Fair, R.C. ve Oster, S. (2011). *Principles of Economics*. Edinburgh: Pearson Ltd.

Cemalcılar, İ. (1999). *Pazarlama: Kavramlar, Kararlar*. İstanbul: Beta Yayınları.

Cerit, A.G. (2013). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi. *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi* (ss.3-22). Editörler Güldem Cerit, Ali Deveci ve Soner Esmer. İzmir: Beta Yayınları.

Chakrabarti, A. (2001). Determinants of Foreign Direct Investment, Sensivity of Cross-Country Regressions. *KYKLOS-BERNE*. 54(1): 89-114.

Cheng, B. (1962). *The Law of International Air Transport*. London: California University Press.

Chung, C. ve Cherng Chwan, H. (2005). Analysis on Vessel Registration and Operational Performance of Bulk-Shipping Firms. *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies (*ss.631-646). Düzenleyen EASTS. Thailand. 21-24 Eylül 2005.

Churchill, R. ve Lowe, A.A. (1999). *The Law of the Sea*. Manchester: Manchester University Press.

Cömert, F. (2000). İstihdam Sorunu ve Yabancı Sermaye. *Hazine Dergisi*. 13.

Çancı, M. ve Erdal, M. (2003). *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*, İstanbul: UTİKAD Yayınları.

Çavuş, F. (2005). Karar Verme, Karar Destek Sistemleri ve Yönetsel Etkinlik. *İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Akademik Bakış Dergisi*. 14(1): 1-18.

Çaylan Özer, D. (2011).*Türkiye'de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Çelik, M., Deha Er, I. ve Özok, A. F. (2009). Application of Fuzzy Extended Ahp Methodology on Shipping Registry Selection: The Case of Turkish Maritime Industry. *Expert Systems with Applications*. 36(1): 190-198.

Çelik, H. ve Özbek, G. (2013). 7E öğretim Modelinin Hipotez Kurma ve Değişken Belirleme Becerileri Üzerine Etkisi. *Gazi Üniversitesi Endüstriyel Sanatlar Eğitim Fakültesi Dergisi.* 31: 13-23.

Çelikkaya, A. (2006). Gemi Acentelerinin Vergi Hukuku Açısından Niteliği ve Vergi Mükellefiyetlerinin Kapsamı. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 64: 3-24.

Çelikkaya, A. (2012). Türkiye'de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikler Üzerine Bir İnceleme. *Maliye Dergisi.*162.

Çelikten, M. (1999). Etkili okullarda karar süreci. *Milli Eğitim Dergisi*. 11: 44-55.

Çetin, İ.B., Ayan, S. ve Deveci, D.A. (2013). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi. *Gemi İşletme Yönetimi* (ss.343-376). Editörler Güldem Cerit, Ali Deveci ve Soner Esmer. İzmir: Beta Yayınları.

Çetin Karataş, Ç. ve Cerit, A.G. (2010). Organizational Effectiveness in Seaports: A Systems Approach, *International Handbook of Maritime Business.* 174-197.

Çınaroğlu, S. ve Avcı, K. (2013). Yönetim Biliminde Sistem Yaklaşımı ve Sağlık Alanı Özelinde Bir Değerlendirme. Çukurova Üniversitesi İİBF Dergisi. 17(1): 83-101.

Çivici, T. (2010). *Yapı Sektörü Firmalarının Kurumsal Çevrelerine Stratejik Tepkileri.* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

CLIA (Cruise Lines International Association). (10 Ocak 2013). *Cruise Market Overview 2012 Statistical Cruise Industry Data Through 2012.* http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/2012CLIAIndustryUpdate.pdf, (31.08.2013).

Coles, R. ve Watt, E. (2013). *Ship Registration: Law and Practice*. Great Britain: CRC Press.

Corres, A. J. E. ve Pallis, A. A. (2008). Flag State Performance: An Empirical Analysis. *WMU Journal of Maritime Affairs*.7(1): 241-261.

Cottam, H., Roe, M. ve Challacombe, J. (2004). Outsourcing of Trucking Activities by Relief Organisations. *Journal of Humanitarian Assistance*. 1(1).

Couper, A. D. (1993). European Community Shipping Policy. *Journal of Transport Geography*. 1(1).

CRS-Clarkson Research Service. (2011). *Shipping Review and Outlook*. London.

CSA-Canadian Shipping Act. (2001). http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/oep-vesselreg-registration-menu-2311.htm, (9.10.2011).

Çulpan, R. (1976). Çevresel Etkenler ve Örgütsel Değişim. *Amme İdaresi Dergisi*. 9(4).

Dalkey, N. ve Helmer, O. (1963). An Experimental Application of the Delphi Method to the Use of Experts. *Management Science*. 9(3): 458-467.

D'Andrea, A. (2006). *The Genuine Link Concept in Responsible Fisheries: Legal Aspects and Recent* http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/lpo61.pdf, (17.11.2013)

Daniels, J. D., Radebaugh, L. H. ve Sullivan, D. P. (2011). *International Business*. Pearson: Prentice Hall.

Daft, R. L. (2003). *Management.* USA: The Dryden Press.

Dear, I.C.B. ve Kemp, P. (2005). *The Oxford Companion to Ships and the Sea*. Oxford: Oxford University Press.

Deloitte. (2006). *Shipping Tax Overviews*. http://www.deloitte.com/assets/dcom-global/local%20assets/documents/shippingtaxoverviewsbrochure_feb06.pdf, (28.11.2013).

Demirel, Y. ve Karadal, H. (2007). Örgüt Kültürünün Örgüt İçi Bireysel Becerilerin Kullanımına Etkisi Üzerine Bir Araştırma. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi.* 12(3): 253-270.

Demirtaş, C. (2012). Somali Sahillerindeki Deniz Haydutluğu Eylemleri ve Haydutların Yargılanması. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi. 70(1): 39-68.

Devrangeldi, Ç. (2004). *Kamu İşletmelerinin Örgüt Kültürünün Karakteristik Özelliklerinin Tanımlanmasına Yönelik Bir Araştırma: Marı Şehri Örneği.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Demirel, O. (2006). *Doğrudan Yabancı Yatırımlar, Ekonomik Büyümeye Etkileri ve Türkiye Uygulaması*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Denktaş Şakar, G. (2013). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi. *Gemi Brokerliğinde İlişki Pazarlaması* (ss.245-291). Editörler Güldem Cerit, Ali Deveci ve Soner Esmer. İzmir: Beta Yayınları.

Deveci, D.A. (2002). *Konteyner Taşımacılığı Gemi Acenteliği Hizmet Hatalarını Ölçmeye Yönelik Bir Araştırma: İzmir Limanındaki Gemi Acentelerine Yönelik Uygulama*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Deveci, D.A. (1996). *Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığında Tarifeli Deniz Taşımacılığı ve Türkiye' de Gelişme Potansiyeli.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Deveci, D.A. (2013). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi. *Deniz Ulaştırması: İşletmeler ve İşlevler* (ss.23-34). Editörler Güldem Cerit, Ali Deveci ve Soner Esmer. İzmir: Beta Yayınları.

Deveci, D.A. ve Çetin, İ.B. (2013). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi. *Gemi Acenteleri ve Forvarder İşletmeleri: İşlevler ve Hizmetler* (ss.471-503). Editörler Güldem Cerit, Ali Deveci ve Soner Esmer. İzmir: Beta Yayınları.

DNV (Det Norske Veritas). (2005). *Annual Report 2004*, Oslo.

Doğan, N. ve Başokçu, T. O. (2010). "İstatistik Tutum Ölçeği İçin Uygulanan Faktör Analizi ve Aşamalı Kümeleme Analizi Sonuçlarının Karşılaştırılması". *Eğitimde ve Psikolojide Ölçme ve Değerlendirme Dergisi*. 1(2), 65-71.

Doganis, R.S ve Metaxas, B. (1976). The Impact of Flags of Convenience. *Marine Policy.* 1(1):85-86.

Dökmen, G. ve Aysu, A. (2010). Hükümet İstikrarının Doğrudan Yabancı Yatırımlar Üzerindeki Etkisi: Gelişmekte O lan Ülkelere İlişkin Ampirik Bir Çalışma. *Journal of Yasar University*. 18(5): 3028-3037

DPT- Devlet Planlama Teşkilatı. Ocak 2006. *Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013):Denizyolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Çalışma Raporu*. http://plan9.dpt.gov.tr/oik31_denizyolu/31denizyol.pdf, (12.08.2013).

Drewry. (2011). *Ship Management*. England: Drewry Shipping Consultants Ltd.

Drucker, P.F. (2001). The Effective Decision. *Harward Business Review on Decision Making.*

DTO (Deniz Ticaret Odası). (2006). *Deniz Sektör Raporu 2005.*İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları.

DTO (Deniz Ticaret Odası). (2011). *Deniz Sektör Raporu 2010.*İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları.

Duruigbo, E. (2001). Multinational Corporations and Compliance with International Regulations Relating to the Petroleum Industry. *Annual Survey of International & Comparative Law.* 7(1).

EC (European Commission). (2009). *White Paper on Common Transport Policy.* http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0055:FIN:EN:PDF, (11.11.2013).

ECC (European Cruise Council). (13 Ocak 2013). *The Cruise Industry Report Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012* http://www.europeancruisecouncil.com/content/economic%20report.pdf, (31.08.2013).

Ece, N. J. ve Erbaş Açıkel, A. (2011). Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları: Gürcistan'ın Karadeniz'de Seyreden Gemilere El Koyması, *Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu Kitabı (*ss. 109-143), Düzenleyen Karadeniz Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi. Trabzon. 24-25 Mart 2011.

Eder, B., Bennett, H., Berry, S., Foxton, D. ve Smith, C. (1984). *Scrutton on Charterparties*. London: Sweet & Maxwell.

Edwards, G. (2005). The Pattern of the EU's Global Activity. *The International Relations and The European Union* (ss.39-63*)*. Editors Christopher Hill and Michael Smith. Oxford: Oxford University Press.

Ehrman, C. M., & Hamburg, M. (1986). Information Search for Foreign Direct Investment Using Two-Stage Country Selection Procedures: A New Procedure.*Journal of International Business Studies*, 93-116.

Eicher, T., Helfman, L. ve Lenkoski, A. (2012). Robust FDI Determinants: Bayesian Model Averaging in the Presence of Selection Bias. *Journal of Macroeconomics*. 34(3): 637-651.

Eiteman, D., Stonehill, K., Arthur, I. ve Michael, H. (2001). *Multinational Business Finance*. New Jersey: Ninth Edition.

Elschner, C. (1997). Special Tax Regimes and the Choice of Organizational Form: Empirical Evidence from European Tonnage Taxes. *Journal of Public Economics*. 97(1): 206-216.

Emhan, A. (2009). Risk Yönetim Süreci ve Risk Yönetmekte Kullanılan Teknikler. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*. 23 (3): 209.

EPDK (Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu). (2011). *Petrol Piyasası Sektör Raporu*. Ankara: EPDK Yayınları.

Ercan, İ. ve Kan, İ. (2004). Ölçeklerde Güvenirlik ve Geçerlik. *Uludağ Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi*. 30(3): 211-216.

Erçakar, M. E. ve Karagöl Tanas, E. (2011). Türkiye' de Doğrudan Yabancı Yatırımlar. *Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı Dergisi*. 1-23.

Erdal, F. ve Tatoğlu, E. (2002). Locational Determinants of Foreign Direct Investment in an Emerging Market Economy: Evidence From Turkey. *Multinational Business Review*. 10: 21-27.

Erdal, M. (2008). *Konteyner, Deniz ve Liman İşletmeciliği*. İstanbul: Beta Yayınları.

Erdil, O., Kalkan, A.ve Alparslan A.M. (2010). Örgütsel Ekoloji Kuramından Stratejik Yönetim Anlayışına. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*. 12(1): 17-31.

Erdoğan, O. (1999). Denizcilikte finansman ve Hisse Senedi Fiyatlandırma Modeli. *İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi Bildiri Kitabı* (ss.213-240). İstanbul.

Eren, E. (2006). *Stratejik Yönetim*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.

Eren, E. (2000). *İşletmelerde Stratejik Yönetim ve İşletme Politikası*. İstanbul: Beta Basım.

Eren, E. (2013). Stratejik Yönetim ve İşletme Politikası. İstanbul: Beta Yayınları.

Eren, E. (2004). *Örgütsel Davranış ve Yönetim Psikolojisi*. İstanbul: Beta Yayınları. *Özelliklerinin Tanımlanmasına Yönelik Bir Araştırma: Marı Şehri Örneği.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Eriş, G. (2004). *Madde Açıklamalı-En son İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu, C.I, Ticari İşletme ve Ticaret Şirketleri*. İstanbul: Seçkin Yayınları.

Ernst ve Young. (2013). *Shipping Industry Almanac*. http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EYShipping_industry_almanac:_2013/$FILE/EY-2013-Shipping-Industry-Almanac.pdf, (05.09.2013).

Eroğlu, O. (2006). *Eğitimde Araştırma Yöntemleri: İzleme Araştırmaları*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü.

EUROSTAT (European Union Statistics). (12 Ocak 2013). *Eurostat Regional Yearbook 2012*. http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-HA-12-001-12/EN/KS-HA-12-001-12-EN.PDF, (12.08.2013)

Farthing, B. ve Brownring, M. (1997). *Farthing on International Shipping*. Virginia: LLP Ltd.

Farthing, B. (1993). *International Shipping: An Introduction to the Policies, Politics and Institutions of the Maritime World*. London: Lloyd's of London Press Ltd.

Febin, A.K. (4 Aralık 2007). *Evolution of Flags of Convenience*. http://shippinglawtimes.blogspot.com/2007_12_01_archive.html, (12.12.2013).

FIAS (Foreign Investment Advisory Service). (2001). *Türkiye Yatırımın Önündeki İdariEngeller*.https://www.google.com.tr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&ved=0CDAQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.yoikk.gov.tr%2Fupload%2Fdosya%2Ffias.doc&ei=z_6aUuCKOK7S4QSsoYD4Ag&usg=AFQjCNHf9UKyiQ7MVfVgGeiUn_ugcHTSmw&bvm=bv.57155469,d.bGE, (1.12.2013).

FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations). (2013). *Freight Forwarding and Logistics Services.* http://www.fiata.com/index.php?id=492&L=-1%2527, (18.11.2013).

Galan, J.I., Gonzalez-Benito, J. ve Zuniga-Vincente, J. A. (2007). Factors Determining the Location Decisions of Spanish MNES: An Analysis Based on the Investment Development Path. *Journal of International Business Studies*. 38(6): 975-997.

Gardiner, N. (2006). “Ship Operating Costs: Annual Review and Forecast”. *Drewry Maritime Research*.

