

# Nitelikli Gemiinsanı

## Nitelikli Gemiinsanı - Nitelikli Hizmet

### Giriş

**Yazı**, nitelikli insan gücünün tüm deniz endüstrisinde önemini vurgulamak amacıyla geminsanı niteliğinin gemilere ekonomik etkisinin araştırmasıdır.

Bu konu ile ilgili sayımlama (Fr. *statistique*) bulunamadı. Aşağıdakilerden kaynak belirtilenlerin dışındakiler veri değil, mesleki deneyimlere dayanarak kestirilebilen değerlerdir. Çünkü «arıza» olarak kaydedilen bir aksaklığın nedenleri arasına «kullanıcı hatası» türü ya hiç girmez ya da sayılamaya girecek kadar veri yoktur. Çünkü:

(a) aksaklık doğrudan kullanıcı tarafından bildirilir; bildiren üzerinde isteyerek veya istemeyerek «insanî» güdüler etkilidir.

(b) Kullanıcının donanım hakkında yeterli bilgisi yoktur. Yöntemine uygun çalıştıramaz veya donanımı yanlış kullanır ve gerçekten arıza yaptırır. Bu aksaklığı «arıza» olarak bildirir.

(c) Diğer taraftan, bazı asılsız arızalar içselleştirilmiş, kanıksanmıştır ve işletmeci tarafından artık bir «arıza» olarak nitelenmez. Örneğin, rota çiziminde önemli etkenlerden bazıları önemleri bilinmediğinden hesaba katılmaz, aylık ya da yıllık değil günlük işletme giderlerinde bile büyük miktarlara ulaşır. Ancak işletme bu kaybı olağan işletme giderleri arasına katar.

### Tanımlar

#### **Donanım:**

Telsiz vericisinden ana makineye kadar gemi üzerinde işleyen her bir ağıta ve düzeneğe **donanım** denir.

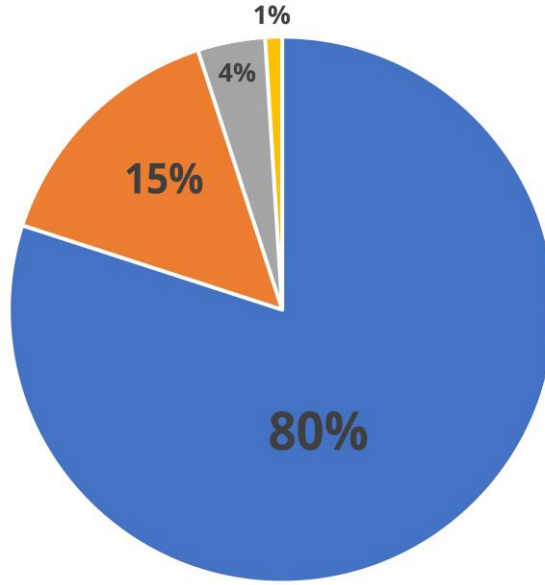
#### **Asılsız Arıza:**

Yanlış rota çiziminden otopilotun yanlış ayarlanmasının neden olacağı yol kaybına kadar, bir kullanıcının (bilgi eksikliği nedeni ile) yapabileceği her tür hata sonucu işletmeyi ekonomik kayba uğratan aksaklığa **asılsız arıza** denir.

## (Niteliksiz Gemiinsanı) Kullanıcının Bilgi Eksikliklerinin Neden Olduğu Mali Kayıplar

Nitelikli gemiinsanı eksikliği yalnız ülkemiz için değil, dünyanın sorunudur. Ekonomik kayıplara yol açan **asılsız arıza**, «arıza» olarak bildirilen tüm aksaklıklar için yüzde doksan beş gibi büyük bir paya sahiptir.

«Arıza» olarak bildirilenlerin içindeki yüzde beşlik gerçek arıza oranı dışarıda tutulan aşağıdaki çizelgede, geriye kalan yüzde doksan beş oranındaki **kullanıcıdan** kaynaklanan «**asılsız arıza**» oranları verilmiştir:



Asılsız Arıza İçindeki Nedenler

- %80 - Kullanıcı donanımı yanlış kullanır, gerçek arızaya neden olur.
- %15 - Kullanıcı donanımı kullanmasını bilmez, asılsız arıza bildirir.
- %4 - Kullanıcı önemi hakkında bilgisi olmadığından dönemsel bakım tutumları ihmâl eder, donanım gerçekten arıza yapar.
- %1 - Üretim hatası vardır. Kullanıcının bilgi eksikliği sonucu ilk denetim eksik yapılır ve arızalı donanım gemiye yerleştirilir.

