CONFERENCE BOOK



ISBN : 978-625-6283-74-9

ACADEMY GLOBAL PUBLISHING HOUSE

BURSA 3RD INTERNATIONAL CONFERENCE ON HUMANITY AND SOCIAL SCIENCES
SEPTEMBER 20 - 22, 2024
BURSA

Edited By
ASSIS. PROF. DR. GULTEKIN GURCAY

CONGRESS ORGANIZING BOARD
Head of Conferences : Assoc. Prof. Dr. Elif Akpınar Külekçi
Head of Organizing Board: *Dr Gültekin Gürçay*
Organizing Committee Member: *Prof. Dr. Ali Bilgili*
Organizing Committee Member: *Prof. Dr. Hülya Çiçek*
Organizing Committee Member: *Prof. Dr. Həcər Hüseynova*
Organizing Committee Member: *Prof. Dr. Naile Bilgili*
Organizing Committee Member: *Doç. Dr. Nazilə Abdullazadə*
Organizing Committee Member: *PROF. DR. BAŞAK HANEDAN*
Organizing Committee Member: *Prof. Dr. Dwi Solisworo*
Organizing Committee Member: *Prof. Dr. Dody Hartando*
Organizing Committee Member: *Prof. Dr. Raihan Yusoph*
Organizing Committee Member: *Assoc. Prof. Dr. Ivaylo Staykov*
Organizing Committee Member: *Assist. Prof. Dr. K. R. Padma*
Organizing Committee Member: *Dr. Mehdi Meskini Heydarlou*
Organizing Committee Member: *Dr. Amaneh Manafidizaji*
Organizing Committee Member: *Aynurə Əliyeva*

All rights of this book belong to Academy Global Publishing House
Without permission can't be duplicate or copied.
Authors of chapters are responsible both ethically and juridically.
Academy Conference–2024 ©

Issued: 27.10.2024
ISBN: 978-625-6283-74-9

CONFERENCE ID

BURSA
3RD INTERNATIONAL CONFERENCE ON HUMANITY AND SOCIAL SCIENCES

DATE – PLACE
SEPTEMBER 20 - 22, 2024
BURSA

ORGANIIZATION
ACADEMY GLOBAL CONFERENCES

EVALUATION PROCESS
All applications have undergone a double-blind peer review process.

PARTICIPATING COUNTRIES
Turkey – Azerbaijan- Austria- Italy- Ghana- Mongolia- *Germany*- Slovenia- Tajikistan- Thailand- Oman- Jordan- Cambodia- Kazakhstan- Kuwait- Lebanon- Thailand- Portugal- China- Singapore- Indonesia- Romania- Bulgaria- Netherlands- France- Laos-

PRESENTATION

Oral and Poster presentation

PERCENTAGE OF PARTICIPATION
At the conference, 24 paprs were presented by participants from Turkey and 41 papers by foreign participants.
Members of the organizing committees of the conference perform their duties with an "official assignment letter"

Scientific & Review Committee

Prof. Dr. Ali BILGILI – Turkiye
Prof. Dr. Naile BİLGİLİ – Türkiye
Prof. Dr. Başak HANEDAN – Türkiye
Prof. Dr. Hülya Çiçek KANBUR – Turkiye
Prof. Dr. Emine KOCA – Turkiye
Prof. Dr. Fatma KOÇ – Turkiye
Prof Dr. Bülent KURTİŞOĞLU – Turkiye
Prof. Dr. Hajar Huseynova – Azerbaijan
Prof. Dr. Dwi SULISWORO – Indonesia
Prof. Dr. Natalia LATYGINA – Ukraina
Prof. Dr. Yunir ABDRAHIMOV – Russia
Prof. Muntazir MEHDI – Pakistan
Prof. Dr. Raihan YUSOPH – Philippines
Prof. Dr. Akbar VALADBIGI – Iran
Prof. Dr. F. Oben ÜRÜ – Turkiye
Prof. Dr. T.Venkat Narayana RAO – India
Prof. Dr. İzzet GÜMÜŞ – Turkiye
Prof. Dr. Mustafa BAYRAM – Turkiye
Prof. Dr. Saim Zeki BOSTAN – Turkiye
Prof. Dr. Hyeonjin Lee – China
Assoc. Prof. Dr. Abdulsemet AYDIN – Turkiye
Assoc. Prof. Dr. Mehmet Fırat BARAN - Turkiye
Assoc. Prof. Dr. Dilorom HAMROEVA - Ozbekstan
Assoc. Prof. Dr. Abbas GHAFFARI – Iran
Assoc. Prof. Dr. Yeliz ÇAKIR SAHİLLİ - Turkiye
Assoc. Prof. Ivaylo STAYKOV - Bulgaria
Assoc. Prof. Dr. Dini Yuniarti – Indonesia
Assoc. Prof. Dr. Ümit AYATA – Turkiye
Assoc. Prof. Dr. Okan SARIGÖZ – Turkiye
Assoc. Prof. Dr. Eda BOZKURT – Turkiye
Assoc. Prof. Dr. Ahmet TOPAL – Turkiye
Assoc. Prof. Dr. Abdulkadir Kırbaş – Turkiye
Assoc. Prof. Dr. Mesut Bulut – Turkiye
Assoc. Prof. Dr. Fahriye Emgili – Turkiye
Assoc. Prof. Dr. Sandeep GUPTA – India
Assoc. Prof. Dr. Veysel PARLAK – Turkiye
Assoc. Prof. Dr. Mahmut İSLAMOĞLU – Turkiye
Assoc. Prof. Dr. Nazile Abdullazade – Azerbaijan
Assist. Prof. Dr. Göksel ULAY – Turkiye
Assist. Prof. K. R. PADMA – India
Assist. Prof. Dr. Omid AFGHAN - Afghanistan
Assist. Prof. Dr. Maha Hamdan ALANAZİ - Saudi Arabia
Assist. Prof. Dr. Dzhakipbek Altaevich ALTAYEV - Kazakhstan
Assist. Prof. Dr. Amina Salihi BAYERO – Nigeria
Assist. Prof. Dr. Baurcan BOTAKARAEV - Kazakhstan

Assist. Prof. Dr. Ahmad Sharif FAKHEER - Jordania
Assist. Prof. Dr. Gültekin GÜRÇAY – Turkiye
Assist. Prof. Dr. Dody HARTANTO - Indonesia
Assist. Prof. Dr. Mehdi Meskini HEYDALOU – Iran
Assist. Prof. Dr. Bazarhan İMANGALİYEVA - Kazakhstan
Assist. Prof. Dr. Keles Nurmaşulı JAYLIBAY - Kazakhstan
Assist. Prof. Dr. Mamatkuli JURAYEV – Ozbekistan
Assist. Prof. Dr. Kalemkas KALIBAEVA – Kazakhstan
Assist. Prof. Dr. Bouaraour KAMEL – Algeria
Assist. Prof. Dr. Alia R. MASALİMOVA - Kazakhstan
Assist. Prof. Dr. Amanbay MOLDIBAEV - Kazakhstan
Assist. Prof. Dr. Ayslu B. SARSEKENOVA - Kazakhstan
Assist. Prof. Dr. Bhumika SHARMA - India
Assist. Prof. Dr. Gulşat ŞUGAYEVA – Kazakhstan
Assist. Prof. Dr. K.A. TLEUBERGENOVA - Kazakhstan
Assist. Prof. Dr. Cholpon TOKTOSUNOVA – Kirgizia
Assist. Prof. Dr. Hoang Anh TUAN - Vietnam
Assist. Prof. Dr. Botagul TURGUNBAEVA - Kazakhstan
Assist. Prof. Dr. Dinarakhan TURSUNALİEVA - Kirgizia
Assist. Prof. Dr. Yang ZİTONG – China
Assist. Prof. Dr. Gulmira ABDİRASULOVA – Kazakhstan
Assist. Prof. Dr. Imran Latif Saifi – South Africa
Assist. Prof. Dr. Zohaib Hassan Sain – Pakistan
Assist. Prof. Dr. Murat GENÇ – Turkiye
Assist. Prof. Dr. Monisa Qadiri – India
Assist. Prof. Dr. Vaiva BALCIUNIENE – Lithuania
Assist. Prof. Dr. Meltem AVAN – Turkiye
Assist. Prof. Dr. Nihayet KOÇYİĞİT - Turkiye
Aynurə Əliyeva - Azerbaijan
Sonali MALHOTRA - India

T.C.
ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
Personel Daire Başkanlığı

Sayı : E-16710634-03-903.07.02-2300384284 01.12.2023
Konu : Doç.Dr.Elif AKPINAR KÜLEKÇİ'nin Görevlendirilmesi

MİMARLIK VE TASARIM FAKÜLTESİ DEKANLIĞINA

İlgi : 29.11.2023 tarihli ve E-53120705-000-2300381989 sayılı belge.