Garnsey, D. (2006). Shipping Finance. *Financial Markets Products* (ss.93-108). London: Euromoney Books.

Geiss, R. ve Petrig, Anna (2011). *Piracy and Armed Robbery At Sea, The Legal Framework For Counter Piracy Operations in Somalia and The Gulf Of Aden.* Newyork: Oxford University Press.

Gergely, J. (2003). Trends in Foreign Direct Investment Incentives. *European Communities Studies Association Working.*5.

GISIS (Global Integrated Shipping Information System). (2012). *Recognised Organizations.*https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx?App=GISISPublic&ReturnUrl=http://gisis.imo.org/Public/RO/Default.aspx, (25.11.2013).

Gordon, W.J. (1915). *Flags of the World Past and Present; Their Story and Associations*. London and New York: Warne Ltd.

Goulielmos, A. (1998). “Flagging Out and the Need For a New Greek Maritime Policy”. *Transport Policy*. 5(2),115-125.

Goulielmos, A. M. (2000). A Proposed Shipping Policy to Counteract Flagging-Out: The Paradigm of Greece. *Maritime Economics and Logistics*. 2(1): 27-47.

Göğer, E. (1965). *Deniz Ticareti Hukukundan Doğan Kanunlar İhtilafı*. Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınları.

Göğer, E. (1974). *Türk Tabiiyet Hukuku*. Ankara: Sevinç Matbaası.

Göğer, E. (2003). "Çifte Vatandaşlık". *Atatürk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 44(1-4), 127-182.

Gökmen, Y., Türen, U. ve Dilek, H. (2012). Dünyadaki Doğrudan Yabancı Yatırımların Ülke Seçimi Kararı ile Ekonomik Özgürlük Endeksi Arasındaki İlişki. *Finans Politik & Ekonomik Yorumlar.*49: 568.

Grammenos, C. ve Xilas, E.M. (1988). *Shipping Investment and Finance.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). London: City University Business School.

Gray, J. (1987). *Futures and Options for Shipping*. London: Lloyds London Press Ltd.

Griffin, R. ve Pustay, W. (2007). International Business. Pearson: Prentice Hall.

Grönroos, C. (1994). On Defining Marketing: finding a new Roadmap for marketing. *Management Decision*. 6 (4): 395-417.

Gülşen, D. (2008). *Farklı lig Düzeyinde Oynayan Futbolcuların Oynadıkları Mevkilere, Öğrenim Durumu ve Spor Yaşlarına Göre Problem Çözme Becerilerinin İncelenmesi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Adana: Çukurova Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü.

Güzel, K. (2006). *Kruvaziyer Turizmin Türkiye'deki Geleceği*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Hacıköylü, B.E. (2006). *Analitik Hiyerarşi Karar Verme Süreci ile Anadolu Üniversitesi'nde Beslenme ve Barınma Yardımı Alacak Öğrencilerin Belirlenmesi.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Halaç, O. (2001). *Kantitatif Karar Verme Teknikleri (Yöneylem Araştırması)*. Bursa: Alfa Kitabevi.

Hanzu-Pazara, R. ve P. Arsenie (2010). New Challenges in the Maritime Academics. Latest Trends on Engineering Education. *7th WSEAS International Conference on Education and Educational Technologies*. Greece. July 2010.

Haralambides, H. (2000). "Liner Shipping Economics". *Maritime Economics&Logistics* (*MEL*). 1(1): 1-15.

Haralambides, H. E. ve Yang, J. (2003). A Fuzzy Set Theory Approach to Flagging Out: Towards a New Chinese Shipping Policy. *Marine Policy*. 27(1): 13-22.

Harp Akademileri Komutanlığı. (2001). *Karar Verme ve Problem Çözme*. İstanbul: Harp Akademileri Basım Evi.

Harrison, E.F. (1996). A Process Perspective On Strategic Decision Making, *Management Decision.* 34(1):46–53.

Hatiboğlu, Z. (1994). *İşletme Yönetimine Giriş*. İstanbul: Beta Yayın.

Hatipoğlu, H. (2008). "Gemi Acenteliği Eğitimleri, Deniz Ticaret Odası ve Acenteler İlişkisi", *İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi*.

Hazman, G. (2010). Türkiye'de Mali Nitelikteki Teşviklerin Doğrudan Yabancı Sermaye Üzerindeki Etkisi. *Maliye Dergisi*. 158.

Heike, H. (2000). "The Work of the Sub Committee on Flag State Implementation-an Overview". *Maritime Safety Division-IMO.*

Hekimoğlu, A.P. (2012*). Gemi İnşa Sanayi Sektör Raporu*. Trabzon: Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı.

Hendrickson, R. (2013). Foreign Direct Investment. *The Political Economy of Development and Underdevelopment in Africa*. 128.

Hill, C. (2012). *International Business*. McGraw-Hill/Irwin.

Hisarcıklılar, M., Kayalıca, M. Ö. ve Kayam, S. S. (2010). Spoilt for Choice: Explaining the Location Choice of Turkish Transnationals (ss. 9-11). *ETSG 2010 Proceedings of Conference at Lausanne.* Eylül 2010.

Hoffmann, J., Sánchez, R. J., ve Talley, W. K. (2004). Determinants Of Vessel Flag. *Research in Transportation Economics*. 12(1):173-219.

Hoppe, H. (2000). *Port State Control: An updated IMO's Work* http://www.imo.org/InfoResource/mainframe.asp?topic_id=406&doc_id=1079, (14.03.2012).

Hutchison, J. B. (1993). *Practical And Political Considerations*. London: Classification Societies.

IACS (International Association Classification Societies). (2013a). *IACS Members*. http://www.iacs.org.uk/default.aspx, (22.07.2013).

IACS (International Association Classification Societies). (2013b). *Classification Societies- What, Why and How?* UK: IACS.

ICAO (International Civil Aviation Organisation). *Convention on International Civil Aviation 1944*. Canada.

ICJ (International Court of Justice). (1970*). Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited Case*. http://www.icj-cij.org/docket/files/50/5387.pdf, (12.11.2013).

ICJ (International Court of Justice). (1960*)*. IMCO Case. *http://www.icj-cij.org/docket/files/43/2419.pdf,* (12.11.2013).

ICJ (International Court of Justice). (1955*)*. *Nottebohm Case, 2nd phase (Liechtenstein v. Guatemala)*. http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=215&p1=3&p2=3&case=18&p3=5, (12.11.2013).

IMO. (1974). *International Convention for the Safety of Life At Sea-SOLAS.* London: IMO.

IMO. (1969). *International Convention on Tonnage Measurement of Ship TONNAGE.* London: IMO.

IMO. (1978/1995). *International Convention on Standarts of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarer- STCW*. London: IMO.

IMO. (2013a). *Introduction to IMO*. http://www.imo.org/about/pages/default.aspx, (02.08.2013).

IMO. (2013b). *Port State Control*. http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=159, (02.08.2013).

IMO. (2004). *MSC/Circ.1140-MEPC/Circ.424: Transfer of Ships Between States*. London: IMO.

IMO. (1989). *International Convention on Salvage at Sea*. London: IMO

IMO. (1995). A.787 (19). *Procedures for Port State Control, as amended by Resolution 882(21)*. London: IMO.

IMO. (1973/1978). *International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships- MARPOL*. London: IMO.

IMO. (1969). *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage-CLC*. London: IMO.

IMO. (1972). *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea-COLREG*. London: IMO.

IMO. (2002). *International Safety Managemenet Code ISM Code and Revised Guidelines on Implementation of the ISM Code by Administrations*. London: IMO

IMO (1993). *Resolution A.739(18)*. Guidelines For The Authorization of Organisations Acting on Behalf of the Administration. London: IMO.

ISL (Institute of Shipping Economics and Logistics). (2012). *Shipping Statistics and Market Review*. Bremen. 56.

Işık, H.M. (2008). Yasama Erkinde Karar Verme Süreci. *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 11-70.

ITLOS-International Tribunal for the Law of the Sea. *M/V "Saiga" case (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*. http://www.itlos.org/index.php?id=59, (12.11.2013).

İnal, E. ve Biçkes, M. (2006). "Kar Amaçsız Kuruluşların Sorunlarının Çözümünde Pazar yönlülük Teorisi". *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 26 (1).

İnal, E. (1998). *Kar Amacı Gütmeyen Kuruluşlarda Pazarlama Planlaması ve Üniversiteler Üzerine Bir Araştırma*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

İraz, R. (2004). Organizasyonlarda Karar Verme ve İletişim Sürecinin Etkinliği Bakımından Bilgi Teknolojilerinin Rolü. S.Ü.Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. 11: 407-422.

İzveren, A., Franko, N. ve Çalık, A. (1994). *Deniz Ticaret Hukuku*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları.

Kalpsüz, T. (1971). *Deniz Ticareti Hukuku*. Ankara: Ankara Üniversitesi Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları.

Kandakoğlu, A., Çelik, M. ve Akgun, İ. (2009). A Multi-Methodological Approach for Shipping Registry Selection in Maritime Transportation Industry. *Mathematical and Computer Modelling*.49(3): 586-597.

Kapoor, P. (1987). *A System Approach to Documentary Maritime Fraud*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Plymouth: University of Plymouth.

Kar, M. ve Tatlısöz, F. (2008). Türkiye'de Doğrudan Yabancı Sermaye Hareketlerini Belirleyen Faktörlerin Ekonometrik Analizi. *KMU İİBF Dergisi*. 14

Karasar, N.(1991). *Bilimsel Araştırma Yöntemi*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

Kaşıkçı, E. (2002). *Para –Mosyon Pazarlamasının 7P'si*. İstanbul: Kariyer Yayıncılık.

Kavussanos, M.G. ve Alizadeh, A.H. (2002). Efficient Pricing of Ships in the Dry Bulk Sector of the Shipping Industry. *Maritime Policy and Management*. 29(3): 303-330.

Kavussanos, M. ve Tsekrekos, A. E. (2011).The Option to Change the Flag of a Vessel. *International Handbook of Maritime Economics*. 47.

Kavussanos, M. (2002) "Business Risk Measurement and Management in the Cargo Carrying Sector of the Shipping Industry". *The Handbook of Maritime Economics and Business.* 3(2): 661-692.

Kaymak, H. (2005). Yabancı Doğrudan Yatırımları Artırmak İçin Teşvikler Gerekli ve/veya Yeterli Mi? *Maliye Dergisi*. 149

Kendall, L., Buckley, J. ve Cornel, J. (2001). *The Business of Shipping*. Virginia: Cornell Maritime Press.

Kesken, J. (2002). Kurumsal İmaj ve Ekonomik Performans: İstanbul Menkul Kıymetler Borsası İçin Bir Analiz. *Uluslar arası Ekonomi Kongresi Bildiri Kitabı*. Düzenleyen: Ortadoğu Teknik Üniversitesi. Ankara. 11-14 Eylül 2002.

Kızkapan, T. (2012). Kolay Bayrak Uygulamalarının Deniz Kazalarındaki Rolü. http://www.aktueldeniz.com/taner_kizkapan/kolay_bayrak_uygulamalarinin_deniz_kazalarindaki_rolu, (28.11.2013).

Kızkapan, T. (2012). *Türkiye Limanlarında Liman Devleti Denetimi (PSC) Uygulamaları.*http://www.aktueldeniz.com/taner_kizkapan/turkiye_limanlarinda_liman_devleti_denetimi_-psc-_uygulamalari, (20.11.2013).

Kinnear, T. ve Taylor, J. (1996). Marketing Research: An Applied Approach. London: Mc Graw Hill Ltd.

Kişi, H. (2013). *Port Types*. Denizcilik Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü Ders Notları.

Klikauer, T. ve Morris, R. (2002). "Into Murky Waters: Globalisation and Deregulation in Germany's Shipping Employee Relations". *Employee Relations*, 24 (1), 12–28.

Kline, P. (1994). *An Easy Guide To Factor Analysis*. New York: Routledge.

Knapp. S ve Franses, P.H. (2007). Econometric Analysis on The Effect of Port State Control Inspections on The Probability of Casualty. *Marine Policy*. 31(4): 550-563.

Knapp. S., Kumar, S. N. ve Remijn, A. (2008). Econometric Analysis of The Ship Demolition Market. *Marine Policy*. 32(6): 1023-1036.

Knudsen, K. (1997). "The Economics of Zero Taxation of the World Shipping Industry". *Maritime Policy and Management*. 24(1), 45-54.

Koçel, T. (1998). *İşletme Yöneticiliği*. İstanbul: Beta Yayınları.

Koçel, T. (2003). *İşletme Yöneticiliği*. İstanbul: Beta Yayınları.

Koçel, T. (2007). *İşletme yöneticiliği: yönetim ve organizasyon, organizasyonlarda davranış, klasik-modern-çağdaş ve güncel yaklaşımlar*. Arıkan Basım Yayın Dağıtım.

Koçel, T. (2010). *İşletme Yöneticiliği*. İstanbul: Beta Yayınları.

Koçoğlu, E. (2010). İşletmelerde Yöneticilerin Karar Verme Süreci ve Bu Süreçte Bilişim Sistemlerinin Kullanımı: Ankara İli Örneği. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kostin, A. (1999). Registration of Vessels. *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 14(1).

Kotler, P. (2011). *Marketing Management*. New Jersey: Prentice Hall.

Kotler, P. ve Armstrong, G. (2000). *Principles of Marketing*. New Jersey: Prentice Hall.

Kotler, P. ve Keller, K. (2011). *Marketing Management.* New Jersey: Prentice Hall.

Koyuncu, İ.S. (2008). *Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kubilay, H. (2001). *Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu.* İzmir: Şafak Matbaacılık.

Kurt, Ü. (2003). K.K.K.'de Yöneticilerin Kişilik Yapıları ve Karar Verme Yönelimleri: Bir Birlik Üzerinde Çalışma. *Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Dergisi*. 2(2).

Kurtaran, A. (2010). Doğrudan Yabancı Yatırım Kararları ve Belirleyicileri. *Atatürk Üni Sosyal Bilimler Dergisi*. 10(2).

Lapidoth, R. (1975). "Freedom of Navigation and the New Law of the Sea". *Israel L*. 10: 456.

Lang, T. (1994). *An Overview of Four Futures Methodologies*. http://www.futures.hawaii.edu/publications/half-fried-ideas/J7/LANG.pdf, (14.07.2011).

LCL (Liberian Code of Law). (1956). http://www.liscr.com/liscr/portals/0/liberian%20commercial%20code'10.pdf, (5.4.2011)

Lee, D. P ve Newman, R. P. (1999). *Decision Making in Organisations*. England.: Pearson Education Limited.

