

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

**LİSANS DÜZEYİNDE DENİZCİLİK EĞİTİMİ ALAN TÜRK
GEMİADAMLARININ, DENİZ HİZMETLERİNDEN SONRAKİ KARIYER
TERCİHLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisi FATİH SANA

**HAZİRAN 2019
TRABZON**



KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünce

Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : / /

Tezin Savunma Tarihi : / /

Tez Danışmanı :

Trabzon

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalında
Fatih SANA Tarafından Hazırlanan**

**LİSANS DÜZEYİNDE DENİZCİLİK EĞİTİMİ ALAN TÜRK GEMİADAMLARININ,
DENİZ HİZMETLERİNDEN SONRAKİ KARIYER TERCİHLERİ**



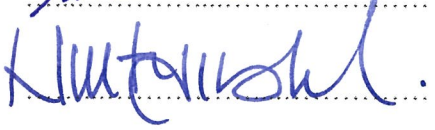
**başlıklı bu çalışma, Enstitü Yönetim Kurulunun 28 / 05 / 2019 gün ve 1806 sayılı
kararıyla oluşturulan jüri tarafından yapılan sınavda
YÜKSEK LİSANS TEZİ
olarak kabul edilmiştir.**

Jüri Üyeleri

Başkan : Prof. Dr. Ersan BAŞAR

Üye : Doç. Dr. İlhan YANDI

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Umut YILDIRIM

**Prof. Dr. Asim KADIOĞLU
Enstitü Müdürü**

ÖNSÖZ

Denizcilik, maden işçiliğinden sonraki dünyanın en zor mesleklerinden biridir. Denizciliğin bir ulus için ne kadar önemli olduğunu vurgulamak için; Barbaros Hayreddin Paşa “denizlere hâkim olan, dünyaya hâkim olur” demiştir. Mustafa Kemal Atatürk ise “Denizciliği Türk’ün milli ülküsü olarak benimsemeli ve az zamanda başarmalıyız” diyerek Türk ulusu için hedefi belirlemiştir. Biz Türk denizciler olarak, denizcilik konusunda bayrağı hep daha yukarı taşıma amacını benimsemeliyiz.

Denizde çalışan gemiadamları belirli bir süre gemide çalıştıktan sonra karada çalışmak üzere kariyerlerini farklı şekilde yönlendirdikleri bilinmektedir. Gerek deniz hayatının zor olması gerekse çevresel etkiler bu kararı gemiadamlarının vermesine sebep olmaktadır. Belirli bir deniz hizmeti sonrasında gemiden ayrılanların kariyerlerini nasıl yönlendirdiklerini belirlenmesi amacı ile bu çalışma yapılmıştır. Çalışmada anket yöntemi ile veriler elde edilmiştir. Çalışma sırasında, anket doldurarak zamanını ayıran ve anketimin daha fazla kişilere ulaşmasında emeği geçen tüm meslektaşlarıma teşekkür ederim.

Ayrıca, çalışmalarım boyunca değerli yardım ve katkıları ile beni yönlendiren, danışman hocam Prof. Dr. Ersan BAŞAR’a, yazım sürecinde desteklerini esirgemeyen Doç. Dr. Mehmet AYDIN’a, Dr. Öğretim Üyesi Ercan YÜKSEKYILDIZ’a, Arş. Gör. Ender YALÇIN’a ve aileme teşekkürü borç bilirim.

Fatih SANA
Trabzon 2019

TEZ ETİK BEYANNAMESİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Lisans Düzeyinde Denizcilik Eğitimi Alan Türk Gemiadamlarının, Deniz Hizmetlerinden Sonraki Kariyer Tercihleri” başlıklı bu çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Prof. Dr. Ersan BAŞAR’ın sorumluluğunda tamamladığımı, verileri/örnekleri kendim topladığımı, deneyleri/analizleri ilgili laboratuvarlarda yaptığımı/yaptırdığımı, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim. 11/05/2019

Fatih SANA

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ.....	III
TEZ ETİK BEYANNAMESİ.....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET	VIII
SUMMARY	IX
ŞEKİLLER DİZİNİ	X
TABLolar DİZİNİ.....	XII
KISALTMALAR DİZİNİ	XIII
1. GENEL BİLGİLER.....	1
1.1. Giriş.....	1
1.2. Taşımacılık	1
1.2.1. Denizyolu Yük Taşımacılığı	5
1.3. Türk Denizciliğinin Gelişimi ve Tarihi	6
1.4. Dünyada Denizcilik Sektörünün Yeri	8
1.5. Türk Denizcilik Sektörü	31
1.6. Gemiadamı Tanımlaması	38
1.7. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi.....	38
1.8. Türkiye’deki Zabitan Yeterlikleri	44
2. YAPILAN ÇALIŞMALAR	48
2.1. Veri Toplama Yöntemi ve Aracı	48
2.2. Verilerin Değerlendirilmesi.....	49
3. BULGULAR VE İRDELEME.....	50
3.1. Medeni Haliniz	50
3.2. Eğitim Durumunuz	50
3.3. Mezun Olduğunuz Okul	51
3.4. Mezuniyet Yılıınız.....	52
3.5. Sahip Olduğunuz Yeterlik	53
3.6. Son Gemideki Göreviniz	53
3.7. Denizcilik Mesleğini Tercih Etme Sebebiniz.....	55
3.8. Deniz Hayatınız Boyunca Genel İtibariyle Çalıştığınız Gemi Tipi	56

3.9.	Genel İtibariyle Çalıştığınız Gemi Bayrağı.....	57
3.10.	Denizde Toplam Çalışma Süreniz.....	59
3.11.	Denizde Çalışmayı Bırakmaya Kesin Olarak Ne Zaman Karar Verdiniz?.....	60
3.12.	Denizde Çalışmayı Bırakıp, Karaya Geçmedeki En Önemli 5 Sebep Nedir?.....	61
3.13.	Denizde Çalışmayı Bıraktığınızda Kaç Yaşındaydınız?	63
3.14.	Denizde Çalışmayı Bıraktığınızda Medeni Haliniz Neydi?	64
3.15.	Denizde Çalışmayı Bırakmaya Karar Verdiğinizde/Ayrıldığınızda Karada İlk İş Hedefiniz Aşağıdakilerden Hangisi Olmuştur?.....	65
3.16.	Denizde Çalışmayı Bırakıp Karaya Geçerken Aşağıdaki Yöntemlerden Hangisini Kullandınız?	66
3.17.	Denizde Çalışmayı Bıraktığınızda, Eğitiminiz ve Deniz Kariyeriniz Karada Görev Yapmanız İçin Yeterli Oldu Mu?.....	67
3.18.	Çalıştığınız Firmadaki Pozisyonunuz Nedir?.....	68
3.19.	Çalıştığınız Firmada Yönetici Kademesinde İseniz, Pozisyonunuz Nedir?.....	70
3.20.	Karadaki Kariyeriniz Boyunca, Gemiye Dönmeyi Düşünmekte Misiniz?.....	71
3.21.	Yukarıdaki Soruya ‘‘Evet’’ Cevabını Verdiyseniz, Geçici Olarak Mı (Örneğin Ekonomik Anlamda, İş Hayatında, Aile Hayatında vs. Mevcut Şartlar Değişene Kadar) Yoksa Kalıcı Olarak Mı, Olmak Üzere Nedeni ile Birlikte Aşağıda Lütfen Belirtiniz.....	71
3.22.	Karadaki Kariyeriniz Süresince Geçici Bir Süreliğine Bile Olsa, Hiç Denize Dönüş Yapmak Zorunda Kaldınız Mı? (Denizcilik Firmalarında Kontrol Amaçlı veya Mecburi Değiştirmeci Pozisyonu Hariç)	72
3.23.	Yukarıdaki Soruya ‘‘Evet’’ Cevabını Verdiyseniz, Lütfen Kaç Kere Olduğunu Aşağıda Belirtiniz?	73
3.24.	Şu An Karadaki İşinizi Bırakıp Yeniden Denize Dönerseniz, Gemideki Görevinizi İfa Ederken Zorlanacağınızı Düşünüyor Musunuz?.....	74
3.25.	Şuan ki İşinizdeki Aylık Ortalama Gelir Durumunuz Nedir?.....	74
3.26.	Hangi Şartlarda Denize Dönerdiniz, Kısaca Açıklar Mısınız?.....	76
3.27.	Karadaki İşinizden Memnun Musunuz?.....	77
3.28.	Nerede Yaşamaktasınız? (Yurt Dışında ise ‘‘Diğer’’ Kutucuğunu.....	78
3.29.	Yapmakta Olduğunuz İş, Denizcilik ile Alakalı Mı, Değil Mi? (Değil ise, ‘‘Diğer’’ Kutucuğunu İşaretleyip, Hangi Sektör ile İlgili Olduğunu Lütfen Belirtiniz)	79
3.30.	Çalıştığınız Firma Türk Sermayeli Bir Firma Mı, Yoksa Yabancı Mı? (Yabancı ise, ‘‘Diğer’’ Kutucuğunu İşaretleyip, Hangi Ülkeye Ait Olduğunu Lütfen Belirtiniz.).....	79
3.31.	Yapmakta Olduğunuz İş Hangi Sektörde Tanımlarsınız? (‘‘Diğer’’ Kutucuğu İşaretleyenler İçin, Sektörü Yanına Lütfen Belirtiniz).....	80
3.32.	Yapmakta Olduğunuz İş, Kamu Sektörüne Mi Ait, Özel Sektöre Mi?.....	81

3.33.	Gemiadamı Cüzdanınızı ve Ehliyetinizi Sürekli Güncel Tutuyor Musunuz?.....	82
4.	SONUÇLAR	83
5.	ÖNERİLER	89
6.	KAYNAKLAR.....	93
7.	EKLER	98
ÖZGEÇMİŞ		



Yüksek Lisans Tezi

ÖZET

LİSANS DÜZEYİNDE DENİZCİLİK EĞİTİMİ ALAN TÜRK GEMİADAMLARININ, DENİZ HİZMETLERİNDEN SONRAKİ KARIYER TERCİHLERİ

Fatih SANA

Karadeniz Teknik Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Ersan BAŞAR

2019, 95 sayfa, 8 Sayfa Ek

Bu çalışmada lisans düzeyinde denizcilik eğitimi alan Türk gemiadamlarının, deniz hizmetlerinden sonraki kariyer tercihleri araştırılmıştır. Veri toplama aracı olarak anket çalışması benimsenmiştir. 297 adet anket çalışmasından elde edilen veriler SPSS 22, E-views 8 ve MS-EXCEL ile analiz edilerek sonuçlar değerlendirilmiştir. Ülkemizdeki toplam zabitan sayısı içerisinde ne kadarının karada çalıştığına dair bir veri olmadığından dolayı toplam evren büyüklüğü toplam zabitan sayısı kadar alınmıştır. Ayrıca, katılımcıların demografik özelliklerinden başlayarak, denizdeki ve karadaki kariyerleri hakkında bilgiler toplamayı, bunun yanında denizi bırakma kararlarından, karadaki kariyer planlarına kadar hedeflerini saptamayı amaçlamıştır. Yapılan anketimiz sonucunda lisansüstü mezuniyet oranı %17, uzakyol kaptanı yeterliği olup da yeterliğinin altında görev ifa eden %19, uzakyol başmühendis yeterliği olup da yeterliğinin altında görev ifa eden ise % 13 bulunmuştur. Katılımcılarımız, kazancı yüksek meslek olmasından dolayı denizi seçtiklerini, en yüksek oranla kaptan/başmühendis iken denizde çalışmayı bırakmaya karar verdiklerini, %42'si de denizde 2 yıldan 5 yıla kadar hizmet ettiklerini belirtmişlerdir. Karaya geçmedeki en önemli sebep aile olmuşken, tesadüfi fırsat ile karaya geçiş yaptıklarını, %88'inin karadaki işinden memnun olduğunu ve %95'den fazlası asgari ücretten daha fazla aylık gelire sahip olduğunu bildirmiştir. Bu anketin ardından gerek idare, gerekse de öğretim kurumları, işletmeler ve gemiadamları üzerlerine düşen sorumlulukları yerine getirerek Türk gemiadamlarından daha verimli faydalanabilirler.

Anahtar Kelimeler: Denizcilik, Kariyer, Zabitanların Karadaki Kariyeri, Gemiadamı

Master Thesis

SUMMARY

CAREER PREFERENCES OF TURKISH SEAFARERS WHO RECEIVED MARITIME
EDUCATION AT THE UNDERGRADUATE LEVEL AFTER SEA SERVICE

Fatih SANA

Karadeniz Technical University
The Graduate School of Natural and Applied Sciences
Maritime Transportation and Management Engineering Graduate Program
Supervisor: Prof. Dr. Ersan BAŞAR
2019, 95 Pages, 8 Pages Appendix

In my study, the career preferences of Turkish seafarers who received maritime education at the undergraduate level after sea services were investigated. The questionnaire was adopted as a data collection tool. The data obtained in 297 questionnaires were analyzed by SPSS 22, E-views 8 and MS-EXCEL that the results were evaluated. As there is no data on how much of the total number of officers in our country is working ashore, the total size of the universe is taken as the total number of officers. In addition it aimed to collect information about the career in sea and shore of the participants, starting from the demographic characteristics of them, as well as determining their goals from the decision to leave the sea to the career plans on shore. As a result of our survey, the rate of MSc and PhD degree was %17, officer rank with the master license was %19, first assistant or second engineer with chief engineer license was %13. Most of the our participants stated that they chose the sea career due to very lucrative profession, decided to quit working at sea while master/chief engineer level and served at sea for 2 years to 5 years. In addition, the most important reason for the shore career was regarding family, the way to pass to the shore career was by chance, mostly were satisfied with their shore work and mostly's salary was more than minimum wage. Finally, both administration, educational institutions, business companies and seafarers can benefit from Turkish seafarers more efficiently by fulfilling their responsibilities.

Key Words: Maritime, Career, Officers Career Ashore, Seafarer

ŞEKİLLER DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1. Mesafe-maliyet ilişkisi	4
Şekil 2. Yük cinsine göre dünya deniz ticaretinin ton-mil cinsinden dağılımı.....	9
Şekil 3. Uluslararası deniz ticaretinde yük çeşitlerinin milyon ton cinsinden yıllara göre dağılımı.....	10
Şekil 4. Dünya filosu ve deniz ticaretinin yüzdelik oranda yıllık büyüme oranları, 2000-2017.....	12
Şekil 5. Gemi tiplerine göre dwt cinsinden dünya filosunun dağılımı, 1980-2018.....	13
Şekil 6. 1000 Groston ve üzeri gemi tipleri değerine göre ilk 20 ulusal devlet filosu, 2018.....	18
Şekil 7. Türk bayraklı filo adet gelişimi (150 groston ve üzeri)	32
Şekil 8. Türk bayraklı filo dwt gelişimi.....	33
Şekil 9. Türk sahipli deniz ticaret filosu gemi sayısı.....	34
Şekil 10. Türk sahipli deniz ticaret filosu gemi tonajı.....	35
Şekil 11. Yıllara göre Türk deniz ticaret filosunun yaş ortalamaları.....	36
Şekil 12. Medeni hal dağılımı	50
Şekil 13. Ankete katılanların eğitim düzeyi	51
Şekil 14. Ankete katılanların mezun olduğu üniversiteler	52
Şekil 15. Mezuniyet yılı dağılımı	53
Şekil 16. Sahip olunan yeterlik dağılımı	53
Şekil 17. Son gemideki görev dağılımı	55
Şekil 18. Denizcilik mesleğini tercih etme sebepleri dağılımı	56
Şekil 19. Genel itibariyle çalışılan gemi tipi dağılımı	57
Şekil 20. Genel itibariyle çalışılan gemi bayrağı dağılımı	59
Şekil 21. Denizde toplam çalışma süresi dağılımı.....	60
Şekil 22. Denizde çalışmayı bırakma zamanı kararının dağılımı.....	61
Şekil 23. Karaya geçme sebepleri dağılımı	63
Şekil 24. Denizi bırakma yaşı dağılımı	64
Şekil 25. Denizi bıraktığında ki medeni hali dağılımı.....	65
Şekil 26. Karadaki ilk iş hedefi dağılımı	66

Şekil 27. Karaya geçerken kullanılan yöntemlerin dağılımı	67
Şekil 28. Eğitim ve deniz kariyerinin karadaki göreve yeterlik dağılımı	68
Şekil 29. Çalışılan firmadaki pozisyon dağılımı	69
Şekil 30. Yönetici kademesindekilerin pozisyon dağılımı	71
Şekil 31. Gemiye dönme durumu dağılımı.....	71
Şekil 32. Gemiye dönme durumu olanların geçici ya da kalıcı olma ihtimalinin dağılımı. 72	
Şekil 33. Geçici olarak dönmeyi düşünenlerin sebeplerinin dağılımı	72
Şekil 34. Denize dönüş yapmak zorunda kalanların dağılımı	73
Şekil 35. Denize dönüş yapanların dönüş yapma sayılarının oranları.....	73
Şekil 36. Denize dönenlerin görevlerini ifa etmekte zorlanma durumu oranları	74
Şekil 37. Aylık gelir durumu oranları.....	75
Şekil 38. Denize dönme şartlarının oranları	77
Şekil 39. Karada yapılan işten memnuniyet oranı.....	78
Şekil 40. İkamet edilen ülke oranları.....	78
Şekil 41. Yapılmakta olan işlerin denizcilikle ilgisinin oranları	79
Şekil 42. Çalışılan firmaların sermayelerinin bağlı olduğu ülkelerin oranları	80
Şekil 43. Yapılmakta olan işin ilgili sektör oranları.....	81
Şekil 44. Yapılmakta olan işin kamu ve özel sektör oranları	82
Şekil 45. Gemiadamı cüzdanının güncel tutulma oranı.....	82

TABLolar DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1. Taşıma türlerinin özelliklerine göre karşılaştırma	4
Tablo 2. Gemi tiplerine göre dünya ticaret filosunun 1000 groston ve üzeri yaş dağılımı 1 Ocak 2018 itibariyle	14
Tablo 3. DWT bakımından dünya filosunun mülkiyet sıralaması, 2018.....	17
Tablo 4. 1000 Groston ve üzeri dünya konteyner taşımacılık filosunun en büyük 20 armatör ülkesi, 2018	19
Tablo 5. DWT bakımından 100 groston ve üzeri en büyük 35 bayrak devleti, 2018.....	22
Tablo 6. 1000 Groston ve üzeri gemi tiplerinin değeri açısından önde gelen bayrak devletlerinin sıralaması, 2018, (milyon dolar)	24
Tablo 7. Önemli gemi inşa ülkelerinin 100 groston ve üzeri gemi tiplerine göre teslimatlarının dağılımı 2017, (1000 groston).....	26
Tablo 8. Gemi sökümü yapılan önemli ülkelerin 100 groston ve üzeri gemi tiplerine göre söküm dağılımı 2017 (1000 groston)	27
Tablo 9. 2005-2015 Gemiadamı küresel arzına ait tahmini özet.....	27
Tablo 10. En fazla gemiadamı arzı veren ülkeler	28
Tablo 11. Şirket kayıtlarına göre en fazla gemiadamı arzı sağlayan ilk 5 ülke	29
Tablo 12. 2005-2015 Gemiadamı küresel talep tahmini	30
Tablo 13. Zabitan tahmini arz talep dengesi.....	30
Tablo 14. Yıllar itibariyle Türk deniz ticaret filosunun gemi cinslerine göre dwt ve adet gelişimi 150 groston ve üzeri gemiler	37
Tablo 15. Türkiye’de lisans düzeyinde güverte zabiti eğitimi veren kurumların 1990-2011 göre kontenjan dağılımı	40
Tablo 16. Türkiye’de lisans düzeyinde vardiya mühendisi eğitimi veren kurumların yıllara göre kontenjan dağılımı	41
Tablo 17. Türkiye’de lisans düzeyinde zabitan eğitimi veren kurumların yıllara göre kонтенjan dağılımı 2011-2018	42
Tablo 18. Yıllara göre dünya ticaret filosu 2014-2018	43
Tablo 19. Yıllara göre Türkiye’deki gemi adamı sayısı 2014-2018.....	44
Tablo 20. Çalışılan firmadaki pozisyon – denizde toplam çalışma süresi testi sonuçları ...	69
Tablo 21. Çalışılan firmadaki pozisyon – sahip olunan yeterlik testi sonuçları.....	69
Tablo 22. Eğitim seviyesi - gelir durumu testi sonuçları.....	75
Tablo 23. Hizmet süresi - gelir durumu testi sonuçları	76
Tablo 24. Yeterlik seviyesi - gelir durumu testi sonuçları	76

KISALTMALAR DİZİNİ

C.U.T.R.	: Kentsel Ulaşım Araştırma Merkezi (Center for Urban Transportation Research)
DDK	: Devlet Denetleme Kurumu
DEÜ	: Dokuz Eylül Üniversitesi
DWT	: Dedveyt tonaj (Deadweight tonnage)
GT	: Gros tonaj (Gross tonnage)
Gv.	: Güverte
GRN A.Ü.	: Girne Amerikan Üniversitesi
GİRNE Ü.	: Girne Üniversitesi
GİRNE Ü. D.Y.O.	: Girne Üniversitesi Denizcilik Yüksek Okulu
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
İTÜ KKTC	: İstanbul Teknik Üniversitesi Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Kampüsü
İÜ	: İstanbul Üniversitesi
KTÜ	: Karadeniz Teknik Üniversitesi
kW	: Kilovat (Kilowatt)
MT	: Metrik Ton (Metric Tonnes)
ODÜ	: Ordu Üniversitesi
ÖSYM	: Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi
PRÜ	: Piri Reis Üniversitesi
RMT	: Deniz Yolu Taşımacılığı Gözden Geçirme Raporu (Review of Maritime Transport)
RTEÜ	: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi

STCW	: Gemiadamları Eğitim, Bilgilendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşme (Standards of Training Certification and Watchkeeping)
TDK	: Türk Dil Kurumu
TEU	: 20 feetlik konteyner taşıma kapasitesi (Twenty-Foot Equivalent Unit)
TL	: Türk Lirası
UTIKAD	: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
UNCTAD	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development)
YAKIN DOĞU Ü.	: Yakın Doğu Üniversitesi
YDÜ	: Yıldız Teknik Üniversitesi
YÖK	: Yüksek Öğretim Kurumu
ZİRVE Ü.	: Zirve Üniversitesi

1. GENEL BİLGİLER

1.1. Giriş

Gemiler, deniz yolu taşımacılığının temel yapı taşlarından biridir. Gemiler; eşya ve insan taşımada kullanılan, yüzebilen, içi boş araç olarak tanımlanmıştır (Doğanay, 2004; Erol, 2013). Bir başka tanımlamada ise gemi, bir görevin ifası için inşa edilmiş, hareketli su aracı olarak belirtilmektedir (Günay, 2002; Erol, 2013; Sıtkı, 2017).