Fakülteniz Peyzaj Mimarlığı Bölümü öğretim üyelerinden Doç.Dr.Elif AKPINAR KÜLEKÇİ'nin, Yükseköğretim Genel Kurulunun 15.06.2023 tarihli, 10 sayılı oturumunda alınan 2023.10.183 sayılı kararı gereğince Doçentlik Başvuru Şartlarında bulunan ve doçent olacak adaylardan istenen "Diğer uluslararası/ ulusal bilimsel toplantının düzenleme komitesinde resmi olarak görevlendirilmiş üniversite akademisyen temsilcisi bulunması zorunludur." maddesi gereğince, Academy Global Conference & Journals tarafından yapılan kongrelerin düzenleme kurullarında yolluksuz ve gündeliksiz olarak görevlendirilmesi Rektörlüğümüzce uygun görülmüştür.

Bilgilerini ve gereğini rica ederim.

Prof.Dr. Ömer ÇOMAKLI
Rektör

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.
Doğrulama Kodu: 87c7a395-d4b6-4f7a-abc6-5dee8674e3d1 Doğrulama Adresi: https://www.turkiye.gov.tr/ataturk-universitesi-ebys

Atatürk Üniversitesi Rektörlüğü 25240 Erzurum
Tel: +90 442 2311023
Elektronik Ağ: www.atauni.edu.tr
Kep Adresi: atauni@hs01.kep.tr
Bilgi: Mehmet KOÇ
Faks: +90 442 2361014
E-Posta: personel@atauni.edu.tr

BURSA 3rd INTERNATIONAL CONFERENCE ON HUMANITY AND SOCIAL SCIENCES
BURSA 3rd INTERNATIONAL CONFERENCE ON SPORTS AND HEALTH SCIENCES
BURSA 3rd INTERNATIONAL CONFERENCE ON MATHEMATIC AND ENGINEERING
ARTDergi 2nd INTERNATIONAL GROUP EXHIBITION
September 20 - 22, 2024
BURSA

Kongre Bağlantı Linki :
Join Zoom Meeting
https://us06web.zoom.us/j/81604584722?pwd=y2kFvDBw8AEhxbZ5eSknYVkdXt0yTt.1
Meeting ID: 816 0458 4722
Passcode: 202224



ÖNEMLİ AÇIKLAMA (Lütfen okuyunuz)

- ZOOM bağlantısı için yukarıda verilen bağlantıyı veya yine yukarıda verilen giriş bilgilerini kullanabilirsiniz.
- Oturum içerisinde en KIDEMLİ olan moderator olarak seçilir. Moderatörün oturum düzenini gözetmesi, akademisyen adaylarını yönlendirmesi beklenmektedir.
- Oturuma bağlanmadan önce Salon numaranızı adınızın önüne aşağıdaki gibi ekleyiniz. Bu sayede kongre açılışında beklemeden oturumlarınıza gönderilebileceksiniz. Ör. 5 Ahmet Ahmetoglu
- Sunum süresi 10 dakikadır. Bu sürenin aşılmamasını moderatörler temin edecektir.
- Sunum sonrası 5 dakikayı geçmeyen soru-cevap, tartışma süresi verilmektedir.
- Sunumlar TÜRKÇE veya İNGİLİZCE yapılabilmektedir.
- Kameralar, oturum süresince toplam % 70 oranında açık olmak zorundadır.
- Sunum yapan katılımcının kamerası açık olmak zorundadır.
- Sunum yapmak zorunludur. Herhangi bir nedenle sunum yapmamış olan katılımcıya sertifika verilmesi ve çalışmasının yayınlanması sözkonusu olamaz.
- Katılımcı, kendi oturumda, oturum bitene kadar bulunmak zorundadır.
- Katılımcıların kendi oturumları dışındaki oturumlara katılma zorunluluğu yoktur.
- ZOOM platformunun kapasite sınırı nedeniyle, DİNLEYİCİ, sadece kapasite izin verdiği sürece kabul edilebilmektedir.

IMPORTANT, PLEASE READ CAREFULLY

- To be able to make a meeting online, login via https://zoom.us/join site, enter ID instead of “Meeting ID
- or Personal Link Name” and solidify the session.
- The Zoom application is free and no need to create an account.
- The Zoom application can be used without registration.
- The application works on tablets, phones and PCs.
- Speakers must be connected to the session **10 minutes before** the presentation time.
- All congress participants can connect live and listen to all sessions.
- During the session, your camera should be turned on **at least %70** of session period
- Moderator is responsible for the presentation and scientific discussion (question-answer) section of the session.

TECHNICAL INFORMATION

- Make sure your computer has a microphone and is working.
- You should be able to use screen sharing feature in Zoom.
- Attendance certificates will be sent to you as pdf at the end of the congress.
- Moderator is responsible for the presentation and scientific discussion (question-answer) section of the session.
- Before you login to Zoom please indicate your name surname and hall number,

ISBN: 978-625-6283-74-9

GEMİ İŞLETME ŞİRKETLERİNİN SEÇİMİ ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA

Dr. Öğretim Üyesi, Ozan Hikmet Arıcan
Kocaeli Üniversitesi, 0000-0003-2061-6112

ÖZET

Son on yılda denizcilik endüstrisindeki artan rekabet, yeni bir gemi yönetim biçiminin ortaya çıkmasına ve giderek yaygınlaşmasına yol açmıştır. Bu yönetim biçimi, "Üçüncü Taraf Gemi Yönetimi" olarak adlandırılmakta ve İngilizcede "3rd Party Ship Management (TPSM)" olarak bilinmektedir. Gemi sahiplerinin filolarındaki bir veya daha fazla geminin yönetimini profesyonel gemi yöneticilerine devretmesiyle, bu sistem endüstride istikrarlı bir ilerleme kaydetmiştir. Gemi yönetimi, armatörlerin odak noktası olan, çeşitli yönetim türleri ve alt hizmetlerle karmaşık ve kapsamlı bir yapıya sahip bir kavramdır. Hızla değişen piyasa koşulları, yasal düzenlemeler ve çevresel faktörler, gemi sahiplerini bu alanda uzmanlaşmış dış kaynaklardan yararlanmaya yöneltmektedir. Bu araştırmada, Türk gemi sahiplerine bir anket uygulanarak üçüncü taraf gemi yönetimi şirketlerine ilişkin görüşleri ortaya konulmuştur. Araştırmada betimsel istatistiksel teknikler (oran) ve nitel yöntemler (içerik analizi) kullanılmıştır. Çalışma sonucunda belirlenen en önemli kriterler; yetkinlik, maliyet, güvenilirlik, hizmet kalitesi ve itibar olarak sıralanmıştır. Bu kriterler, ilgili literatürdeki çalışmaların sonuçlarına dayandırılarak oluşturulmuştur. Araştırma bulguları, denizcilik şirketlerinin üçüncü taraf hizmetlerini seçerken en çok yetkinliği önemsediğini, bunu maliyet, güvenilirlik, hizmet kalitesi ve itibarın takip ettiğini göstermektedir. Bu çalışma, gemi sahiplerinin gemi yönetim firmalarını seçerken dikkate aldıkları kriterleri geliştirmeye katkı sağlamayı ve gemi yönetim firmalarının hizmet standartlarını iyileştirmesi için belirlenmesi gereken hususları ortaya koymayı hedeflemektedir. Ayrıca, seçilen "Üçüncü Taraf Gemi Yönetimi" şirketinin diğer rakiplerle karşılaştırıldığında avantajlarını ve dezavantajlarını göstererek, bu şirketlerin müşteri ihtiyaçlarını daha iyi karşılamaları için bir rehber işlevi görmesi beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Taşımacılığı, Deniz İşletmeciliği, Deniz Ulaşımı, Üçüncü Taraf Gemi Yönetimi, Denizcilik İşletmeleri.