## Kaybın Hesabı

«Alt sınırı 1000GRT'den başlayan (kimyasal tankerden araba taşıyıcısına kadar) her boyuttaki gemi için **asılsız arıza** maliyeti yıllık ortalama ne kadar olur» sorusunun yanıtı olarak «**niteliksiz gemiinsanının Türk deniz endüstrisine yıllık ortalama maliyeti 100 milyon ABD Doları'dır**» denebilir.

Ayarlan(a)mayan otopilotun neden olduğu yol kaybının zaman ve yakıt bağlantılı yitkilerinden özen gösterilmeyen insanî tüketimlere kadar, günlük işletme giderine dâhil edilen birçok gider ile birlikte arıza olarak yazılan fakat **asılsız arıza** türüne giren birçok aksaklığın giderilmelerinin maliyeti toplamda buradaki miktarın çok üstündedir. Fakat kayıtlı veri bulunamadığından bu miktar onaylanmıştır.

## Örneğin

(a) günlük yakıt tüketimi yirmi ton olduğu bilinen bir geminin doğal koşullara uyumsuz seyir ile bu miktarı onda bir oranında artırdığı çokça görülür.

(b) Hava koşullarına uyumda zorluk çeken bir yöneticinin yönetimindeki bir geminin günlük gelir kayıpları bazı durumlarda işletmeciyi zora sokacak miktarlara ulaşabilir.

(c) Bilgi düzeyi yetersiz bir gemiinsanının çalıştıramadığı bir can ve çevre güvenliği donanımı geminin yabancı bir limanda tutulmasının kaybı buradaki yüz bin ABD Doları'nın çok üzerinde maliyetlere neden olabilir.

Geminin toptan kaybedildiği kasit ve kazaların kayıplarının güvence veren kurumlarca karşılanmalarını dışarıda tutarak; bugüne kadar tanık olunan kullanıcı hatalı en yüksek asılsız arıza maliyeti 8 milyon ABD Dolarıdır.

Kısaca özetlenirse, asılsız bir arızanın nedenleri ve sonuçları için endüstri paydaşlarının tam bir farkındalık çalışması yapmaları gerekmektedir.

Kaynağında ülkemiz ile birlikte üst sıradakileri de gösteren resim bu kez yalnız ülkemizin gemi sayısını gösterir biçimde aşağıda tekrar verilmiştir:

Table 2.3		Ownership of world fleet, 2016							
Country or territory	Number of vessels			Dead-weight tonnage					
	National flag	Foreign flag	Total	National flag	Foreign flag	Total	Foreign flag as percentage of total	Total as percentage of world	
15	Turkey	562	+ 978	= 1 540	8 311 987	19 639 445	27 951 433	70.26	1.56

### 2016 Yılındaki Dünya Sıralamasında Türkiye'nin Yeri

Kaynak: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) - Review of Maritime Transport 2016

Aşağıdaki sayıların yukarıdaki çizelge ile ilişkisi sayının yanında belirtilmiştir:

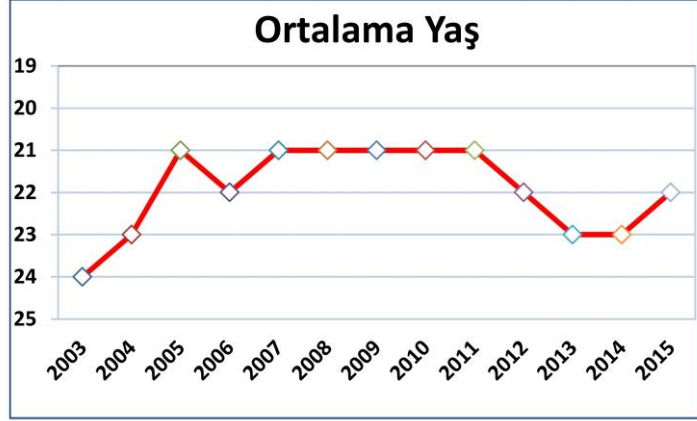
- 562 «Milli bayraklı» gemi sayısı. Türk liman cüzdanlı gemiinsanı çalıştırdığı varsayılmıştır.
- 489 Türk sahipli «yabancı bayraklı» gemi sayısının yarısı. Türk liman cüzdanlı gemiinsanı çalıştırdığı varsayılan yabancı bayrak taşıyan gemi sayısının yarısı.
- 1051 Türk liman cüzdanı taşıyan gemiinsanı çalıştırdığı varsayılan gemi sayısı.
- 100 000 ABD Doları, bir geminin yıllık arıza maliyeti (gemi boyutu ve türü ile arıza maliyeti ortalamasıdır).
- SONUÇ « { [ 562 + (978 / 2) ] x 1000 } = 105.100.000 ABD Doları)