Dörtte üçü denizlerle çevrili olan dünyamızda, deniz yolu taşımacılığı önemli bir taşımacılık sistemidir. Pek çok ülkenin denize kıyısının olması, deniz yolu taşımacılığı ile bu ülkelerin birbirine bağlanmasını kolaylaştırmıştır. Ülkelerin birbirleri arasında bağlantı kurulması sayesinde deniz yolu taşımacılığı her geçen gün daha da gelişmektedir.

Dünya deniz ticaretinin bir endüstri olduğu, uluslararası deniz taşımacılığının ise bu endüstride bir alt kol olduğu kabul görmektedir (Odman, 1991; Aisarova, 2013). Deniz yolu yük taşımacılığını diğer taşımacılık türleri ile kıyasladığımızda, çok büyük miktardaki yüklerin nakliyesinin yapılabilmesinin yanı sıra, güvenilir olması, sınır aşımı olmaması, mal zayıyatının en az olması ve bunun yanında diğer kayıpların hemen hemen hiç olmaması nedeniyle tercih sebebi olduğu görülmektedir. Bunlara ilaveten, hava yoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olmasından nedeniyle de dünyada en çok tercih edilen taşıma şeklidir (DDK, 2008; Dursun ve Erol, 2012).

1.2. Taşımacılık

Taşımacılık kavramını Türk Dil Kurumu (TDK), insan, mal vb.nin çeşitli araçlarla bir yerden bir yere taşınması işi, nakliyecilik, nakliyat, transport olarak açıklamaktadır (URL-1, 2018). Literatüre baktığımızda ise taşımacılıkla ilgili pek çok ifade ile karşılaşılmaktadır. Bunlara örnekler verecek olursak; bireyleri ve bunlarla birlikte bireylere yarar sağlayan nesnelere buldukları yerden, kullanılacakları yerlere herhangi bir hasar vermeden, emniyetli bir şekilde götürülmesi şeklinde açıklamıştır (Yüksel, 1987; Dursun ve Erol, 2012; Sıtkı, 2017). Bir diğer tanımda ise, taşımacılık, müşteri ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, yüklerin istenilen yerlere vaktinde teslim edilmesi olarak açıklanmıştır (Tanyaş ve Hazır, 2011; Öztürk, 2016). Lavkan'da (1984) taşımacılığı,

insanların ırmak üzerinden geçmesiyle başladığın, belirtmektedir (Lavkan, 1984; Erol, 2013).

Sanayi devriminin gerçekleşmesi ile birlikte buhar, makine ile birleşmiş ve teknolojik gelişim hız kazanmaya başlamıştır. Teknolojik gelişimin hız kazanması ile günümüze doğru gelindikçe küreselleşen dünyada ticaret hacmi artış göstermekte ve taşımacılık sektörü de gelişim sürecini gerçekleştirmektedir. Gelişen taşımacılık sektörü günümüzde 5 farklı türe ayrılmıştır. Bunlar karayolu, demiryolu, su yolu havayolu ve boru hattı olarak tanımlanmaktadır (Erol, 2013). Söz konusu taşımacılık türlerini kısaca açıklayacak olursak;

Karayolu Taşımacılığı: Karayolu taşımacılığı, oldukça esnek bir yapıda olmasından dolayı ürünleri direkt olarak varış noktalarına ulaştırılmasını sağlamaktadır. Maliyet açısından ise, karayolu taşımacılığında kullanılan tır, kamyon gibi araçların maliyetleri diğer taşıma türlerindeki taşıma araçlarının maliyetlerine göre daha ucuzdur. Fakat bunun yanında karayolu taşımacılığı uzun mesafeli taşımalar için pek uygun olmamakla birlikte çok büyük hacimlerde ürünlerin taşınması da mümkün değildir. Bunlara ilaveten trafik ve hava koşulları gibi etkenler de bu taşımacılık için önem arz eden faktörlerdir (Rodrigue vd., 2006; Sıtkı, 2017).

Demiryolu Taşımacılığı: Genel anlamda hacim olarak büyük olan fakat birim fiyatı düşük olan ürünler için kullanılan etkili bir taşıma yöntemidir. Taşıma kapasitesinin fazla olması verimlilik açısından bir avantajdır. Günümüzde hızlı demiryolları sayesinde ulaşım hızı arttırılmıştır. Buna karşın eski demiryollarının maliyeti ise daha düşük kalmaktadır. Demiryolu taşımacılığında katlanması gereken maliyetlerin oldukça yüksek olması nedeniyle özel işletmelerin demir yolu taşımacılığına yönelmesi oldukça güçtür. Bundan dolayı da genel anlamda demiryolu taşımacılığı devlet tarafından sağlanmaktadır. Buna ilaveten demiryollarının sadece demiryolu bulunan belli güzergâhları izleyebilmesi, bu taşımacılık türünün esnek taşımacılığa yanıt verememesine sebep olmaktadır (Trivedi, 2010; Sıtkı, 2017).

Suyolu Taşımacılığı: Denizde, gölde ve nehirde yüzen gemilerle yapılan taşımacılık türüdür. Bu taşımacılık türü iç su yolu taşımacılığı ve deniz yolu taşımacılığı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Uzak mesafelere yapılan uluslararası taşımalar, bu taşımacılık yöntemiyle sağlanmaktadır. Taşınan yüklerin büyük miktarlarda olması ve ton başı, uygun fiyat uygulaması nedeniyle elverişli bir taşıma türüdür. Taşıma türleri arasında kıyaslama yapıldığında maliyet açısından en düşük olanı ve güvenli olanıdır. Ancak ulaştırma hızının

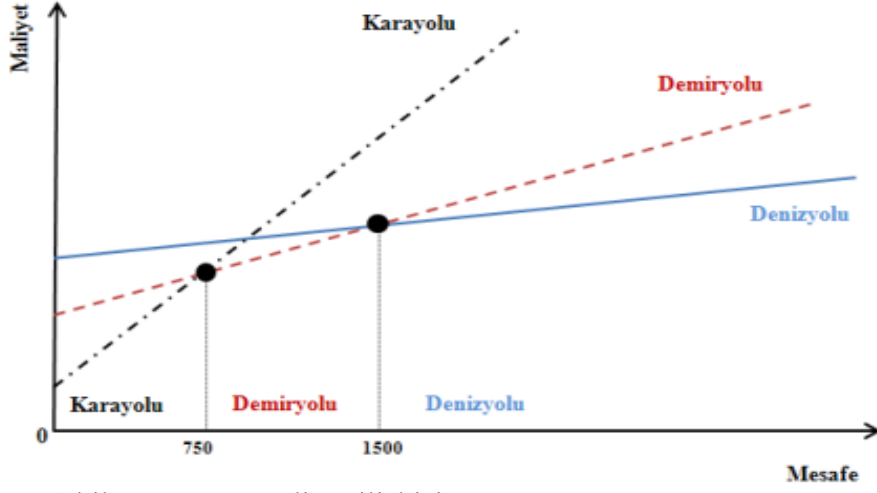
düşük olması, bununla birlikte yatırım maliyeti ve yatırımın geri ödeme süresinin uzun olması en büyük dezavantajdır (Dursun ve Erol, 2012). Denizyolu taşımacılığı, maliyet bakımından en uygun taşımacılık sistemi olarak kabul gördüğünden, uluslararası taşımacılıkta en çok kullanılan taşıma sistemi, denizyolu taşımacılığıdır. Dünyada dış ticaret hacminin dörtte biri denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır (Aras ve Gere, 2010; Karadeniz ve Kılıç, 2015). Denizyolu taşımacılığının faaliyetleri sadece yük nakli olarak değil hem insan hem de yük nakli olarak iki çeşitlidir (Dursun ve Erol, 2012).

Havayolu Taşımacılığı: Değeri yüksek olan, hacmen küçük ürünlerin, hızlı bir şekilde taşındığı taşımacılık türüdür. 500 km den daha fazla olan mesafelerde maliyet açısından daha uygun olmaktadır. Birim taşıma maliyeti, yatırım maliyeti ve işletme maliyeti açısından ele aldığımızda maliyetlerin oldukça yüksek olduğu görülmektedir (Dursun ve Erol, 2012).

Boru Hattı Taşımacılığı: Doğal gaz, ham petrol, petrol ürünleri, su ve kimyasallar gibi sıvı ve gaz taşımacılığı için toprak altından borular ile taşınan yapıldığı sistemdir. Boru hattı taşımacılığı diğer taşımacılık türlerinin yanında en yüksek sabit maliyete, buna karşılık en düşük değişken maliyete sahip olan taşıma yöntemidir (Baki, 2004; Kayserilioğlu, 2004; Kara vd., 2009; Dursun ve Erol, 2012).

Taşıma işlemine başlamadan önce, hangi taşıma çeşidinin kullanılacağına belirlenmesi gerekmektedir. Bu belirleme ise, yükün özelliklerine, taşıma olanaklarına, zamana, emniyet faktörüne ve maliyet hesabına göre sıralanmaktadır (CUTR, 2000; Erol, 2013).

Taşıma maliyeti konusu, taşıma türünün belirlenmesindeki en önemli noktalardan biri olduğu düşünülmektedir. Aşağıdaki tabloda da görüldüğü üzere, her taşıma türünün kendine has fiyat/performans oranı mevcuttur (Rodrigue vd., 2006; Erol, 2013). Buradan çıkartabileceğimiz neticelerden biri de, her taşıma türünün kendine özgü farklı maliyetleri bulunmaktadır. Buradaki maliyet kavramından kasıt, yükün taşınması süresince karşılaşılan bütün masrafları kapsamaktadır. Maliyete yansıtılan bu masraflar da, taşınan ürünün fiyatını doğal olarak arttırmaktadır. Artan fiyatlar da, küreselleşme ile gelen rekabete yansımaktır. Rekabetin olduğu ortamda taşıma maliyetleri ve yük, ilgililer açısından önemli bir nokta olduğundan, taşıma türü seçilirken de karar mekanizmasında öncelikli noktalardan birisi olmaktadır. Buna bağlı olarak aşağıdaki Şekil 1’de taşıma türleri ve onlara ait mesafe maliyet ilişkileri bulunmaktadır (Erol, 2013).



Şekil 1. Mesafe-maliyet ilişkisi (Baykal, 2012).

Yukarıdaki şekilde, görüldüğü üzere, mesafeler arttıkça her 3 taşıma türünde de maliyetler artmaktadır. Fakat denizyolu taşımacılığında maliyet ivmesi diğer iki taşıma türüne oranla daha düşük olduğundan, taşıma mesafesi arttıkça taşıma maliyeti en az seviyede kalmaktadır (Erol, 2013).

Taşımacılık türlerinin incelendiği bir diğer çalışma olan Tablo 1’de ise, çok yüksek miktardaki yüklerin tek seferde taşınabiliyor olunması nedeniyle birim yük başına düşen en düşük maliyetin denizyolunda olduğu görülmektedir. Denizyolu taşımacılığında hizmet verilen yerler sadece limanlar arasında olduğundan, hizmet verilen yerlerin sayısı sınırlıdır (Aisarova, 2013).

Tablo 1. Taşıma türlerinin özelliklerine göre karşılaştırma (Çancı ve Erdal, 2003).

Taşıma Türü	Maliyet	Ulaştırma Hızı	Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli Malların Kullanma Becerisi	Tarifeli Yükleme Sıklığı	Tarifelerin Uygulanma Sıklığı
Denizyolu	Çok Yüksek	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Nehir yolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Orta
Boruhattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

1.2.1. Denizyolu Yük Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığında, büyük miktardaki yüklerin diğer taşımacılık çeşitlerine göre daha uygun maliyette ve daha güvenli taşındığı bilinmektedir. Denizlerle ayrılmış olan birçok ülke ve bölgenin ulaşımı deniz ve hava yolu ile sağlanabilmektedir. Tek seferde çok yüksek miktardaki malın ulaştırılması ve aynı zamanda birim başına düşen maliyetin diğer taşımacılık türleri içinde en uygun olması kullanıcılar tarafından da bilinmektedir ve bu durum bilimsel olarak da desteklenmektedir (Aisarova 2013).

Yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri ve deniz turizmi gibi sektörleri içinde barındıran denizcilik sektörü, teknolojiye paralel olarak gelişimini sürdürmektedir. Denizcilik sektöründeki bu gelişim, gemilerin hızlarının artmasına, boyutlarının büyümesine sebep olduğundan, bu da, dünyanın diğer ucundaki pazarın daha ulaşılabilir olmasını sağlamıştır. Bu durum denizyolu taşımacılığının diğer ulaşım türleriyle bütünleşebilmesini sağlamış, onu etkin ve güçlü bir pozisyona taşımıştır (Fageda, 2000; Aisarova, 2013).

Denizyolu taşımacılığı için gerekli olan sermayenin yüksek meblağlarda olması nedeniyle, bunun finansmanında genellikle dış kaynağa ihtiyaç duyulmaktadır. Yüksek finansman gereksinimi duyulan denizyolu taşımacılığı, ekonomik krizlerden de en fazla etkilenen taşımacılık türü olarak kabul görmektedir (Kutoğlu, 2007; Sıtkı, 2017).

Denizyolu taşımacılığında tam rekabet piyasası şartları hüküm sürmektedir. Bu nedenle arz ve talep fonksiyonları piyasa fiyatını belirlemektedir (Borger ve Nonneman, 1981; Volk, 2002; Goulielmos ve Psifia, 2006; Erol, 2013).

Yoğun bir uluslararası bir rekabete sahne olan deniz taşımacılığı sektöründe, deniz araçları ve limanlar bu sektörün temel unsurları olarak karşımıza çıkmaktadır. Sanayi hammaddesi olarak çok yüksek miktardaki yükleri tek seferde taşıyabilme özelliğinden dolayı taşıma maliyetleri diğer taşıma türlerine oranla oldukça avantajlıdır. Bu da denizyolu taşımacılığının en önemli tercih edilme sebeplerinden birisidir. Ayrıca, güvenli ve konforlu olması da bir diğer avantajıdır. Deniz taşımacılığı için gerekli olan enerji ele alındığında ise yolcu-km ve ton-km başına tükettiği enerjinin az olması ve çevreyi en az kirletmesi, bakım onarım kolaylığı ile yatırım maliyetinin düşük olması, ülkelerin ekonomileri açısından da oldukça verimli bir taşıma türüdür (Aisarova, 2013).

1.3. Türk Denizciliğinin Gelişimi ve Tarihi

Medeniyetlerin önemli bölümünün deniz kıyısında kurulmuş olması nedeniyle, denizcilik, insanlığı çok eski zamanlardan beri meşgul etmiştir. Orta Asya'daki Türklerin denizcilikle bağı ise göllerdeki balıkçılık faaliyetleri ile sınırlı kalmıştır (Tezel, 1973; Oran, 2012).

Çaka Bey, Türk denizciliğinin kabul edilen ilk büyük beyi olmakla birlikte, hakkında Anna Komnena'nın (1996), Alexiad isimli eserinden başka çok da fazla bilgi bulunmamaktadır (Erol, 2004). Batı Anadolu'ya yapılan seferlerden birinde Bizanslılara esir düştüğü sanılan Çaka Bey, imparator Nikephoros Botaniates tarafından imtiyazlar tanınarak sarayında tutulmuştur (Kurat, 1966; Komnena, 1996; Erol, 2004). 1081 yılında Bizansta taht değişikliği meydana gelmiş ve tahta geçen 1. Alexios tarafından, Çaka Beyin imtiyazları elinden alınmıştır. Batıda Peçeneklerle mücadele eden Alexios, tüm gücünü batıya yönelmiştir, imtiyazları elinden alınan Çaka Bey de, bu durumdan faydalanarak İstanbul'u terk etmiş ve İzmir'i almıştır (Komnena, 1996; Erol, 2004). İzmir gibi bir liman şehrini elde tutabilmek için sadece kara ordusuna değil aynı zamanda donanmaya da ihtiyaç duyacak olması, şehrin denizden gelecek tehlikelere açık olması, şehrin güvenliği için çevredeki adaların önemi ve bunlara sahip olunması gerekliliği bunlara ilaveten Bizans'a karşı denizden tehlike oluşturarak, etkisiz hale getirme isteği, İzmir'i alan Çaka Bey'i derhal donanma kurmaya itmiştir (Erol, 2004). Donanmayı oluşturan Çaka Bey, Urla adasını, Foça'yı, Sakız, Sisam ve Rodos adalarını işgal etmiştir (Kurat, 1966; Cahen, 1994; Komnena, 1996; Erol, 2004). Çaka Bey'in işgallerinin önünü alabilmek için Kastamonities komutasında güçlü bir filo yollayan Alexios, istediği neticeyi alamamış ve donanması mağlup olmuştur. Bunun neticesinde de gemilerin büyük bir kısmı Çaka Bey tarafından ele geçirilmiştir (1088-1089) (Komnena, 1996; Erol, 2004). Bu galibiyet, bir Türk donanmasının Bizans donanmasına karşı kazandığı ilk savaş olarak tarihe geçmiştir. Bizanslıların yüzlerce yıllık bir denizcilik tecrübesine sahip olmalarına rağmen, Çaka Bey'in de bilgisi ve teşkilatçılığı sayesinde, çok kısa sürede Türk donanması, Bizans donanması ile boy ölçüşebilecek seviyeye gelmiştir (Erol, 2004).

Sultan I. Murat zamanında yaptırılan kışlaya, pençik usulü ile toplanan Hristiyan çocukların bir kısmı deniz askeri olmak üzere gönderilmiştir. Buradaki eğitimden sonra tersanelerde tecrübe kazandırılmış ve ardından küçük gemilerde Azap askeri ismi verilen bir nevi deniz subayı sayılan kadroya yerleştirilmişlerdir. Fakat asıl gemileri idare edilecek

üst kademe subaylar yetiştirilmesi için biraz daha süreye gerek duyulmuştur (Büyüktuğrul, 1983; Oran, 2012). Bu süre zarfında eksikliği gidermek için de, dönemin güçlü denizci devletlerinden Venedik ve Ceneviz denizcilerinden ücret karşılığı faydalanılmıştır (Tezel, 1973; Oran, 2012).

Hem Cenevizlilerle hem de Venediklilerle aynı anda baş etmenin zorluğunun fark edilmesi nedeniyle, Sultan II. Murat zamanında Osmanlı Devleti yöneticileri politika değişikliğine gitmiş ve Cenevizlilerle iyi ilişkiler kurmaya çalışmıştır. (Güngen, 1997; Oran, 2012). Fatih Sultan Mehmet döneminde, İstanbul kuşatması sırasında 400 parçadan fazla bir donanmaya sahip olunmuş, fetih sonrası İstanbul Tersanesi kurulmuş ve donanmaya hizmet etmiştir. Yapılan fetihler ve özellikle de Cenevizlilerden birçok yerin alınması neticesinde Osmanlı Devleti için deniz imparatorluğu yorumları yapılmasına da sebebiyet vermiştir (Bostan, 2006; Oran, 2012). Venedik ile yapılan mücadele ve Kıbrıs'ın alınması sonrasında, Yıldırım Bayezit, 1495 yılında, zamanın en büyük denizcilerinden Burak Reis'i devlet hizmetine almış ve donanmayı yeniden teşkilatlandırmış ve Türk denizciliğinde çağ açmıştır (Güz, 2002; Oran, 2012). Osmanlı İmparatorluğunun, Avrupa, Mısır ve Arap yarımadasında hüküm sürebilmesi için, Akdeniz, Kızıldeniz ve Basra Körfezinde hakimiyeti elinde tutması gerektiğinin farkında olan Kanuni Sultan Süleyman, Osmanlı padişahları içinde denizlere en fazla önem veren padişah olmuştur (Bostan, 2006; Oran, 2012). Türk deniz tarihinin en büyük bilim adamlarından biri olan Muhiddin Piri Reis, hazırlamış olduğu iki dünya haritasını ve Ege ile Akdeniz hakkında bilgiler veren Kitab-ı Bahriye isimli kılavuz kitabını dünya denizciliğine armağan etmiştir (Özdemir, 2012; Özdemir 2015). 1533 yılında Kaptan-ı Derya ilan edilen Süleyman Barbaros Hayreddin Paşa, dönemin en büyük deniz komutanı olarak görülen Andrea Doria komutasındaki Haçlı donanmasını 1538 yılında Preveze Deniz savaşında hezimetle uğratarak, Karadeniz ve Kızıldeniz'in ardından Akdeniz'i de bir Türk gölü haline getirmiştir (Gencer, 1997; Oran, 2012).

Kanuni'den sonraki hükümdarların denizciliğe yaklaşımlarının aynı önemde olmamasından dolayı ve Kaptan Paşalık makamına daha çok karacı paşaların getirilmesi neticesinden Osmanlı İmparatorluğu denizlerdeki hakimiyetini yitirmiştir (Özdemir, 2012; Özdemir 2015).