ISBN: 978-625-6283-74-9

ABSTRACT

In recent years, the maritime industry has witnessed a surge in competition, which has given rise to the advent and gradual proliferation of a novel approach to ship management. This form of management is referred to as 'Third Party Ship Management' (TPSM), a term used in English. This system has made gradual but consistent progress in the industry, with ship owners transferring the management of one or more vessels in their fleet to professional ship managers. The concept of ship management is complex and comprehensive, encompassing a range of management types and sub-services that are of significant interest to shipowners. The necessity for external resources specialised in this field is driven by the rapid evolution of market conditions, legal regulations and environmental factors. In order to ascertain the views of Turkish shipowners on third-party ship management companies, a questionnaire was administered. The study employed both descriptive statistical techniques, specifically ratio analysis, and qualitative methods, namely content analysis. The most significant criteria identified through the course of this study are competence, cost, reliability, service quality and reputation. These criteria are derived from the findings of relevant literature. The findings of the research demonstrate that maritime companies attach the greatest importance to competence when selecting third-party services, followed by cost, reliability, service quality and reputation. This study aims to make a contribution to the improvement of the criteria that shipowners consider when choosing ship management companies and to reveal the issues that need to be determined in order to improve the service standards of ship management companies. It is also expected to serve as a guide for the selected 'Third Party Ship Management' company to better meet customer needs by showing its advantages and disadvantages compared to other competitors.

Keywords: Maritime Transport, Maritime Management, Maritime Transport, Third Party Ship Management, Maritime Enterprises.

1. GİRİŞ

Deniz taşımacılığı, arz ettiği önem itibariyle küresel lojistik ve tedarik zincirinin omurgası olarak görülmektedir. Bu alandaki işlerin doğası son derece karmaşıktır ve bu nedenle deniz taşımacılık faaliyetlerinin etkin bir şekilde yürütülmesi geniş bir yelpazede gerçekleşmekte ve uzmanlık gerektiren bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Gemi yönetimi endüstrisi, denizcilik endüstrisinin önemli bir parçası olarak ve aynı zamanda bütün bir değer zincirinin sağlam bir

ISBN: 978-625-6283-74-9

bileşeni olarak yaklaşık yarım yüzyıldan beri aktif bir şekilde faaliyet göstermektedir. Geçtiğimiz birkaç on yıl içinde, birçok gemi sahibi gemilerinin sahipliğini ve operasyonel kontrolünü ayırmıştır. Başlangıçta, gemilerin yönetimi sahipliğiyle bütünleşik olarak düşünülürdü; ancak bu faaliyet giderek dış kaynak kullanımına yönelmiştir. Milli sicil sistemlerinin sert mali yapıları ve artan mürettebat masrafları ve yüksek rekabet ortamı bu değişimdeki temel etmenlerden bazıları olmuştur (Asuquo vd., 2014).

Günümüzün dinamik denizcilik sektöründe, ’Üçüncü Taraf Gemi Yönetimi’’ kavramı giderek artan bir öneme sahiptir. Ekonomik belirsizlikler, küresel rekabetin yoğunluğu ve alternatif taşımacılık seçeneklerinin çeşitlenmesi, denizcilik şirketlerini bu yönetim modeline yönlendirebilmektedir. Geçmiş on yıllara kıyasla, küresel gemi yönetim tabanının hızla genişlemesi ve ortalama gemi büyüklüğünün artması, ‘’Üçüncü Taraf Gemi Yönetimi’ ’modelinin sektördeki yaygınlığını ve etkisini artırmaktadır. Bu bağlamda, denizcilik endüstrisi, hizmetlerini daha verimli bir şekilde yönetmek ve rekabet avantajı elde etmek için bu yönetim modeline artan bir ilgi göstermektedir. Üçüncü taraf gemi yönetimi, profesyonel olarak yönetilen dış kaynak kullanımına dayalı bir model olarak ortaya çıkmıştır ve deniz taşımacılığının pozitif seyrettiği dönemlerinde büyük petrol firmaları tarafından da tercih edilmiştir (Klikauer ve Morris, 2003). Bu yaklaşım, gemi sahiplerine operasyonel faaliyetlerini daha etkin ve ekonomik bir şekilde yönetmelerine imkân tanımıştır.

Konuyla ilgili çalışmanın amacı, "Üçüncü Taraf Gemi Yönetimi’ni bilimsel araştırmaların ışığında incelenmesiyle değerlendirmek ve modern denizcilik endüstrisinde "Üçüncü Taraf Gemi Yönetimi’nin rolünü açıklamak, bu yönetimi kullanmayı planlayan denizcilik şirketlerine maliyet, zaman ve performans açısından sunulan avantajları göstermek ve bu yönetim biçimini araştırmak isteyen gelecekteki araştırmacılara faydalı bir kaynak sunmaktır. Çalışmanın önemi, denizcilik endüstrisindeki artan rekabet ve yeni fırsatların araştırılması gerekliliğinden kaynaklanmaktadır. Bu bağlamda, denizcilik şirketlerinin hizmetlerini geliştirmek ve maliyetlerini azaltmak için dış ortaklara bazı veya tüm hizmetlerini devretme ihtiyacı ve müşteri ihtiyaçlarını karşılamak için hizmetlerinin hızını artırma çabaları dikkate alınmalıdır. Üçüncü taraf gemi yönetimi şeklindeki çalışmaların sayısı, günümüz rekabetçi denizcilik ortamında bu yönetim yapısının kazandığı öneme göre oldukça sınırlıdır.

Denizcilik sektöründeki üçüncü taraf yönetiminin sınırlı sayıdaki çalışmasına rağmen, bu konu diğer sektörlerde de önemli bir ilgi uyandırmıştır. Bu konuda bilimsel çalışmaların daha önce incelenmiş olmasına rağmen, bu alandaki bilimsel çalışmaların yetersizliği dikkat çekicidir. Bu

ISBN: 978-625-6283-74-9

nedenle, mevcut araştırmaların toplandığı bir alan oluşturarak, bu çalışmaların potansiyel araştırmacılara ve ilgili denizcilik profesyonellerine yardımcı olması amaçlanmaktadır. Üçüncü taraf gemi yönetiminin sürekli önemi ve sınırlı sayıdaki araştırmanın varlığı, bu konunun yeterince dikkate alınmadığı sonucunu ortaya koymaktadır. Bu bağlamda, bu çalışma son yıllarda yayımlanan sınırlı sayıdaki üçüncü taraf gemi yönetimi ile ilgili çalışma sayısı ve çeşitliliğini artırmak ve denizcilik endüstrisine araştırma rehberi eklemeyi amaçlamaktadır. Çalışmanın beş bölümü, konuyu tanıtmayı, literatürü incelemeyi, metodolojiyi açıklamayı, sonuçları analiz etmeyi ve gelecek çalışmalar için öneriler sunmayı içermektedir.