Lee, T.W. (1996). Flagging Options for the Future: A Turning Point in Korean Shipping Policy? *Maritime Policy and Management.* 23(2): 177-186.

Llácer, F. J. M. (2003). Open Registers: Past, Present and Future. *Marine Policy*. 27(6): 513-523.

Li, K. X. (1999). The safety and quality of open registers and a new approach for classifying risky ships. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. 35(2): 135-143.

Li, K.X. ve Wonham, J. (1999). Registration of Vessels. *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 14(1): 137-154.

Lillie, N. (2004). Global Collective Bargaining on Flag of Convenience Shipping. *British Journal of Industrial Relations*. 42(1): 47-67.

Linstone, H. A. ve Turoff, M. (2002). *The Delphi Method: Tecniques and Applications*. Massachusetts: Addison-Wesley.

Lombardo, G. (2004). *Short Sea Shipping: Practices, Opportunities and Challenges*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). United States: Merchant Marine Academy.
Lloyd's Register. (2011). *World Fleet Statistics 1926–1942*. London.

Lloyd's Register. (2012). *World Fleet Statistics 1970–1988*. London.

Luo, M., Fan, L. ve Li, K. X. (2013). Flag Choice Behaviour in The World Merchant Fleet. *Transportmetrica A: Transport Science*. 9(5): 429-450.

Lun, V.Y.H, Hilmola, O., Goulielmos, K.A., Lai, K. ve Cheng, E.T.C. (2012). *Oil Trasport Management*. Springer

Macedo, R. (1995). Value, Relative Strength, and Volatility in Global Equity Country Selection. *Financial Analysts Journal*. 70-78.

Magramo, M. ve Gellada, L. (2009). A Noble Profession Called Seafaring: the Making of an Officer. *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation.* 3(4): 475-480.

Mansell, J.N.K. (2007). *An Analysis of Flag State Responsibility From Historical Perspective: Delegation or Derogation.* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Australia: Centre for Maritime Policy University of Wollongong.

Mansell, J. N. (2009). Flag State Responsibility. *Choice of Flag State* (ss.91-115). Springer Berlin Heidelberg.

Mansell, J. N. (2009). Flag State Responsibility. *Registration of Ships* (ss.25-36). Springer Berlin Heidelberg.

MARKA (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı). (2011). *Gemi Yan Sanayinde Standardizasyon: Yaklaşımlar, Görüşler, Beklentiler*. İstanbul: Marka Yayınları.

Marlow, P. ve Mitroussi, K. (2008). EU Shipping Taxation: The Comparative Position of Greek Shipping. *Maritime Economics and Logistics*. 10(1): 185-207.

Martinsons, M. G. ve Davison, R. M. (2007). Strategic Decision Making and Support Systems: Comparing American, Japanese and Chinese Management. *Decision Support Systems.* 43 (1): 284-300.

Mc Conville, J. (1999). *Economics of Maritime Transport*. London: Witherby and Co. Ltd.

MEB (TC Milli Eğitim Bakanlığı). (2012). *12 Yıl Zorunlu Eğitim: Sorular ve Cevaplar*. Ankara: Meb Yayınları

Mendel, H. (2011). Evolutionary Optimization for Decision Making Under Uncertainty. *Computational Management Science*. 1: 107-113.

Mertus, J. (1988). "The Nationality of Ships and International Responsibility: The Reflagging of the Kuwaiti Oil Tankers", *Denver Journal of İnternational Law and Policy*. 207-233.

Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK). 12 Mart 2010. *Ulusal Meslek Standardı Liman Operasyon Elemanı (Puantör) Seviye 3 Eğitim Notları*. http://meslek.kamudunyasi.com/Liman-Puantoru-5211i.cgi, (29.08.2013).

Meydan, C.H. (2011). Kaynak Bağımlılığı, İşlem Maliyetleri, Örgütsel Ağ ve Yeni-Kurumsal Kuram İle Örgütlerin İttifak Oluşturma Sebepleri üzerine bir inceleme. *Dr.P.Bnb. Kara Harp Okulu Dekanlığı Dergisi*.

Mikelis, N. (2012). *The Emergence of an International Regulatory Regime for the Ship Recycling Industry, Sale & Purchase Conference Proceedings*. Düzenleyen Lloyd's Maritime Academy. London. Eylül 2012

Mitroussi, K. (2003). Third Party Ship Management: The Case of Separation of Ownership and Management in the Shipping Context. *Maritime Policy & Management*. 30 (1): 77-90

Mucuk, İ. (2004). *Pazarlama İlkeleri*. İstanbul: Der. Yayınları.

Moosa, I. A. (2002). *Foreign Direct Investment*. Palgrave.
Montevideo Convention (International Conference on American States). (1933). *Convention on the Rights and Duties of States (Inter-American)*. Montevideo.

Morgan, G. (1998). *Yönetim ve Örgüt Teorilerinde Metafor*. Çev. Gündüz Bulut. İstanbul: Sage Publications.

Morrison, A. (2011). *Shelter from the Storm- the Problem of Places of Refuge For Ships in Distress and Proposals to Remedy the Problem*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Wollongong: University of Wollongong Faculty of Law.

Mott, R. (2012). *International Convergence on Flags of Convenience.* Michigan: University of Michigan Law School.

MSA (Merchant Shipping Act). (1995). http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents, (28.10.2012).

Nakip, M. (2006). *Pazarlama Araştırmaları Teknikler ve (SPSS Destekli) Uygulamalar*. Ankara: Seçkin Yayınları.

Nalçakan, M. (2008). "Üretim ve Tüketim Sektörlerindeki Değişimin Ulaştırma Sektörüne Etkileri". *2. Ulusal İktisat Kongresi Bildiri Kitabı*. Dokuz Eylül Üniversitesi İ.İ.B.F. İktisat Bölümü. İzmir. 20-22 Şubat 2008.

Narin, G. (2007). *Türkiye'ye Gelen Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Özellikleri ve Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Olası Etkileri*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Nas, S. (2006). *Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü.

Naylor, J. A. (1980). *Theory of Behevior in Organization*. Newyork: Academic Press. Inc.

Neumann, Y. ve Neumann, E. (1994), Management Strategy, The CEO's Cognitive Style and Organizational Growth/Decline, *Journal of Educational Administration*. 32(4): 66-76.

Nielsen, D. ve Roberts, S. (1999). Fatalities Among the World's Merchant Seafarers (1990-94). *Marine Policy*. 23(1): 71-80.

Nivedita, M. H. (2009). A Critical Analysis of Flag State Duties As Laid Down Under Article 94 of The 1982 United Nations Convention on The Law of The Sea. *The United Nations-Nippon Foundation Fellowship Programme Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs*.

Nutt, P. C. (1979). Influence of Decision Styles on Use of Decision Models. *Technological Forecasting and Social Change*. 14 (1): 77-93.

OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development**)**. (2011). "The Global Steel Market: A Brief Summary". *70th Steel Committee Meeting*. Paris. 12-13 May 2011.

OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development-MaritimeTransport Comittee). (2004). *Report on The Removal of Insurance From Substandard Shipping*.

OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development-MaritimeTransport Comittee). (2003). Ownership and Control of Ships. http://www.oecd.org/sti/transport/maritimetransport/17846120.pdf, (29.11.2013).

O'Farrell, P. N. ve Wood, P. A. (1994). International Market Selection by Business Service Firms: Key Conceptual and Methodological issues. *International Business Review*. *3*(3): 243-261.

Oğur, R. ve Tekbaş, Ö. F. (2003). Anket Nasıl Hazırlanır?. *Sürekli Tıp Eğitim Dergisi*. 12(9): 336-337.

Oğuzman, M., Seliçi, Ö. ve Özdemir, O. (2006). *Şaibe: Eşya Hukuku*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.

O'Keefe, D. (2002). *Evolution of The Deep-Sea Fleet That Supports Canada's International Trade*. Statistics Canada.

Okur, D.A. (2011). Uluslararası Hukukta Devletlerin Açık Denizde Bulunan Gemilere Müdahale Yetkisi. *Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu Kitabı (*ss.143-154),

Öncü, H. (1994). *Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme*. Ankara: Matser Basım.

Öndoğan, N. (2010). "Restoran Pazarlamasında Kullanılan Temel Pazarlama Karma Elemanları". *ESAM Dergisi Yayınları*. 1(1): 1-25.

Öneren, M. ve Çiftçi, G.E. (2013). Yöneticilerin Öz Yeterlilik ve Karar Verme Tarzlarına İlişkin Özel Bankalarda Bir Araştırma. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*. 27(3): 305-321.

Özçayir, O. (2001). "Port State Control". *The Impact of Caspian Oil and Gas Development on Turkey and Challenges Facing the Turkish Straits Meeting.* İstanbul.

Özdemir, A. (2006). *Farklı Örgüt Kültürü Olan İşletmelerde Zaman Yönetimi Üzerine Ampirik Bir Araştırma: Bursa İli Örneği*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Özen, Ö. (2006). *Denizyolu Taşımacılığında Yük Sevkiyatçılığının Karar Yaklaşımları ve Bilgi Teknolojileri Uygulamaları*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Özer, A. K. (1997). *Gerçekçi Yönetişim*. İstanbul: Varlık Yayınları.

Özkara, B. (2010). *İşfikri Bulma Yöntemleri Üzerinde Kişiliğin Ve Karar Verme Tarzlarının Etkisi: Isparta Ve Burdur İllerindeki Girişimciler Üzerinde Bir Araştırma.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Özşahin, M. ve Zehir, C. (2011). Yüksek Performanslı İşletmelerde Liderlik, Girişim Odaklılık ve Örgütsel Performans İlişkisi. *Yönetim Bilimleri Dergisi.* 9(2): 43-73.

Öztek, Y. (1996). *İşletmeciler İçin Deniz Taşımacılığı El Kitabı*. İstanbul: Özener Yayınları.

Öztürk, R. ve Fındık, M. (2012). "Türkiye' de Demir Çelik Sektörü'nün Yapısal Analizi", *International Iron & Steel Symposium Proceedins.* Karabük. 02-04 Nisan.2012.

Özyıldız, R. H. (1998). Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarında Karar Alma Prosedürü. *Hazine Dergisi*.11: 1-9.

Pamborides, G. (1999). *International Shipping Law: Legislation and Enforcement*. Boston: The Hague.

Panayides, P. M. (2001). *Professional Ship Management: Marketing and Strategy*. England: Ashgate Publication Ltd.

Paris MOU. (2012). *Annual Report 2012*. https://www.parismou.org/sites/default/files/ANREP%202012%20FINAL.pdf, (12.11.2013).

Pazarcı, H. (2005). *Uluslararası Hukuk Dersleri*. Ankara: Turhan Kitabevi.

PCA (Permanent Court of Arbitration). (1997). *Muscat Dhows Case (France v. Great Britain)*. http://www.pca-cpa.org/showfile.asp?fil_id=171, (12.11.2013).

Phang, S. Y. ve Toh, R. S. (1994). Policies to Promote Shipping Registration in Singapore. *Journal of Transport Economics and Policy*. 28(2): 215-219.

Phillips, B. ve Chedzey, D.H. (1971). *A History of Seamanship*. London: Allen and Unwin.

POEA (Philippine Overseas Employment Administration). (2012). *Overseas Employment Statistics 2007-2011*. http://www.poea.gov.ph/stats/2011Stats.pdf, (17.11.2013)

Platou, R.S.(2011). *The Platou Report 2011*. Oslo: RS Platou ASA.

Platou, R.S.(2012). *The Platou Report 2011*. Oslo: RS Platou ASA.

Porter, M.E. (2000). *Rekabet Stratejileri; Sektör ve Rakip Analizi Teknikleri*. Çev. Gülen Ulubilgen. İstanbul: Sistem Yayınları.

Porter, M. E. (2011). *Competitive advantage of nations: creating and sustaining superior performance*. Simon and Schuster.

Pride, W ve Ferrell, O. (1999). *Marketing: Concepts and Strategies*, Bosyon: Houghton Mifflin Company.

Proksch, M. (2004). Selected Issues on Promotion and Attraction of Foreign Direct Investment in Least Developed Countries and Economies in Transition. *Investment Promotion and Enterprise Development Bulletin for Asia and the Pacific*. 2: 1-17.

PWC (Pricewaterhouse Coopers). (2009). Choosing a Profitable Course Around The Globe: Corporate taxation of the Global Shipping Industry.http://www.pwc.com/en_GX/gx/transportation-logistics/assets/choosing-profitable-course.pdf, (28.11.2013).

Pyne, R. ve Koester, T. (2005), Methods and Means for Analysis of Crew Communication in the Maritime Domain. *The Archives of Transport*. 17: 3-4.

Reid, H. (2012). *Flying the Flag and Causing Offence.* http://www.heraldscotland.com/comment/columnists/flying-the-flag-and-causing-offence.17393059, (20.11.2013).

Rodrigue, J. P., Comtois, C. ve Slack, B. (2009). *The Geography of Transport Systems*. Routledge.

Rogers, R. (2010). *Ship Registration: A Critical Analysis*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Sweden: World Maritime University Department of Maritime Affairs.

Rose, J. ve Stevens, W. (2004). Global Connectedness and Bilateral Economic Linkages-Which Countries?. *New Zealand Treasury Working Paper*.9.

Rowe, A. J. ve J. D. Boulgarides (1994). *Managerial Decision Making*. New Jersey: Prentice-Hall.

Rugman, A. M. ve Hodgetts, R. M. (1995). *International Business: A Strategic Management Approach*. New York: McGraw-Hill.

Rugman, .A.M., Lecraw, D. J. ve Booth, D.L. (1988). *International Business Firm and Environment.* New York: McGraw-Hill

Sağır, C. (2006). *Karar Verme Sürecini Etkileyen Faktörler Ve Karar Verme Sürecinde Etiğin Önemi: Uygulamalı Bir Araştırma*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Edirne: Trakya Üniversitesi Soysal Bilimler Enstitüsü.

Salar, A. (2003). Tersane Yönetimi ve Yeni Gemi İnşasında Lojistik Fonksiyonları Açısından Karşılaştırmalı Analiz". (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Saldanha, John. ve Gray, R. (2002). The Potential for British Coastal Shipping in a Multimodal Chain. *Maritime Policy and Management, 29(1):* 77-92.

Samuelson, P.A. ve Nordhaus, W.D. (1998). *Economics*. London: McGraw -Hill

Sandıklı, A. ve Akçadağ, E. (2011) Kıbrıs Sorunu Kapsamında AB-Türkiye İlişkileri. *Bilge Strateji*. 3(4): 1-19.

Sarışen, Ş. (2006). *Türkiye Denizcilik Sektöründe Finansman*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Sarraf, M. ve Lauridsen, F. S. (2010). *Ship Breaking and Recycling Industry in Bangladesh and Pakistan*. World Bank: JuditKanthak ve Nityanand Jayaraman.