Osmanlı Devleti, batıdaki gelişmeleri takip edebilmek amacıyla eğitim konusunu gündemine almıştır. Bunun neticesinde, 1773 yılında Mühendishane-i Bahri-i Hümayun kurulmuştur. Bu kurulan Deniz Harp Okulu, o zamana kadar alaylı yetişen deniz subayları

yerine, batılı manada eğitimli yetişen deniz subaylarının harp gemilerinde görev alması açısından Osmanlı Bahriyesi için bir nevi devrim niteliğinde bir gelişmedir (Berkes, 2008; Oran, 2012).

1867 yılında, Mora ayaklanmasının son kalesi olan Atina düşürülerek, Yunan ayaklanması bastırılmış ve asiler ağır şekilde cezalandırılmıştır (İnan, 1997; Oran, 2012). Ancak Avrupa devletleri, Mora ayaklanmasında Yunanların mağlup olmasına rağmen bağımsızlık kazanmaları yönünde Osmanlı Devletine baskı uygulamaya başlamışlardır. İngiliz, Fransız ve Rus ortak donanması 20 Ekim 1827 günü Navarin limanına barışçıl olarak girmesine rağmen, o esnada limanda bulunan 3 kalyon, 16 firkateyn, 20 korvet ve 8 brikten oluşan Osmanlı donanmasını ani bir saldırı ile imha etmiştir (Gencer, 1985; Oran, 2012). Bu ana kadar 3 kıtada toprak sahibi olan devlet, deniz imparatorluğu özelliğini yitirerek çöküş sürecine geçmiş ve baskında kaybettiği yetişmiş deniz gücünü de kısa sürede yerine koyamamıştır (Goodwin, 1985; Oran, 2012).

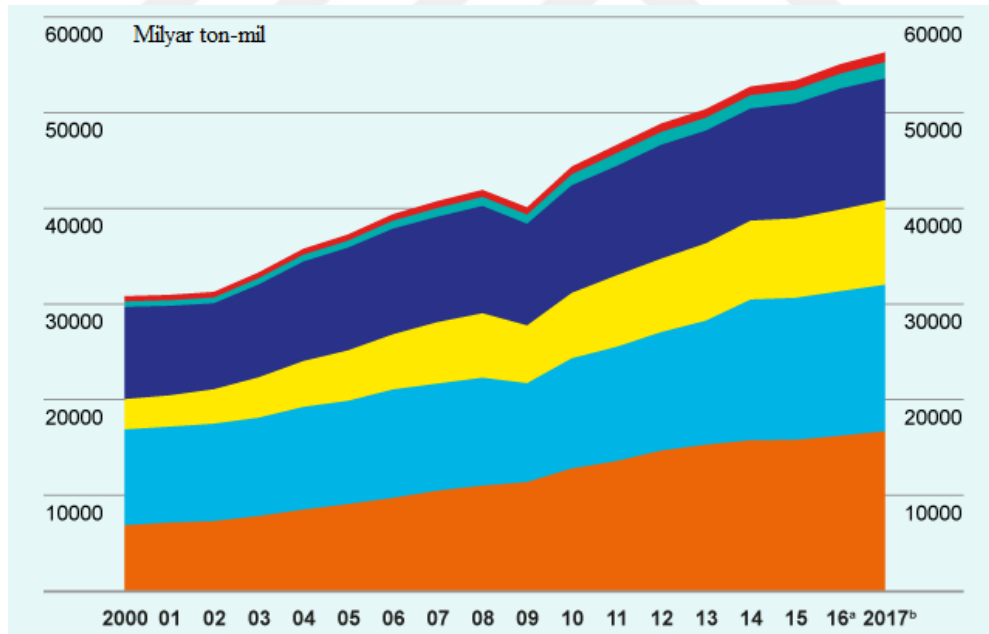
Osmanlı Devleti, kaptanlarını 18. yüzyılın son çeyreğine kadar Yeniçeri Ocağı'nda usta çırak ilişkisi altında Bahriye'den yetiştirmiştir. III. Mustafa'nın uyuğu ile açılan bu okul, günümüzün İstanbul Teknik Üniversitesi ile Deniz Harp Okulunu oluşturmuştur. 18. ve 19. Yüzyıllarda Levantenlerin elinde olan deniz taşımacılığındaki yapıyı değiştirmek ve bunun için kalifiye insan gücü yetiştirmek amacıyla bugünkü İTÜ Denizcilik Fakültesi, 5 Aralık 1884'te II. Abdülhamit'in buyruğu ile "Leyli Tüccar Kaptan Mektebi" adıyla açılmıştır. Yüz yılı aşkın süredir alanında tekilliğini sürdürmüş olan okul, zamanla gelişimini de devam ettirmiştir. Deniz Harp Okulu da kuruluşundan beri Türk denizciliğine kalifiye eleman yetiştirmeye devam etmiştir. Daha sonraki yıllarda da, özellikle son 25 yılda, denizcilik alanında çeşitli fakülte, yüksekokul, meslek lisesi ve kurslarla, muhtelif seviyelerde denizcilik eğitimi verilmiş ve eğitim seviyemiz belirli bir seviyeye getirilmiştir (Deniz, 2012).

1.4. Dünyada Denizcilik Sektörünün Yeri

Dünya ticaretinin yaklaşık olarak %90'ı uluslararası denizcilik endüstrisi tarafından yapılmaktadır. Hatta denizcilik, küresel ekonominin can damarıdır diyebiliriz. Taşımacılığın yapılmadığı bir ortamda, modern dünyaya gerekli ölçekte mal ithalatı ve ihracatı mümkün olmayacaktır (URL-2, 2018). Dünya ticaret hacminin değerini parasal

açından belirlemek zor olduğundan, ticaret tahminleri yapılırken, ton veya ton-mil cinsinden birimler kullanılır (URL-3, 2018).

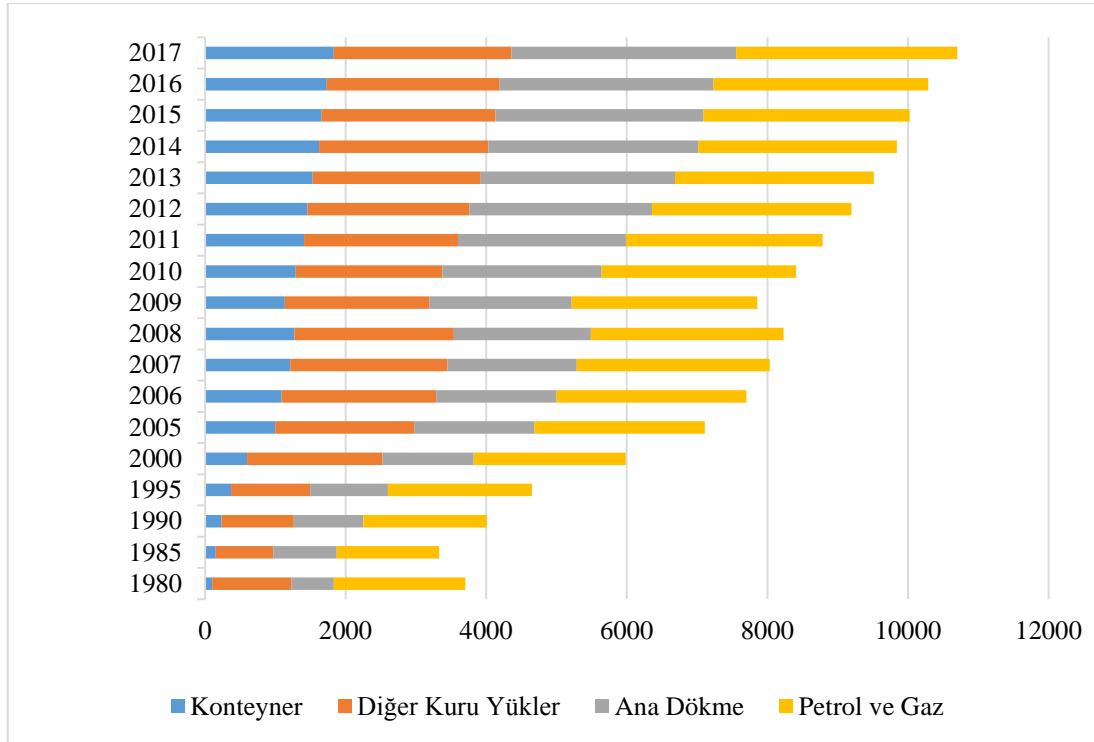
Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD, United Nations Conference on Trade and Development) 2017 denizyolu taşımacılığı gözden geçirme raporuna (RMT-Review of Maritime Transport) göre, küresel ticaret hacminin %80'inden, değerinin ise %70'inden fazlası gemilerle taşınıp, deniz limanları tarafından elleçlenmesine rağmen, ticaret ve kalkınma açısından deniz taşımacılığının önemi yeterince vurgulanmamaktadır. Okyanus aşırı taşımacılık, uluslararası ticarete en önemli taşımacılık modeli olmaya devam edecektir (URL-2, 2018). Bu nedenle taşımacılık, tüm sanayi sektörleri gibi ekonomik daralmalara karşı duyarlılık gösterebilir. Denizcilik, ekonomik gelişmelerle direkt bağlantılı olduğundan, 2008 yılındaki kredi sıkışıklığından dolayı meydana gelen ticari daralma, taşımacılık talebinde de çarpıcı ve ani düşüşe sebep olmuştur. Aşağıdaki Şekil 2'de, dünya ticaretinde, deniz yoluyla yapılan taşımacılığın son yıllarda istikrarlı şekilde arttığını görülmektedir (URL-3, 2018).



Şekil 2. Yük cinsine göre dünya deniz ticaretinin ton-mil cinsinden dağılımı (URL-3, 2019).

Konuyla ilgili UNCTAD'ın 2018 yılında yayımladığı RMT raporuna göre, küresel deniz ticareti, son 5 yılın en hızlı büyümesini, %4'ü geçen büyüme oranı ile gerçekleştirmiştir. Hacim bazında ise 411 milyon ton artarak 10,7 milyar tona ulaşmış, bunun da yaklaşık yarısını kuru dökme yükler oluşturmuştur. Konteyner taşımacılığı ise, önceki iki yılın tarihi düşüşünün ardından %6,4 büyüme göstermiştir. Ham petrol sevkiyatında ise %2,4 düşüş görünmektedir. UNCTAD'ın deniz ticaretine ilişkin beklentileri olumlu yönde olup, 2018 yılında da 2017 yılına benzer %4'lük bir büyüme öngörmektedir. Bu olumlu beklentilere rağmen, olumsuz riskler de yok değildir. Buradaki en büyük endişe, dünyanın en büyük ekonomileri olan Çin Halk Cumhuriyeti ile Amerika Birleşik Devletleri arasındaki, buna da ilaveten Kanada, Meksika, Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa Birliği Topluluğu arasındaki ticaret gerilimleridir (URL-4, 2019).

Dünya ticaret hacminin rakamsal değerlerinin gemi tipine göre dağılımı ise Şekil 3'de verilmiştir.



Şekil 3. Uluslararası deniz ticaretinde yük çeşitlerinin milyon ton cinsinden yıllara göre dağılımı (URL-4, 2019).

En fazla ticareti yapılan yük çeşidi yıllara göre ana dökme yükler ile sıvı ve gaz yükleri arasında değişmektedir (Şekil 3). Konteyner taşımacılığı ise 1980 yılından itibaren sadece 2008 ekonomik krizinin etkisi ile 2009 yılında negatif büyümeye sahip olmuş, bunun haricinde her yıl pozitif ticaret artışına ulaşmıştır. Ana dökme yük olarak adlandırılan yük çeşidi ise, 1980 yılından itibaren sürekli olarak ticaretini arttıran tek yük çeşidi özelliğini korumuştur.

Uluslararası ticaretin, dünyadaki zenginliğin artmasında önemli bir etkisi olmaktadır (Munim ve Schramm, 2018; Smith, 1776). Zamanlamanın önemli olduğu günümüzde, sadece gönderi süresi ve maliyetin değil, aynı zamanda güvencibilirliğin ve öngörülebilirliğin de önemi oldukça fazladır (Arvis vd., 2010; Munim ve Schramm, 2018).

Deniz ticaret hacmini, küresel ekonominin refahı için önemli bir faktör olarak düşünürsek, dünya filosu ve gerekli gemileri ve hizmetleri sağlayan endüstrinin de bu ekonominin bel kemiğini olduğunu söyleyebiliriz. Gemiler, sadece küresel ticaretin %80'ini hacim olarak taşımakla kalmayıp, aynı zamanda dünyanın hemen hemen tüm ülkelerinde çok çeşitli işletmeler için geçim kaynağı sağladığı da kabul görmektedir (URL-4, 2019).

Şu an dünya ticaret filosunda uluslararası ticaret yapan 50.000'den fazla ticari gemi bulunmaktadır. Bu filo, 150'den fazla ülkede kayıtlı ve neredeyse her milletten, bir milyondan fazla denizci tarafından yönetilmektedir. (URL-3, 2018).

UNCTAD'ın hazırladığı 2018 RMT raporuna göre ise, 1 Ocak 2018 tarihi itibarıyla, dünya ticaret filosu 1.92 milyar dedveyt ton (DWT-deadweight tonnes) ile 94.171 adet gemiden oluşmaktadır (URL-4, 2019).

Dünya ticaret filosunda, 5 yıllık gerilemenin ardından 2017'de bir iyileşme görülmektedir. %3,3'e denk gelen 42 milyon groston (GT-gross tonnes) 2017 yılında dünya filosuna eklenmiştir. Bu oran hem yeni gemi teslimatlarında bir toparlanmaya, hem de tanker filosu hariç gemi sökümünde yavaşlamaya işaret kabul edilebilir. Bu arada yeni teslim gemilerin boyutları da mevcut filo ortalamasından daha büyük olmaya devam etmektedir. Bu nedenle toplam gemi sayısındaki artış, toplam tonilato artışından %1 oranında daha azdır. Dünya filosunun tahmini piyasa değerini karşılaştıracak olursak, piyasa temelindeki gelişmelere ilaveten, son teknoloji donanımları ile halen uygulanmakta olan veya ileride uygulanacak kurallara uyumluluk gereksinimleri nedeniyle %7-8 oranında artış olduğu kabul görmektedir. Dünya filosundaki gemi tiplerini ele aldığımızda, demir cevheri, kömür, tahıl ve benzeri yükleri taşıyan kuru dökme yük gemileri, hem tonaj

olarak en büyük kapasiteye sahip, hem de DWT bazında toplam taşınan yükün %42,5 oranını ile en fazla kullanılan gemi tipi konumundadır. Petrol tankerleri ise dökme kuru yük gemilerini toplam taşıma kapasitesinin %29,2'si ile izlemektedirler. Üçüncü en büyük filo olarak da konteynerler, %13,1 ile göze çarpmaktadır. Fakat bu oranlara rağmen, konteyner gemileri yüksek birim değerinde mal taşıdıklarından ve yüksek hızları nedeniyle daha fazla hareket ettiklerinden, maddi açıdan toplam deniz ticaretinin yarısından fazlasını taşımaktadırlar (URL-4, 2019).



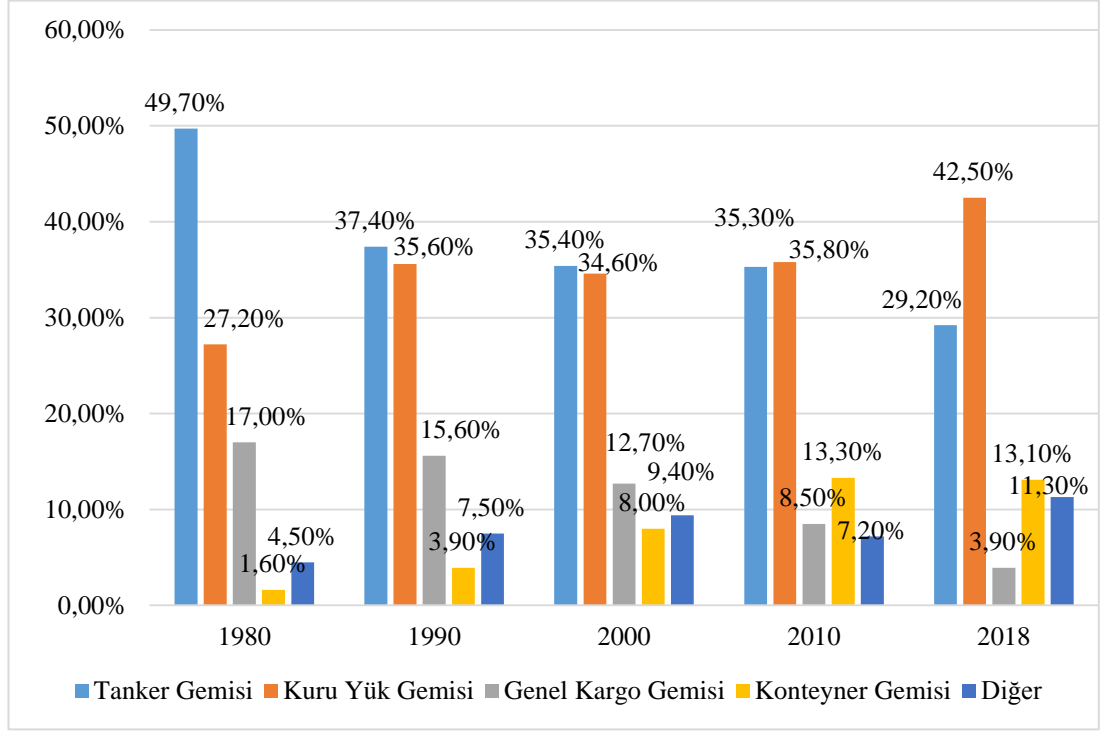
● Deniz ticaretinin gelişimi (ton) ● Dünya filosunun gelişimi (DWT)

Şekil 4. Dünya filosu ve deniz ticaretinin yüzdelerinde yıllık büyüme oranları, 2000-2017 (URL-4, 2019).

Şekil 4'te görüleceği üzere 2003 yılında başlayan dünya filosundaki büyüme, 2006 yılına kadar yüksek bir ivme ile devam etmiş, 2006 yılında dünya ticaretindeki daralmaya paralel fakat ticaretin ivmesine oranla çok daha küçük hızda küçülme meydana gelmiştir. 2008 küresel ekonomik krizinden sonra 2009 yılı ile birlikte dünya ticaretinde yüksek ivmeli bir büyüme, ticaret filosunda da 2011 yılına kadar büyümeyi meydana getirmiştir. 2011 yılından itibaren başlayan daralma 2017 yılına kadar filonun küçülmesine sebep olmuştur.

Petrol tankerlerinin dünya filosundaki tonaj bakımından yoğunlukları, 1980 yılından itibaren giderek azalmış, 2010 yılında ise dünya filosundaki tonaj liderliğini kuru dökme

yük gemilerine kaptırmıştır (Şekil 5). Kuru dökme yük gemileri ise 2010 yılında almış olduğu liderliği, 2018 yılında açık ara farkla sürdürmektedir. Genel kargo gemileri ise, dünya filosundaki oranını, her geçen yıl kaybetmektedir, buna paralel oranda ise konteyner gemileri filodaki oranlarını arttırmaktadır. Genel kargo gemilerinin artık talep görmediği ve yerini aynı amaca hizmet edebilen konteyner gemilerine bıraktıkları dikkat çekmektedir.



Şekil 5. Gemi tiplerine göre dwt cinsinden dünya filosunun dağılımı, 1980-2018 (URL-4, 2019).

UNCTAD'ın 2018 RMT raporunda ise, genel kargo gemilerinin azalması ile politika yapıcılarının ve liman planlayıcıların, kreynsiz konteyner gemileri filosu için buna uygun limanlara yatırım yapılması gerektiği konusunda fikir birliğine varıldığı bildirilmiştir. 2017 yılında, filosunda kayıplar yaşamasına rağmen, Almanya, konteyner filosu bakımından halen daha en büyük filoya sahip ülke konumundadır. Bununla birlikte, Kanada, Çin ve Yunan armatörler ise filolarını genişlettiler. Gaz taşıyıcılar ise, 2017'deki en büyük genişleme olan %7,2 büyüme oranını kaydettiler. Tabi bunda gazın daha temiz bir enerji kaynağı olarak görülmesinin etkisi de düşünülmektedir. Kimyasal tankerlerde ise %4,1 oranında bir artış söz konusudur. Bu arada kimyasal tankerler en fazla Japonya, Çin Norveç, Güney Kore ve Singapur tarafından kontrol edilmektedir (URL-4, 2019).

Yine UNCTAD 2018 RMT raporundan Tablo 2’de, dünya ticaret filosunun yaş yapısı verilmiş, filo modernizasyonu ve gemi büyüklükleri ele alındığında ülke gruplarındaki ve gemi tiplerindeki eğilimler ve farklılıklar bakımından değerlendirilmiştir. Gelişmekte olan ülkelerde kayıtlı filonun ortalama yaşı, gelişmiş ülkelerdeki filonun yaşına oranla daha yüksek iken, bu fark yıllar içerisinde daralmaktadır (URL-4, 2019).

Adet bazında baktığımızda, petrol tankerlerinde 20 yaş üstü gemilerin sayısı en yüksek orana sahip olduğu görülmektedir. Kuru dökme yük gemilerini incelediğimizde ise, yaklaşık %70 inin 10 yaş altındadır. Genel kargo gemilerini göz önüne aldığımızda, artık fazla talep görmediği ve bunların yarıdan fazlasının yaşının 20 yaş üstü olduğu bilinmektedir. Konteyner gemilerini incelediğimizde ise, yarıdan fazlasının 5-14 yaş aralığında olduğunu gözlenmektedir. Fakat ortalama DWT açısından bakacak olursak, en yüksek ortalamasının en genç yaş grubundaki gemilerde olduğunu görülmektedir. Bu da yeni inşa edilen konteyner gemilerinin, ortalamasının üstünde tonajlarda yapıldığını göstermektedir. Diğer kategorideki gemi çeşitlerini de inceleyecek olursak, yarıya yakınının 20 yaş üstü olduğunu göze çarpmaktadır.