2. LİTERATÜR

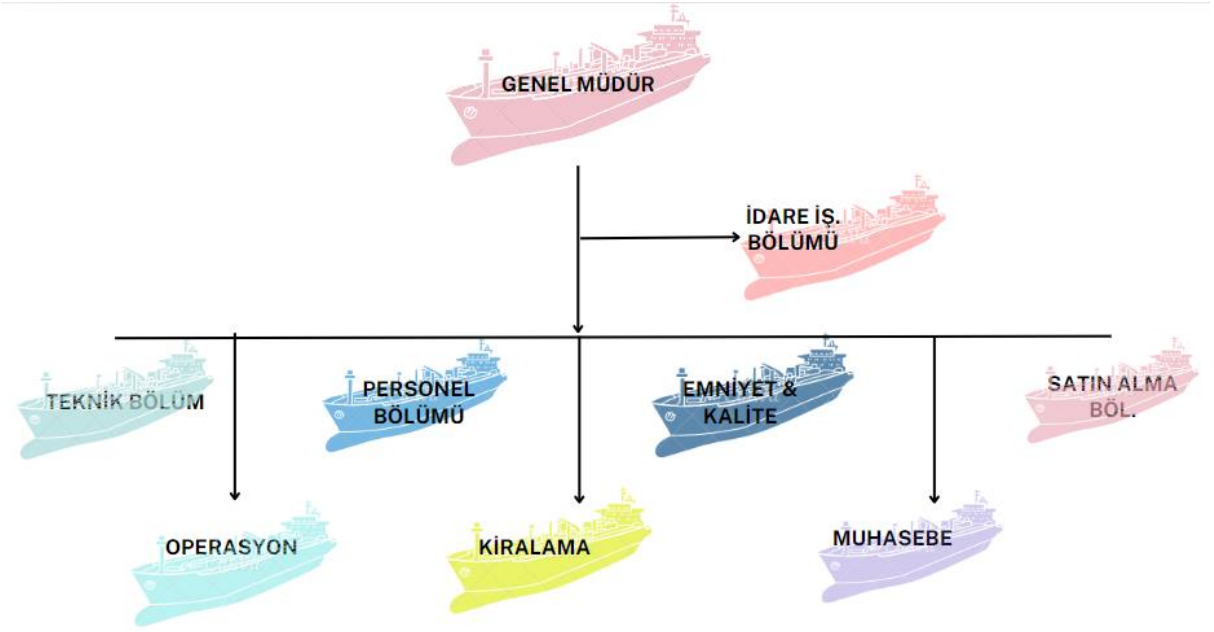
Çalışmanın bu bölümünde ‘’Üçüncü Taraf Gemi Yönetimi’’ modelinin önemi, ortaya çıkışı ve tarihsel gelişimi, avantaj ve dezavantajları ile ‘‘ÜTGY’’ şirketinin seçimiyle ilgili kriterler ışığında çalışmanın kuramsal çerçevesi yer almaktadır.

Deniz ticareti, dünya ekonomisinin temel taşlarından biridir ve gemi işletmeciliği yönetimi bu alandaki önemli bir bileşeni oluşturur. Gemi sahipleri gemilerini işletmek, bakımını yapmak ve operasyonlarını yönetmek için genellikle kendi iç işletme birimlerini kurarlar. Ancak son yıllarda, üçüncü taraf gemi işletmeciliği yönetimi modeli giderek daha fazla popülerlik kazanmıştır. Bu model, gemi sahiplerinin işletme işlevlerini dış kaynaklara devretmelerini sağlar ve denizcilik endüstrisinde çeşitli avantajları da beraberinde getirmektedir. Üçüncü taraf gemi yönetimi, bir geminin işletme sorumluluklarının bir veya daha fazla dış tarafla paylaşıldığı bir anlaşma biçimi olarak tanımlanmaktadır. Genellikle gemi sahibi gemiyi işletmek ve bakımını yapmak için bir gemi yönetim şirketiyle anlaşma yapar ve bu şirket geminin günlük operasyonlarını, personel yönetimini, bakımını ve muhasebesini yönetir. Gemi sahibi ise genellikle yatırımını korur ve belirli bir kira bedeli veya gelir paylaşımı şeklinde gelir elde etmektedir.

Gemi sahipleri, işletme ve bakım gibi karmaşık operasyonların deneyimli bir ekip tarafından yönetilmesine olanak tanırken, kendi işletme birimlerini kurma ve işletme maliyetlerini azaltma zorunluluğundan da kurtulurlar. Ayrıca üçüncü taraf gemi yönetimi, gemi sahiplerinin uluslararası denizcilik düzenlemelerine uyumu sağlamak için gereken karmaşık prosedürlerle uğraşmak yerine, sektör tecrübesine sahip profesyonel ve yetkin bir ekip tarafından bu alanda destek alınması imkanını vermektedir. Üçüncü taraf gemi yönetimi ayrıca, gemi sahiplerine daha fazla esneklik ve ölçeklenebilirlik de sağlar. Gemi sahipleri, gerektiğinde gemi filolarını

ISBN: 978-625-6283-74-9

büyütmek veya küçültmek için daha hızlı tepki verebilirler. Bunun dışında ayrıca farklı gemi tipleri veya rotaları denemek isteyen gemi sahipleri, bu hedeflere ulaşmak için üçüncü taraf gemi yönetim hizmeti sunan şirketlerin uzmanlığından yararlanabilirler. Özellikle başarılı yönetimleriyle dikkat çekici performanslar sergileyen ÜTGY şirketleri, profesyonel ve departmanlara ayrılmış genellikle kurumsal yapılarıyla dikkat çekmektedirler. Şekil 1'de örnek bir ÜTGY şirket yapısı verilmiştir.



Görsel 1. Üçüncü Taraf Gemi Yönetim Şirketi Yapısı (Pollalis, 2009)

Üçüncü taraf gemi yönetimi modelinin elbette bazı dezavantajları da bulunmaktadır. Örneğin gemi sahipleri işletme kontrolünü tamamen dış kaynaklara devrettiğinde, karar alma süreçlerinde ve operasyonel yönetimde bazı yetki kayıpları yaşayabilirler. Ayrıca, işletme anlaşmalarının karmaşıklığı ve uzun vadeli taahhütler gerektirmesi nedeniyle bazı gemi sahipleri için bu model çekici ve cazip olmaktan uzaklaşabilir. Üçüncü taraf gemi yönetimi modeli, denizcilik endüstrisinde etkin bir iş modeli olarak gün geçtikçe daha fazla benimsenmektedir. Bu model, gemi sahiplerine operasyonel yükümlülüklerini azaltma, uzmanlık alanlarında destek alma ve daha fazla esneklik elde etme imkânı sunmaktadır. Ancak, her gemi sahibinin ihtiyaçları birbirinden farklılıklar içerebileceğinden dolayı, ÜTGY seçimi kararı dikkatlice değerlendirilmesi gerekmektedir.

ÜTGY'nin kökeni İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki zamana kadar izlenebilmektedir (Mitroussi, 2003). Ancak 1960'ların ortalarında gelişmeye başlayan denizcilik operasyonlarındaki büyüme, denizcilik endüstrisinin dördüncü dalga olarak gösterilen yeni bir