## Gemilerin Yaşı ve Arıza İlişkisi

Gerçek veya asılsız, arıza maliyetine gemilerin yaşları doğrudan etki eder.

Yıl	Ortalama Yaş
2003	24
2004	23
2005	21
2006	22
2007	21
2008	21
2009	21
2010	21
2011	21
2012	22
2013	23
2014	23
2015	22

1.2. Türk Ticaret Filosu Genel Yaş Ortalamasının Yıllık Gelişimi  
150 GT'dan Büyük Gemiler



### 2003 ile 2015 Yılları Arası Türk Ticaret Filosu Ortalama Yaş Çizelgesi

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü - DENİZ TİCARETİ 2015 İSTATİSTİKLERİ - Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma, Teşvik ve Gemi Sanayi İstatistikleri

«Bakım ve tutumu zamanında yapılan bir gemi için yaş etken değildir» yargısı yanlıştır. Yedek parça temininden güncel düzenlemelere uyum sağlanmasına kadar birçok etken giderleri olumsuz yönde etkiler, artırır.

# Nitelikli Gemiinsanı - Hizmet İhracı

## Giriş

**Yazı**, nitelikli gemiinsanı hizmeti ihracı ile ülkeye ekonomik ve tinsel katkısını araştırır.

## Tespit

«Dünya deniz endüstrisinin nitelikli denizciye duyduğu ihtiyaç tarihte hiç bugünkü kadar şiddetli olmamıştı. Çünkü tarihin hiç bir anında günümüzdeki teknik gelişmelerin hızına ulaşılmamıştı.»

Diğer yandan deniz endüstrisi, maliyetlerin kara endüstrilerine oranla çok fazla olduğu bir endüstridir ve bunun doğal sonucu, can ve çevre güvenliğinden ticari kaygılara kadar birçok kaygının etkisiyle sürekli ve hemen her gün güncellenerek ileri teknoloji ürünleri kullanır. «İleri teknoloji ürünlerini bu ürünleri kullanmak üzere yetiştirilen, eğitilen insanlar kullanabilir.»

Oysa deniz taşımacılığının omurgasının ana dayanağı «gemiinsanı» (hem kendisinin hem de muhataplarının konumunun önemini sıradanlaştırmaları sonucu) eğitiminin ihmâlinden emeğinin göz ardı edilmesine kadar, günümüzdekine benzer bir davranışla karşılaşmamıştı.

İşin zorluğu ve yapılmasında çekilen güçlük ile insan üzerindeki etkisi değerlendirildiğinde emek ve emekçi sıralamasında madencilikten sonra gelen gemiinsanının emeğinin karşılığının (bugünkü) koşullarda doyurucu olduğu söylenemez.

Doğrudan gemiinsanlarının emeğini savunduğunu söyleyen uluslararası bir kuruluşun duyurduğu «ücret çizelgesi» gemiinsanlarının emeklerinin karşılıklarını ararken gösterdikleri çekingenliği açıkça belli etmektedir. Çünkü dünya deniz endüstrisindeki aylık ücretlerin duyurulan bu çizelgedekinden nerede ise üç kat fazla olduğu bilinmektedir.

# Gemiinsanı Aylığı ve Hizmet İhraç Edememenin Neden Olduğu Mali Kayıplar

İncelemeye esas olacak ücret için aşağıdaki çizelge kullanılmıştır. Çizelgedeki diğer ek ücretler göz ardı edilmiş, temel aylıkların ortalaması 2200 ABD Doları onaylanmıştır.