Tablo 2. Gemi tiplerine göre dünya ticaret filosunun 1000 groston ve üzeri yaş dağılımı 1 Ocak 2018 itibariyle (URL-4, 2019).

Gemi tipine göre dünya ticaret filosunun yaş dağılımı, 2018									
Ekonomik gruplandırma ve Gemi çeşitleri		Yıllar					Ortalama yaş 2018	Yüzelik değişim	
		0-4	5-10	10-14	15-19	20+		2019	2017-2018
Dünya									
Petrol tankerleri	Toplam gemi yüzdesi	14,97	21,89	17,04	8,46	37,64	19,06	18,73	0,32
	DWT yüzdesi	21,70	33,86	24,60	14,30	5,55	9,99	9,90	0,09
	Ortalama gemi tonajı (DWT)	78543	84016	78643	93525	8303			
Kuru yük gemileri	Toplam gemi yüzdesi	27,83	41,32	12,90	8,72	9,24	9,10	8,77	0,33
	DWT yüzdesi	29,99	43,04	12,93	7,22	6,82	8,28	7,93	0,34
	Ortalama gemi tonajı (DWT)	79281	76618	73750	60907	54304			

Tablo 2'nin devamı

Gemi tipine göre dünya ticaret filosunun yaş dağılımı, 2018									
Ekonomik gruplandırma ve Gemi çeşitleri		Yıllar					Ortalama yaş	Yüzelik değişim	
		0-4	5-10	10-14	15-19	20+	2018	2019	2017-2018
Genel kargo gemileri	Toplam gemi yüzdesi	6,09	16,26	11,88	7,03	58,75	25,82	25,10	0,72
	DWT yüzdesi	11,59	26,27	14,50	9,84	37,80	18,66	18,17	0,49
	Ortalama gemi tonajı (DWT)	8060	6641	5400	6392	2656			
Konteyner gemileri	Toplam gemi yüzdesi	17,40	26,67	26,81	14,74	14,37	11,94	11,53	0,41
	DWT yüzdesi	29,55	30,98	23,71	10,32	5,45	9,04	8,71	0,32
	Ortalama gemi tonajı (DWT)	83122	56847	43284	34246	18568			
Diğer	Toplam gemi yüzdesi	13,07	19,42	11,62	8,48	47,41	22,86	22,32	0,54
	DWT yüzdesi	20,70	24,04	16,10	10,78	28,39	15,45	15,34	0,11
	Ortalama gemi tonajı (DWT)	9253	7507	8440	7741	4156			
Bütün gemiler	Toplam gemi yüzdesi	13,75	22,01	13,25	8,54	42,46	20,83	20,34	0,50
	DWT yüzdesi	25,74	35,98	18,16	10,20	9,92	10,09	9,85	0,24
	Ortalama gemi tonajı (DWT)	43360	38186	32634	29049	6150			

Tablo 3'de dünya ticaret filosunu DWT açısından ele aldığımızda, en fazla gemiye sahip 5 ülke, dünya filosunun %49,6 oranını elinde bulundurmaktadır. Yunanistan 2017

yılında filosuna 21 milyon DWT ekleyerek liderliğini genişletmiş ve dünya ticaret filosundaki oranını %17,3'e çıkartmıştır. Yunanistan'ı sırasıyla %11,7 ile Japonya, %9,6 ile Çin ve % 5,6 ile de Almanya takip etmektedir. Yunan armatörler, kuru dökme yükte olduğu gibi tanker piyasasında da %24'lük pazar payı ile uzmanlaşmışlardır. Japonya ve Çin ise kuru yük piyasasında %20 ve %16 ile en büyük pazar payına sahiptirler. Alman armatörler, konteyner piyasasına daha çok yönelmiş olup, pazar payının %20'sini kontrol etmektedirler. 1000 Groston ve üzeri gemileri sayı bakımından ele aldığımızda ise, çoğunluğu iç hat seferleri yapan 5515 gemi ile Çin başı çekmektedir. Endonezya ve Rusya da kıyı ve adalar arası ulaşımda kullanılan çok sayıda gemiye sahiptir. Bayrak olarak ele aldığımızda ise, en fazla gemiye sahip 35 ülkeden 28 tanesinin filosunun yarısından fazlası yabancı bayraklı gemilerden oluşmaktadır. Söz konusu 7 istisna ülke ise, Belçika, Hindistan, Endonezya, İtalya, Suudi Arabistan, Tayland ve Vietnam'dır. Suudi Arabistan ile Tayland da ulusal bayrağa sahip gemilerin çoğunluğunu petrol tankerleri oluşturmaktadır. Dünya filosunu ticari değer açısından ele aldığımızda ise, Amerika Birleşik Devletlerini sırasıyla Japonya ve Yunanistan izlemektedir. Tonaj ve ticari değer arasındaki sıralamanın farklı olmasının sebebi sahip olunan gemi türlerinden kaynaklanmaktadır. Örneğin Yunan armatörler kuru dökme yük ile petrol tankerleri konusunda ağırlıklı sahip iken, Amerikalı armatörler ise yolcu gemileri ve diğer çeşit gemilere (offshore tipi) daha fazla oranda sahiptirler (URL-4, 2019).

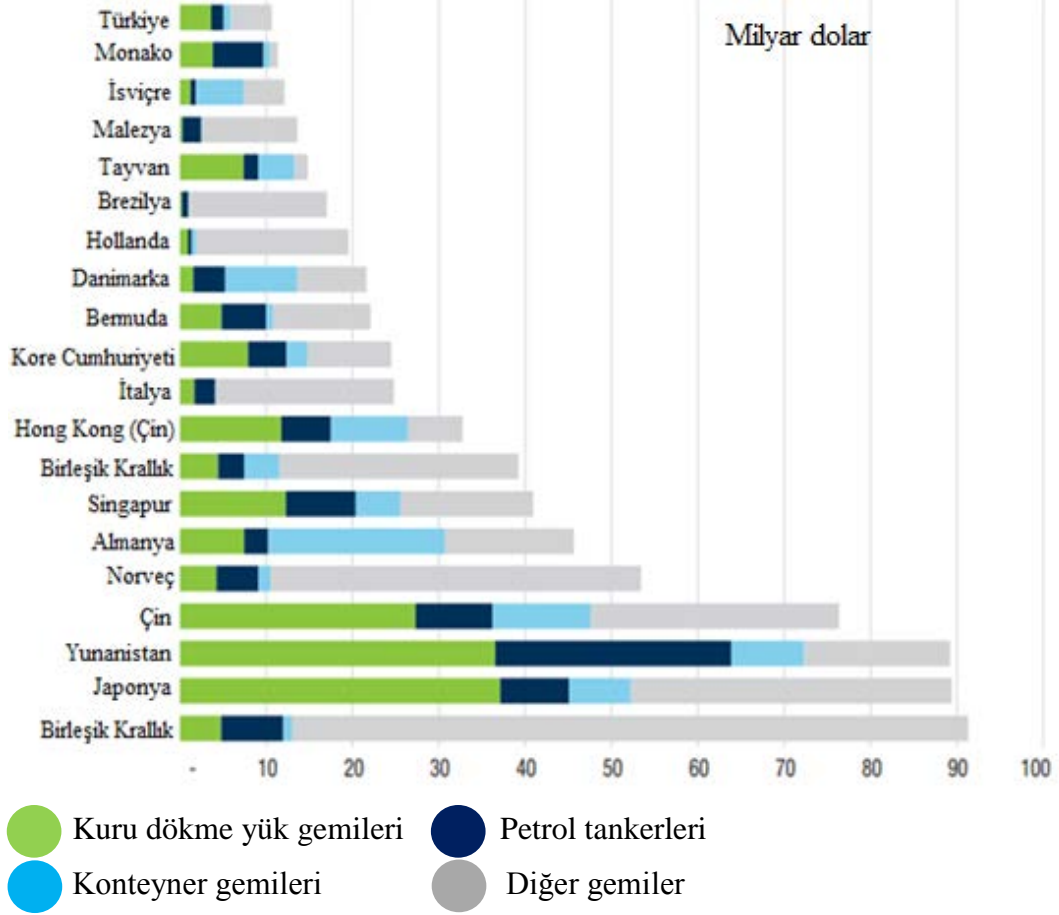
Ülkemiz DWT açısından ele alındığında en büyük 15. ülke konumunda iken, gemi sayısı açısından ele alındığında ise 12. sırada yer almaktadır (Tablo 3). Bayrak açısından incelendiğinde, gemi adedinin %42'si ulusal bayrakta iken, %58'inin yabancı bayrakta olduğu görülmektedir. Tonaj bakımından değerlendirildiğinde ulusal bayraktaki oranın %30'a indiği, yabancı bayraktakinin ise %70 dolaylarında olduğu göze çarpmaktadır. Ülkemizde ortalamanın altındaki tonajlı gemilerde ulusal bayrağın daha çok tercih edildiği ön plana çıkmaktadır. En az oranda ulusal bayrağı tercih eden ülkeleri değerlendirdiğimizde, filo sıralamasında 32. olan Umman %0,1 olarak ulusal bayrak tercihi kullanmakta iken, 29. sırada olan Güney Kıbrıs Rum Cumhuriyeti %0,9 ulusal bayrak tercihi yapmaktadır. Bunları %2,2 oranlarla filo sıralamasında DWT bakımından 10. olan Bermuda ile 5. olan Singapur izlemektedir. Tablo 3'e göre, dünya filusunda toplamda 50 732 adet geminin olduğu bir ortamda, bunların %43 oranında ulusal bayrak taşıdığı görülmektedir. Tonaj bakımından ele alındığında ise, %23,1 oranında ulusal

bayrak taşıdığı göze çarpmaktadır. Buradan da büyük tonajlı gemilerde genellikle yabancı bayraktan yana tercih kullandığı ortaya çıkmaktadır.

Tablo 3. DWT bakımından dünya filosunun mülkiyet sıralaması, 2018 (URL-4, 2019).

Ülke	Gemi adedi			DWT (1000 ton)			
	Ulusal bayrak	Yabancı veya uluslararası bayrak	Toplam	Ulusal bayrak	Yabancı veya uluslararası bayrak	Toplam	Toplam DWT'nin ulusal bayrağa oranı
1 Yunanistan	774	3597	4371	64977	265199	330176	19,7
2 Japonya	988	2853	3841	38053	185562	223615	17,0
3 Çin	3556	1956	5512	83639	99455	183094	45,7
4 Almanya	319	2550	2869	11730	95389	107119	11,0
5 Singapur	240	2389	2629	2255	101327	103583	2,2
6 Hong Kong	95	1497	1592	2411	95396	97806	2,5
7 Güney Kore	801	825	1626	14019	63258	77277	18,1
8 Birleşik Devletler	943	1128	2071	13319	55611	68930	19,3
9 Norveç	549	1433	1982	4944	54437	59380	8,3
10 Bermuda	21	473	494	1215	53036	54252	2,2
11 Tayvan	164	823	987	6732	43690	50422	13,4
12 Birleşik Krallık	398	956	1354	9496	40494	49989	19,0
13 Monako	16	405	421	3856	35467	39323	9,8
14 Danimarka	139	805	944	1521	37691	39212	3,9
15 Türkiye	633	889	1522	8034	19207	27241	29,5
16 Hindistan	885	126	1011	17974	6878	24852	72,3
17 İsviçre	43	368	411	1565	23240	24805	6,3
18 Belçika	120	152	272	12405	11225	23630	52,5
19 Rusya	1384	323	1707	7589	14630	22219	34,2
20 Endonezya	1886	62	1948	19414	885	20299	95,6
21 İtalya	583	163	746	14221	5530	19750	72,0
22 Malezya	500	162	662	9731	9793	19524	49,8
23 Hollanda	800	428	1228	6911	11205	18116	38,2
24 İran	164	62	226	3914	13927	17841	21,9
25 Birleşik Arap Emirlikleri	200	95	895	1115	16317	17432	6,4
26 Suudi Arabistan	219	67	286	13378	3760	17138	78,1
27 Fransa	159	279	438	5635	6506	12141	46,4
28 Brezilya	290	100	390	4341	7636	11976	36,2
29 Güney Kıbrıs Rum Cumhuriyeti	14	281	295	92	10137	10229	0,9
30 Vietnam	875	116	991	7464	1756	9221	81,0
31 Kanada	220	149	369	2695	6387	9082	29,7
32 Umman	6	42	48	6	7782	7788	0,1
33 Tayland	337	65	402	5576	1983	7559	73,8
34 Katar	63	56	119	1841	4977	6818	27,0
35 İsveç	167	122	289	2332	3927	6259	37,3

Ara toplam, en büyük 35 filo	18551	26397	44948	404399	1413699	1818098	22,2
Dünyanın geri kalanı ve bilinmeyenler	3224	2560	5784	36114	55580	91913	39,3



Şekil 6. 1000 Groston ve üzeri gemi tipleri değerine göre ilk 20 ulusal devlet filosu, 2018 (URL-4, 2019).

Amerika Birleşik Devletleri en değerli filoya sahip ülke konumundadır (Şekil 6). Filosunun değeri dikkate alındığında en değerli varlıkların, yolcu gemileri, offshore gemileri ve genel kargo gemileri dikkat çekmektedir. İkinci en değerli filoya sahip Japonya incelendiğinde, kuru yük filosu ile yolcu gemileri, offshore gemileri ve genel kargo gemilerinden oluşan diğer tip gemilerin en yüksek oranda değere sahip oldukları görülmektedir. Yunan armatörlerin filosu incelendiğinde, kuru dökme yük gemileri ile petrol tankerleri en fazla değere sahip gemileri oluşturmaktadır. Dikkat çeken noktalardan birisi de petrol ihraç eden ülkelerden olan Brezilya incelendiğinde, filosunun değer bakımından çok büyük kısmını diğer tip gemiler, bunları da offshore gemilerinin oluşturduğu

söylenbilir. Ülkemizi ele alacak olursak, en büyük değere sahip filoyu diğer tip gemiler oluştururken, bunu kuru dökme yük gemileri ve ardından petrol tankerleri oluşturmaktadır.

Tablo 4. 1000 Groston ve üzeri dünya konteyner taşımacılık filosunun en büyük 20 armatör ülkesi, 2018 (URL-4, 2019).

Ülke	20 TEU	Piyasa oranı (%)	Gemi adedi	Gemi ortalama yaşı	En büyük gemi (20 TEU)	Ortalama gemi kapasitesi (20 TEU)
Almanya	4207388	20,22	1131	10,6	18800	3720
Danimarka	2220911	10,68	317	10,5	20568	7006
Çin	2150700	10,34	485	10,8	19224	4434
Yunanistan	1891234	9,09	418	11,7	14424	4524
Hong Kong (Çin)	1583036	7,61	258	8,8	21413	6136
Japonya	1455580	7,00	278	8,7	20150	5236
İsviçre	1260807	6,06	207	15,5	14000	6091
Fransa	1038824	4,99	135	9,4	17722	7695
Tayvan	985495	4,74	255	13,1	8626	3865
Birleşik Krallık	870632	4,18	199	10,8	15908	4375
Singapur	658654	3,17	230	11,9	15908	2864
Kore Cumhuriyeti	532670	2,56	186	12,5	13100	2864
Güney Kıbrıs Rum Cumhuriyeti	253392	1,22	70	10,2	19200	3620
Norveç	208262	1,00	48	9,9	13102	4339
Birleşik Devletler	207894	1,00	70	19,4	9443	2970
Endonezya	172711	0,83	205	17,4	3534	842
İsrail	170434	0,82	31	8,7	10062	5498
Türkiye	159855	0,77	90	14,0	9010	1776
Birleşik Arap Emirlikleri	110265	0,53	61	17,0	4498	1808
Hollanda	92815	0,45	87	10,8	3508	1067
En büyük 20 ülkenin toplamı	20231559	97,25	4761	11,1	31413	4249
Dünyanın geri kalanı	572912	2,75	383	12,6	6572	1496
Dünya toplamı	20804471	100,00	5144	11,9	21413	2004

Tablo 4’de, dünya konteyner filosundaki ilk 20 ülke görülmektedir. En büyük konteyner filosuna sahip ülke konumunda Almanya, toplamda 111 parça gemi ile toplamda 4.207.388 20 feetlik konteyner taşıma kapasitesine (TEU, Twenty-foot Equivalent Unit) sahiptir. Ticaret hacmi olarak ise %20,22’lik bir pay almaktadır. Yaş ortalaması olarak ise

dünya ortalamasından daha genç bir filoya sahiptir. Almanya'yı taşıma kapasitesi bakımından Danimarka ve Çin takip etmektedir. Çin gemi adedi bakımından Danimarka'dan fazla sayıya sahip olsa da, Danimarka'nın taşıma kapasitesi Çin'den daha fazladır. Bu da Danimarka'ya ait gemilerin daha büyük tonajlı olduğunu göstermektedir. Bu iki ülke ticaret hacmi olarak da konteyner piyasasından yaklaşık %10 pay alarak yine Almanya'yı takip eden ülkeler konumundadırlar. İlk 20'deki ülkelerin yaş ortalaması incelendiğinde ise, Japonya ve İsrail'in en genç filolara sahip olduğu göze çarpmaktadır. Ülkemiz ise taşıma kapasitesi bakımından 18. sırada yer alırken, gemi adedi sayısına baktığımızda ise 90 adet gemi ile 14. sırada yer almaktadır. Yaş ortalaması dikkate alındığında ise 14,0 yaş ortalaması ile hem ilk 20 ülke ortalamasından, hem de dünya ortalamasından daha yaşlı bir ortalamaya sahiptir. İlk 20 ülkenin gemilerinin ortalama taşıma kapasitesi 4249 TEU iken, Türkiye ise 1776 TEU ile 18. sırada yer alarak, bu sıralamalardaki ülkelere nazaran daha küçük gemilerden oluşan bir filoya sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Ticaretteki payı ise, %0,77 olarak yine 18. sırada yer almaktadır.

UNCTAD raporunu bayrak devleti yönünden inceleyecek olursak, ticari gemilerin çoğu, armatörlerin bulunduğu ülkeden farklı bir ülkenin kaydı altındadır. En fazla gemi kaydı yapılan üç ülke, önemli armatörlüklerin sahip olmadığı Panama, Marshall Adaları ve Liberya'dır. Özellikle Marshall adaları son yıllarda pazar payını arttırarak, Ocak 2018'den itibaren, dünyanın en büyük ikinci sicili durumuna gelmiştir. Dördüncü ve beşinci en büyük sicile sahip ülkeler ise Hong Kong (Çin) ve Singapur'dur. Gemi sicillerini incelediğimizde, gemi tipine göre sicillerin bir tarafa daha fazla yığıldığı göze çarpmaktadır. Örneğin ticari değer bakımından, dünya kuru yük taşıma filosunun neredeyse %24'ü, çoğunlukla Japonların sahip olduğu tonaj dahil, Panama'da kayıtlı iken, petrol ve doğal gaz tankeri filosunun, ki burada da Yunan armatörlerin sahip olduğu tankerler dahil, Marshall Adaları'na kayıtlıdır. ABD'ye ait yolcu gemileri de dahil olmak üzere, feribot ve yolcu gemilerinin %27'si Bahamalar'da kayıtlıdır. Konteyner filosuna bakacak olursak, %16 sicil ile Liberya ön plana çıkmaktadır (URL-4, 2019).

Tablo 5 incelendiğinde, DWT bakımından en fazla sicil kaydı alan ülkenin Panama olduğu, ardında ise Marshall Adaları, Liberya ve Hong Kong olduğu görülmektedir. Bu dört sicil ülkesi toplam filo kapasitesinin yaklaşık %51'ini kayıt altından tutmaktadır. Panama'ya ait sicil tonajında 2018 yılından bir önceki yıla göre %2,04'lük bir azalma meydana gelmiştir. Buna rağmen 7914 gemi adediyle dünya toplam gemi adedinin %8,40'ını kayıt altında tutmaktadır. Sicil kayıtlarında 2018 yılı itibariyle bir önceki yıla

oranla tonaj olarak değişimler incelendiğinde en büyük küçülmenin, %15,02 ile Antigue ve Barbuda'da meydana geldiği görülmektedir. Bundan sonraki en büyük küçülme ise %8,41 ile Filipinler'de meydana gelmiştir. En büyük artış ise %238,9 ile Suudi Arabistan'da, onun ardından ise Madeira sicilinde meydana gelmiştir. Gemi sayıları incelendiğinde ilginçtir ki, toplam tonajda 13. sırada olan Endonezya'nın 9053 gemi ile en fazla gemi adedine sahip olduğu görülmektedir. Endonezya siciline kayıtlı bu gemi adedi, dünya genelinde %9,61'lik bir paya denk gelmektedir. Endonezya'nın gemi başına ortalama tonajı ise 2465 DWT ile en büyük sicile sahip 35 ülke arasında son sırada yer aldığı dikkati çekmektedir. Bu da Endonezya'nın bir adalar ülkesi olduğunu göz önüne aldığımızda, adalar arası taşıma için küçük tonajlı fakat çok fazla sayıda siciline işli gemisi oluğu gerçeğini göze çarptırmaktadır. Gemi sayısı adedinde üçüncü sırayı 5399 gemi ile Japon sicili almaktadır. Bu gemi adedi, dünya geneline baktığımızda %5,63'lük bir orana tekabül etmektedir. Japon sicili 2018 yılında bir önceki yıla nazaran %7,88'lik dikkat çeken bir artışa da sahip olmuştur. Gemilerin ortalama tonajlarını ele alacak olursak, Marshall Adalarına kayıtlı gemilerin ortalama DWT'i 69560 metrikton (MT, metrictonnes) ile en yüksek ortalama sahip olduğu görülmektedir. Marshall Adalarını, Hong Kong izlerken, onu da Liberya takip etmektedir. En fazla tonaja sahip Panama ise bu konuda daha alt sıralarda kendisine yer bulmaktadır. En küçük tonaj ortalamasına sahip ülkelere baktığımızda Endonezya'nın ardından Amerika Birleşik Devletleri göze çarpmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri'ni ise ortalaması en küçük tonaj konusunda Rusya Federasyonu izlemektedir. Gemi adedi olarak 225 gemi ile 9. sırada yer almasına rağmen, toplam tonaj konusunda 26. sırada yer almaktadır. Bu da zaten gemilerinin ortalama tonajının küçük olduğunu göstermektedir. Ülkemizi inceleyecek olursak, toplam tonaj konusunda 7740000 MT ile 30. sırada yer almaktadır. Bu tonaj miktarı dünyadaki toplam miktarın %0,4'üne denk gelmektedir. Gemi adedine baktığımızda ise 1263 gemiyle 20. sırada yer almaktadır. Bu da dünya toplamının %1,34'üne tekabül etmektedir. Sicilimize kayıtlı gemilerin ortalama tonajını ele aldığımızda ise 6128 MT ile ilk 35 ülke ortalaması ile toplam dünya ortalamasının oldukça altında bir tonaja sahip olduğu görülmektedir. 2018 yılındaki verileri bir önceki yıllarla mukayese ettiğimizde sicilimize kayıtlı tonajın %3,48 azaldığını ortadadır. Dünya ortalaması %3,34 artarken, bizim sicilimizin azalmış olması oldukça dikkat çekici bir noktadır. Bu sıralamada 35 ülke arasında en fazla sicil tonajı oranı azalış gösteren 8. ülke konumundayız. Söz konusu 35 ülkenin toplam değerlerine göz attığımızda, 35 ülkenin gemi adedi, tüm dünya filosunun %75,4'üne denk

gelmektedir. Tonaj olarak baktığımızda ise, dünya toplam tonajının %94,55'in denk gelmektedir. Bu da 35 ülke dışında kayıtlı gemilerin genelde küçük tonajlı gemiler olduğunu ortaya çıkarmaktadır.