ISBN: 978-625-6283-74-9

gemi yönetimi endüstrisinin oluşturulmasını teşvik etti (Sletmo, 1989). ‘’Uluslararası Çalışma Örgütü’’ (ILO) kayıtlarına göre; gemi işletmeciliğinde dış kaynak kullanımının İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra başladığını, 'gönüllülük bayraklarının geliştirilmesiyle hız kazandığını, gemi işletmeciliği yönetimi şirketlerinin ortaya çıkışıyla 1960'larda hız kazandığını, nakliye işlevlerinin resmi gemi sahiplerinden dış kaynak kullanımıyla taşeronlara verilmesiyle gerçekleştiği bilgisine ulaşılmaktadır. ÜTGY, esas işi ve ilgisi doğrudan gemi operasyonlarıyla bağlantılı olmayanlar arasında, petrol devleri gibi doğrudan gemi operasyonlarına ilişkin olmayan şirketlerde başladı. Petrol devleri, bağımsız gemi sahiplerinden petrol taşıyan ve kiralama yoluyla gemi taşıyan firmalardı. Gemi yatırımında yüksek vergi indirimlerinden yararlanmak istediler ve bu talebi karşılamak için gemi yatırımlarından kaynaklanan finansal fırsatlardan da faydalanmak istediler. Bu şekilde elde edilen gemiler, bu talebi karşılamak için profesyonel gemi yönetim şirketlerinin kontrolüne verilerek işletildiler. Ayrıca, 1990'ların ekonomik dönüşümü nedeniyle, gemi yönetiminin uluslararası bir disiplin olarak ortaya çıkışına karşı gemi yönetiminin gelişimine de ivme kazandırdı. Bu, 1991'de ‘’Uluslararası Gemi Yöneticileri Birliği’’nin (ISMA) kurulması ve ‘’Uluslararası Denizcilik Örgütü’’ (IMO) tarafından ‘’Uluslararası Emniyetli Yönetim’’ (ISM) Kodu'nun onaylanmasıyla sonuçlandı. ISM Kod, 1 Temmuz 1998'de başladı ve 2002'de de gemi yönetimi işinin her alanında mükemmeliyeti, profesyonelliği ve güvenilirliği sağlamak için gemilerde uygulanmaya başlanmıştır (Bajpaee, 2009).

Günümüzde ÜTGY modelinin, genellikle uzmanlaşmış gemi yönetim şirketleri tarafından üstlenilen oldukça uzmanlaşmış ve kapsamlı iş süreçlerinden oluştuğu görülmektedir. Bundan kasıt, gemi bir denizcilik şirketine veya gemi işletmeciliği yönetim şirketine ait değildir, ancak gemi sahibi ile yapılan yazılı bir anlaşma temelinde yönetim şirketi geminin ticari faaliyetini yönetir ve verimli ve karlı bir şekilde çalışabilmesi için operasyonel faaliyetlerde bulunarak, geminin bakım-onarımını yapmak ve gemiye teknik rehberlik sağlamakla sorumludur (Stefansson, 2006).

Farklı piyasa sektörleri arasındaki herhangi bir acentelik ilişkisinde olduğu gibi, deniz taşımacılığı şirketi örneğinde de yapılan sözleşme gemi işletmeciliği yönetim şirketi için karar verme derecesini ve sınırların tam olarak anlaşılması açısından oldukça önemlidir. Gemi sahibi geminin ticari faaliyetini üstlenmek isteyebilir veya alternatif olarak gemi sahibi; gemi işletme şirketinden geminin ticari işletmesinin tam kontrolünü üstlenmesini, geminin sigortalanmasını, yedek parça ve malzemelerin satın alınmasını, tam yönetimi ve teknik desteği ve uygun şekilde

ISBN: 978-625-6283-74-9

eğitilmiş ve nitelikli mürettebatın sağlanması hizmetlerini de isteyebilir (Meade ve Sarkis, 2002).

Son durumda, yönetici gemiyi gemi sahibinin münhasır temsilcisi olarak tam yönetim sözleşmesi kapsamına alacaktır. Gemi sahibinin ticari yönetimden ve iç teknik yönetimden sorumlu olduğu ve geminin mürettebatının atanması için nitelikli bir yönetici (mürettebat acenteleri) kiraladığı durumlar vardır. Bazı durumlarda yönetimin kısmi olarak ayrılması; gemi sahibinin gerekli teknik uzmanlık ve özelleşmiş bilgi eksikliğinden, yetersizliğinden veya sadece ekonomik nedenlerden dolayı da olabilir (Krumwiede ve Chwen, 2002).

Bir gemi yönetim şirketinin bir gemi sahibinin ihtiyaçlarını ve beklentilerini karşılayıp karşılayamayacağına dair seçim süreci, detaylı bir araştırmayı gerektirmektedir. Ayrıca birçok potansiyel üçüncü taraf hizmet sağlayıcısı arasından seçim yapmak için belirli ve özlü bir seçim kriterleri çerçevesi gerektirir. Bu nedenledir ki bir gemi yönetim şirketinin seçimi ve performansının değerlendirilmesi için kriterlerin belirlenmesi, nihayetinde müşteri çekme ve elde tutma ile sonuçlanan birçok neden için önemlidir. Hali hazırda Türkiye'de birçok gemi yönetim firmasının mevcudiyetinden bahsedebilmek mümkün olsa da üçüncü taraf (bağımsız) gemi yönetim firmalarının sayısı oldukça azdır. Bağımsız şirketlerin yanı sıra hem kendisini hem de dışarıya hizmet veren firmalar da bu piyasada bulunmaktadır. Türkiye'deki bilinen bazı gemi yönetim firmalarının listesi Tablo 1'de verilmiştir.

Çizelge 1. Türkiye'deki Üçüncü Taraf Gemi Yönetim İşletmelerinden Bazıları

FİRMA İSMİ	HİZMET TİPİ	YÖNETİM TİPİ	GEMİ TİPİ
Zenith Gemi İşletmeciliği A.Ş.	Tam yönetim	Bağımsız	Tankerler
V. Ships (Türkiye)	Tam yönetim	Bağımsız	Tüm gemiler
Chemfleet	Tam yönetim	Bağımsız	Kimyasal tanker
Borealis Tankers	Tam yönetim	Bağımsız	Kimyasal tanker
Palmali Shipping Co.	Tam yönetim	Hem gemi sahibi Hem Yönetici	Genel yük ve Tankerler
İstanbul Ship Management S.A.	Tam yönetim	Hem Yönetici Hem Gemi Sahibi	Tüm gemiler
Cornships Management and Agency Inc.	Tam yönetim	Hem gemi sahibi Hem Yönetici	Kuru dökme yük gemileri
Densa Tanker	Tam yönetim	Hem gemi sahibi Hem Yönetici	Tankerler
Transal Denizcilik	Personel yönetimi	Hem gemi sahibi Hem Yönetici	Tüm gemiler
Bluemar Shipping	Personel yönetimi	Bağımsız	Tüm gemiler

ISBN: 978-625-6283-74-9

Elbette gemi işletme şirketlerinin seçimi kararında günümüzde etkisini geçmiş yıllara göre yitiren bazı faktörler de vardır. Örneğin gemi yönetimi şirketlerinin bulunduğu konumun seçim kriterleri içindeki önemi günümüzde önemini oldukça yitirmiştir. Geçmişte, birçok kurulmuş gemi yönetimi şirketi için müşteriye yakınlık önemli bir unsur olarak kabul ediliyordu fakat iletişimdeki ilerlemeler, gelişmeler ve son yıllarda hizmet sunumunda bilgi teknolojisinin artan kullanımı ile üçüncü taraf hizmet sağlayıcılarının coğrafi konumuna daha az dikkat edilmektedir. Dünyada bilinen önemli ÜTGY şirketlerinin kendi internet sitelerinden ve ‘’Uluslararası Gemi Yöneticileri Derneği’’nin verilerinden derlenen üçüncü taraf gemi yönetim firmalarının listesi Tablo 2’de verilmiştir.