Sauvant, K., Maschek, W. ve McAlister, G. (2009). Foreign Direct Investment by Emerging Market Multinational Enterprises the Impact of the Financial Crisis and Recession and Challenges Ahead. *OECD Global Forum on International Investment Proceedings*. 7-8 Aralık 2009.

Scarsi, R. (2007). The Bulk Shipping Business: Market Cycles and Shipowners Biases. *Maritime Policy and Management*. 34(6): 577-590.

Sezer, H. (2008). *Düzenli Hat Taşımacılığında Nakliye Müteahhidinin Gemi Operatörü Seçimine Çok Kriterli Karar Destek Sistemi Yaklaşımı.* (YayınlanmamışYüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Sezgin, M. ve Bulut, B. (2013). Örgüt Kültürü ve Halkla İlişkiler. *Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 3(2): 182-194.

Semerci, Ç. ve Semerci, N. (2001). Program Geliştirmede Delphi, Dacum ve Meslek Analizi.

Seviğ, M.R. ve Seviğ, V.R. (1967). *Devletler Hususi Hukuku*. İstanbul.

Shaughnessy, T. ve Tobin, E. (2007). Flags of Inconvenıence: Freedom And Insecurıty On The Hıgh Seas. *Journal of International Law & Policy.* 5.

Silos, J.M., Piniella, F., Monedero, J. ve Walliser, J. (2013). The role of the Classification Societies in the Era of Globalization: A Case Study. *Maritime Policy & Management: The Flagship Journal of International Shipping and Port Research*. 40 (4): 384-400.

Silos, J.M., Piniella, F., Monedero, J. ve Walliser, J. (2012). Trends in the Global Market For Crews: A Case Study. *Marine Policy*. 36: 845-858.

Sletmo, G. K.ve Hoste, S. (1993). Shipping and the Competitive Advantage of Nations: The Role of İnternational Ship Registers. *Maritime Policy and Management*. 20(3): 243-255.

Sloggett, J. (1984). *Shipping Finance (Financing Ships and Mobile Offshore Installations)*. London: Fairplay Publications Ltd.

Smith, W. (1975). *The Flag Book of the United States*. New York: Morrow.

Snyman, J. H. (2006). Strategic Decision Processes and Firm Performance Among Truckload Motor Carriers. *The Journal of American Academy of Business*. 8(1): 265-270.

Spruyt, J. (1994). *Ship Management*. London: LLP.

Stewens, J. (1996). *Applied Multivariate Statistics For The Social Science*. New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates.

Stopford, M. (1997). *Maritime Economics*. London: Routledge.

Stopford, M. (1999). *Maritime Economics*. London: Routledge.

Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*. London: Routledge.

Sucharitkul, S. (2006). Liability and Responsibility of the State of Registration or the Flag State in Respect of Sea-Going Vessels, Aircraft and Spacecraft Registered by National Registration Authorities. *The American Journal of Comparative Law*, 54: 409-442.

Sun, Q.T., ve Wilson-Yu, Q. (2002). Determinants of Foreign Direct İnvestment Across China. *Journal of İnternational Money and Finance*. 21:79-113.

Sundelin, O. (2007). *The Scrapping of Vessels – An Examination of the Waste Movement Regime's Applicability to Vessels Destined for Scrapping and Potential Improvements Made in the IMO Draft Convention on Ship Recycling.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Goteborg: University of Gothenburg.

Şahin, A. E. (2001). Eğitim Araştırmalarında Delphi Tekniği ve Kullanımı. *Hacettepe Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi* 20: 215-220.

Şahin, Ç. (2005). Aktif Öğretim Yöntemlerinden Beyin Fırtınası Yöntemi ve Uygulaması. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.* 14(1): 441-450.

Şumlu, G. (2007). *Türk Uluslararası Gemi Sicili Kapsamındaki İşletmelerde Muhasebe Düzeni.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Tabachnick, B. G. ve Fideli, L.S. (2001). *Using Multivariate Statistics*. Boston: Ally And Bacon.

Thanopoulou, H. A. (1998). What Price The Flag? The Terms of Competitiveness in Shipping. *Marine Policy*. 22(4): 359-374.

Tavşancıl, E. (2002). *Tutumların Ölçülmesi ve SPSS ile Veri Analizi*. Ankara: Nobel Yayıncılık.

Taymaz, H. (1997). *Eğitim Sisteminde Teftiş, Kavramlar, ilkeler Yöntemler*. Ankara: Pegem Yayıncılık.

T.C. Resmi Gazete. 14.6.1946. Sayı: 6333. *Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun.*

T.C. Resmi Gazete. 4.2.1957. Sayı: 9526. *Gemi Sicili Nizamnamesi*

T.C. Resmi Gazete. 29.4.1967. Sayı: 12586. *Deniz İş Kanunu*.

T.C. Resmi Gazete. 23.06.2000. Sayı: 24088. *Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği*

T.C. Resmi Gazete. 5.3.2012. Sayı: 28224. *Gemi Acenteleri Yönetmeliği.*

T.C. Resmi Gazete. 10.3.2008. Sayı: 26812. *Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ.*

T.C. Resmi Gazete. 13.12.2011. Sayı: 6102. *Türk Ticaret Kanunu (TTK)*.

Tek, Ö.B. (1999). *Pazarlama İlkeleri-Global Yönetimsel Yaklaşım, Türkiye Uygulamaları.* İstanbul: Beta Yayınları.

Tek, Ö.B. ve Özgül, E. (2007). *Modern Pazarlama İlkeleri, Uygulamalı Yönetimsel Yaklaşım*. İzmir: Birleşik Matbaacılık.

Tekil, F. (2001). *Deniz Hukuku*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.

Tekin, A. ve Ehtiyar, R. (2010). Yönetimde Karar Verme: Batı Antalya Bölgesindeki Beş Yıldızlı Otellerde Çalışan Farklı Depa rtman Yöneticilerinin Karar Verme Stilleri Üzerine Bir Araştırma. *Yaşar Üniversitesi Dergisi*. 20(5): 3394-3414.

Tekin Nadir, V. (2009). *SPSS Uygulamalı İstatistik Teknikleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Temelat, N. (2011). *Ülke Anayasalarında Vatandaşlık Tanımları*. Ankara: TBMM Araştırma Merkezi.

Tenekecioğlu, B., Tokol,T., Çalık, N., Karalar,R., Timur, N. ve Öztürk, S. (2004). *Pazarlama Yönetimi*, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları.

Tenold, S. (2003). A Most Convenient Flag--The Basis for the Expansion of the Singapore Fleet, 1969-82. *Maritime Policy and Management*. 30(3): 255-268.

Tetley, W. (1994). "The General Maritime Law" *Syracuse Journal International & Com*. 20,105-145.

Thomas, L.M. (2000). "Regional Port State Control Agreements: Some Issues of International Law". *Ocean & Coastal Law Journal***.** 1-4, 207-219.

Thomas L.M. (1997). "Port State Enforcement: A Comment on Article 218 of the 1982 Law of the Sea Convention". *Journal of Marine and Coastal Law.* 28, 305-322.

Theotokas, I.ve Progoulaki, M. (2007). "Cultural Diversity, Manning Strategies and Management Practices in Greek-Shipping". *Maritime Policy and Management*. 34(4),383-403.

Thuong, L. (1987). “From Flags of Convenience to Captive Ship Registries”. *Transportation Journal*. 27(2), 22-34.

TMMOB (Türkiye Maden Mühendisleri Odaları Birliği). (2005).

TOBB. (2013). *Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Mesleklerin Gruplandırılması Rehberi.*http://www.tobb.org.tr/HukukMusavirligi/Documents/Esaslar/TOBB_meslekler in_gruplandirilmasi_rehberi.pdf, (30.07.2013).

Toh, R. S. ve Phang, S. Y. (1993). Quasi-Flag of Convenience Shipping: The Wave of the Future. *Transportation Journal*. 33(2): 31-39.

Tolofari, S., Button, K.ve Pitfield, D. (1986). Shipping Costs and the Controversy over Open Registry. *Journal of Industrial Economics*. 2(4): 409-427.

Topal, A.H. (2010). Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 59 (1) 2010: 99-130.

Tosun, M. (1971). Karar Verme. *Amme İdaresi Dergisi*. 4(4): 142-168.

Töz, A. C. (2010). *Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararları ve Denizcilik Pazarlarına Etkileri. Gemilerde Bayrak Tercihi Panel Bildirileri*. Düzenleyen Barbaros Denizciler Derneği. İstanbul. Aralık 2010.

TPAO (Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı). (2012). *2011 Yılı Ham Petrol ve Doğal Gaz Sektör Raporu*. Ankara: EPDK Yayınları

Treaty of Versailles. *(1919). Treaty of Peace Between the Allied and AssociatedPowersandGermany*.http://www.ushmm.org/wlc/en/article.php?ModuleId =10005425, (10.01.2011).

Tuna, O. (1999). *Örgütsel Pazara Yönelik Hizmetlerde Algılanan Hizmet Kalitesi, Davranışsal Niyetler ve Müşteri Özellikleri İlişkisi: Konteyner Taşımacılığı Üzerine Bir Araştırma***.** **(**Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Turner, B. (1993). *Contemporary Problems in the Theory of Citizenship***.** London: Sage Publications.

Turner, B. (1993). *Contemporary Problems in the Theory of Citizenship***,** London: Sage Publications.

Türen, U., Gökmen, Y. ve Dilek, H. (2011). Ekonomik Özgürlük Endeksinin Yurt Dışına Doğrudan Yabancı Yatırım Yapan Türk Sermayesinin Ülke Seçim Kararına Etkisi var mıdır? *Maliye Dergisi*. 161: 298-325.

Tvedt, J. (2003). Shipping Market Models and the Specification of Freight Rate Processes. *Maritime Economics and Logistics*. 5: 327-346.

UBAK (T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı). (2013). *Denizcilik Sektörü*. http://www.ubak.gov.tr/, (20.10.2013).

UKMSA (United Kingdom Merchant Shipping Act). (1845). https://ucadia.s3.amazonaws.com/acts_uk/1800_1899/uk_act_1845_british_vessel_registration.pdf, (15.8.2011).

Ulaş, D. (2008). AB' ye Yönelen Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Çok Uluslu İşletmelerin Üretim Yeri Seçim Kararları. *Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi.* 8(2): 77-95.

Uluğ, F. (1996). Yönetimde Karar Verme. *Gazi Üniversitesi End. San. Eğt. Fak. Dergisi*. 4: 1-22.

UN (United Nations) (1982). *United Nations Convention of The Law of the Sea-*UNCLOS. Newyork: UN Office.

UN (United Nations). (1986). *United Nations Convention on Conditions for the Registration of Ships-UNCCRS*. Newyork: UN Office.

UN (United Nations). (1958). *Convention of the High Seas-HSC*. Newyork: UN Office

UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı). (1986). *United Nations Convention for Registration of Ships*. New York ve Cenevre: Birleşmiş Milletler

UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı). (1973). *Review of Maritime Transport.1973*. New York ve Cenevre: Birleşmiş Milletler.

UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı). (1978). *Review of Maritime Transport.1973*. New York ve Cenevre: Birleşmiş Milletler.

UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı). (2012). *Review of Maritime Transport.2012*. New York ve Cenevre: Birleşmiş Milletler.

UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı). (2011). *Review of Maritime Transport 2011*. New York ve Cenevre: Birleşmiş Milletler.

UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı). (2004). *Incentives, Series on Issues in International Investment Agreements.* New York ve Cenevre: Birleşmiş Milletler

UNESCAP (Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu). (2012). *Regional Shipping and Port Development: Container Traffic Forecast 2011 Update*. New York: United Nations Publications.

UNEP (United Nations Environment Program). (1976). *Barcelona Convention* Convention for the Protection Of The Mediterranean Sea Against Pollution. New York ve Cenevre: Birleşmiş Milletler

USC (United States Code). (2002). uscode.house.gov 20.09.2012.

Uslu, K., Çelebi, F. ve Talak K. (2007) "Ortadoğu Ülkelerinin Enerji Kaynakları ve Bu Kaynaklardan Elde Edilen Gelirin Kamu Harcamaları İçindeki Yapısı", *Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1):105-123.

UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği). (2013). *Türkiye'de Forvarding ve Lojistik Sektörü.* http://www.utikad.org.tr/sayfalar.asp?page=13, (28.11. 2013).

Uysal, F. ve Aksoy, Ş. (2004). "Müşteri İlişkileri Yönetimindeki Temel Boyutlar Ve Tıbbi Malzeme Lojistiği Üzerine Bir Uygulama", *Akdeniz Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*.7.

Uzun, S. (2010). *Türkiye'de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Belirleyicileri: AB'ye Üyelik Sürecinen Etkisi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Anara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ülgen, H.ve Mirze, S.K. (2010). *İşletmelerde Stratejik Yönetim*. İstanbul: Literatür Yayınları.

Ünsal, H. (2005). *Çifte Vatandaşlık*. **(**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Varinli, İ. (2006). *Pazarlamada Yeni Yaklaşımlar*. Ankara: Detay Yayıncılık.

Vorbachi J. (2001). "The Vital Role of Non-Flag State Actors in the Pursuit of Safer Shipping". *Ocean Development &International Law*. 32, 27-42.

Veenstra, A. ve Bergantino, A. (2000). "Changing Ownership Structures in the Dutch Fleet". *Maritime Policy and Management*. 27(2), 175-189.

Warnel, J. (2010). "Fifth Report on Maritime Cabotage", *Maritime Transport & Ports Policy***.** Bornholm.

Welby, E. (1995). *Freight* Forwarder *Plays Integral Part of Transportation Process*. http://findarticles.com/p/articles/mi_m3723/is_n9_v7/ai_17763722, (17.11.2013)

Wells, J. M. (1981). Vessel Registration in Selected Open Registries. *Maritime Law*. 6: 221.

West, T.ve Bauer, L. (2000). *Outflagging and Second Ship Registers: Their Impact on Manning and Employment*. European Parliament: Social Affairs Press.

White, I. ve Molloy, F. *Ships and the Marine Environment 2001*. http://itopf.com/information-services/publications/papers/documents/cyprus01.pdf, (12.08.2013).

Willingale, M. ve Spruyt, J.(1998). *Introduction to Ship Management*. London: Lloyd's of London Press.

Wilson, D. (1999). *Organizational Marketing*. U.K: Bussines Press.

Wong, F. S., Wang, P. Z., Goh, T. H. ve Quek, B. K. (1992). Fuzzy Neural Systems For Stock Selection. *Financial Analysts Journal*. 47-74.