## ANNEX 1 ITF Wage Scale (Effective 1 January 2015)

No	Rank or Rating	Basic monthly pay (US\$)	Weekdays 1/135th of monthly	Sats, Sun and Pub Hol 1/75th of monthly	Cash Compensation for unclaimed annual leave (per day) 1/25th of monthly
1	Master	5266	39.0	70.2	211
2	Ch. Eng	4786	35.5	63.8	191
3	Ch. Off	3400	25.2	45.3	136
4	1st Eng	3400	25.2	45.3	136
5	2nd Off	2723	20.2	36.3	109
6	2nd Eng	2723	20.2	36.3	109
7	RO	2723	20.2	36.3	109
8	Elect Eng	2723	20.2	36.3	109
9	Chief Stew	2723	20.2	36.3	109
10	3rd Off	2624	19.4	35.0	105
11	3rd Eng	2624	19.4	35.0	105
12	Electrician	2341	17.3	31.2	94
13	Bosun	1746	12.9	23.3	70
14	Carpenter	1746	12.9	23.3	70
15	Fitter/Repairer	1746	12.9	23.3	70
16	Chief Cook	1746	12.9	23.3	70
17	Donkeyman	1746	12.9	23.3	70
19	Pumpman	1746	12.9	23.3	70
23	AB	1563	11.6	20.8	63
24	Fireman/motorman	1563	11.6	20.8	63
25	Oiler/Greaser	1563	11.6	20.8	63
26	Steward	1563	11.6	20.8	63
27	2nd Cook	1332	9.9	17.8	53
28	Messroom Steward	1332	9.9	17.8	53
29	OS	1163	8.6	15.5	47
30	Wiper	1163	8.6	15.5	47
31	Deck Boy	936	6.9	12.5	37
32	Catering Boy	936	6.9	12.5	37

1. Any general purpose rating shall receive 10 % higher basic wages and allowances compared to the highest rank of the positions her/his job designation is supposed to cover.
2. A stockman shall receive the basic pay of an Able Seaman plus an allowance of 10 %.
3. A Seafarer who is over the age of 18 and who is not listed among the categories of ratings shall be paid at least the equivalent rate of an Able Seaman. In no case shall a person over the age of 18 (eighteen) years be engaged as a boy or paid a boy's rate.

### Uluslararası Taşımacılar Birliği'nin Gemiinsanları için Belirlediği Aylık Çizelge

Kaynak: ITF STANDARD COLLECTIVE AGREEMENT - ANNEX 1 - ITF Wage Scale - (Effective 1 January 2015)

## Mevcut Gemiinsanı

Yukarıda araştırılan «(Niteliksiz Gemiinsanı) Kullanıcının Bilgi Eksikliklerinin Neden Olduğu Mali Kayıplar» konusunun etken ögesi mevcut gemiinsanı sayısı ile ilgili bilgi (şüpheli olduğu kaydı ile) aşağıya alınmıştır. Resimde deniz endüstrisinin diğer paydaşları, örneğin tersaneciler için bir veri görünmemektedir. Sosyal ve ekonomik gelişmişlik düzeylerine gıpta ile baktığımız birçok ülke önce toplumunu denizcileştirmiş, zihinleri değiştirerek toplumun bütün ögelerine denizci bakış açısını kazandırmıştır.

### 7.2.1. Gemiadamı Toplam Sayıları ve Dağılımı

2015	
ZABİTAN (AKTİF)	31.213
TAYFA (AKTİF)	74.590
AMATÖR DENİZCİ	187.500
BALIKADAM	2.189
KILAVUZ KAPTAN	814
VTS OPERATÖRÜ	108
<b>TOPLAM</b>	<b>296.414</b>

### 7.2.1. Gemiadamı Toplam Sayıları ve Dağılımı

2015	
<b>ZABİTAN (AKTİF)</b>	<b>31.213</b>
<b>TAYFA (AKTİF)</b>	<b>74.590</b>
VTS OPERATÖRÜ	108
<b>TOPLAM</b>	<b>296.414</b>