Çizelge 2. Dünyadaki Önemli Üçüncü Taraf Gemi Yönetim İşletmelerinden Bazıları

FİRMA İSMİ	HİZMET TİPİ	YÖNETİM TİPİ	GEMİ TİPİ
Aboitiz Jebsen Bulk Transport Corp.	Tam yönetim	Bağımsız	Tüm gemiler
Philippine Transmarine Carriers	Tam yönetim	Bağımsız	Tüm gemiler
Scorpio Shipmanagement	Tam yönetim	Bağımsız	Tüm gemiler
Polaris Maritime Services	Personel yönetimi	Bağımsız	Tüm gemiler
Fleet Management Ltd	Tam yönetim	Bağımsız	Tüm gemiler
Terra-Marine Ship Management (Pvt) Ltd	Tam yönetim	Bağımsız	Tüm gemiler
Bernhard Schulte S.M.	Tam yönetim	Bağımsız	Tüm gemiler
Nautica Crew Managem	Personel yönetimi	Bağımsız	Tüm gemiler
PT Samudera Indonesia Ship Management	Tam yönetim	Bağımsız	Tüm gemiler
Columbia Shipmanagement Ltd	Tam yönetim	Bağımsız	Tüm gemiler
Northern Marine Manning Services	Personel yönetimi	Bağımsız	Tüm gemiler
C.F.Sharp Crew Management & Port Agents	Personel yönetimi	Bağımsız	Tüm gemiler
V.Ships Group	Tam yönetim	Bağımsız	Tüm gemiler
Lapa Ltd.	Personel yönetimi	Bağımsız	Tüm gemiler
NLNG Ship Management Ltd	Tam yönetim	Bağımsız	Tüm gemiler
Sc Innovative Ukraine Shipping Company	Tam yönetim	Bağımsız	Tüm gemiler
Haque and Sons Ltd	Personel yönetimi	Bağımsız	Tüm gemiler
Voyonic Crewing Ltd	Personel yönetimi	Bağımsız	Tüm gemiler
Wilhelmsen Services	Tam yönetim	Bağımsız	Tüm gemiler
OSM Thome Shipping Management	Tam yönetim	Bağımsız	Tüm gemiler
Lemissoler Navigation Co. Ltd	Tam yönetim	Bağımsız	Tüm gemiler
Marfin Management S.A.M.	Tam yönetim	Bağımsız	Kuru dökme yük gemileri

Dünya ticaretinde faaliyet gösteren tüm şirketler için faaliyet gösterdikleri endüstri ne olursa olsun maliyet minimizasyonu temel amaçtır. Kar maksimizasyonu veya etkililiğin artırılması söz konusu olduğunda maliyet her zaman önemli bir rol oynadığı kabul edilir. Deniz

ISBN: 978-625-6283-74-9

taşımacılığı gibi son derece rekabetçi ortamda da gemi sahipleri genellikle daha az maliyetle daha fazla katma değerli hizmetleri talep ederler fakat bu durumda bile maliyet her zaman en önemli seçim kriteri olmayabilir. Ancak buna rağmen gemi sahibinin hangi şirketi gemi yönetimi için seçeceğine karar vermesini her zaman etkileyebilecek bir kriterdir maliyet faktörü.

Üçüncü Taraf Gemi Yönetimi'nin faydası, yüksek hizmet kalitesini koruyarak tam zamanında yapılan teslimatların müşteri memnuniyetini artırmasına dayanmaktadır. Yapılan bir çalışmada hız ve güvenilirliğin gemi taşımacılığındaki öneminin yadsınamayacak kadar önemli bir faktör olduğu vurgulanmıştır (Stock vd., 1998). Yüksek teslimat performansı müşterileri mutlu eder ve dolayısıyla gemi sahiplerinin de itibarını artırma noktasında olumlu bir etkisinin olduğu düşünülebilir. Üçüncü taraf gemi yönetiminin teslimat performansı, gemi sahibinin itibarını ve pazar payını doğrudan etkiler dolayısıyla da yüksek teslimat performansı pazar payını artırır ve tersi durumda da olumsuz etkilemesi beklenir. Güvenilirlik, gemi sahibinin rekabet avantajını güçlendirir ve müşteri sadakatini artırır.

Son yıllarda gemi yönetimi seçim sürecinde güvenlik ve kalite yönetimi ihtiyacı değişmiştir. Bu durum, IMO'nun 1994 yılında ISM Kodu'nu resmen benimsemesiyle değişti ve bu da doğal olarak gemi sahiplerini gereksinimlere sıkı sıkıya uymaya zorlamıştır. Böylelikle güvenlik ve kalite yönetimi gemi yönetimi seçiminin ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Hizmet kalitesi, müşteri memnuniyetinin şirketlerin çağdaş iş ortamında hayatta kalmasını ve başarılı olmasını garanti ettiği bir konu olarak özel bir dikkat çekmiştir (Spruyt, 1994). Değer katma sağlayarak denizcilik fonksiyon farklılaşmasını sağlamak önemli bir rol oynamaktadır.

ÜTGY seçiminde karar verici kriterlerden biri de gemi veya gemilerin yönetimi için seçilecek şirketin yetkinlik derecesidir. Bu noktada yapılan bir çalışma, ÜTGY seçiminde cevaplanması gereken en temel soru ve başlangıç noktasının dış kaynak olarak kullanılacak olan gemi yönetim şirketine verilecek gemileri yönetmek için gerekli becerilere, kaynaklara, teknik yeteneğe ve deneyime sahip olup olmadığını bulmak gerektiğini vurgulamıştır (Spruyt, 1994). Bütün bu kavramlar yetkinlik kriteri içerisinde açıklanabilir. Yetkinlik; gemilerin güvenli işletimi, problem çözme yeteneği, teknik yetenek, bilgi teknolojisi, deneyimli mürettebat istihdamı, etkili yasama, gemi yönetimi bilgi tabanı, mürettebat eğitim sistemi, katma değerli hizmetler ve bakımla ilişkilidir. Yetkinlik ayrıca gemi sahiplerini gemilerin güvenli işletimini iyileştirmeye özel olarak odaklanan en geniş hizmet yelpazesini sunabilen ÜTGY'leri firmalarını tercih etmeye yönlendirir (Gunton, 1997). Rekabetçi ÜTGY firmalarından problem

ISBN: 978-625-6283-74-9

çözme ve teknik yetenekleri de sağlamaları beklenir, çünkü uzmanlık gerektiren gemiler ve pazarlar kıyıda ve denizdeki personelin belirli bilgi ve uzmanlığa sahip olması durumunda ancak daha kolay yönetilebilecektir (Mitroussi, 2004a).

Gemi sahibi firmalar için Üçüncü Taraf Gemi Yönetim şirketlerini seçerken, şirketlerin itibarı önemli bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Güçlü bir itibara sahip olan gemi yönetim şirketleri müşterileriyle güvenilir bir ilişki kurmuş ve uzun vadeli iş birliklerine imkan sağlamış olurlar. Ayrıca itibarı yüksek olan şirketler, finansal sağlamlıklarını göstererek bu yolla gemi sahiplerinin güvenini kazanırlar ve tercih edilme şanslarını artırırlar.

Bir çalışmada ÜTGY' nin avantajlarını ve dezavantajlarını belirleyerek ve denizcilik şirketlerine rekabet avantajı sağlayıp sağlamadığını belirlemeye odaklanmıştır. Vurgulanan önemli bir avantaj, yeni ve mevcut mürettebatın değerlendirilmesi ve gemilerini personelle doldurmak için denizcilik şirketlerine destek sağlamasıdır. "Üçüncü Taraf Gemi Yönetimi" nin diğer bir olumlu yanı da denizcilik şirketlerine sundukları önemli teknik hizmetlerdir. Araştırmacılara göre dezavantajlar arasında maliyet, kontrol eksikliği, çatışmalar vb. gibi faktörler bulunmaktadır (Goulielmos vd., 2011). Denizcilik şirketinin kültürü ve özellikle sahibinin, ÜTGY firmasının seçiminde rol oynar. Kültür, özellikle küçük denizcilik şirketlerinin sahiplerinin şirketlerinin işleyişini değiştirebilecek herhangi bir iş birliği şeklinden korktukları için "Üçüncü Taraf Gemi Yönetimi'nin kullanımını engelleyici olarak çalışır. "Üçüncü Taraf Gemi Yönetimi'nin dezavantajlarından biri de yukarıda bahsedilen makalede belirtildiği gibi denizcilik şirketlerinin işleyişindeki idari değişikliktir, bu bazen şirketin işleyişini dramatik bir şekilde etkileyebilir bazen de etkilemeyebilir (King ve Mitroussi, 2003). Yapılan bir araştırmada ÜTGY hizmetinin kullanımından şu olumlu sonuçları belirlemişlerdir: a) dağıtım sürecini kolaylaştırmakta, b) maliyetleri azaltmakta, c) yerel ve uluslararası müşterilere sunulan hizmetleri iyileştirmekte, d) iş dağılımı, rekabetçilik ve maliyet azaltma anlamına gelmektedir (Lieb ve Bentz, 2004). Dezavantajlar arasında denizcilik şirketlerinin işleyişindeki değişiklikler, iç çatışmalar, denizcilik şirketi ile üçüncü taraf yönetimi arasında görüş birliğinin olmaması gibi konular bulunmaktadır. Birkaç yıl sonra yayımlanan benzer bir yayın, üçüncü taraf yönetiminin avantajlarının rekabetçi bir tedarik zinciri koordinasyonunun geliştirilmesini de içerdiğini göstermiştir (Masten ve Kim, 2015). Öte yandan konuya farklı bir bakış açısıyla incelendiğinde denizcilik gibi endüstrilerin koruma, ekonomik destek veya teknik tavsiye gibi devletten yeterli destek almadığında "Üçüncü Taraf Gemi Yönetimi" modelini desteklemeyi tercih ettiğini rapor etmiştir (McAllister, 2012).