WTO (World Trade Organization). (2012). *International Trade Statistics*. Geneva.
Woudenberg, F. (1991). "An Evaluation of Delphi" Technological Forecasting and Social Change. *BI-ISO*. 40.

Yannopoulos, G. N. (1988). The Economics of" Flagging Out". *Journal of Transport Economics and Policy*. 197-207.

Yavuz, G. ve Ceylan, C. (2005). Polatlı İlçesinde Üreticilerin Yem Bitkileri Üretimine Karar Verme Sürecinde Etkili Faktörlerin Belirlenmesi Üzerine Bir Araştırma. *Tarım Bilimleri Dergisi*. 11(2): 133-138.

Yavuz, M. (2009). Okul Müdürlerinin Yönetimle İlgili Görüş ve Uygulamalarının Yönetim Kuramları Bakımından Değerlendirilmesi. *Değerler Eğitimi Dergisi*. 7(18): 121-155.

Yavuz, M. (2012). *Gemi İnşa Sektörü.* Ankara: T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracat Geliştirme Etüd Merkezi.

Yavuz, S. (2003). *Dünyada Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi ile İlgili Türk Mevzuatının AB Müktesebatıyla Uyumlaştırılması için Gerekli Düzenlemeler***.** **(**Uzmanlık Tezi). Ankara: DPT- İktisadi Sektörler Ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü Alt Yapı Hizmetler Dairesi.

Yazıcıoğlu, E. ve Atamer, Kerim. (2012). *Sigorta Hukuku Ders Notları.* http://istanbuluniversitesi.hukukfakultesi.gen.tr/fpdb/YAZICIO%C4%9ELU%20-%20ATAMER%20-%20Sigorta%20Hukuku%20Ders%20Notlar%C4%B1%20-%20Birinci%20K%C4%B1s%C4%B1m.pdf, (20.12.2012)

Yercan, F. (1996). *Liman İşletmeciliği ve Yönetimi*. Mersin: Mersin Deniz Ticaret Odası Yayını.

Yeşilbağ, L (1999). Elverişli Bayrak Uygulamalarının Dünya Deniz Ulaştırma Piyasasına Etkisi. *Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99-Bildiri Kitabı*, İstanbul.

Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2008). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Yıldız, İ. ve İşcan, Ö.F. Bilgi Teknolojilerinin Kullanımı ve Yönetsel Karar Verme Tarzları İlişkisi: TOBB Genç Girişimciler Kurulu (Doğu Anadolu Bölgesi) Üyeleri Üzerinde Bir Uygulama. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi.* 27(3): 21-39.

Yılmaz, E. ve Sünbül, A.M. (2009). Üniversite Öğrencilerine Yönelik Girişimcilik Ölçeğinin Geliştirilmesi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 21: 195-203.

Yılmaz, M. ve Talaş, M. (2010). Decision-Making Process In Informatıon Center. *Journal of World of Turks*. 2(1).

Yılmazel, M. (2010). Doğrudan Yabancı Yatırımlar, Dış Ticaret ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Üzerine Bir Deneme. *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 8: 241-260.

Yiğit, S. ve Yiğit, A.M. (2011). Stratejik Yönetimde Dış Çevre Analizi: Kobi'ler ve Büyük İşletmeler Arasında Bir Karşılaştırma. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi.* 120(38): 119-136.

Yörük, A.K. (1938). *Devletler Hususî Hukuku I-II*, İstanbul.

Yücel, R., Gökdeniz, İ. ve Erbaşı, A. (2006). İşletmelerde Karar Verme Sürecinde Populasyon Ekolojisi Yaklaşımından Yararlanılması. *Selçuk Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi***.** 11(9): 211-219.

Yükseler, Z. (2005). *Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve İş/Yatırım Ortamı İlişkisi*. TC Merkez Bankası. 1-39.

Zehir, C. Ve Özşahin, M. (2006). Stratejik Başarısızlıklar Başarıya Dönüşebilir mi? Otomotiv Sektöründe Bir Örnek Olay İncelemesi. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 9(1): 137-157.

Zhao, A. ve Amante, M.S.V. (2003). Chinese Seafarers and Filipino Seafarers: Race to the Top or Race to the Bottom?. *SIRC Symposium*. Düzenleyen Cardiff University. Cardiff. 19 Eylül 2003.

Znamierowski, A, ve Taylor, M. (1999). *The World Encyclopedia of Flags: The Definitive Guide to International Flags, Banners, Standards and Ensigns*. London: Lorenz Ltd.

Zorlu, M. (2013). *Araştırma Konusu Seciminde ve Araştirma Problemi Belirlemede Dikkat Edilecek Başlıca Hususlar* http://tekniksosyoloji.wordpress.com/2010/04/26/arastirma-konusu-seciminde-ve-arastirma-problemi-belirlemede-dikkat-edilecek-baslica-hususlar/, (7.12.2013).

EKLER

EK 1: Delphi Birinci Aşama ve İkinci Aşama Türkçe Soru Formu

Sayın Katılımcı;

Bu çalışmada, gemi işletmelerinin işlettikleri gemileri için tercih edecekleri bayrak seçim kararlarını etkileyen faktörlerin tespiti amaçlanmaktadır.

Aşağıda yer alan ifadeleri okuduktan sonra, "Katılıyorum, Katılmıyorum, Yorumsuz" seçeneklerinden sizin için en uygun olanını işaretleyiniz / altını çizerek belirtiniz.

"Katılıyorum" ya da "Katılmıyorum" seçeneklerinden herhangi birini işaretlemeniz durumunda lütfen, neden katıldığınızı/katılmadığınızı boş bırakılan bölümde açıklayınız.

1. Gemi işletmelerinin, işletmiş olduğu gemileri için tercih edecekleri ''Bayrak Devleti'' (Flag State) seçim kararlarını etkileyen maliyet değişkenleri (tescil maliyeti, vergi maliyetleri, personel maliyetleri, sermaye maliyeti, banka finansmanı vb.) bayrak devleti seçim kararları arasında en önemli paya sahiptir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

2. Ülkelerin uluslararası pazarda sahip oldukları rekabetçi üstünlük (gelişmişlik düzeyi, refah seviyesi, sendikal ilişkiler düzeyi, toplumsal özgürlükler seviyesi, ekonomik, politik, idari ve hukuksal kararlılık, dış ticarete açıklık, ar-ge, geniş pazar ve potansiyel talep vb.), gemi işletmelerinin ''Gemi Sicili'' tercihlerinde olumlu rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

3. Gemi işletmeleri, navlun pazarındaki rekabetçi üstünlüklerini arttırmak için işlettikleri gemilerini çeşitli kolaylıklar (operasyonel, teknik, finansal, bürokratik vb.) sağlayan ''Kolay Bayrak (Flag of Convenience-FOC)'' ülkelerinin sicillerine tescil ettirmektedir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

4. Denizyolu taşımacılığını olumsuz yönde etkileyen küresel krizler sonucu daralan uluslararası ticaret, gemi işletmelerinin gemilerine tercih edecekleri bayrak seçim kararında ‘’Kolay Bayrak (FOC)’’ ülkelerine yönelmelerine sebep olmaktadır.

□ **Katılıyorum** □ **Katılmıyorum** □ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

5. Bayrak devletinin coğrafi konumu (gemi işletmecisinin ülkesine yakınlık, yük pazarlarına yakınlık vb.) gemi işletmelerinin ‘’Bayrak Devleti’’ seçim kararı açısından olumlu rol oynamaktadır.

□ **Katılıyorum** □ **Katılmıyorum** □ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

6. Geminin sefer yaptığı coğrafi bölge ve uğradığı limanlar gemi işletmelerinin ‘’Bayrak Devleti’’ seçim kararı açısından önemli rol oynamaktadır.

□ **Katılıyorum** □ **Katılmıyorum** □ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

7. Geminin büyüklüğü, yaşı ve tipi (tanker, kuru yük, konteyner, yolcu vb.), gemi işletmelerinin ‘’Bayrak Devleti’’ seçim kararı açısından önemli rol oynamaktadır.

□ **Katılıyorum** □ **Katılmıyorum** □ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

8. Gemi işletmelerinin, işletmiş olduğu gemileri için tercih edeceği ‘’Bayrak Devleti’’ seçimi kararında bayrak devletine bağlılığının (etnik, dilsel, tarihsel ve kültürel) olumlu yönde etkisi bulunmaktadır.

□ **Katılıyorum** □ **Katılmıyorum** □ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

9. Gemi işletmeleri, gemi adamı arz talep dengesinde yaşanan dalgalanmalardan dolayı daralan gemi adamı piyasasından olumsuz yönde etkilenmemek için gemilerde yabancı gemi adamlarının istihdamına olanak sağlayan bayrak devletlerini tercih etmektedir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

10. Gemi işletmelerinin işlettikleri gemileri için ‘’Bayrak Devleti’’ seçimi kararında bayrak devletinin gemi tescil işlemlerindeki bürokratik açıdan sağladığı kolaylıkların (sicile giriş-çıkış kolaylığı, işlemlerin çabukluğu vb.) olumlu yönde etkisi bulunmaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

11. Bayrak devletinin köklü denizcilik geçmişi ve uluslararası pazardaki saygınlığı, gemi işletmelerinin işlettiği gemilerine tercih edeceği bayrak seçim kararı açısından olumlu yönde rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

12. Bayrak devletinin uluslararası pazardaki performansı (uluslararası anlaşmalara taraflık, tutulma oranları, kaza istatistikleri, denetim skorları vb.) gemi işletmelerinin işletmiş olduğu gemilerinde tercih edeceği bayrak seçimi kararında önemli rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

13. Bayrak devletlerinin, bayrağını taşıyacağı gemilere uygulayacağı standartlar (sertifikasyon, uluslararası standartlara uyum, kontrol ve denetim) gemi işletmelerinin işletmiş olduğu gemilerinde tercih edeceği bayrak seçiminde önemli rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

14. Bayrak devletlerinin, bayrağını tercih edecek gemi işletmelerinde aradığı koşullar (işletme merkez ofisin yeri, işletmenin sahiplik ve ortaklık koşulları, milliyet koşulları vb.) gemi işletmelerin işletmiş olduğu gemilerinde tercih edeceği bayrak devleti seçimini olumsuz yönde etkilemektedir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

15. Bayrak devletlerinin, gemi işletmelerine daha iyi hizmet verebilmek için işletmenin ülkesinde açmış olduğu temsilcilik ve ofisler gemi işletmelerinin işlettiği gemileri için tercih edeceği bayrak seçimi kararı açısından olumlu rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

16. Devletlerin, diğer devletlerle olan siyasi, hukuksal ve ekonomik (ikili anlaşmalar, ambargolar vb.) ilişkileri gemi işletmelerinin bayrak devleti seçim kararı açısından önemli rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

17. Gemi işletmelerinin ikinci el gemi alım kararında geminin bayrak devleti önemli rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

18. Uluslararası denizcilik pazarında değişen çevre koşullarına bağlı olarak yükselen standartlar, gemilerine etkin bayrak devleti denetimi uygulayan devletlerinin rekabetçi üstünlüğünü arttırarak bayrak devleti tercihlerinde olumlu etki sağlamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

19. Bayrak devletlerinin bayraktan kaçışı önlemek için belirlemiş olduğu önleyici ve teşvik edici politikalar (vergi indirimi, kabotaj hakkı, uluslararası gemi sicili vb.) gemi işletmelerinin bayrak seçim kararlarında olumlu rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

20. Küreselleşmeye bağlı deniz ticaret hacminin değişkenlik göstermesi ve buna bağlı deniz ticaret filosunun niteliksel ve niceliksel değişimi (filo yaş ortalaması, gemi adedi, taşıma kapasitesi, bayrak dağılımı vb.) gemi işletmelerinin bayrak çekme kararlarında önemli rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

……..…….....

Ad-Soyad :

Tarih :

Teze eklenecek olan "Uzman Listesinde" isminizin açıklanmasında bir sakınca görmüyorsanız lütfen belirtiniz.

KATKINIZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ.

EK 2: Delphi İkinci Aşama Türkçe Soru Formu

Sayın Katılımcı;

Birinci aşama sonuçlarının değerlendirilmesi sonucunda; uzlaşma sağlanamayan 10 ifade için, yorumlarınız değerlendirilerek toplam 13 alt ifade oluşturulmuştur. Lütfen ifadeleri okuduktan sonra "Katılıyorum, Katılmıyorum, Yorumsuz" seçeneklerinden sizin için en uygun olanını işaretleyiniz / altını çizerek belirtiniz.

"Katılıyorum" ya da "Katılmıyorum" seçeneklerinden herhangi birini işaretlemeniz durumunda lütfen, neden katıldığınızı/katılmadığınızı boş bırakılan bölümde açıklayınız.

1. (2*) Ülkelerin uluslararası pazarda sahip oldukları rekabetçi üstünlük (gelişmişlik düzeyi, refah seviyesi, sendikal ilişkiler düzeyi, toplumsal özgürlükler seviyesi, ekonomik, politik, idari ve hukuksal kararlılık, uluslararası ticaret gücü, ar-ge, geniş pazar ve potansiyel talep vb.), gemi işletmelerinin ''Gemi Sicili'' tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.

1.1. Gelişmiş ülkelerin uyguladığı etkin "Bayrak Devleti Denetimleri", gemilerin uluslararası standartlara uygunluğunu sağlamaları gemi işletmelerinin "Gemi Sicili" tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

1.2. Gelişmekte olan ülkelerin gelişmiş ülkelere göre gemi işletenlere bürokratik ve idari açıdan daha esnek davranması, "Gemi Sicil'' tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

2. (6*) Geminin sefer yaptığı coğrafi bölge ve uğradığı limanlar gemi işletmelerinin "Gemi Sicili" seçim kararı açısından önemli rol oynamaktadır.

2.1.Gemilerin seyir alanlarının deniz haydutluğu bölgeleri arasında bulunması gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

2.2.Gemilerin farklı "Liman Devleti Denetimi" rejimleri uygulayan limanlara/bölgelere sefer yapmaları, gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

3. (7*) Geminin büyüklüğü, yaşı ve tipi (tanker, kuru yük, konteyner, yolcu vb.), gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' seçim kararı açısından önemli rol oynamaktadır.

3.1. Gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihi açısından, işletilen geminin büyüklüğü önemli rol oynamaktadır. Çünkü bazı "Bayrak Devletleri" gemilerin büyüklüğüne bağlı vergi sistemi (tonaj vergisi) uygulamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

3.2. "Bayrak Devletlerinin" gemi sicillerine tescil edilecek gemiler için belirlemiş olduğu yaş sınırı, gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihinde önemli rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

4. (8*) Gemi işletmelerinin, işletmiş olduğu gemileri için tercih edeceği "Gemi Sicili'' seçimi kararında bayrak devletine bağlılığının (etnik, dilsel, tarihsel ve kültürel) olumlu yönde etkisi bulunmaktadır.