Tablo 5. DWT bakımından 100 groston ve üzeri en büyük 35 bayrak devleti, 2018 (URL-4, 2019).

Ülke	Gemi adedi	Adet bazında dünyadaki % oran	DWT (1000 ton)	DWT bazında dünyadaki % oran	DWT kümülatif payı	Ortalama gemi ebatı (DWT)	Yıllık DWT değişimi 2017-2018
Panama	7914	8,40	335888	17,46	17,46	42442	-2,04
Marshall Adaları	3419	3,63	237826	12,36	29,82	69560	9,91
Liberya	332	3,53	223668	11,63	41,44	67350	3,10
Hong Kong (Çin)	2615	2,78	181488	9,43	50,88	69403	4,60
Singapur	3526	3,74	127880	6,65	57,52	36268	2,93
Malta	2205	2,34	108759	5,65	63,18	49324	7,45
Çin	4608	4,89	84184	4,38	67,55	18269	6,79
Bahamalar	1418	1,51	76659	3,98	71,54	54061	-4,14
Yunanistan	1343	1,43	72345	3,76	75,30	53868	0,14
Japonya	5299	5,63	37536	1,95	77,25	7084	7,88
Güney Kıbrıs Rum Cumhuriyeti	1020	1,08	34848	1,81	79,06	34165	3,16
Man Adası	412	0,44	27275	1,42	80,46	66201	9,15
Endonezya	9053	9,61	22313	1,16	81,64	2465	9,95
Madeira	422	0,45	19105	0,99	82,63	45273	27,11
Hindistan	1719	1,83	18481	0,96	83,59	10751	6,70
Danimarka Uluslararası Sicili	452	0,48	18165	0,94	84,53	40188	7,80
Norveç Uluslararası Sicili	519	0,55	18056	0,94	85,47	34790	-0,76
Birleşik Krallık	1157	1,23	16764	0,87	86,34	14489	5,79
İtalya	1405	1,49	15090	0,78	87,13	10740	-5,54
Kore Cumhuriyeti	1897	2,01	14426	0,75	87,88	4605	-4,89
Suudi Arabistan	380	0,40	13522	0,70	88,58	35584	238,90
Birleşik Devletler	3692	3,92	12045	0,63	89,21	3262	2,48
Bermuda	160	0,17	10612	0,55	89,76	66325	-3,01
Malezya	1704	1,81	10230	0,53	90,29	6004	3,88
Almanya	629	0,67	9936	0,52	90,81	15797	-5,51
Rusya	2625	2,79	8613	0,45	91,25	3281	3,45
Antigua ve Barbuda	853	0,91	8578	0,45	91,70	10056	-15,02
Belçika	192	0,20	8497	0,44	92,14	44255	5,87
Vietnam	1863	1,98	8176	0,42	92,57	4389	2,01
Türkiye	1263	1,34	7740	0,40	92,97	6128	-3,48

Hollanda	1233	1,31	7326	0,38	93,35	5942	-0,83
----------	------	------	------	------	-------	------	-------

Tablo 5'in devamı

Ülke	Gemi adedi	Adet bazında dünyadaki % oran	DWT (1000 ton)	DWT bazında dünyadaki % oran	DWT kümülatif payı	Ortalama gemi ebatı (DWT)	Yıllık DWT değişimi 2017-2018
Tayland	807	0,86	6212	0,32	93,67	7698	15,21
Cayman Adaları	165	0,18	6155	0,32	93,99	37303	10,17
Filipinler	1615	1,72	5683	0,30	94,29	3519	-8,41
Fransa Sicili	94	0,10	5031	0,26	94,55	53521	-4,68
En büyük 35 sicilin toplamı	70999	75,40	1819112	94,55	94,55	25622	-
Dünyanın geri kalanı	23170	24,60	104890	5,45	5,45	4527	-
Dünya toplamı	94169	100,00	1924002	100,00	100,00	20431	3,34

Tablo 6 incelendiğinde, Panama sicili en yüksek değerli sicil olarak göze çarpmaktadır. Panama'yı, Marshall Adaları ve Bahamalar takip etmektedir. Gemi tiplerini göz önüne aldığımızda ise, petrol tankerlerinde konusunda ekonomik değeri en yüksek sicil Marshall adaları iken onu ise Liberya izlemektedir. Dünyadaki petrol tanker sicilinin toplam değerini göz önüne alırsak, en değerli 25 sicil, toplam sicilin yaklaşık %90'ını oluşturmaktadır. Kuru dökme yük gemileri filosuna baktığımızda ise ticari değeri en yüksek sicil olarak Panama göze çarpmaktadır. Panama'yı ise Marshall Adaları ile Hong Kong izlemektedir. Sicillerin toplam değerleri göz önüne alındığında, en değerli 25 sicil toplam sicilin yaklaşık %95'ini oluşturmaktadır. Genel kargo gemilerini ele aldığımızda ise, Panama sicili en değerli sicil olarak göze çarparken, ikinci en değerli sicil ise, genel sıralamada 17. olan Hollanda'nın olması dikkatlerden kaçmamaktadır. Bu da Hollanda kanallarında taşımacılık sağlayan gemileri akıllara getirmektedir. Toplam değer söz konusu olduğunda ise, ilk 25 sicilin değeri, toplam değer yaklaşık %65'ini oluşturmaktadır. Konteyner gemileri incelendiğinde ise Liberya sicili en değerli sicil, Hong Kong ikinci en değerli, Panama ise üçüncü en değerli sicil olarak göze çarpmaktadır. Toplam değer söz konusu olduğunda ise en değerli 25 sicil, toplam sicilin %91'ini oluşturmaktadır. Gaz taşıyıcılara baktığımızda ise, Marshall Adaları sicili en değerli sicili olurken, onu Bahamalar ve Panama izlemektedir. Toplam değeri söz konusu olduğunda ise en değerli

ilk 25 sicil, toplam sicilin yaklaşık %93'ünü oluşturmaktadır. Kimyasal tankerleri incelediğimizde ise, Panama en değerli sicil olurken, Marshall Adaları ikinci, Singapur ise üçüncü sırada yer almaktadır. Toplam değeri dikkate aldığımızda ise, en değerli 25 sicil, toplam sicilin yaklaşık %79'unu oluşturmaktadır. Offshore gemilerini ele aldığımızda ise üç sicil dikkat çekmektedir. Bahamalar en değerli sicil olurken, onu Marshall Adaları ve Panama izlemektedir. En değerli 25 sicile baktığımızda da toplam sicilin yaklaşık %84'ünü kapsadığı görülmektedir. Feriler ve yolcu gemiler için ise, Amerikan armatörlerin bu konuda Bahamalar'ı tercih ettiğinden yukarıda bahsetmiştik. Bunun etkisinden olsa gerek, en değerli sicil Bahamalar olurken, onu İtalya, İtalya'yı da Malta izlemektedir. En değerli 25 sicile baktığımızda, toplam sicilin %89'unu oluşturduğu görülmektedir. Tüm gemi tiplerine baktığımızda da en değerli 25 sicil, toplam değerlerin %88'ini oluşturmaktadır.

Tablo 6. 1000 Groston ve üzeri gemi tiplerinin değeri açısından önde gelen bayrak devletlerinin sıralaması, 2018, (milyon dolar) (URL-4, 2019).

Ülkeler	Petrol tankerleri	Kuru dökme yük gemisi	Genel kargo gemisi	Konteyner gemisi	Gaz gemisi	Kimyasal gemiler	Off shore gemileri	Feribot ve yolcu gemileri	Diğer	Toplam
Panama	12564	46799	3909	13601	8027	5286	20889	9920	7506	128501
Marshall Adaları	22479	28088	504	6473	13604	4881	24667	1316	2456	104469
Bahamalar	7430	5042	174	413	9885	140	26807	26911	2747	79551
Liberya	15284	21158	1039	16388	4548	2045	11022	151	1648	73281
Hong Kong (Çin)	9370	24785	1968	14983	3589	1982	324	50	122	57173
Singapur	10764	13346	1188	10686	5011	2799	7617	-	1778	53189
Malta	8769	11684	1815	7911	4106	2246	4977	10045	594	52148
Çin	4900	13811	2583	2568	915	1557	7192	4693	2304	40523
İtalya	1400	1113	2772	121	298	550	608	12044	354	19260
Yunanistan	8832	3935	187	237	4364	63	1	1447	100	19166
Birleşik Krallık	562	661	1145	3765	447	723	4727	4315	496	16840
Bermuda	413	173	9	86	6412	336	2295	6466	-	16191
Japonya	2417	3718	1926	425	1551	157	582	2905	1895	15575
Güney Kıbrıs Rum Cumhuriyeti	721	5396	850	1769	861	306	2071	616	843	13433

Norveç Uluslararası Sicili	1672	1860	239	-	2729	1031	3372	697	1230	12831
Man Adaları	2646	2638	267	268	2545	337	3358	26	16	12101
Hollanda	136	161	3675	208	482	173	1615	3307	1018	10776
Norveç	269	109	150	-	101	148	7227	1865	2	9871

Tablo 6'nın devamı

Ülkeler	Petrol tankerl eri	Kuru dökme yük gemisi	Genel kargo gemisi	Konte yner gemisi	Gaz gemisi	Kimya sal gemile r	Off shore gemileri	Feribot ve yolcu gemileri	Diğer	Toplam
Danimarka Uluslararası Sicili	1082	81	533	5783	819	559	468	431	105	9861
Endonezya	1580	728	1580	677	542	317	2276	1399	36	9132
Birleşik Devletler	1311	36	528	629	-	33	3727	1668	721	8654
Malezya	673	176	79	67	1837	219	5112	14	133	8310
Maderia	169	1678	362	4292	26	230	1	38	208	7004
Hindistan	1580	1079	561	127	230	87	961	293	233	5150
Nijerya	146	-	5	-	-	80	4905	2	2	5140
En büyük 35 sicilin toplamı	117168	188252	28047	91477	72932	26283	146804	90618	26548	788129
Diğer	13486	10099	15354	8902	5512	7022	28637	11119	5208	105337
Dünya toplamı	130654	198351	43401	100379	78443	33305	175440	101737	31756	893466

Yeni inşa konusunda, yine UNCTAD'ın 2018 RMT raporuna göre, 2017 yılında 65 milyon Groston toplam yeni inşa teslimatı yapılmış olup, 23 milyon Groston ise hurdaya çıkmıştır. Bu da toplamda 42 milyon Groston net bir büyüme anlamına gelmektedir. Kuru dökme gemi sektörü 20 milyon Groston'dan fazla yeni inşa ile en fazla yeni inşa teslimatı yapılan filo olarak dikkat çekmektedir. Hurdaya ayrılan kısım konusunda da 8 milyon Groston'un üzerindeki rakamla yine sektörün lideri olmuştur. Bu da filonun net %2,9 büyüdüğü anlamına gelmektedir. Petrol tankerleri hem daha az yeni inşa görürken hem de daha az hurdaya çıkma görmüştür. Buradaki büyüme ise %5 olarak göze çarpmıştır. Genel kargo gemilerinde ise hurdaya çıkma yeni inşadan fazla olduğundan bu alanda negatif bir büyüme söz konusu olmuştur. Gemi inşa sektöründeki en büyük ülkeler, toplam gemi inşanın %90,5'ini kontrol eden Çin, Güney Kore ve Japonya olarak dikkat çekmektedir.

Çin, kuru dökme yük gemileri ile genel kargo gemilerinde en büyük pazar payına sahip iken, Güney Kore, petrol tankerleri, konteyner gemileri ve gaz taşıyıcıların inşasında güçlü konumdadır. Japonya ise, kimyasal tankerler ve dökme kuru yük gemilerinin inşasında kendi en büyük pazar payını oluşturmaktadır. Dünyanın geri kalanındaki inşalar ise genelde Avrupa ülkelerinde meydana gelip, buralarda yolcu gemileri, offshore gemileri ve ferilerin inşası daha ağırlıklı olarak gerçekleşmektedir. Gemi sökümü noktasında, lider ülke Hindistan olurken, onu Bangladeş ve Pakistan izlemektedir (URL-4, 2019).

Tablo 7’de, Çin ve Güney Kore’nin gemi inşa sektöründe açık ara farkla ilk iki sırayı aldığı, onu Japonya’nın, ardından da Filipinlerin izlediği görülmektedir. Kuru dökme tipi gemilerde, dünya genelindeki inşaların yarısından fazlasının Çin’de inşa edildiği de ayrıca dikkat çekici noktadır. Petrol tankeri konusunda da Güney Kore’nin dünyadaki toplam yeni inşanın yarısından fazlasını yaptığı belirtilmektedir. Yine Güney Kore’de konteyner tipi gemilerin de inşasında dünyadaki toplam inşanın yarıya yakınının inşa edildiğini gözlemlemekteyiz.

Tablo 7. Önemli gemi inşa ülkelerinin 100 groston ve üzeri gemi tiplerine göre teslimatlarının dağılımı 2017, (1000 groston) (URL-4, 2019).

Gemi tipleri	Çin	Kore Cumhuriyeti	Japonya	Filipinler	Dünyanın geri kalanı	Toplam
Petrol tankerleri	5330	10859	1835	472	1213	19709
Kuru dökme yük gemileri	11982	640	7713	480	236	21052
Genel kargo gemileri	588	75	186	-	233	1082
Konteyner gemileri	3105	5873	1408	974	451	11813
Gaz gemileri	708	3973	439	52	12	5185
Kimyasal tankerler	654	6	531	-	137	1329
Offshore gemileri	409	473	145	0	647	1675
Feriler ve yolcu gemileri	166	-	197	1	1174	1537
Diğer	395	609	482	-	121	1607
Toplam	23339	22509	12937	1980	4224	64989

Hindistan ve Bangladeş dünyadaki toplam sökümün yaklaşık %55’ini yapmaktadır (Tablo 8). Petrol tankeri konusunda en büyük söküm Bangladeş’te meydana gelirken, onu Hindistan takip etmekte, kuru dökme yük sökümünde ise Pakistan başı çekmekteyken, Çin de onu izlemektedir. Ülkemiz de gemi sökümü konusunda dünyada başı çeken ülkelerden biri konumunda sayılır. Dünyada meydana gelen gemi sökümlerinin yaklaşık %5,4’ü

ülkemizde gerçekleştirilmektedir. Gemi tiplerini inceleyecek olursak, en çok genel kargo gemilerinin sökümlü, ardından da konteyner gemilerinin sökümlünün meydana geldiği görülmektedir.

Tablo 8. Gemi sökümlü yapılan önemli ülkelerin 100 groston ve üzeri gemi tiplerine göre sökümlü dağılımı 2017 (1000 groston) (URL-4, 2019).

Gemi tipleri	Hindistan	Bangladeş	Pakistan	Çin	Bilinmeyen – Hint yarımadası	Türkiye	Diğer	Dünya toplamı
Petrol tankerleri	1935	3245	0	1	749	12	40	52982
Kuru dökme yük gemileri	1062	1460	2527	2464	470	139	0	8123
Genel kargo gemileri	420	155	102	82	0	312	108	1178
Konteyner gemileri	1755	892	748	650	140	309	3	4498
Gaz gemileri	145	59	0	4	0	173	5	387
Kimyasal tankerler	109	35	0	2	44	0	6	196
Offshore gemileri	318	57	77	90	157	128	404	1230
Feriler ve yolcu gemileri	165	35	5	0	0	51	21	277
Diğer	415	321	0	152	0	133	23	1044
Toplam	6323	6260	3459	3445	1560	1257	611	22916

Yukarıdaki bahsettiğimiz deniz ticaret filosunun ardından, bu filoda çalışan denizcileri de ele alacak olursak, Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO- Baltic and International Maritime Council) ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (ICS- International Chamber of Shipping) 2015 gemiadamları iş gücü raporuna göre (2015 Manpower Report), küresel anlamda denizci arzı, son 5 yılda artmış olup, uluslararası ticaret filosuna sunulan nitelikli zabıt ve tayfa sayısı her geçen gün artmaktadır. Zabıt sayısında 2005 ve 2010 yılları arasında %34 oranında bir artış olduğu tahmin edilirken 2010'dan sonraki 5 yılda ise bu artışın %24 civarında olduğu tahmin edilmektedir. Söz konusu raporların tablosu ise aşağıdaki gibidir (URL-5, 2019).

Tablo 9. 2005-2015 Gemiadamı küresel arzına ait tahmini özet (URL-5, 2019).

Rütbe	2005	2010	2015
Zabitan	466000	624000	774000
Tayfa	721000	747000	873500
Toplam	1187000	1371000	1647500

Tablo 9’da tayfa sayısı bakımından, 2005 ile 2010 yılları arasında yaklaşık %4’lük bir artış söz konusu iken, 2010 ile 2015 yılları arasında ise yaklaşık %17’lik bir artış bulunmaktadır. Toplam gemiadamı sayısını ele alacak olursak, 2005 ile 2010 arasında yaklaşık olarak %16’lık bir artış mevcutken, 2010 yılından sonraki 5 yılda ise yaklaşık %20’lik bir artış mevcuttur. Dünya genelindeki gemiadamı sayılarında zabitan sınıfındaki artışın tayfa sınıfına oranla daha fazla olduğu dikkat çekmektedir.

Söz konusu gemiadamı arzında en fazla gemiadamı yetiştiren 5 ülke Tablo 10’da verilmiştir.

Tablo 10. En fazla gemiadamı arzı veren ülkeler (URL-5, 2019).

	Toplam gemiadamı	Zabitan	Tayfa
1	Çin	Çin	Filipinler
2	Filipinler	Filipinler	Çin
3	Endonezya	Hindistan	Endonezya
4	Rusya	Endonezya	Rusya
5	Ukrayna	Rusya	Ukrayna

En fazla gemiadamı sayısının Çin’de olduğu tahmin edilirken, onu Filipinler, Endonezya, Rusya Federasyonu ve Ukrayna’nın izlediği görülmektedir (Tablo 10). Gemiadamlarını görevlerine göre ayırdığımızda ise, en fazla zabitan yine Çin’de olduğu dikkate çarparken Çin’i Filipinler, Hindistan, Endonezya ve Rusya Federasyonu takip etmektedir. Zabit konusu incelenirken dikkat çeken detayın Hindistan olduğu göze çarpmaktadır. Toplam gemiadamı arzında ilk 5 ülke arasında olduğu düşünülmeden Hindistan’ın zabit arzı konusunda ise 3. sırada olması, Hindistan’da gemiadamı arzı konusunda özellikle zabit eğitiminin ağırlıklı olduğu söylenebilir. Tayfa arzına gelecek olursak bu sefer ilk sırayı Filipinler alırken, Çin ikinci sırada yer almaktadır. Çin’i ise Endonezya, Rusya Federasyonu ve Ukrayna izlemektedir. Tayfa arzında ise Filipinler ve Ukrayna dikkati çekmektedir. Zabit arzında ilk 5’e giremeyen Ukrayna, tayfa arzında bu listede yer alabilmiştir. Tayfa arzında ilk sırayı ise Çin’in önünde Filipinlerin alması, en fazla gemiadamı arzı olan Çin’de zabit arzına verilen önemi göstermektedir.