ISBN: 978-625-6283-74-9

3. YÖNTEM

Bu bölümde Türkiye'de faaliyette bulunmakta olan armatör işletmeler çerçevesinde bir araştırma gerçekleştirilmiştir. Bu araştırmada, Türkiye'de faaliyette bulunan tüm armatör işletmeler çalışmanın ana kütlesini oluşturmaktadır. Armatör işletmelerden verileri elde etmek amacıyla kullanılan araştırma araçlarına ve veri analiz yöntemine ilişkin bilgiler sunulacaktır. Bu araştırmada gemi işleten armatör işletmelerden gerekli verileri toplamak amacıyla literatür araştırmasında daha önce yayınlanan araştırmalardan elde edilen kriterler doğrultusunda görüşmeler yapılmıştır.

Anket sorularında görüşme yapılan sektör çalışanlarının bilgi ve deneyimlerini daha iyi ifade etmelerine olanak sağlamak amacıyla, daha önce belirlenen kriterler ışığında çoktan seçmeli soruları takiben, açık uçlu sorular ile derinlemesine bilgi edinilmesi yoluna gidilmiştir. Ankete katılan kişilerin sorulara vermiş olduğu yanıtlar, betimsel istatistiksel teknik (oran) ve nitel (içerik analizi) yöntemi aracılığıyla çözümlenmiş ve bulgular kısmında açıklanmıştır. Araştırma kapsamına girmekte olan Türk armatör işletmelerine ait açık adresler ve iletişim bilgilerine Deniz Ticaret Odası meslek üye listelerinden elde edilmiştir.

4. BULGULAR

Bu bölümde çalışmada 15 kişiye belirlenen kriterler üzerinden anket uygulanmış ve şirketlerin tercih edilmesinde en önemli kriterlerin hangileri olduğunun karşılaştırılması yapılmıştır. Türk armatörler şirketlerinde çalışan sektör çalışanlarının üçüncü taraf gemi yönetim işletmelerine yönelik bakış açılarını ortaya koyma amacıyla 7 adet armatör işletmeden 15 yetkili kişi ile yüz yüze ve telefonla görüşmeler gerçekleştirilmiş. Ankete katılan kişiler sektör tecrübesi bulunan kişilerden seçilmiştir. Tablo 3'te katılımcıların ünvan bilgileri verilmiştir. Görüşmeye katılan kişilerin 5 tanesi operasyon müdürü, 2 tanesi şirket sahibi, 3 tanesi DPA, 2 tanesi genel müdür, 3 tanesi de gemi kiralama müdürüdür.

Çizelge 3. Anket Katılımcılarına Ait Unvan Bilgileri

Ünvan	Kişi Sayısı	Yüzde (%)
DPA	3	20,0
Operasyon Müdürü	5	33,4
Genel Müdür	2	13,3
Kiralama Müdürü	3	20,0
Şirket Sahibi	2	13,3
Toplam	**15**	**100,0**

ISBN: 978-625-6283-74-9

Araştırmaya katılanların hepsi en az lisans mezunu olup denizcilik sektöründeki toplam deneyimleri 5 ila 25 yıl arasında değişmektedir. Tablo 4' te katılımcıların denizcilik sektöründeki toplam deneyimleri verilmiştir. Katılımcıların % 26,6'sı (4 kişi) 0-5 yıl arası, % 33,4'ü (5 kişi) 6-11 yıl arası, % 26,6'sı (4 kişi) 12-17 yıl arası, % 13,4'ü (2 kişi) 18 yıl ve üstü deneyimlere sahip kişilerden oluşmaktadır. Armatör işletmelerin sahip olduğu gemiler, yabancı ve T.C. bayraklı olmak üzere filolarındaki çeşitli gemi tiplerinden oluşmaktadır.

Çizelge 4. Anket Katılımcılarının Denizcilik Sektöründeki Toplam Deneyimleri

Çalışma Süresi	Kişi Sayısı	Yüzde (%)
0-5 yıl	4	26,6
6-11 yıl	5	33,4
12-17 yıl	4	26,6
18 yıl ve üstü	2	13,4
Toplam	**15**	**100,0**

Ankete katılan sektör ilgilileri yapılan görüşmeler esnasında, armatör firmaların gemi işletme şirketlerini tercih etmeye yönelten nedenlere ilişkin değerlendirmeler de alınmıştır. Bunlardan ön plana çıkan bazı nedenler de şöyledir: armatör işletmedeki aile içi anlaşmazlıkların karar almada zorluklara sebep olması, armatör işletme sahibinin yaşının ilerlemiş olması ve diğer aile üyelerinin daha az deneyime sahip olması, üçüncü taraf gemi yönetme işletmelerinin yararlanmış oldukları ölçek ekonomisi sebebiyle gemi işletme maliyetlerini düşürmesi, ÜTGY işletmesinin sektördeki uzmanlığı ve sundukları çeşitli hizmetler sebebiyle tercih edildikleri anlaşılmıştır. Araştırma sonuçlarına göre katılımcıların ÜTGY seçimine ait sonuçları Tablo 5' te gösterilmiştir. Yapılan anketin sonucunda ilk ortaya çıkan ve üçüncü taraf gemi işletme şirketlerinin tercih edilmesiyle ilgili elde edilen bulguların başında ankete katılanların %46,7'sinin (7 kişi) verdikleri yanıtlarda 'yetkinlik' kriterinin ÜTGY şirket seçimi tercih edilmesinde en önde gelen faktör olarak vurguladıkları görülmektedir. Bu kriteri takiben 'maliyet' kriteri de %20 (3 kişi) ile tercih edilmiştir. Tercih sıralamasında 'güvenilirlik' kriterinin %13.3 (2 kişi) ile ve yine benzer bir oran ile 'hizmet kalitesi' kriterinin de %13,3'ünün (2 kişi) tercih ettiği görülmüştür. Son olarak 'itibar' kriterinin tercih edilme oranı da %6,7 (1 kişi) olduğu gözlemlenmiştir. Bu bulgular lojistik araştırmalarının genel argümanıyla uyumlu olup, üçüncü taraf lojistik sağlayıcısı seçimiyle ilgili olarak bir üreticinin lojistik fonksiyonunu dış bir kaynağa aktarmayı tercih etmesinin nedeni taşımacılıkta ölçek ekonomisinden faydalanmayı artırmak istemesinden kaynaklanmaktadır (Kumar ve Singh, 2012).