4.1. Günümüzde gemi işletmeleri "Gemi Sicili'' tercihlerinde, "Bayrak Devleti" ile olan tarihsel ve kültürel bağlılığı dikkate almamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

5. (11*) Bayrak devletinin köklü denizcilik geçmişi ve uluslararası pazardaki saygınlığı, gemi işletmelerinin işlettiği gemilerine ilişkin "Gemi Sicili" seçim kararı açısından olumlu yönde rol oynamaktadır.

5.1. "Bayrak Devletinin" köklü denizcilik geçmişi ve uluslararası denizcilik pazarındaki saygınlığı, uluslararası güvenilirliğini etkilediğinden "Gemi Sicili'' tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

6. (12*) Bayrak devletinin uluslararası denizcilik pazarındaki performansı (uluslararası anlaşmalara taraflık, tutulma oranları, kaza istatistikleri, denetim skorları vb.) gemi işletmelerinin işletmiş olduğu gemilerinde tercih edeceği bayrak seçimi kararında önemli rol oynamaktadır.

6.1. Bayrak Devletinin "Liman Devleti Denetimi" değerlendirmelerine göre yer aldığı konum (beyaz liste/gri liste/kara liste), gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

7. (14*) Bayrak devletlerinin, bayrağını tercih edecek gemi işletmelerinde aradığı koşullar (işletme merkez ofisinin yeri, işletmenin sahiplik ve ortaklık koşulları, milliyet koşulları vb.) gemi işletmelerinin işletmiş olduğu gemilerine ilişkin "Gemi Sicili" seçimini olumsuz yönde etkilemektedir.

7.1. Bazı "Bayrak Devletleri" gemi işletmelerinin gemi sicillerini tercih edebilmeleri için koşullar öne sürmektedir. Örneğin işletmenin "Bayrak Devleti" ülkesinde bir ofisinin varlığı, işletmede "Bayrak Devletinin" vatandaşlığına sahip çalışanların bulunması gibi koşullar gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' kararlarını olumsuz yönde etkilemektedir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

8. (17*)Gemi işletmelerinin ikinci el gemi alım kararında geminin bayrak devleti önemli rol oynamaktadır.

8.1. Gemi işletmeleri ikinci el gemi alım kararında satın alınacak geminin bayrağını dikkate almazlar. Çünkü birçok "Bayrak Devleti" gemilerin sicillerinin transfer işlemini kısa sürede gerçekleştirmektedir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

9. (18*) Uluslararası denizcilik pazarında değişen çevre koşullarına bağlı olarak yükselen standartlar, gemilerine etkin "Bayrak Devleti Denetimi" uygulayan devletlerin rekabetçi üstünlüğünü arttırarak "Gemi Sicili" tercihlerinde olumlu etki sağlamaktadır.

9.1. Emniyet, güvenlik ve deniz çevresinin korunması alanlarındaki uluslararası standartların yükselmesi, denetim yoğun bir politika izleyen "Bayrak Devletlerine" rekabetçi üstünlük kazandırmakta ve gemi işletmelerinin "Gemi Sicili'' tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

10. (20*) Küreselleşmeye bağlı deniz ticaret hacminin değişkenlik göstermesi ve buna bağlı deniz ticaret filosunun niteliksel ve niceliksel değişimi (filo yaş ortalaması, gemi adedi, taşıma kapasitesi, bayrak dağılımı vb.) gemi işletmelerinin bayrak çekme kararlarında önemli rol oynamaktadır.

10.1. Gemi işletmeleri, "Gemi Sicili" tercihlerini yaparken dünya deniz ticaret filosunun bayrak dağılımından etkilenirler. Bayrak devletlerinin filolarının büyüklüğü gemi işletmeleri için bayrak tercih nedeni oluşturur.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

……..…….....

Ad-Soyad :

Tarih :

Teze eklenecek olan "Uzman Listesinde" isminizin açıklanmasında bir sakınca görmüyorsanız lütfen belirtiniz.

KATKINIZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ.

EK 3: Delphi Birinci Aşama İngilizce Soru Formu

Dear Participant;

This survey aims to determine the factors likely to affect the flag state selection decision of ship operators while selecting flags for their ships. Your responses will definitely contribute a lot to gaining reliable results in this aim, we thank you very much indeed for your invaluable cooperation.

You are kindly requested to read the following statements and tick any one of the choices given which are '' Agree, Disagree and No Comment''

If you mark the options ''Agree'' or ''Disagree'', please briefly explain in the comment section why you agree or disagree.

1. Financial factors in shipping industry (e.g. tax, capital, crew, operational…) that affect flagging decisions of shipowners are the most important factors determining flag distribution of merchant fleet.

   □ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

   Your Comment:

2. The competitive advantages of a state (e.g. welfare level, union relations level, economic, politic and statuory stability, public liberty level, broad market conditions, potential demand etc.) in international markets have positive affect in '' Ship Registry'' selection decisions.

   □ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

   Your Comment:

3. Shipping companies tend to register their vessels under those flag states which offer certain conveniences (regarding manning, financial facilities, bureaucratic ease, etc)so as to increase their competitive advantages.

☐ **Agree** ☐ **Disagree** ☐ **No Comment**

Your Comment:

4. Contractions in international trade due to global crises which negatively affect seaborne trade create opportunities for some flag states which offer certain (financial) advantages and/or conveniences (e.g. incentives, cheap labor force, cost advantages, etc.)

☐ **Agree** ☐ **Disagree** ☐ **No Comment**

Your Comment:

5. The geographical location of the flag state (e.g. closeness to cargo market, closeness to ship operator country…) is of great importance in ship registry selection decision.

☐ **Agree** ☐ **Disagree** ☐ **No Comment**

Your Comment:

6. Navigation area of ship and ports visited by ship play an important role in ‘’Flag State’’ selection decisions.

☐ **Agree** ☐ **Disagree** ☐ **No Comment**

Your Comment:

7. Size, type (tanker, dry bulk, container, passenger) and age of ship play an important role in ‘’Flag State’’ selection decisions.

☐ **Agree** ☐ **Disagree** ☐ **No Comment**

Your Comment:

8. Ethnic, linguistic, historical and intercultural relationship between shipowners/operators and flag state has positive effects on ‘’Flag State’’ selection decisions.

☐ **Agree** ☐ **Disagree** ☐ **No Comment**

Your Comment:

9. In order not to get negatively affected by contractions in seafarer markets due to fluctuations in supply and demand, shipowners/operators tend to prefer flags of convenience that alow employment of multinationals as a source of relatively cheap labor force.

☐ **Agree** ☐ **Disagree** ☐ **No Comment**

Your Comment:

10. Certain flexibilities and facilities (e.g. easy entrance-exit, speedy bureacratic processes, incentives, etc.) provided by flag states have positive affects on ship registry selection decisions.

☐ **Agree** ☐ **Disagree** ☐ **No Comment**

Your Comment:

11. Strong historical shipping background and reputation of flag state has positive effects on ‘’Flag State’’ selection decisions.

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

12. Performance of flag state (e.g. detention rates, accidents, inspection rates, psc scores) play important role in ’Flag State’’ selection decisions.

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

13. Technical and operational terms required by flag states on the ships flying their flags (e.g certifications, compliance with international standards, surveys and inspections, etc.) are of great importance in ’Flag State’’ selection decisions.

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

14. Certain terms concerning shipping companies considered by flag states (e.g. company location, partnership specifications, etc.) have negative effects on ‘’Flag State’’ selection decisions.

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

15. Representative agencies and offices opened in ship operator's/ owner's countries by Flag States have positivie effects on flag state selection decisions of these operators/owners.

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

16. Economic, political and legal interrelations among states (e.g. embargos, bilateral agreements…) play an important role in ''Flag State'' selection decisions.

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

17. The flag state of ships play an important role in second hand ship sale and purchase decision of ship operators/owners

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

18. Rising standards affected by dynamism of international maritime markets provide some flag states which implement strict flag state inspections on their ships with higher comparative advantages, which in turn bring about positive effects on flag state selection decisions in favor of such flag states.

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

19. Incentives and preventive measures (e.g. tax incentives, cabotage, international ship registry…) specified by flag states to stop ‘’Flag Out’’ have positive effects on ‘’Flag State’’ selection decisions.

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

20. Variations in world trade structure triggered by globalization and thus quantitative and qualitative changes in world merchant fleet (e.g. fleet age, number of ships, carrying capacity, flag allocation …) play an important role in flag state selection decision.

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

……..…….....

Name –Surname :

Date :

Please specify whether you want your name to be included in the ‘’ Expert List’’ which will take place in the PhD thesis, and accordingly mark either ‘’yes’’ or ‘’no’’

□ Yes □ No

THANKS FOR YOUR CONTRIBUTION

EK 4: Delphi İkinci Aşama İngilizce Soru Formu

Dear Participant;

After the analysis of the first round results, according to your comments, 10 statements that consensus has not been reached re-evaluated and 13 new sub-statements have been developed. After reading the statements below, please tick tick any one of the choices given which are "Agree, Disagree and No Comment''

If you tick the options "Agree'' or "Disagree'', please briefly explain in the comment section why you agree or disagree.

1. **Strict "Flag State Controls" conducted by developed countries, play an important role in ship registry selection decision of shipowners.**

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

2. **Developing countries than in developed countries provide much more conveniences and flexibilities in bureacratic and administrative processes which play an important role in ship registry selection decision of shipowners.**

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

3. **Security of navigation areas play an important role in shipowners/operators ship registry selection decision.**

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

4. **Ports and regions where different "Port State Control Regime" carried out play an important role in ship registry selection decision of shipowners.**

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

5. Size of ship play an important role in ship registry selection decision of shipowners. Because some "Flag States" carry out tonnage tax regime.

☐ **Agree** ☐ **Disagree** ☐ **No Comment**

Your Comment:

6. **Age of ship play an important role in ship registry selection decision of shipowners. Because some flag states put an age limit for registration of vessels.**

☐ **Agree** ☐ **Disagree** ☐ **No Comment**

Your Comment:

7. Shipowners/operators do not take into account historical and intercultural relationship between shipowners/operators and flag states while selecting ship registry system.

☐ **Agree** ☐ **Disagree** ☐ **No Comment**

Your Comment:

8. Strong historical shipping background and reputation of flag state play an important role in "Ship Registry'' selection decisions. Because reputation and strong historical shipping background have positive effects in international credibility and reliability.

☐ **Agree** ☐ **Disagree** ☐ **No Comment**

Your Comment:

9. Flag state condition and performance (White List/Grey List/ Black List) under different "Port State Control" regimes play an important role in ship registry selection decision of shipowners.

☐ **Agree** ☐ **Disagree** ☐ **No Comment**

Your Comment:

10. Some flag states provide certain terms and requirements concerning shipowner/operators company for registration of vessel. Location of company local office in country selected and citizenship requirements of ship and company manning have negative effect in shipowners ship registry selection decision.

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

11. Shipowners/operators do not take into account flag state of ship for sale and purchase decision. Because many flag states carry out ship registry transfer procedure in a short period of time.

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

12. Rising standards of international maritime markets concerning safety, security and marine environment provide some flag states which implement strict flag state inspections on their ships with higher comparative advantages, which in turn bring about positive effects on flag state selection decisions in favor of such flag states.

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

13. Shipowners/operators directly affected by flag distribution of merchant fleet while selecting a ship registry system. Especially flag states operating large fleet is motive to prefer.

□ **Agree** □ **Disagree** □ **No Comment**

Your Comment:

……..…….....

Name –Surname :

Date :

Please specify whether you want your name to be included in the " Expert List'' which will take place in the PhD thesis, and accordingly mark either "yes'' or "no''

□ Yes □ No

THANKS FOR YOUR CONTRIBUTION

EK 5: Gemi İşletmeleri için Hazırlanmış Anket Formu

DENİZCİLİK İŞLETMELERİNİN BAYRAK ÇEKME KARARLARI ve DENİZCİLİK PAZARLARINA ETKİLERİ ARAŞTIRMASI

Sayın Yetkili;

Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Doktora Programı çerçevesinde **Prof. Dr. A. Güldem CERİT** danışmanlığında **"Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararları ve Denizcilik Pazarlarına Etkileri"** başlıklı doktora tezinde araştırmaya yönelik bir anket çalışması planlanmıştır.

Araştırmanın amacı Türkiye'de faaliyet gösteren gemi işletmelerinin, gemilerine "Bayrak Çekme" kararlarını etkileyen değişkenlerin tespiti ve verilen kararların "Denizcilik Pazarlarına" etkilerinin incelenmesidir.

Anket çalışması 10-15 dakikanızı alacaktır. Araştırma kapsamında elde edilen bilgiler yalnız ilgili bilimsel araştırma dâhilinde kullanılacaktır. Araştırma sonuçları, katılımcılarla paylaşılacak olup, işletme ve kimlik bilgileri kesinlikle açıklanmayacaktır. Yanıtladığınız anket formunun posta, faks ya da e-posta yoluyla Öğr. Gör. Kpt. Ali Cemal TÖZ'e ulaştırılmasını arz ederim.

Denizcilik bilimine yararlı olmasını amaçladığımız bu araştırmaya sağlayacağınız katkılar ve tüm desteklerinize şimdiden teşekkür ederiz.

Öğr. Gör. Kpt. Ali Cemal TÖZ
Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi
Tınaztepe Yerleşkesi Buca 35160 İzmir
Tel: 0 232 301 88 14
Faks: 0 232 301 88 48
GSM: 0 531 846 25 91
E-posta: ali.toz@deu.edu.tr

GEMİ İŞLETMELERİNİN "GEMİ SİCİLİ" TERCİHLERİNE YÖNELİK ANKET FORMU

BÖLÜM A: İŞLETME İLE İLGİLİ SORULAR

Aşağıdaki sorular, işletmeniz ve işletmiş olduğunuz gemilere ilişkin profil bilgilerinin saptanmasını amaçlamaktadır.

1. İşletmenizin Adı:

……

2. İşletme Tipi:

( ) Armatör ( ) Gemi Yönetim Şirketi ( ) Armatör ve Gemi Yönetim Şirketi

3. Filonuzdaki Gemiler:

Gemi Adedi	Yaş Aralığı			
…….	( ) 0-9	( ) 10-19	( ) 20-29	( ) 30 ve üzeri
…….	( ) 0-9	( ) 10-19	( ) 20-29	( ) 30 ve üzeri
…….	( ) 0-9	( ) 10-19	( ) 20-29	( ) 30 ve üzeri
…….	( ) 0-9	( ) 10-19	( ) 20-29	( ) 30 ve üzeri
…….	( ) 0-9	( ) 10-19	( ) 20-29	( ) 30 ve üzeri

4. Gemilerinizin Bayrağı:

Gemi Adedi	Gemi Tipi	Bayrak
……..	……..	……..
……..	……..	……..
……..	……..	……..
……..	……..	……..