Yukarıdaki hem gemiadamı arzı, hem de dünya ticaret filolarını gösteren tabloları inceleyecek olursak, sayı bakımından en geniş filoya sahip olan Çin’in en fazla gemiadamı

arzu sağlaması da olağan karşılanabilir. Buna rağmen adet bazında en geniş filoya sahip ülkeler olan, Yunanistan, Japonya, Almanya ve Singapur'a baktığımızda ise, gemiadamı arzında ilk 5 ülke arasında olmaması, bu ülkelerin gemiadamı talep eden ülkeler olduğunu göstermektedir. En fazla ikinci en büyük gemiadamını arz eden Filipinlerin ise, dünya ticaret filosunda ilk 35 ülke arasında yer almadığı görülmektedir. Bu da Filipinlerin tam bir gemiadamı arz ülkesi olduğunu göstermektedir. Endonezya filosuna baktığımızda ise adet bakımından 8. sırada olduğu görülmektedir. Bu da Endonezya'nın ciddi bir iç gemiadamı ihtiyacı olduğunu göstermektedir. Tablo 11'de şirketler tarafından hazırlanmış gemiadamı arz tablosu incelendiğinde ise, Endonezya ilk 5 ülke arasında değildir. Bu durum bize Endonezya'nın gemiadamı arzının temelini, dışarıdan ziyade kendi iç piyasası olduğu yorumuna sebep olabilir. Ayrıca şirketlere göre hazırlanan listede Hindistan'ın dikkat çekici şekilde 5. olması gemiadamlarını kendi iç piyasadan çok, ihraç ettiği yorumlarına neden olmaktadır.

Tablo 11. Şirket kayıtlarına göre en fazla gemiadamı arzı sağlayan ilk 5 ülke (URL-5, 2019).

Sıra No	Şirket kayıtlarına göre en fazla gemiadamı arzı sağlayan ilk 5 ülke
1	Çin
2	Filipinler
3	Rusya
4	Ukrayna
5	Hindistan

Yine BIMCO ve ICS tarafından yayımlanan rapora göre, gemiadamı talebine ilişkin tahmin raporu aşağıdaki gibidir. Tablo 12'de, zabit talebini ele aldığımızda 2005 ile 2010 arasında yaklaşık %34'lük bir artış söz konusudur. 2015 yılında ise, 5 yıl önce ile karşılaştığımızda, bu artışın %24'te kaldığı görülmektedir. Rakamları arz talep dengesinde karşılaştığımızda ise, 2005 yılında zabit talebi yaklaşık 10000 yani %2 kadar fazladır. 2010 yılına geldiğimizde ise, bu sayının 13000'e çıktığı, yüzdeler olarak ise yine %2 olduğu düşünülmektedir. 2015 yılını incelediğimizde ise, zabit talebinin zabit arzından 16500 kişi fazla olduğu, bu da yine %2'ye denk geldiği görülmektedir. Tayfa talebine bakacak olursak, 2005 yılında arzın yaklaşık %23 fazla olduğu, bunun da 135000 gemiadamı anlamına gelmektedir. 2010 yılına gelindiğinde ise, tayfa arzı ile talebinin yaklaşık olarak eşit olduğu düşünülmektedir. 2015 yılında ise yine arzın talebe göre

yaklaşık 119000 tayfa sınıfında gemiadamı fazlasını gösterdiği tahmin edilmektedir. Bunu da oranlayacak olursak, arzında yaklaşık %13 fazlası olduğu izlenimi bırakmaktadır. Tayfa sınıfında 2010 yılında bir önceki 5 yıla oranla yaklaşık %27'lik bir talep artışı söz konusu olmuşken, 2015 yılında bu talep artışı sadece %1 düzeylerinde kaldığı düşünülmektedir. Zabıt talebi değerlendirildiğinde, 2010 yılında bir önceki 5 yıla oranla yaklaşık %34'lük bir artış söz konusu iken bu rakam 2015 yılında bir önceki 5 yıla oranla yaklaşık %24 düzeylerinde olmuştur. Bu da tayfa konusunda değil ama zabıt konusunda talep artışının hala güncel olduğunu göstermektedir.

Tablo 12. 2005-2015 Gemiadamı küresel talep tahmini (URL-5, 2019).

Rütbe	2005	2010	2015
Zabitan	476.000	637.000	790.500
Tayfa	586.000	747.000	754.500
Toplam	1.062.000	1.384.000	1.545.000

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), hazırlamış olduğu raporunda yaptığı yorumda, 2015 yılında hazırlanan rapordaki bilgi ve verilere dayanarak, gelecekteki arz talep dengesi için bir tahmin yürütülebileceğini düşünmektedir. Bu rapordaki temel tahmin, zabıt arzının arttığı fakat buna paralel zabıt talebinin de arttığı ve zabıt talebi ile zabıt arzı arasındaki farkın giderek açılacağı yönündedir. 2015 raporu, zabitan sınıfında işe alımların ve eğitim seviyelerinin artmasına, bununla birlikte son 5 yılda yetişmiş zabitan firesinin azalmasına rağmen, dünya ticaret filosunda önümüzdeki 10 yıldaki tahmini artışı ile gemiadamı sayısında artışın beklenmesine rağmen, zabıt eksikliğinin süreceğini göstermektedir (URL-5, 2019).

Tablo 13. Zabitan tahmini arz talep dengesi (URL-5, 2019).

	2015	2020	2025
Arz	774.000	789.500	805.000
Talep	790.500	881.500	952.500
Eksik/Fazla	-16.500	-92.000	-147.500
%	2,10%	11,70%	18,30%

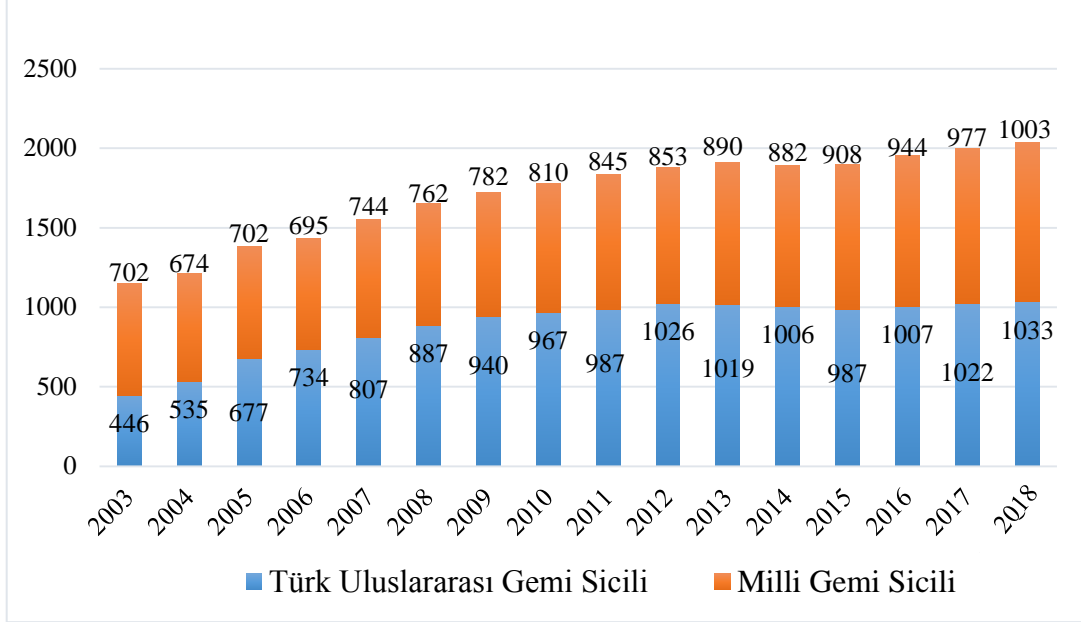
Raporun gelecekle ilgili yaptığı tahmin kısmını Tablo 13'deki rakamlarla daha ayrıntılı yorumlayacak olursak, 2015 yılında 774000 olan zabitan arzına karşı 790500 adet zabitin dünya ticaret filosu tarafından talep edildiği düşünülmektedir. Buradaki 16500 kişilik talep fazlası %2,1'lik bir orana işaret etmektedir. 2020 yılında ise bir önceki 5 yıla kıyasla, zabitan arzında %2'ye denk gelen 15500 adetlik bir artış beklenmekte iken, %11,5'e denk gelen 91000 adetlik bir talep artışı beklenmektedir. Bu artışları göz önüne aldığımızda zabıt talebinin, var olacak olan arzdan yaklaşık %11,7 yani 92000 adet fazla olacağı düşünülmektedir. 2025 yılı ise bir önceki 5 yıla oranla karşılaştırıldığında zabıt arzının yaklaşık olarak %2'ye tekabül eden 15500 adetlik bir artışı tahmin edilirken, zabıt talebinin ise yaklaşık olarak %58'e denk gelen 71000 adetlik artışı tahmin edilmektedir. 2025 yılındaki beklenen verileri kıyasladığımızda ise zabıt talebinin, zabıt arzından yaklaşık 147500 adet fazla olacağı, bu da yaklaşık olarak %18,3'lük bir zabıt açığı olacağını düşündürmektedir.

1.5. Türk Denizcilik Sektörü

Denizci kimliği, gelişmiş ülkelerin ortak özelliklerinden birisidir. Dünyanın %71'inin denizlerle kaplı olduğunu düşünürsek, tüm ülkelerin kombine ulaşım ile bağlantısı deniz yolu ile sağlanmaktadır ve uluslararası ticarete en önemli pay deniz ticaretine aittir. Denizciliğin önemini iyi kavrayan ülkelerin başında İngiltere gelmektedir. Tarakçı'nın (2005) da değindiği üzere, İngiltere Kraliçesi, !. Elizabeth, (1533-1603); *"Ey Amiraller! İngiltere savaşa girdiği zaman, öyle bir deniz savaşı yapacaksınız ki, neticede ne düşman, ne dost, ne de tarafsız bir millet, deniz ticaret ve kuvvetinde İngiltere'den daha kuvvetli hale gelmeyecektir"* demiştir. Atatürk'te, *"Denizciliği, Türk'ün milli ülküsü olarak benimsemeli ve az zamanda başarmalıyız"* diyerek denizciliğe gereken vurguyu yapmıştır.

Bunların ışığında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı da, denizcilik sektörünü stratejik sektörlerin başında görmektedir. Bakanlığın misyonu olarak da, lojistik zincirinin en önemli halkası olan denizcilik alanında; dengeli, erişilebilir, ekonomik ve güvenli hizmet anlayışıyla toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine ve ülke kalkınmasına katkı sağlamak olarak belirlenmiştir. Deniz ticaret filosunu ele alacak olursa, Türk sahipli deniz ticaret filosu 2003 yılında 8,9 milyon DWT kapasite ile dünyada 19. sırada yer alırken, 2018 yılında 27,2 milyon DWT'lik kapasite ile 15. sıraya yükselmiştir (URL-6, 2019).

Bayrak yönünden değerlendirildiğinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının son verilerine göre ticaret filomuzu oluşturan sayılar Şekil 7’de verilmiştir.

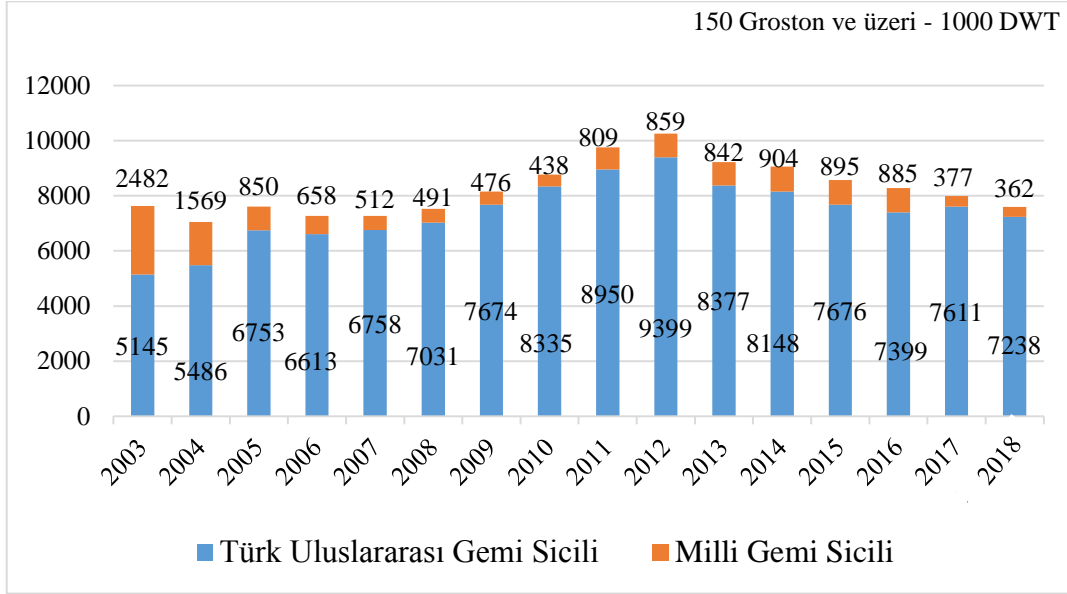


Şekil 7. Türk bayraklı filo adet gelişimi (150 groston ve üzeri) (URL-6, 2019).

2018 yılının ağustos ayı itibariyle Türk sicile kayıtlı gemi sayısı (150 GRT ve üstü) 2036 adetti ve 2003 yılından bu zamana kadar 2014 yılı hariç adet bazında filo sürekli olarak büyümüştür. 2014 yılında ise bir önceki yıla nazaran yaklaşık olarak %1’lik bir daralma mevcuttur. Bu zaman zarfında ise en yüksek büyüme oranı 2006 yılında yaklaşık %14 ile gerçekleşmiştir (Şekil 7).

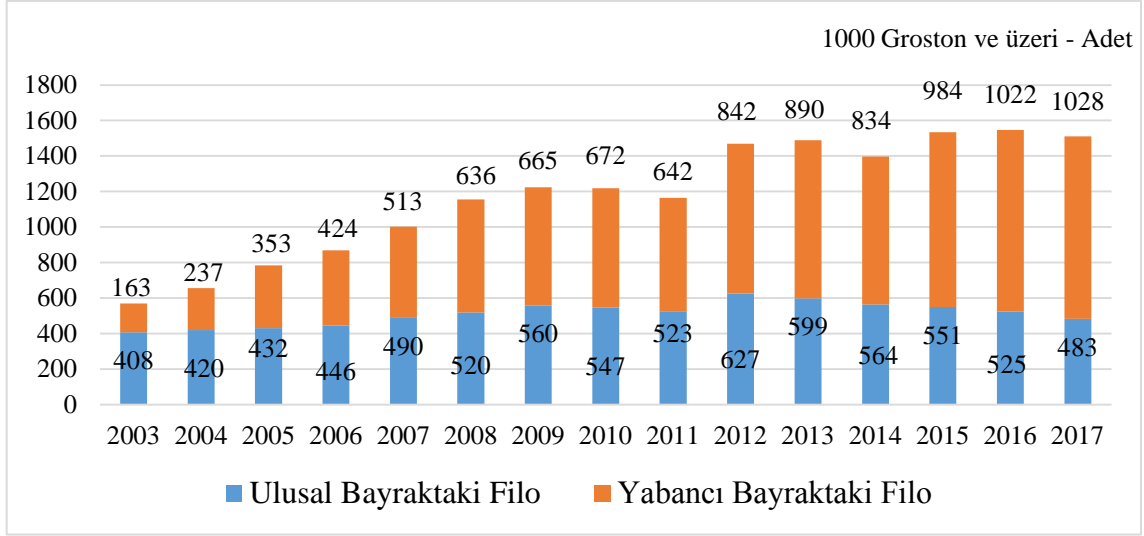
DWT açısından filoyu ele alacak olursak, 2003 yılından itibaren filonun en yüksek hacme ulaştığı yıl 2012 olarak dikkat çekmektedir (Şekil 8). 2007 yılından itibaren Türk bayrağı filosunda başlayan tonaj bazındaki genişleme 2012 yılına kadar artış göstermiş, 2012 yılında en yüksek değere ulaştıktan sonra sürekli azalarak 7599000 DWT’a kadar gerilemiştir. Yukarıda da paylaştığımız olduğumuz dünya ticareti grafiğini dikkate aldığımızda, 2006 yılından itibaren dünya ticareti hızla düşüşe geçmiş ve 2009 yılında son yılların dip rakamlarını görmüştür. Bizim filomuz ise o yıllarda artışına devam etmektedir. Dünya ticaret filosunun gelişimine baktığımızda, dünya ticaretine paralel olarak 2006 yılında küçülmeye gitmiş, 2009 yılından sonra artışa geçmiştir. 2011 yılından itibaren de 2017 yılına kadar bir küçülme söz konusu olmuş, 2017 yılında %3,3’lük bir toparlanma

gerçekleşmiştir. Türk siciline kayıtlı gemilerde ise, 2017 yılı ve sonrasında da küçülme devam etmiştir.



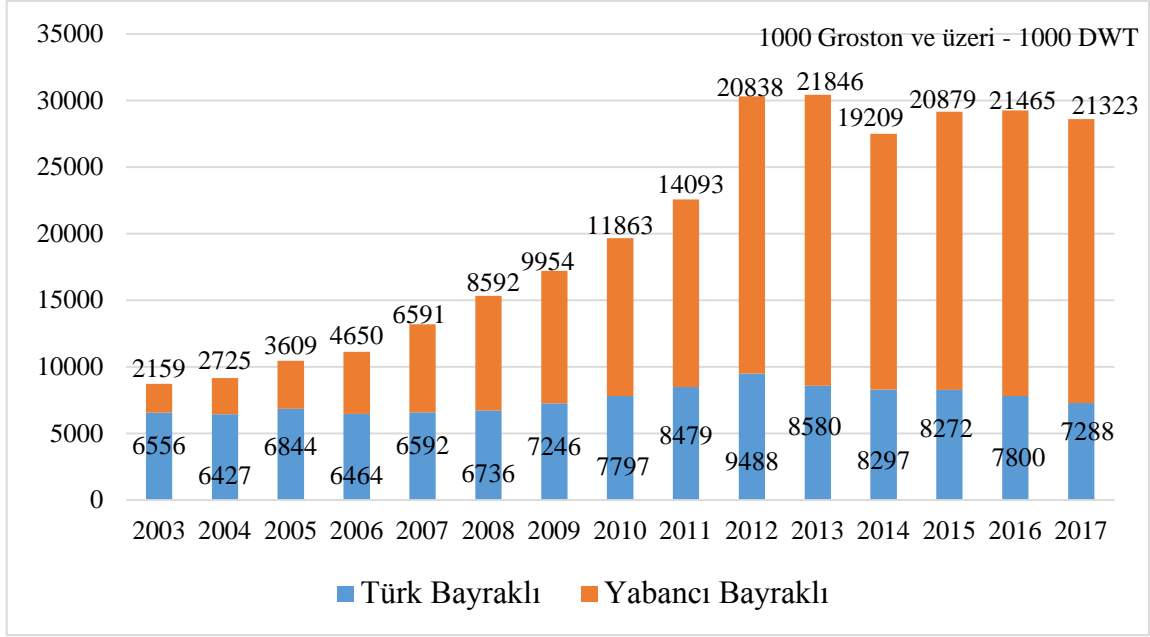
Şekil 8. Türk bayraklı filo dwt gelişimi (URL-6, 2019).

Türk sahipli deniz ticaret filosunda, adet bazında en büyük miktara 2016 yılında ulaşılmıştır (Şekil 9). Hatta dünya ticaret filosundaki 2011 sonrası negatif büyümeyi göz önüne alırsak, Türk ticaret filosunda 2014 yılı hariç tam tersi bir büyüme göze çarpmaktadır. Filonun, 2003 yılında 571 olan gemi sayısı, 2017 yılına kadar %275 büyüyerek 1511 adede ulaşmıştır. Bu arada 2003 yılında %71 olan ulusal bayrağın filoya oranı ise, 2017 yılında %32'ye düşmüştür.



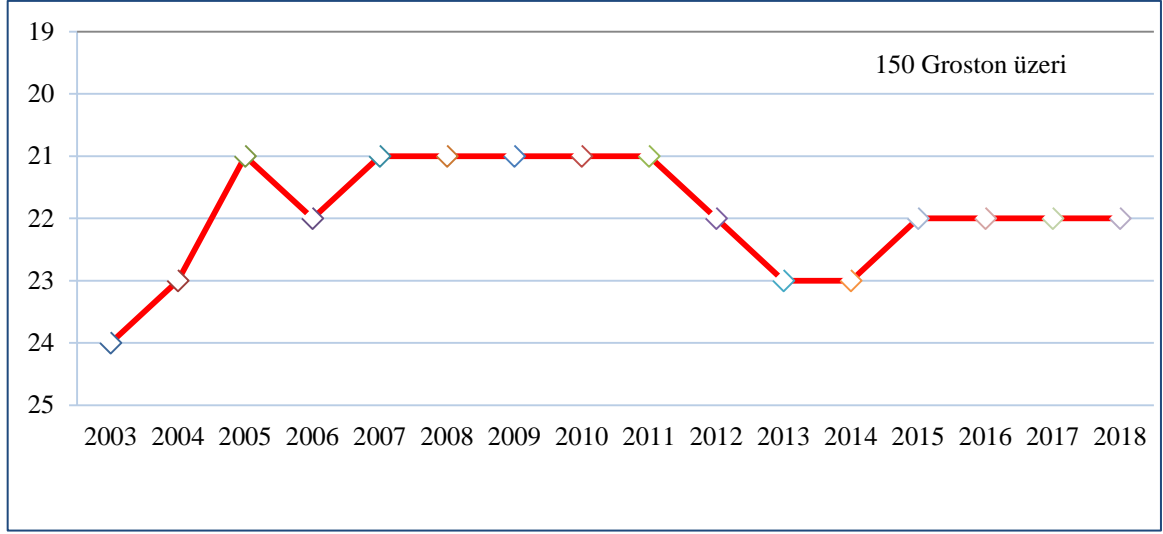
Şekil 9. Türk sahipli deniz ticaret filosu gemi sayısı (URL-6, 2019).