ISBN: 978-625-6283-74-9

Çizelge 5. Anket Katılımcılarının ÜTGY Seçimi Kararına Ait Sonuçlar

Seçim Kriteri	Kişi Sayısı	Yüzde (%)
Yetkinlik	7	46,7
Maliyet	3	20,0
Güvenilirlik	2	13,3
Hizmet Kalitesi	2	13,3
İtibar	1	6,7
Toplam	**15**	**100,0**

5. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇLAR

Çalışmada Türk donatanlarının üçüncü taraf gemi yönetim işletmelerine olan bakış açılarını belirlemek ve tercih kriterlerindeki önem sıralamasını belirlemek amacıyla gerçekleştirilmiştir. Gemi sahibi işletmelerin üçüncü taraf gemi yönetim işletmelerinden hizmet alma sebebini ve bunun nedenleri incelenmiştir. Özellikle son yıllarda denizcilik faaliyetlerinin dış kaynak kullanımı popüler bir trend haline geldiğinden, bu araştırma denizcilik endüstrisinde ÜTGY işletme seçiminin yöntemini tekrar değerlendirmiştir. Küreselleşme etkisiyle rekabetin artması, değişen çevre koşulları ve sıkılaşan yasal düzenlemeler gibi faktörler denizcilik sektöründe yönetimsel kararlarda belirgin ve önemli değişikliklere yol açmıştır. Bu değişikliklerden biri de dış kaynak kullanımının artmasıdır. Armatörler, gemi yönetimi gibi kritik bir alanda dış kaynaklardan faydalanmaktadır. Gemi yönetimi çok bileşenli ve karmaşık bir konu olup; taşımacılığın küreselleşmesi, teknolojik ilerlemeler ve artan yasal düzenlemeler gibi nedenlerden dolayı günümüzde daha çok uzmanlar tarafından yürütülmektedir.

Araştırma sonucunda da literatürde kabul edilen hususa paralel bir şekilde, düşük fiyatın her zaman uygun bir gemi yönetimi seçimi temeli olarak düşünülmemesi gerektiğidir, ancak seçim sürecinde yine de dikkate alınması gereken önemli bir faktör olduğunu tekrardan göstermiştir. Anketten anlaşıldığı üzere; yetkinliğin en önemli kriter olduğu ve onu maliyet, güvenilirlik, hizmet kalitesi ve itibarın izlediği ortaya çıkmıştır. Bu sonuç, Branch ve Robarts'ın (2014)'deki bulgularıyla uyumludur ve son otuz yılda ÜTGY modelinin yaygınlaşmasının ana lokomotifi olarak ÜTGY işletmelerinin mürettebat, teknik ve ticari gemi yönetimindeki yetkinliğine güvenmek suretiyle kaliteyi sağlamak için gemi sahiplerinin tercih ettiklerini göstermektedir. Özellikle armatör işletmelerinde iç aile anlaşmazlıkları ve yaşlanan işletme sahiplerinin

ISBN: 978-625-6283-74-9

deneyim seviyelerinin azalması gibi iç dinamiklerin, tercihler üzerinde etkili olduğu belirtilmektedir. Bu da gemi işletme şirketi seçimi yaparken sadece maliyet, yetkinlik veya hizmet kalitesi gibi dış faktörlerin değil, aynı zamanda işletmenin iç yapısının ve yönetimindeki dinamiklerin de göz önünde bulundurulması gerektiğini vurgulamaktadır. Bu çıkarım, gemi işletme şirketi seçiminde hem iç hem de dış faktörlerin dikkate alınması gerektiğini gösterir ve işletmelerin stratejik kararlarını etkileyen karmaşık bir denklemi yansıtmaktadır.

Yapılan bu araştırma kapsamında 13 armatör işletmeye e-posta aracılığıyla anketler gönderildi, ancak yalnızca 7'sinden geri dönüş alınabildi. Bu durumda anketlerin cevaplanma oranı %53,8 olarak belirlendi. Gelecekteki çalışmaların daha güvenilir sonuçlar elde edebilmesi için anket sayısının artırılması gerekmektedir. Bu araştırma sınırlı sayıda şirket üzerinde gerçekleştirildiği için elde edilen sonuçların farklı kurumsal ve kültürel bağlamlara sahip diğer denizcilik firmalarını tam olarak temsil etmeyebileceği dikkate alınmalıdır. Her denizcilik şirketinin uygun bir üçüncü taraf gemi yönetim şirketi seçerken öncelik verdiği kriterlerin farklı olabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Bu nedenle gelecekteki araştırmaların daha geniş bir katılımcı havuzunu kapsaması ve çeşitli kurumsal yapıları içermesi önemlidir. Ayrıca gelecek araştırmalar için bir öneri olarak, çalışma konusuyla ilgili daha fazla makalenin analiz edilmesi, ayrıca "Üçüncü Taraf Gemi Yönetimi" alanında yeterli deneyime sahip daha fazla sayıda denizcilik endüstrisi profesyonelleriyle çalışma yapılarak çıkan sonuçların daha genel geçer ve tutarlı olması açısından faydalı olacaktır.

ISBN: 978-625-6283-74-9

KAYNAKÇA

Asuquo, M., Coward, I., & Yang, Z. (2014). Modeling selection of third party ship management services. Case Studies on Transport Policy, 2(1), pp.28-35

Bajpaee, R. (2009),"What is the key to successful ship management", http://www.shippingstarnet.com/Bajpyee.pdf, accessed 9 March 2016.

Branch, A.E. and Robarts, M. (2014), Branch's Elements of Shipping, Routledge, Abingdon.

Goulielmos, A. M., Giziakis, K. V., & Pallari, B. (2011). Advantages and disadvantages of managing own ships by a third party ship management company: an empirical investigation. International Journal of Shipping and Transport Logistics, 3(2), pp.126-150.

Gunton, P. (1997), Ship Management, Lloyd's, London.

King, J., & Mitroussi, K. (2003). Third-party Ship Management: A Greek Perspective. Maritime Economics & Logistics, 5(3), pp.301-310.

Klikauer, T. and Morris, R. (2003), "Human resource in the German maritime industries:'back-sourcing' and ship management", The International Journal of Human Resource Management, Vol. 14, No. 4, pp. 544-558.

Krumwiede, Dennis W., and Chwen Sheu (2002). A model for reverse logistics entry by third-party providers. Omega 30.5: 325-333.

Kumar, P. and Singh, R.K. (2012), "A fuzzy AHP and TOPSIS methodology to evaluate 3PL in a supply chain", Journal of Modelling in Management, Vol. 7, No. 3, pp. 287-303.

Lieb, R. C., & Bentz, B. A. (2004). The use of third-party logistics services by large American manufacturers: The 2003 survey. Transportation Journal, pp.24-33

Masten, K. A., & Kim, S. L. (2015). So many mechanisms, so little action: The case for 3rd party supply chain coordination. International Journal of Production Economics, 168, pp.13-20.

McAllister, L. K. (2012). Regulation by Third-Party Verification. Boston College Law Review, 53(1), pp.11-073.

Meade, Laura, and Joseph Sarkis (2002). A conceptual model for selecting and evaluating third-party reverse logistics providers. Supply Chain Management: An International Journal 7.5: 283-295.

Mitroussi, D. K. (2003). Third party ship management: the case of separation of ownership and management in the shipping context. Maritime Policy & Management, 30(1), pp.77-90.

Mitroussi, K. (2004a), The Ship Owners' Stance on Third Party Ship Management: An Empirical Study, Maritime Policy & Management, Vol.31, No.1, pp. 31-45.

ISBN: 978-625-6283-74-9

Pollalis, A. (2009). Third Party Ship Management Companies and their Legal Relationship with their Principals.

Sletmo, G.K. (1989). Shipping's Fourth Wave: Ship Management and Vernon's Trade Cycles. Maritime Policy & Management. 16(4): 293-303.

Spruyt, J. (1994), Ship Management. Lloyd's, London.

Stefansson, Gunnar (2006). Collaborative logistics management and the role of third- party service providers. International journal of physical distribution & logistics management 36.2: 76-92.

Stock, G. N., Greis, N. P., & Kasarda, J. D. (1998). Logistics, strategy and structure: a conceptual framework. International Journal of Operations & Production Management, 18(1), 37-52.