5. Gemi Sicili Tercihinizi Öncelikle Belirleyen Kurum:

( ) Armatör ( ) Gemi Yönetim Şirketi ( ) Kiracı ( ) Diğer

(belirtiniz)……

BÖLÜM B: GENEL ETKİLER

Aşağıdaki ifadeler, gemileriniz için tercih edeceğiniz gemi sicili kararlarınızda etkili olan genel koşulların araştırılmasını amaçlamaktadır.
İfadeler **(1) Kesinlikle KATILMIYORUM** ile **(5) Kesinlikle KATILIYORUM** arasında değişmektedir.
Lütfen **1–18** numaralı ifadelerde tercihinize uygun olan herhangi bir kutucuğu işaretleyiniz.

	…… "Gemi Sicili" seçim kararımız açısından önemlidir.	Kesinlikle KATILMIYORUM				Kesinlikle KATILIYORUM
		1	**2**	**3**	**4**	**5**
1.	Uluslararası **ekonomi ve ticarette** dönemsel dalgalanmalar……	( )	( )	( )	( )	( )
2.	**Enerji maliyetleri**nde yaşanan dalgalanmalar ……..	( )	( )	( )	( )	( )
3.	**Bayrak devletlerinin ekonomilerindeki** dönemsel dalgalanmalar…….....	( )	( )	( )	( )	( )
4.	Denizcilik pazarlarında **navlunların** değişiklik göstermesi……...	( )	( )	( )	( )	( )
5.	Gemi ve denizcilik **teknoloji**lerindeki yenilikler…….....	( )	( )	( )	( )	( )
6.	Uluslararası **siyasi** ortamdaki dalgalanmalar……	( )	( )	( )	( )	( )
7.	Ülkeler arasındaki **politik** ilişkiler ……	( )	( )	( )	( )	( )
8.	Bayrak devletlerinin **yönetim şekilleri**……..	( )	( )	( )	( )	( )
9.	Uluslararası **güvenlik** tehditleri……..	( )	( )	( )	( )	( )
10.	**Emniyet** kurallarına ilişkin gelişmeler……	( )	( )	( )	( )	( )
11.	Deniz **çevre**sinin korunması ile ilgili standartların yükselmesi……	( )	( )	( )	( )	( )
12.	Küresel **iklim değişikliğinin** bayrak devletinin coğrafi bölgesine etkisi……	( )	( )	( )	( )	( )
13.	**Hızlı nüfus artışları**nın yarattığı sosyal değişiklikler……..	( )	( )	( )	( )	( )
14.	Deniz **iş güvenliği** açısından uluslararası standartların yükselmesi ……..	( )	( )	( )	( )	( )
15.	Ülkelerin **kültürel** yapılanmasının denizciliğe etkileri……..	( )	( )	( )	( )	( )
16.	Dünya deniz ticaret filosunun **profili (**gemi tipi, bayrak dağılımı, yaş ortalaması vb.)……	( )	( )	( )	( )	( )
17.	Gemiadamı **arz-talep koşullarındaki eşitsizlik**…….....	( )	( )	( )	( )	( )
18.	Gemiadamı arzının **niteliksel durumu (eğitim, yabancı dil, vb.)**……	( )	( )	( )	( )	( )

BÖLÜM C: DENİZCİLİK ÇEVRESİNE İLİŞKİN ETKİLER

Aşağıdaki ifadeler, gemileriniz için tercih edeceğiniz gemi sicili kararlarınızda etkili olan denizcilik çevresine ilişkin koşulların araştırılmasını amaçlamaktadır.
İfadeler **(1) Kesinlikle KATILMIYORUM** ile **(5) Kesinlikle KATILIYORUM** arasında değişmektedir.
Lütfen **1–37** numaralı ifadelerde tercihinize uygun olan herhangi bir kutucuğu işaretleyiniz.

	……"Gemi Sicili" seçim kararımız açısından önemlidir.	Kesinlikle KATILMIYORUM				Kesinlikle KATILIYORUM
		1	**2**	**3**	**4**	**5**
1.	**Sicile giriş ve yenileme** maliyetleri……	( )	( )	( )	( )	( )
2.	**Sigorta** maliyetleri (P&I, H&M)……	( )	( )	( )	( )	( )
3.	**Personel** maliyetleri (maaş, sosyal yardım giderleri vb.)……	( )	( )	( )	( )	( )
4.	**Finansman** maliyetleri (ithalat/ihracat/ticaret tarifeleri, kredi limitleri vb.)……	( )	( )	( )	( )	( )
5.	Geminin işletilmesine bağlı **vergi maliyetleri** (tonaj, alım-satım, kurumlar, gelir, ÖTV vb.) ……	( )	( )	( )	( )	( )
6.	Geminin **inşa ülkesi**ne bağlı maliyetler……..	( )	( )	( )	( )	( )
7.	Bayrak devleti tersanesinde yapılan **tamir/bakım işlemlerine** ait maliyetler……...	( )	( )	( )	( )	( )
8.	Geminin **yaşı**na bağlı maliyetler…….....	( )	( )	( )	( )	( )
9.	Geminin **tipi**ne bağlı maliyetler (konteyner, tanker, kuru yük vb.) ……..	( )	( )	( )	( )	( )
10.	Geminin **büyüklüğü/tonajı**na bağlı maliyetler……..	( )	( )	( )	( )	( )
11.	Bayrak devletlerinin, kredi açısından finans kurumlarına göre taşıdığı **finansal risk** ……	( )	( )	( )	( )	( )
12.	Bayrak devletine kayıtlı gemiler ile ilgili **deniz kazalarına ait istatistikler**……..	( )	( )	( )	( )	( )
13.	Denizcilik pazarındaki uluslararası standartların yükselmesi nedeniyle **liman devleti denetimlerinin** ve uluslararası kontrollerin arttırılması……	( )	( )	( )	( )	( )
14.	Bayrak devletinin bölgesel liman devleti denetimi rejimlerine göre bulunduğu konum (**beyaz liste/gri liste/kara liste**) ……...	( )	( )	( )	( )	( )
15.	Bayrak devletinin sicilindeki gemilerin liman devleti denetimlerinde **tutulma oranları** …..	( )	( )	( )	( )	(( ))
16.	Bayrak devletinin taraf olduğu **uluslararası sözleşmelerin fazlalığı**…… 1 ….	( )	( )	( )	( )	( )
17.	Bayrak Devletlerinin şirketlerin **gizliliğe ilişkin taleplerine** olanak sağlaması.....	( )	( )	( )	( )	( )
18.	Bayrak devletlerinin **Çıplak Gemi Kirası Sicili** altında paralel ya da çift sicil olarak anılan çoklu sicile olanak sağlaması……...	( )	( )	( )	( )	( )
19.	Bayrak devletinin gemi sicil sistemini tercih edecek **gemi işletmelerinde aradığı koşullar** (vatandaşlık, işletme kuruluş şartları, işletmenin merkez ofisin yeri vb.)……...	( )	( )	( )	( )	( )
20.	Bayrak devletinin **askeri gücü ve savunma altyapısı** …….....	( )	( )	( )	( )	( )
21.	Bayrak devletinin **siyasi ve ekonomik istikrarı** ……..	( )	( )	( )	( )	( )
22.	Şirketimizin bayrak devletindeki **geçmiş** iş ilişkileri……	( )	( )	( )	( )	( )
23.	Bayrak devletinin sivil toplum örgütleri ve sendikalar ile olan **toplumsal ilişkileri** …….	( )	( )	( )	( )	( )
24.	Bayrak devletinin **coğrafi konumu**……..	( )	( )	( )	( )	( )
25.	Bayrak devletinin **denizcilik geçmişi ve saygınlığı**…….....	( )	( )	( )	( )	( )
26.	Bayrak devletinin **bürokratik ve idari işlemlerde** sağladığı esneklik ve kolaylık (sicile giriş-çıkış kolaylığı, işlemlerin çabukluğu vb.) …….....	( )	( )	( )	( )	( )
27.	Bayrak devletlerinin gemilerine ait **denetimlerini** etkin ve yoğun uygulaması……	( )	( )	( )	( )	( )
28.	Bayrak devletlerinin **temsilcilik/ofislerinin sayısı ve konumları**……..	( )	( )	( )	( )	( )
29.	Bayrak devletlerinin sağladığı **hizmet kalitesi**……..	( )	( )	( )	( )	( )
30.	Bayrak devletlerinin tescil edilecek gemi sayısına göre sağladığı **indirimler**……	( )	( )	( )	( )	( )
31.	Bayrak devletlerinin bayraktan kaçışı önlemek için belirlemiş olduğu önleyici **ve teşvik edici politikalar** (uluslararası gemi sicili, kabotaj hakkı vb.) …….....	( )	( )	( )	( )	( )
32.	Bayrak devletlerinin **yabancı gemiadamı istihdamı** için sağladığı kolaylıklar……	( )	( )	( )	( )	( )
33.	Bayrak devleti adına denetimleri gerçekleştiren **klas kuruluşunun** uluslararası alandaki saygınlığı ve performansı ……	( )	( )	( )	( )	( )
34.	Gemilere çekilecek bayrak açısından **kiracıların veya müşterilerin talepleri**……	( )	( )	( )	( )	( )
35.	Geminin çalıştığı **bölge** (kabotaj, uluslararası)……..	( )	( )	( )	( )	( )
36.	Geminin **sefer yaptığı coğrafi bölge** ve ziyaret ettiği limanların değişmesi……	( )	( )	( )	( )	( )
37.	Gemi alım-satım pazarında satın alınacak **geminin bayrağı** ……	( )	( )	( )	( )	( )

BÖLÜM D: ÜLKE SEÇİM KARARINI ETKİLEYEN KOŞULLAR

Aşağıdaki ifadeler, şirketinizin gemi sicili tercihinde ülke seçim kararını etkileyen koşulların araştırılmasını amaçlamaktadır.
İfadeler **(1) Kesinlikle KATILMIYORUM** ile **(5) Kesinlikle KATILIYORUM** arasında değişmektedir.
Lütfen **1–19** numaralı ifadelerde tercihinize uygun olan herhangi bir kutucuğu işaretleyiniz.

	…….. "Ülke" seçim kararımız açısından önemlidir.	Kesinlikle KATILMIYORUM 1	2	3	4	Kesinlikle KATILIYORUM 5
1.	**Bürokratik ve idari esneklik**……..	( )	( )	( )	( )	( )
2.	**Politik istikrar**……	( )	( )	( )	( )	( )
3.	**Yönetim biçimi** ve yönetimsel istikrar……	( )	( )	( )	( )	( )
4.	**Ekonomik istikrar** ……	( )	( )	( )	( )	( )
5.	**Gelişmişlik** düzeyi ve **refah** (gelir düzeyi, GSYİH)…….....	( )	( )	( )	( )	( )
6.	**Yerel para biriminin değeri**……	( )	( )	( )	( )	( )
7.	**Geniş pazar ve potansiyel talep**……	( )	( )	( )	( )	( )
8.	**Vergi muafiyetleri**……..	( )	( )	( )	( )	( )
9.	**Enerji maliyetleri**……..	( )	( )	( )	( )	( )
10.	**İşgücü** maliyetleri (yıllık işgünü sayısı) ……..	( )	( )	( )	( )	( )
11.	**Dış ticarete açıklık**……	( )	( )	( )	( )	( )
12.	**Coğrafi konum**……..	( )	( )	( )	( )	( )
13.	**Teknoloji** altyapısı (ulaştırma teknolojileri, mobil iletişim, online işlemler, vb.)……	( )	( )	( )	( )	( )
14.	**Eğitim düzeyi** (okuma yazma oranı, zorunlu eğitim süresi)……	( )	( )	( )	( )	( )
15.	**Sağlık düzeyi** (bebek ölüm oranları, ortalama yaşam süresi)……..	( )	( )	( )	( )	( )
16.	**Sosyal düzey** (kadın-erkek eşitliği, kadın çalışma oranları, suç oranları)……....	( )	( )	( )	( )	( )
17.	**Sendikal** ilişkiler düzeyi……	( )	( )	( )	( )	( )
18.	**Kültür**, etnik, dil, tarih, din vb. benzerlik……	( )	( )	( )	( )	( )
19.	Ülkenin **doğal** kaynakları ……	( )	( )	( )	( )	( )

BÖLÜM E: BAYRAK SEÇİMLERİNİN DENİZCİLİĞE ETKİLERİ

Aşağıda yer alan her bir yargının önemini ilgili ölçeği kullanarak belirtiniz.

1. Bayrak çekme kararlarının **navlun pazarlarına** etkisi

[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]
Önemsiz			**Ne önemsiz ne önemli**			**Önemli**

2. Bayrak çekme kararlarının **gemi inşa pazarlarına** etkisi

[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]
Önemsiz			**Ne önemsiz ne önemli**			**Önemli**

3. Bayrak çekme kararlarının **gemi alım satım pazarlarına** etkisi

[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]
Önemsiz			**Ne önemsiz ne önemli**			**Önemli**

4. Bayrak çekme kararlarının **gemi geri dönüşüm pazarlarına** etkisi

[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]
Önemsiz			**Ne önemsiz ne önemli**			**Önemli**

Anketi Cevaplayanın ;
Görev ünvanı : ……..
Kurumda çalışma süresi : ……..
Şu andaki görevde çalışma süresi : ……..
En son mezun olduğunuz eğitim kurumunun adı :
…….

Teşekkür Ederiz

EK 6: Destekleyici Paydaşlar İçin Anket Formu

DENİZCİLİK İŞLETMELERİNİN BAYRAK ÇEKME KARARLARI ve DENİZCİLİK PAZARLARINA ETKİLERİ ARAŞTIRMASI

Sayın Yetkili;

Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Doktora Programı çerçevesinde **Prof. Dr. A. Güldem CERİT** danışmanlığında **"Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararları ve Denizcilik Pazarlarına Etkileri"** başlıklı doktora tezinde araştırmaya yönelik bir anket çalışması planlanmıştır.

Araştırmanın amacı Türkiye'de faaliyet gösteren gemi işletmelerinin, gemilerine "Bayrak Çekme" kararlarını etkileyen değişkenlerin tespiti ve verilen kararların "Denizcilik Pazarlarına" etkilerinin incelenmesidir. Araştırma kapsamında diğer denizcilik işletmelerinin (broker, klas, sigorta, kreditör vb.) bu araştırmaya ilişkin kanaatleri de değerlendirilerek karşılaştırma yapılacaktır.