### Ülkedeki Mevcut Gemiinsanı Gücü

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü - DENİZ TİCARETİ 2015 İSTATİSTİKLERİ - Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma, Teşvik ve Gemi Sanayi İstatistikleri

Bu gücün hizmet ihracında kullanılamamasının nedeni bellidir:

**«Mevcut gemiinsanı gücü, Türkiye'nin ve dünyanın deniz taşımacılığının ihtiyacı olan nitelikli gemiinsanı gücünü karşılamaktan uzaktır.»**

O halde (gemiinsanı dâhil endüstrinin diğer paydaşlarına da güç veren) denizci eğitimin yeniden ve bilinen yöntemlerin dışında bir yöntem geliştirilerek verilmesi gerekmektedir. İhtiyaç en yüksek düzeydedir, çok acil ve elzemdir.

## Gemiinsanı Hizmetinin İhracının Nakdî Getirisinin Hesabı

Aşağıdaki resimde otuz kişilik bir küme ile başlatılan denizci eğitim düzeni, onuncu yıl sonunda 185 bin 220 kişi ile her konumda görev yapacak gemiinsanı gücüne ulaşır. (Bir önceki resimden yola çıkaran oluşturulan ortalama gemiinsanı aylığı ile hesaplandığında) bu güç ülkeye yıllık **4 milyar 889 milyon 808 bin ABD Doları** nakit girdisi sağlar.

Yıllar	Eğitmen (kişi)	1 dönem eğitilen (kişi)	Yılda dönem sayısı	Eğitimi bitiren (kişi)	Önceki seneden kalan (kişi)	Eğitici olarak ayrılan (kişi)	Gemiinsanı	Ortalama aylık (ABD Doları)	Yıllık Giren
1 inci yıl	1	30	3	90	0	10	80	2200	2.112.000,00 ABD \$
2 nci yıl	11	30	3	990	80	20	1050	2200	27.720.000,00 ABD \$
3 üncü yıl	31	30	3	2790	1050	10	3830	2200	101.112.000,00 ABD \$
4 üncü yıl	41	30	3	3690	3830	10	7510	2200	198.264.000,00 ABD \$
5 inci yıl	51	30	3	4590	7510	10	12090	2200	319.176.000,00 ABD \$
6 ıncı yıl	61	30	3	5490	12090	10	17570	2200	463.848.000,00 ABD \$
7 nci yıl	71	30	3	6390	17570	10	23950	2200	632.280.000,00 ABD \$
8 inci yıl	81	30	3	7290	23950	10	31230	2200	824.472.000,00 ABD \$
9 uncu yıl	91	30	3	8190	31230	10	39410	2200	1.040.424.000,00 ABD \$
10 uncu yıl	101	30	3	9090	39410	0	48500	2200	1.280.400.000,00 ABD \$
							185220 kişi ile		4.889.808.000,00 ABD \$

### Otuz Kişi ile Başlatılan Eğitimin Onuncu Yıl Sonu Verileri

## Sonuç

Bilinen denizci eğitim düzeni dışında bir eğitimle yetiştirilecek gemiinsanlarının dünya ticari gemi işletmelerince öncelikle kabul edilecekleri yabancı işletme yöneticileri ile yapılan kişisel birçok temasta kendileri tarafından dile getirilmiş; ancak böyle bir eğitim sistemi kurmanın imkânı bulunamamıştır. Yıllık girdilere bakıldığında, zaman geçtikçe ekonomik kaybın boyutu büyümektedir.

Ayrıca, yeni anlayışla oluşturulacak eğitim düzeninde, (geçmişin izlerini silmenin zorlukları da hesaba katılarak) mevcut gemiinsanlarının bilgilerini güncellemeleri yoluyla belirli bir nitelik düzeyine çıkarılmalarının sağlanabileceği öngörülmektedir.

Diğer yandan, «yeni bir anlayışla eğitilmiş» nitelikli denizcilerimizin çalışacağı dünya deniz endüstrisinin paydaşlarında, zaman içinde kaçınılmaz olarak üstlenecekleri yönetim görevleri ile ülkeye sağlayacakları katkılar göz ardı edilmemelidir.

(Farklı alanlarda benzeri etki göç verdiğimiz ülkelerde görünür.)

Yakup Korkmaz

201701150530

Tuzla İstanbul