Türk sahipli ticaret filosunu DWT bazında ele aldığımızda ise, 2013 yılına kadar aralıksız tonajda artış olduğu göze çarpmaktadır. 2007 yılında 2010 yılına kadar hem dünya ticaret hacmindeki daralma hem de dünya filosundaki küçülmeye rağmen Türk sahipli gemi filosu büyümeye devam etmiştir. Ayrıca 2011 yılında adet bazında küçülme olmasına rağmen filoda tonaj bazında artış meydana gelmiştir. Ancak 2014 yılında adet bazındaki küçülmeye paralel tonaj bazında da küçülme söz konusu olmuştur. Adet bazında küçülme bir önceki yıla oranla %6 iken, tonaj bazında ise %10 dolaylarına kadar çıkmıştır. 2014 yılındaki küçülmenin ardından 2 yıl boyunca filo tekrar tonaj olarak artış göstermesine rağmen 2017 yılında bu sefer yaklaşık %2'lik bir daralmayla karşılaşmıştır.



Şekil 10. Türk sahipli deniz ticaret filosu gemi tonajı (URL-6, 2019).

Şekil 11’de Türk deniz ticaret filosunun yıllara göre yaş ortalamasını incelenmiş ve 2018 yılı itibariyle yaş ortalamasının 22 olduğu belirlenmiştir. 2003 yılında 24 olan yaş ortalaması 2004 yılında 23’e inmiş, 2005 yılında ise 2 yaş daha gençleşerek 21’e düşmüştür. 2012 yılında Türk sahipli gemi filusunda adet bazında çok ciddi bir artış olurken yaş ortalamasının ise yükseldiği görülmektedir. Bu da 2012 yılında filoya katılan gemilerin çoğunluğunu yeni inşa olmadığına dair fikir oluşturmaktadır. Çünkü 2011 yılında 21 olan yaş ortalaması, 2012 yılında 22, 2013 yılında ise 23 olmuştur. Filonun adet bazında en yüksek seviyeye çıktığı anda yaş ortalamasının gençleşmemesi, yeni katılan gemilerin yeni inşa olmadığını düşündürmektedir.



Şekil 11. Yıllara göre Türk deniz ticaret filosunun yaş ortalamaları (URL-7, 2019).

Tablo 14’te ise Türk deniz ticaret filosunun, gemi tipi çeşitlerine ayırıp, adet ve DWT cinsinden inceleyecek olursak, 2010 yılı itibariyle en fazla gemi adedi genel kargo tip gemilere aittir. Genel kargo tip gemilerin 2010 yılından bu yana adet olarak gelişim sürecine baktığımızda ise, sürekli olarak azalma olduğu görülmektedir. Genel kargo gemilerindeki adet olarak azalmaya karşı tonaj bakımından değerlendirecek olursak 2011 yılında bir önceki yıla nazaran 4 adet gemi eksilmesine rağmen DWT olarak artış olmuştur. 2012 yılında ise bir önceki yıla nazaran 7 adet (%1,5) gemi azalmasına rağmen, %4 oranında bir DWT artışı söz konusudur. Bu da filodan ayrılan gemilere nazaran, filoya yeni eklenen gemilerin tonaj olarak çıkanlardan daha büyük tonajlı olduğunu göstermektedir. Adet bazında en büyük filoya sahip gemi tipini ise yolcu gemileri oluşturmaktadır. Yolcu gemilerine baktığımızda, bir önceki yıla göre sadece 2011 ve 2018 yıllarında adet bazında kayıp söz konusu olmuştur. DWT açısından ise en büyük gemi tipi filosu dökme yük tipi gemilere aittir. Dökme yük tip gemilerde ise 2012 yılından sonra hem tonaj bazında hem de adet bazında bir azalma söz konusudur. Sadece 2018 yılında tonaj bazında azalmaya rağmen adet bazında değişim olmamıştır. Tonaj bazındaki en büyük ikinci filo ise, tanker tipi gemilerden oluşan filodur. Bu gemi tipinden oluşan filo da adet bazında 2018 yılında bir önceki yıla nazaran değişim göstermemiş, fakat 2010 yılından sonra her yıl adet olarak sürekli azalmıştır. Tonaj olarak incelediğimizde ise, yıllar içerisinde artış ve azalışlar göstermiştir. Bir diğer gemi tipi olan konteyner filosunu inceleyecek olursak, adet bazındaki değişiklikler küçük rakamlarla olmuştur. 2010 yılında 70 adet olan gemi sayısı, 2018 yılında da yine 70 olarak kaydedilmiştir. Fakat buna rağmen aynı yıllarda tonaj

Genel Kargo Gemileri	390	1534434	379	1442694	353	1368837	323	1245588
Dökme Yük Gemileri	85	3988931	80	3718584	64	2692977	64	2636897
Konteyner Gemileri	78	1174278	72	1205422	75	1392287	70	1349228
Sıvı/Gaz Tankerleri	194	1735364	190	1758244	184	2340123	184	2023011
Yolcu Gemileri	282	68084	299	67989	312	89959	308	89923
Hizmet Gemileri	104	41208	115	48835	129	61458	151	101339
Römorkörler	133	2776	148	2776	153	2776	152	2776
Deniz Araçları	191	13770	212	27487	229	27487	258	34715
Balıkçı Gemileri	229	8838	244	8838	279	8646	293	8358
Sportif ve Eğlence Amaçlı Tekneler	209	3127	212	3127	221	3297	222	3297
Toplam	1895	8570811	1951	8283995	1999	7987847	2025	7495133

1.6. Gemiadamı Tanımlaması

Gemiadamı terimi, gemide çalışan zabıt ve tayfalar için kullanılır. Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nin Birinci Kısım, Birinci Bölümünde, gemiadamı için şu tanımlama yapılmıştır. Gemiadamı, geminin kaptanını, zabıtlarını, yardımcı zabıtlarını, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini ifade etmektedir (URL-8, 2019). Türk Ticaret Kanunu ise Madde 821'de gemiadamını şu şekilde tanımlamıştır. "Kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimselere" gemiadamı denir. 854 Sayılı Deniz İş Kanunu Madde 2 ise "Bir hizmet akdine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimseleri" gemiadamı olarak tanımlamıştır.

Kaptan kelimesini Türk Dil Kurumu, gemi yönetimiyle ilgili en yüksek görevli olarak tanımlamaktadır. 854 Sayılı Deniz İş Kanunu Madde 2 de ise, gemiyi sevk ve idare eden kimseye veya zorunlu sebeplerle görevi başında bulunmaması halinde ona vekâlet eden kimseye "Kaptan" denir, diye tanımlamıştır.

1.7. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi

Türkiye'de denizcilik eğitimi denildiğinde Osmanlı İmparatorluğu döneminde 15 Aralık 1884'te Heybeliada İstanbul'da kurulan Leyli Tüccar Kaptan Mektebine kadar uzanılmaktadır. 1909 yılında kapatılan bu okulun yerine ise Milli ve Hususi Ticaret-i

Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi kurulmuştur. 1928 yılına kadar devam eden bu okulda yerini Ticaret-i Bahriye Mekteb-i Alisi'ne bırakmıştır. Söz konusu okulun yönetmeliğine göre, verilen eğitimin lisans düzeyinde bir eğitim olduğu belirtilmektedir. 1934 yılından sonra okulun adı “Yüksek Deniz Ticaret Mektebi” olarak belirtilmektedir. 1946 yılında ise okul bu sefer “Yüksek Denizcilik Okulu” olarak adlandırılmıştır, ta ki 1981 yılına kadar. 1980 askeri darbesi ile birlikte okul Ortaköy'den Tuzla'ya taşınmış ve Deniz Kuvvetleri sorumluluğuna verilmiştir. 1981 yılında okulun adı “Denizcilik Yüksekokul ve Eğitim Merkezi Komutanlığı” olarak belirlenmiştir. 1992 yılından bugüne kadar da “İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi” olarak anılmaktadır. 1988 yılında İzmir'de “Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Yüksekokulu” kurulmuştur. İlerleyen yıllarda ise sırasıyla 1991 yılında “İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü”, 1996 yılında ise “Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi Güverte Bölümü” ile “Yakın Doğu Üniversitesi Güverte Bölümleri” kurulmuştur (Karakaya, 2011; Nas ve Çelik, 2012).

Bugün ülkemizde denizcilik eğitimi, Yüksek Öğretim Kurumu (YÖK) ve Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) tarafından sağlanmaktadır. 4 yıllık fakülte ve yüksekokullar ile 2 yıllık meslek yüksekokulları YÖK çatısı altında iken, okullar ile kamu ve özel eğitim kurumları ise Milli Eğitim Bakanlığına bağlıdır. Bununla birlikte devlet denetimi altında bulunan meslek edindirme kurumlarında da bazı yeterlik ve sertifikalar için de eğitim olanağı sunulmaktadır. Bilindiği üzere Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO, International Maritime Organization) tarafından yayınlanan ve üye ülkelerin gemiadamlarının eğitimi ve belgelendirilmesi ile ilgili “Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW 78)” gereklerini denetleme görevi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yürütülmektedir.

Yukarıda bahse konu olan eğitim konusunda, IMO tarafından STCW sözleşmesi kapsamında, gemiadamı eğitim ve belgelendirilmeleri açısından buradaki yükümlülükleri tam olarak yerine getirdiğini gösteren bir “Beyaz Liste” mevcuttur. Bu örgütün bir üyesi olan ülkemizde bu Beyaz Liste'de yer almaktadır (URL-6, 2019).

Bu denetlemeler sonucunda şuan ülkemizde bakanlık tarafından verilmiş yeterlik sahibi olan YÖK çatısı altında 12 tanesi lisans düzeyinde, 10 tanesi ise ön lisans düzeyinde eğitim kurumu mevcuttur. Bu eğitim kurumlarından lisans düzeyinde mezun veren kurumların bakanlık tarafından onaylanmış şuan ki kontenjanları 1350 öğrenci olarak görülmektedir (URL-9, 2019). Tablo 15'te, Nas ve Çelik'in (2012) yapmış olduğu

çalışmadaki lisans düzeyinde güverte zabiti eğitimi veren kurumların ve Tablo 16’da ise lisans düzeyinde vardiya mühendisliği eğitimi veren okulların ÖSYM tarafından 1990 yılından 2011 yılına kadar ki kontenjanları verilmiştir. Ayrıca Tablo 16’da son sütunda güverte zabitliği ve vardiya mühendisliği kontenjanlarının toplamı verilmiştir.

Tablo 15. Türkiye’de lisans düzeyinde güverte zabiti eğitimi veren kurumların 1990-2011 göre kontenjan dağılımı (Nas ve Çelik, 2012).

Yıllar	İTÜ	İÜ	DEÜ	KTÜ	YDÜ	PRÜ	RTEÜ	ZİRVE Ü.	GİRNE Ü.	Toplam
1990	62									62
1991	62	26								88
1992	62	31								93
1993	103	31								134
1994	103	31								134
1995	101	31	31							163
1996	103	46	31	41	150					371
1997	103	46	31	26	100					306
1998	103	42	31	26	60					262
1999	103	42	31	26	44					246
2000	103	42	41	31	44					261
2001	103	53	41	31	40					268
2002	103	62	52	52	25					294
2003	128	62	52	50	25					317
2004	133	62	52	52	24					323
2005	143	62	52	52	24					333
2006	143	62	52	52	44					353
2007	143	62	52	52	53					362
2008	153	72	62	62	64					413
2009	153	72	62	62	64	84	62			559
2010	154	72	67	77	70	100	72	60		672
2011	187	72	78	77	70	120	72	60	45	781

Tablo 15 ve 16 incelendiğinde, 1996 ve 1997 yıllarında aşırı bir kontenjan artışı göze çarpmaktadır. 2004 yılı hariç kontenjanlar genel olarak belirli oranlarda artmıştır. Örneğin toplam kontenjan 1990 yılında 103 iken, 2011 yılında ise yaklaşık 12 kat artarak 1240’a ulaşmıştır.

2011 yılında 11 adet olan lisans düzeyinde öğrenci alan öğretim kurumlarının ÖSYM tarafından belirlenmiş olan toplam öğrenci kontenjanları 1240 olarak verilmiştir (Nas ve

Çelik, 2012). Bu rakamları göz önüne aldığımızda son yıllarda öğrenci sayısında ciddi bir artış olmadığı, 1990'dan 2011'e kadar ki zaman diliminde artışın yıllık olarak yaklaşık %9 olduğu görülmektedir. Buna rağmen Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018 raporunda (URL-6) , 1000 GRT ve üzeri Türk sahipli gemi adedi 2011 yılında 1165 adet iken, 2017 yılında ise 1511 adede yükselmiştir. Söz konusu artış yaklaşık %30'a denk gelmektedir.

Tablo 16. Türkiye'de lisans düzeyinde vardiya mühendisi eğitimi veren kurumların yıllara göre kontenjan dağılımı (Nas ve Çelik, 2012).

Yıllar	İTÜ	YDÜ	DEÜ	PRÜ	YTÜ	ZİRVE Ü.	Toplam	Gv. ve Mk. Genel Toplam
1990	41						41	103
1991	41						41	129
1992	41						41	134
1993	52						52	186
1994	52						52	186
1995	50						50	213
1996	52	150					202	573
1997	52	100					152	458
1998	52	60					112	374
1999	52	44					96	342
2000	52	44					96	357
2001	52	40					92	360
2002	52	25					77	371
2003	77	25					102	419
2004	82	5					87	410
2005	77	10					87	420
2006	16	25	87				128	481
2007	21	25	87				199	495
2008	87	43	26				156	569
2009	97	43	26	90	52		308	867
2010	97	50	31	100	57	60	395	1067
2011	130	50	42	120	57	60	459	1240

2011 yılından sonraki gelişmeleri ele alacak olursak, okulların kontenjanlarındaki değişimlerin önceki yıllara nazaran daha farklı olduğu görülmektedir. Tablo 17'de ÖSYM tarafından üniversitelere verilen kontenjanlar yıllık olarak incelendiğinde, deniz ulaştırma işletme mühendisleri ile gemi makineleri işletme mühendislerinin toplamalarının yıllar arasındaki değişimlerinde bazı yıllarda bir önceki yıla nazaran artış olduğu, bazılarında ise azalma olduğu görülmektedir (URL-10, 2019). 2011 yılı ile 2018 yılı deniz ulaştırma işletme mühendisliği ile gemi makineleri işletme mühendisliği toplam öğrenci

kontenjanlarını karşılaştırsak, 1240'dan 1097'ye kadar yaklaşık %12'lik bir düşüş göze çarpmaktadır. Ayrıca her iki bölüm arasındaki öğrenci dağılımına da baktığımızda yaklaşık olarak kontenjanların 2/3'ü deniz ulaştırma işletme mühendislerine ait iken, 1/3'ü ise gemi makineleri işletme mühendisliğine aittir.

Tablo 17. Türkiye'de lisans düzeyinde zabitan eğitimi veren kurumların yıllara göre kontenjan dağılımı 2011-2018 (URL-10, 2019).

Okullar	2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018	
	Gv	Mk	Gv	Mk	Gv	Mk	Gv	Mk	Gv	Mk	Gv	Mk	Gv	Mk	Gv	Mk
DEÜ	78	42	83	47	82	46	77	41	77	41	82	46	77	57	77	57
GRN A.Ü.	0	0	0	0	85	0	85	0	85	0	55	0	55	0	51	20
GİRNE Ü.	0	0	0	0	0	0	44	44	44	44	20	20	20	20	25	5
GİRNE Ü. D.Y.O.	45	0	70	0	0	0	55	55	55	55	35	25	20	20	5	5
İTÜ	187	130	164	108	132	87	132	102	132	102	118	102	109	95	109	93
İÜ	72	0	77	0	77	0	77	0	77	0	82	0	82	0	72	0
KTÜ	77	0	82	0	82	0	82	0	82	0	84	0	83	0	83	0
ODÜ	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	36	0	36	0	36	0
PRÜ	120	120	120	120	120	80	130	80	130	90	140	90	150	100	120	90
RTEÜ	72	0	77	0	77	0	77	0	77	0	77	0	77	0	77	0
YTÜ	0	57	0	62	0	62	0	62	0	62	0	62	0	62	0	62
YAKIN DOĞU Ü.	70	50	70	50	70	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZİRVE Ü.	60	60	40	40	40	40	40	40	20	30	0	0	0	0	0	0
İTÜ KKTC	0	0	34	34	30	30	30	30	45	45	60	60	60	60	55	55
Toplam	781	459	817	461	795	395	829	454	850	469	789	405	769	414	710	387
Genel Toplam	1240		1278		1190		1283		1319		1194		1183		1097	

Tablo 17'de, Türk sahipli gemi sayıları ile karşılaştırdığımızda, kontenjan sayıları azalırken, filonun ise sayı olarak arttığı görülmektedir. Tablo 18'de dünya ticaret filosundaki UNCTAD verilerine göre son 5 yıldaki gemi adedindeki değişim tablosu görülmektedir (URL-11, 2019). Görüldüğü gibi 2016 yılında bir önceki yıla nazaran yaklaşık %2,5 büyüme var iken diğer yıllar ise bir önceki yıllara nazaran yaklaşık %1 oranında dünya ticaret filosu sayısında artış olduğu gözlemlenmektedir. Aynı yıllarda

ülkemizdeki toplam zabıt kontenjanlarını ele aldığımızda ise, 2015 yılı hariç, kontenjanlarda bir azalma dikkat çekmektedir.

Tablo 18. Yıllara göre dünya ticaret filosu 2014-2018 (URL-11, 2019).

Dünya Ticaret Filosu (Adet)	2014	2015	2016	2017	2018
	47797	48240	49445	50146	50732

Gemiadamı sayısı açısından baktığımızda ise dünyanın önemli gemiadamı arzı sağlayan ülkelerden birisi olduğumuz göze çarpmaktadır. UNCTAD'ın 2015 verilerine göre ülkemizdeki zabıt arzı, dünya zabıt arzındaki sıralamada 10. sırada olduğunu gösteriyor. En büyük zabıt arzını sağlayan ülke Çin (%13,13) olurken, onu sırasıyla Filipinler (%9,37), Hindistan (%9,03), Endonezya (%6,62), Rusya Federasyonu (%6,20), Ukrayna (%5,04), Polonya (%3,31), Vietnam (%2,54), Japonya (%2,47) ve Türkiye (%2,40) izlemektedir (URL-12, 2019). En son veriler ışığında ise ülkemizde aktif olarak çalışan gemiadamı sayısı 118539 olarak bildirilmektedir. Bu rakamın 47310 adedi zabitan sınıfından iken 71229 adedi ise tayfa sınıfından oluşmaktadır (URL-6, 2019). Yukarıdaki rakamlara baktığımızda ülkemizdeki toplam gemiadamının yaklaşık olarak %40'ı zabitlerden oluşmaktadır. Tablo 19'da Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanmış, Ulaşan ve Erişen Türkiye raporlarından alınan, ülkemizin son yıllardaki gemiadamı sayılarını göstermektedir (URL-13, 2019). Tablo 19'da görüleceği üzere, 2015 yılında bir önceki yıla nazaran azalan zabıt sayısı, daha sonraki yıllarda düzenli bir şekilde artmıştır. Tayfa sayısını incelediğimizde ise sadece 2017 yılında bir önceki yıla nazaran artış söz konusu iken, diğer yıllarda düşüş görülmektedir. Toplam gemiadamı sayısında ise 2016 yılında azalma söz konusu iken, diğer yıllarda bir önceki yıla nazaran artış mevcuttur. Dünya ticaret filosu ile karşılaştırdığımızda, son 5 yılın 4 yılındaki gemiadamı sayımızdaki artış, dünya ticaret filodaki sayının artışına paralel gözükmektedir. Tablo 19'daki gemiadamı sayıları ile Şekil 9'daki 2014 yılı ve sonrası için, Türk sahipli gemi sayısı ile karşılaştırdığımızda ise, 2017 yılında bir önceki yıla nazaran Türk sahipli filodaki gemi adedinde azalma söz konusu olmuşken, diğer yıllar ise artış gerçekleşmiştir. Söz konusu artış ise özellikle 2015 sonrasındaki zabitan sayısındaki artışa nazaran daha küçük ölçekte kalmaktadır. Bir diğer karşılaştırmada ise 2015 sonrasında zabitan sayısında ciddi artışlar

olurken, Tablo 17'deki aynı yıllarda ÖSYM tarafından belirlenen fakülte ve yüksekokullara ayrılan toplam kontenjanlarda ise düşüş göze çarpmaktadır.

Tablo 19. Yıllara göre Türkiye'deki gemi adamı sayısı 2014-2018 (URL-13, 2019).

		2014	2015	2016	2017	2018
Türkiye'deki Gemi Adamı Sayısı	Zabitan	31135	29310	31830	36500	47310
	Tayfa	112883	86464	75652	79750	71229
Toplam		144018	11574	107482	116250	118539

1.8. Türkiye'deki Zabitan Yeterlikleri

Resmi Gazete yayımlanan son Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğine (URL-8, 2019) göre makine ve güverte sınıfında bulunan zabitlerin yeterlik isim ve dereceleri aşağıdaki gibidir.

Kaptan ve güverte zabitleri: Sınırlı vardiya zabiti, sınırlı kaptan, vardiya zabiti, birinci zabıt, kaptan, uzakyol vardiya zabiti, uzakyol birinci zabiti, uzakyol kaptanı.

Başmühendis/başmakine ve makine zabitleri: Sınırlı makine zabiti, sınırlı başmakine, makine zabiti, ikinci makine, başmakine, uzakyol vardiya makinisti/mühendisi, uzakyol ikinci makinisti/mühendisi, uzakyol bakmakine/başmühendisi.