Anket çalışması 10-15 dakikanızı alacaktır. Araştırma kapsamında elde edilen bilgiler yalnız ilgili bilimsel araştırma dâhilinde kullanılacaktır. Araştırma sonuçları, katılımcılarla paylaşılacak olup, işletme ve kimlik bilgileri kesinlikle açıklanmayacaktır. Yanıtladığınız anket formunun posta, faks ya da e-posta yoluyla Öğr. Gör. Kpt. Ali Cemal TÖZ'e ulaştırılmasını arz ederim.

Denizcilik bilimine yararlı olmasını amaçladığımız bu araştırmaya sağlayacağınız katkılar ve tüm desteklerinize şimdiden teşekkür ederiz.

Öğr. Gör. Kpt. Ali Cemal TÖZ
Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi
Tınaztepe Yerleşkesi Buca 35160 İzmir
Tel: 0 232 301 88 14
Faks: 0 232 301 88 48
GSM: 0 531 846 25 91
E-posta: ali.toz@deu.edu.tr

DENİZCİLİK İŞLETMELERİNİN "GEMİ SİCİLİ" TERCİHLERİNE YÖNELİK ANKET FORMU

BÖLÜM A: İŞLETME İLE İLGİLİ SORULAR

Aşağıdaki sorular, işletmenize ilişkin profil bilgilerinin saptanmasını amaçlamaktadır.

1. Görev Aldığınız İşletmenin Adı:

……

2. İşletme Tipi:

( )Broker ( )Sigorta Uzmanı ( ) Bayrak Temsilcisi ( ) Klas Kuruluşu ( ) Kamu Kuruluşu ( ) Diğer…….

BÖLÜM B: GENEL ETKİLER

Aşağıdaki ifadeler, gemiler için tercih edilecek gemi sicili kararında etkili olan genel koşulların araştırılmasını amaçlamaktadır.
İfadeler **(1) Kesinlikle KATILMIYORUM** ile **(5) Kesinlikle KATILIYORUM** arasında değişmektedir.
Lütfen **1–18** numaralı ifadelerde tercihinize uygun olan herhangi bir kutucuğu işaretleyiniz.

	…… "Gemi Sicili" seçim kararı açısından önemlidir.	Kesinlikle KATILMIYORUM				Kesinlikle KATILIYORUM
		1	**2**	**3**	**4**	**5**
1.	Uluslararası **ekonomi ve ticarette** dönemsel dalgalanmalar……	( )	( )	( )	( )	( )
2.	**Enerji maliyetleri**nde yaşanan dalgalanmalar ……..	( )	( )	( )	( )	( )
3.	**Bayrak devletlerinin ekonomilerindeki** dönemsel dalgalanmalar…….....	( )	( )	( )	( )	( )
4.	Denizcilik pazarlarında **navlunların** değişiklik göstermesi……...	( )	( )	( )	( )	( )
5.	Gemi ve denizcilik **teknoloji**lerindeki yenilikler…….....	( )	( )	( )	( )	( )
6.	Uluslararası **siyasi** ortamdaki dalgalanmalar……	( )	( )	( )	( )	( )
7.	Ülkeler arasındaki **politik** ilişkiler ……	( )	( )	( )	( )	( )
8.	Bayrak devletlerinin **yönetim şekilleri**……..	( )	( )	( )	( )	( )
9.	Uluslararası **güvenlik** tehditleri……...	( )	( )	( )	( )	( )
10.	**Emniyet** kurallarına ilişkin gelişmeler……	( )	( )	( )	( )	( )
11.	Deniz **çevre**sinin korunması ile ilgili standartların yükselmesi……	( )	( )	( )	( )	( )
12.	Küresel **iklim değişikliğinin** bayrak devletinin coğrafi bölgesine etkisi……	( )	( )	( )	( )	( )
13.	**Hızlı nüfus artışları**nın yarattığı sosyal değişiklikler……...	( )	( )	( )	( )	( )
14.	Deniz **iş güvenliği** açısından uluslararası standartların yükselmesi ……..	( )	( )	( )	( )	( )
15.	Ülkelerin **kültürel** yapılanmasının denizciliğe etkileri……...	( )	( )	( )	( )	( )
16.	Dünya deniz ticaret filosunun **profili (**gemi tipi, bayrak dağılımı, yaş ortalaması vb.)……	( )	( )	( )	( )	( )
17.	Gemiadamı **arz-talep koşullarındaki eşitsizlik**……..	( )	( )	( )	( )	( )
18.	Gemiadamı arzının **niteliksel durumu (eğitim, yabancı dil, vb.)**……	( )	( )	( )	( )	( )

BÖLÜM C: DENİZCİLİK ÇEVRESİNE İLİŞKİN ETKİLER

Aşağıdaki ifadeler, gemiler için tercih edilecek gemi sicili kararlarında etkili olan denizcilik çevresine ilişkin koşulların araştırılmasını amaçlamaktadır.
İfadeler **(1) Kesinlikle KATILMIYORUM** ile **(5) Kesinlikle KATILIYORUM** arasında değişmektedir. Lütfen **1–37** numaralı ifadelerde tercihinize uygun olan herhangi bir kutucuğu işaretleyiniz.

	……"Gemi Sicili" seçim kararı açısından önemlidir.	Kesinlikle KATILMIYORUM				Kesinlikle KATILIYORUM
		1	**2**	**3**	**4**	**5**
1.	**Sicile giriş ve yenileme** maliyetleri……	( )	( )	( )	( )	( )
2.	**Sigorta** maliyetleri (P&I, H&M)……	( )	( )	( )	( )	( )
3.	**Personel** maliyetleri (maaş, sosyal yardım giderleri vb.)……	( )	( )	( )	( )	( )
4.	**Finansman** maliyetleri (ithalat/ihracat/ticaret tarifeleri, kredi limitleri vb.)……	( )	( )	( )	( )	( )
5.	Geminin işletilmesine bağlı **vergi maliyetleri** (tonaj, alım-satım, kurumlar, gelir, ÖTV vb.) ……	( )	( )	( )	( )	( )

6.	Geminin **inşa ülkesi**ne bağlı maliyetler……..	( )	( )	( )	( )	( )
7.	Bayrak devleti tersanesinde yapılan **tamir/bakım işlemlerine** ait maliyetler……...	( )	( )	( )	( )	( )
8.	Geminin **yaşı**na bağlı maliyetler…….…….……....	( )	( )	( )	( )	( )
9.	Geminin **tipi**ne bağlı maliyetler (konteyner, tanker, kuru yük vb.) …….	( )	( )	( )	( )	( )
10.	Geminin **büyüklüğü/tonajı**na bağlı maliyetler……..	( )	( )	( )	( )	( )
11.	Bayrak devletlerinin, kredi açısından finans kurumlarına göre taşıdığı **finansal risk** ……	( )	( )	( )	( )	( )
12.	Bayrak devletine kayıtlı gemiler ile ilgili **deniz kazalarına ait istatistikler**……..	( )	( )	( )	( )	( )
13.	Denizcilik pazarındaki uluslararası standartların yükselmesi nedeniyle **liman devleti denetimlerinin** ve uluslararası kontrollerin arttırılması……	( )	( )	( )	( )	( )
14.	Bayrak devletinin bölgesel liman devleti denetimi rejimlerine göre bulunduğu konum (**beyaz liste/gri liste/kara liste**) ……..	( )	( )	( )	( )	( )
15.	Bayrak devletinin sicilindeki gemilerin liman devleti denetimlerinde **tutulma oranları**……	( )	( )	( )	( )	( )
16.	Bayrak devletinin taraf olduğu **uluslararası sözleşmelerin fazlalığı**……	( )	( )	( )	( )	( )
17.	Bayrak Devletlerinin şirketlerin **gizliliğe ilişkin taleplerine** olanak sağlaması.....	( )	( )	( )	( )	( )
18.	Bayrak devletlerinin **Çıplak Gemi Kirası Sicili** altında paralel ya da çift sicil olarak anılan çoklu sicile olanak sağlaması……..	( )	( )	( )	( )	( )
19.	Bayrak devletinin gemi sicil sistemini tercih edecek **gemi işletmelerinde aradığı koşullar** (vatandaşlık, işletme kuruluş şartları, işletmenin merkez ofisin yeri vb.)……...	( )	( )	( )	( )	( )
20.	Bayrak devletinin **askeri gücü ve savunma altyapısı** …….....	( )	( )	( )	( )	( )
21.	Bayrak devletinin **siyasi ve ekonomik istikrarı** ……..	( )	( )	( )	( )	( )
22.	Şirketimizin bayrak devletindeki **geçmiş** iş ilişkileri……	( )	( )	( )	( )	( )
23.	Bayrak devletinin sivil toplum örgütleri ve sendikalar ile olan **toplumsal ilişkileri** …….	( )	( )	( )	( )	( )
24.	Bayrak devletinin **coğrafi konumu**……..	( )	( )	( )	( )	( )
25.	Bayrak devletinin **denizcilik geçmişi ve saygınlığı**…….....	( )	( )	( )	( )	( )
26.	Bayrak devletinin **bürokratik ve idari işlemlerde** sağladığı esneklik ve kolaylık (sicile giriş-çıkış kolaylığı, işlemlerin çabukluğu vb.) …….....	( )	( )	( )	( )	( )
27.	Bayrak devletlerinin gemilerine ait **denetimlerini** etkin ve yoğun uygulaması…….	( )	( )	( )	( )	( )
28.	Bayrak devletlerinin **temsilcilik/ofislerinin sayısı ve konumları**……..	( )	( )	( )	( )	( )
29.	Bayrak devletlerinin sağladığı **hizmet kalitesi**……..	( )	( )	( )	( )	( )
30.	Bayrak devletlerinin tescil edilecek gemi sayısına göre sağladığı **indirimler**……	( )	( )	( )	( )	( )
31.	Bayrak devletlerinin bayraktan kaçışı önlemek için belirlemiş olduğu önleyici **ve teşvik edici politikalar** (uluslararası gemi sicili, kabotaj hakkı vb.) …….....	( )	( )	( )	( )	( )
32.	Bayrak devletlerinin **yabancı gemiadamı istihdamı** için sağladığı kolaylıklar……	( )	( )	( )	( )	( )
33.	Bayrak devleti adına denetimleri gerçekleştiren **klas kuruluşunun** uluslararası alandaki saygınlığı ve performansı ……	( )	( )	( )	( )	( )
34.	Gemilere çekilecek bayrak açısından **kiracıların veya müşterilerin talepleri**……	( )	( )	( )	( )	( )
35.	Geminin çalıştığı **bölge** (kabotaj, uluslararası)……..	( )	( )	( )	( )	( )
36.	Geminin **sefer yaptığı coğrafi bölge** ve ziyaret ettiği limanların değişmesi……	( )	( )	( )	( )	( )
37.	Gemi alım-satım pazarında satın alınacak **geminin bayrağı** ……	( )	( )	( )	( )	( )

BÖLÜM D: ÜLKE SEÇİM KARARINI ETKİLEYEN KOŞULLAR

Aşağıdaki ifadeler, gemi sicili tercihinde ülke seçim kararını etkileyen koşulların araştırılmasını amaçlamaktadır.
İfadeler **(1) Kesinlikle KATILMIYORUM** ile **(5) Kesinlikle KATILIYORUM** arasında değişmektedir. Lütfen **1–19** numaralı ifadelerde tercihinize uygun olan herhangi bir kutucuğu işaretleyiniz.

…….…….. "Ülke" seçim kararı açısından önemlidir.	Kesinlikle KATILMIYORUM				Kesinlikle KATILIYORUM
	1	**2**	**3**	**4**	**5**
1 **Bürokratik ve idari esneklik**……....	( )	( )	( )	( )	( )
2. **Politik istikrar**……..	( )	( )	( )	( )	( )
3. **Yönetim biçimi** ve yönetimsel istikrar……	( )	( )	( )	( )	( )
4. **Ekonomik istikrar** ……	( )	( )	( )	( )	( )
5. **Gelişmişlik** düzeyi ve **refah** (gelir düzeyi, GSYİH)…….....	( )	( )	( )	( )	( )
6. **Yerel para biriminin değeri**……	( )	( )	( )	( )	( )
7. **Geniş pazar ve potansiyel talep**……	( )	( )	( )	( )	( )
8. **Vergi muafiyetleri**……..	( )	( )	( )	( )	( )
9. **Enerji maliyetleri**……..	( )	( )	( )	( )	( )
10. **İşgücü** maliyetleri (yıllık işgünü sayısı) ……..	( )	( )	( )	( )	( )
11. **Dış ticarete açıklık**……	( )	( )	( )	( )	( )
12. **Coğrafi konum**……..	( )	( )	( )	( )	( )
13. **Teknoloji** altyapısı (ulaştırma teknolojileri, mobil iletişim, online işlemler, vb.)……	( )	( )	( )	( )	( )
14. **Eğitim düzeyi** (okuma yazma oranı, zorunlu eğitim süresi)……	( )	( )	( )	( )	( )
15. **Sağlık düzeyi** (bebek ölüm oranları, ortalama yaşam süresi)……..……	( )	( )	( )	( )	( )
16. **Sosyal düzey** (kadın-erkek eşitliği, kadın çalışma oranları, suç oranları)…….....	( )	( )	( )	( )	( )
17. **Sendikal** ilişkiler düzeyi……	( )	( )	( )	( )	( )
18. **Kültür**, etnik, dil, tarih, din vb. benzerlik……	( )	( )	( )	( )	( )
19. Ülkenin **doğal** kaynakları ……	( )	( )	( )	( )	( )

BÖLÜM E: BAYRAK SEÇİMLERİNİN DENİZCİLİĞE ETKİLERİ

Aşağıda yer alan her bir yargının önemini ilgili ölçeği kullanarak belirtiniz.

1. Bayrak çekme kararlarının **navlun pazarlarına** etkisi

[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]
Önemsiz			**Ne önemsiz ne önemli**			**Önemli**

2. Bayrak çekme kararlarının **gemi inşa pazarlarına** etkisi

[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]
Önemsiz			**Ne önemsiz ne önemli**			**Önemli**

3. Bayrak çekme kararlarının **gemi alım satım pazarlarına** etkisi

[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]
Önemsiz			**Ne önemsiz ne önemli**			**Önemli**

4. Bayrak çekme kararlarının **gemi geri dönüşüm pazarlarına** etkisi

[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]
Önemsiz			**Ne önemsiz ne önemli**			**Önemli**

Anketi Cevaplayanın ;

Görev ünvanı : ……..

Kurumda çalışma süresi : ……..

Şu andaki görevde çalışma süresi : ……..

En son mezun olduğunuz eğitim kurumunun adı : …….

Teşekkür Ederiz