Kaptanlar ve güverte zabitleri ile başmühendis/başmakine ve makine zabitlerine, STCW-78 Sözleşmesinin ilgili kurallarına uygun olarak verilecek yeterliklerin nitelikleri ve şartları aşağıda belirtilmiştir:

a) Kaptan ve güverte zabitlerinden;

1) 500 GT'den daha küçük ve yakın kıyısız sefer yapan gemilerde çalışacaklar,

2) 500 GT'den daha küçük ve yakın kıyısız sefer bölgesi dışına çıkarak sefer yapan gemilerde çalışacaklar,

3) 500-3000 GT arası gemilerde çalışacaklar,

4) 3000 GT ve daha büyük gemilerde çalışacaklar, için ayrı ayrı belirlenir.

b) Başmühendis/başmakine ve makine zabitlerinden;

1) 750 kW'den daha küçük ana makine ile yürütülen ve yakın kıyısız sefer yapan gemilerde çalışacaklar,

2) 750 kW'den daha küçük ana makine ile yürütülen ve yakın kıyusal sefer bölgesi dışına çıkarak sefer yapan gemilerde çalışacaklar,

3) 750-3000 kW arası ana makine ile yürütülen gemilerde çalışacaklar,

4) 3000 kW ve daha büyük ana makine ile yürütülen gemilerde çalışacaklar, için ayrı ayrı belirlenir.

500 GT'den daha küçük ve yakın kıyusal sefer bölgesi dışına çıkarak sefer yapan gemilerde çalışacak kaptan ve vardiya zabitlerinin, 500-3000 GT'ye kadar olan gemilerde çalışacaklar için istenen şartları yerine getirmeleri gerekir.

750 kW'den daha küçük ana makine ile yürütülen ve yakın kıyusal sefer bölgesi dışına çıkarak sefer yapan gemilerde çalışacak makine zabitleri ve başmakinistlerin, 750-3000 kW'ye kadar olan ana makine ile yürütülen gemilerde çalışacaklar için istenilen şartları yerine getirmeleri gerekir.

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğine göre yeterlikleri açıklayacak olursak;

- Sınırlı Vardiya Vabiti: 500 GT'den küçük ve yakın kıyusal sefer bölgesinde çalışan gemilerde görev yapan ve gemi kaptanından sonra gelen, ayrıca STCW-78 Sözleşmesinin II/3 Kuralının 3. ve 4. paragraflarında tanımlanan gemiadamıdır.
- Sınırlı Kaptan: 500 GT'den küçük ve yakın kıyusal sefer bölgesinde çalışan gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran, ayrıca STCW-78 Sözleşmesinin II/3 Kuralının 5. ve 6. paragraflarında tanımlanan gemiadamıdır.
- Vardiya Zabiti: 500-3000 GT arasındaki gemilerde görev yapan, ayrıca STCW-78 Sözleşmesinin II/1 Kuralı ile tanımlanan gemiadamıdır.
- Birinci Zabit: 500-3000 GT arasındaki gemilerde görev yapan ve gemi kaptanından sonra gelen, ayrıca STCW-78 Sözleşmesinin II/2 Kuralının 3, 4.1 ve 4.3 paragraflarında tanımlanan gemiadamıdır.
- Kaptan: 500-3000 GT arasındaki gemileri sevk ve idaresi altında bulunduran, ayrıca STCW-78 Sözleşmesinin II/2 Kuralının 3, 4.2 ve 4.3 paragraflarında tanımlanan gemiadamıdır.
- Uzakyol Vardiya Zabiti: Tonilato ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide görev yapan, ayrıca STCW-78 Sözleşmesinin II/1 Kuralı ile tanımlanan eğitim düzeyine ilave olarak İdarenin öngördüğü denizcilik eğitimini tamamlayan gemiadamıdır.

- Uzakyol Birinci Zabiti: Tonilato ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide görev yapan ve gemi kaptanından sonra gelen, ayrıca STCW-78 Sözleşmesinin II/2 Kuralının 1, 2.1, 2.1.1 ve 2.2 paragraflarında tanımlanan gemiadamıdır.
- Uzakyol Kaptanı: Tonilato ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran, ayrıca STCW-78 Sözleşmesinin II/2 Kuralının 1, 2.1, 2.1.2 ve 2.2 paragraflarında tanımlanan gemiadamıdır.
- Sınırlı Makine Zabiti: 750 kW'den küçük ana makine ile yürütülen ve yakın kıyusal sefer bölgesinde çalışan gemilerde görev yapan ve gemi başmakiniinden sonra gelen, ayrıca Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğünün öngördüğü eğitim ve deniz hizmetine sahip gemiadamıdır.
- Sınırlı Başmakiniist: 750 kW'den küçük ana makine ile yürütülen ve yakın kıyusal sefer bölgesinde çalışan gemi makinelerinin çalıştırılması ile bakımı ve onarımından sorumlu, ayrıca Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğünün öngördüğü eğitim ve deniz hizmetine sahip gemiadamıdır.
- Makine Zabiti: 750-3000 kW gücü arasındaki ana makine ile yürütülen gemilerde görev yapan, ayrıca STCW-78 Sözleşmesinin III/1 Kuralı ile tanımlanan gemiadamıdır.
- Başmakiniist: 750-3000 kW gücü arasındaki ana makine ile yürütülen gemilerde çalışan, gemi makinelerinin çalıştırılması ile bakımı ve onarımından sorumlu, ayrıca STCW-78 Sözleşmesinin III/3 Kuralının 1, 2.1, 2.1.2 ve 2.2 paragraflarında tanımlanan gemiadamıdır.
- Uzakyol Vardiya Mühendisi/Makinisti: Yürütme gücü ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide vardiya mühendisi/makinisti olarak görev yapan, ayrıca STCW-78 Sözleşmesinin III/1 Kuralı ile tanımlanan eğitim düzeyine ilave olarak İdarenin öngördüğü denizcilik eğitimini tamamlayan gemiadamıdır.
- Uzakyol İkinci Mühendisi/Makinisti: Yürütme gücü ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide ikinci mühendis/makinist olarak görev yapan ve gemi başmühendisi/makinistinden sonra gelen, ayrıca STCW-78 Sözleşmesinin III/2 Kuralının 1, 2.1, 2.1.1 ve 2.2 paragraflarında tanımlanan gemiadamıdır.
- Uzakyol Başmühendisi/Başmakiniisti: Yürütme gücü ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide başmühendis/başmakiniist olarak görev yapan ve gemi makinelerinin çalıştırılması ile bakımı ve onarımından sorumlu, ayrıca STCW-78

Sözleşmesinin III/2 Kuralının 1, 2.1, 2.1.2 ve 2.2 paragraflarında tanımlanan gemiadamıdır.



2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

Denizcilik mesleği insan odaklı, uluslararası bir meslektir. Bu nedenle eğitimli personele ihtiyaç duymaktadır. Denizcilik eğitiminin oldukça pahalı bir eğitim olduğu gerçeği dikkate alınrsa, denizcilik eğitimi alan kişilerden sektörün olabildiğince verimli faydalanması beklenmektedir. Gemiadamlarının ise denizde kalma süreleri göz önüne alındığında, deniz kariyerinin ardında başka kariyerlerin de olduğu bilinmektedir. Gemiadamları üzerine birçok çalışma yapılmış olmasına rağmen, deniz hayatlarından sonraki karadaki kariyerleriyle ilgili herhangi bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Bu çalışma ile Türk gemiadamlarının deniz hayatlarından sonraki kariyer tercihlerinin gelişimini araştırmayı ve karadaki kariyerleri üzerine bundan sonra yapılacak çalışmalara da yardımcı olunması amaçlanarak, lisans düzeyinde denizcilik eğitimi alan Türk gemiadamlarının, deniz hizmetlerinden sonraki kariyer tercihleri konu alınmıştır. Lisans düzeyinde denizcilik eğitimi alan bu kişilerin tercihleri anket yöntemi ile elde edilerek derlenmiş ve alınan veriler değerlendirilerek, bulgular ortaya konmuştur.

2.1. Veri Toplama Yöntemi ve Aracı

Çalışmada, veri toplama aracı olarak anket çalışması yapılmıştır. Katılımcıların eğitim düzeyi olarak, YÖK'e bağlı 4 yıllık lisans düzeyindeki eğitim kurumlarının deniz ulaştırma işletme mühendisliği (güverte) veya gemi makineleri işletme mühendisliği (makine) bölümlerinden mezun olmaları istenmiştir. Söz konusu bölümlerden mezun olan kişilerden, deniz hizmeti yapmış veya yapmamış fakat anket sürecinde karada bir kariyer sürdürenleri seçilmiştir.

Çalışmada, Şakiroğlu (2007) ve Köseoğlu (2010), tarafından geliştirilen "Uzakyol Güverte Zabitlerinin Kariyer Planlama Anketi" güncellenerek ölçek hazırlanmıştır. Şakiroğlu (2007) çalışmasındaki katılımcıların yaş aralığının 40-43 olarak belirlemiştir. Ancak yapılan çalışmamız ile Köseoğlu'nun (2010) çalışmasında yaş aralıkları daha geniş tutulmuştur. Köseoğlu'nun (2010) çalışmasında sadece bir eğitim kurumuna sahip olan verileri kullanmıştır. Ayrıca Kanbur ve Erol (2017) çalışması da demografik yapıyı karşılaştırması açısından ele alınmıştır. Ölçek 33 maddeden oluşmakta olup 2 adet soru açık uçlu, 5 adet soru ise demografik özellikleri içermektedir. Yapılan çalışmanın veri

toplama yöntemi yüz yüze veya internet ortamında anket çalışması şeklinde olmuştur. Ülkemizde toplam zabitan sayısı yaklaşık 47300 kişidir (URL-13). Toplam zabitan sayısının ne kadarı karada çalıştığı

hakkında bir veri olmadığından dolayı toplam evren büyüklüğü, toplam zabitan sayısı olarak alınmıştır. Altunışık vd.,'nin 2005 yılında yapmış oldukları çalışmaya göre örnek büyüklüğü en az 381 bireyden oluşmalıdır. Örneklem büyüklüğü 381 adet olarak hedeflenmesine rağmen ulaşılabilen anket sayısı 297 adette kalmıştır. Katılımcılar, soruların hepsine aynı sayıda cevap vermediğinden, tüm sorulara aynı sayıda cevap alınamamış, bundan dolayı da tüm sorular kendi içerisinde yanıt veren kişi sayısı değerlendirilmiştir. Katılımcılarımızın yaklaşık %95'i Türkiye'de ikamet etmekteyken, Avustralya, Kanada, İngiltere ve Endonezya gibi dünyanın çeşitli bölgelerinden de katılım sağlayanlar olmuştur.

2.2. Verilerin Değerlendirilmesi

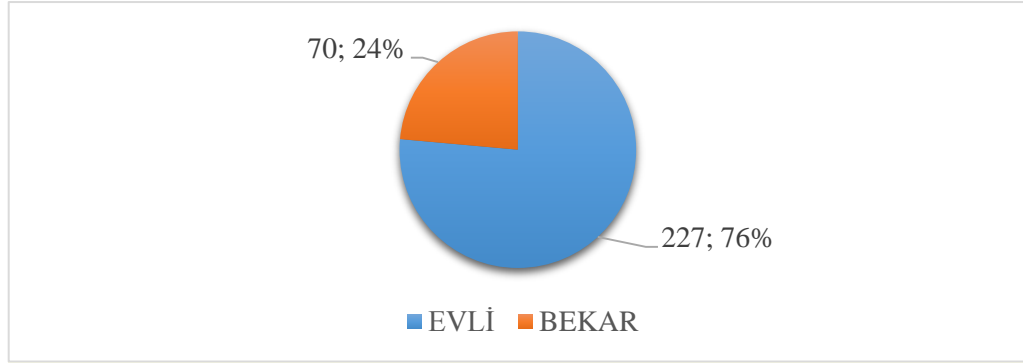
Çalışmada elde edilen verilerin tamamı SPSS 22, E-views 8 ve MS-EXCEL paket programında hesaplanmış, tablolar ve grafikler oluşturulmuştur. Verilerin analizinde frekans dağılımı, pay diyagramları, yüzde analiz teknikleri ve en küçük kareler yöntemi ile regresyon modellemesi kullanılmıştır. Ayrıca anket çalışmasındaki açık uçlu sorular ise konulara göre gruplandırılarak değerlendirilmiştir.

3. BULGULAR VE İRDELEME

Bu bölümde, lisans düzeyinde deniz ulaştırma işletme mühendisliği veya gemi makineleri işletme mühendisliği eğitimi almış olan denizcilerin her bir anket sorusuna vermiş oldukları yanıtlar ayrı ayrı irdelenmiş ve yorumlanmıştır.

3.1. Medeni Haliniz

Yapmış olduğumuz ankete katılan 297 gemiadamı şuan ki medeni haliniz sorusuna cevap vermiştir (Şekil 12). Cevap veren gemiadamlarından %76'sı evli, %24'lük kısmının ise bekâr olduğu belirtilmektedir. Kanbur ve Erol (2017) havacılık sektörü çalışanları için yapmış oldukları çalışmada %85,6'sının evli bireylerden oluştuğunu bildirmişlerdir. Her iki çalışmada da evlilik oranları yüksek olmakla birlikte, havacılık sektöründe çalışanların oranının biraz daha fazla olduğu şeklinde değerlendirilebilir. Evli ve bekar arasındaki bu farklılık istatistiki açıdan önemli çıkmıştır ($\chi^2 = 82,99$ sd = 1, P <0,05).

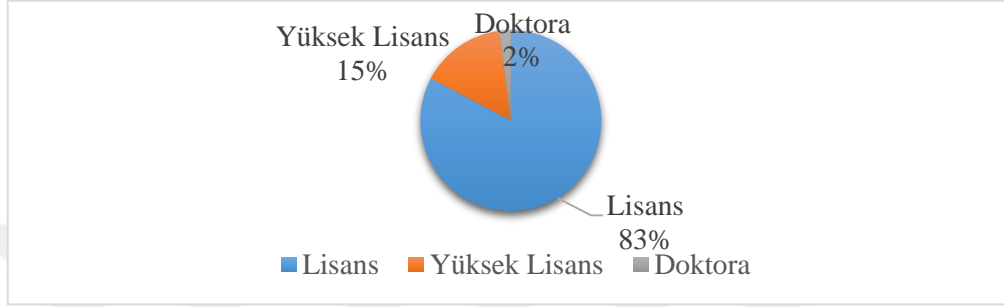


Şekil 12. Medeni hal dağılımı

3.2. Eğitim Durumunuz

Eğitim durumunuz sorusuna ise 295 yanıt alınmış olup, 244 katılımcının lisans mezunu olduğu, 45 katılımcının yüksek lisans mezunu olduğu, bunların yanında sadece 6 katılımcının ise doktorasını bitirdiği görülmüştür (Şekil 13). Burada dikkat çekici bir nokta, lisans mezuniyetinden sonra katılımcılarımızın yaklaşık olarak %17'lik kısmının eğitim kariyerine devam ettiğidir. Şakiroğlu (2007) denizciler üzerine yapmış olduğu

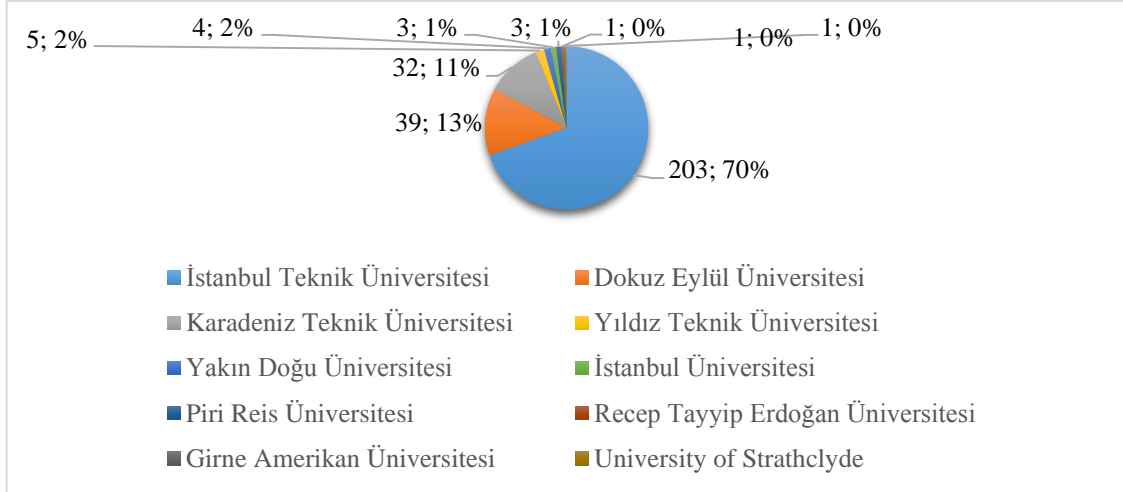
çalışmada bu oranı %15,19 olarak vermiştir. Bu da bizim çalışmamız ile benzer oranı vermektedir. Kanbur ve Erol (2017) havacılık sektörü üzerine yapmış olduğu çalışmada ise lisansüstü eğitime sahip olanların oranını %3,4 olarak belirtmişlerdir. Bu yapılan çalışmaları dikkate aldığımızda, denizcilerdeki lisansüstü eğitim oranının, havacılık sektöründe çalışanlara oranla daha fazla olduğu görülmektedir.



Şekil 13. Ankete katılanların eğitim düzeyi

3.3. Mezun Olduğunuz Okul

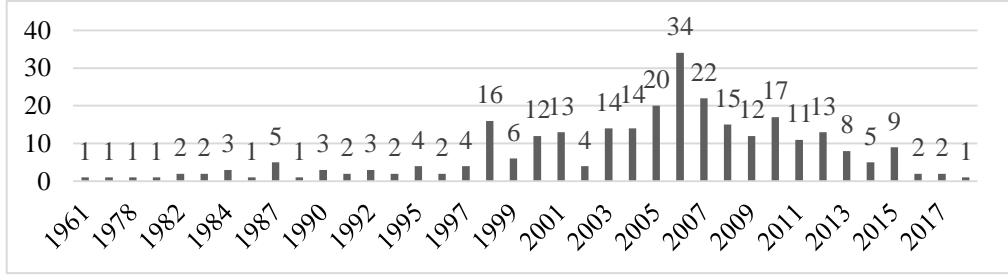
Şekil 14’te mezun olunan okul sorumuza ise, 292 katılımcıdan yanıt alınmıştır. Bu yanıtlar içerisinde en yüksek oran ile ülkemizin ilk denizcilik okulu olan İstanbul Teknik Üniversitesi çıkmıştır. Yukarıda da bahsettiğimiz üzere ülkemizdeki deniz taşımacılığındaki ilk eğitim öğretim kurumu İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesidir. Yıllar boyu süre gelen mezunları sebebiyle ayrıca son yıllardaki öğrenci alım kontenjanlarının yüksekliği sebebiyle de anketimize katılan 203 katılımcı, ki bu %70 gibi büyük bir orana tekabül etmekte, bu okuldandır. Katılımcılarımızın 39 kişiye denk gelen %13’lük kısmı Dokuz Eylül Üniversitesinden iken, 32 kişiye denk gelen %11’lik kısmı ise Karadeniz Teknik Üniversitesindedir. Katılımcıların diğer dağılımları ise, Yıldız Teknik Üniversitesinden 5 kişi (%2), Yakın Doğu Üniversitesinden 4 kişi (%1), İstanbul Üniversitesi ve Piri Reis Üniversitesi 3’er kişi (%1), Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Girne Amerikan Üniversitesi ve Strathclyde Üniversitesinden de 1 ‘er (%1) kişi şeklindedir.



Şekil 14. Ankete katılanların mezun olduğu üniversiteler

3.4. Mezuniyet Yılı

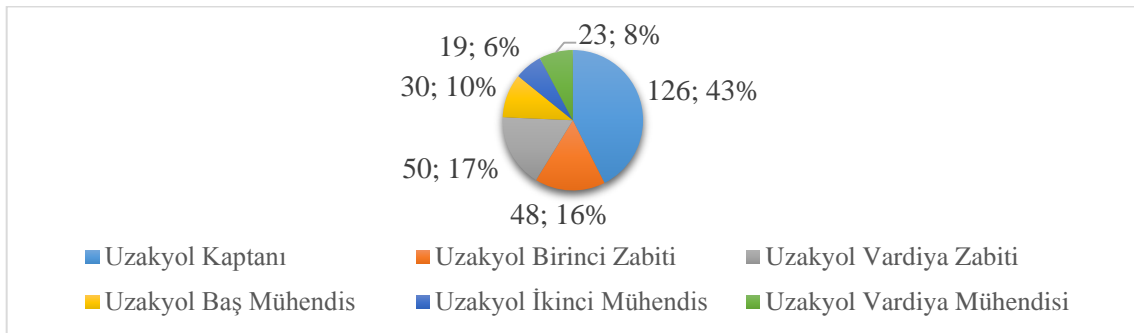
Katılımcılara sorulan diğer soru ise mezun oldukları yıldır (Şekil 15). Buna göre birer katılımcı 1961, 1976, 1978, 1979, 1985, 1988, 2018 mezunlarından olurken, 2'şer katılımcı, 1982, 1983, 1991, 1994, 1996, 2016 ve 2017 yıllarında mezun olmuştur. 1984, 1990, 1992 yıllarından mezun ise 3'er katılımcı anketimize katılırken, 1995, 1997 ve 2002 yıllarından ise 4'er katılımcı anketimize katılmıştır. 1987 ve 2014 yıllarında mezun 5 katılımcı, 1999 mezunlarından ise 6 katılımcı, 2013 mezunlarından 8 katılımcı, 2015 mezunlarından ise 9 katılımcı anketimizde mevcuttur. 2011 mezunlarından 11 katılımcı anketimizi doldurmuşken, 2000 ve 2009 mezunlarından 12 katılımcı, 2001 ve 2012 mezunlarından ise 13 katılımcı, 2003 ve 2004 mezunlarından 14'er katılımcı, 2008 mezunlarından 15, 1998 mezunlarından ise 16 denizci anketimizde katılımcı olarak mevcuttur. 2005 mezunlarından 20 katılımcı bulunmaktayken, 2007 mezunlarından 22 katılımcı, 2006 mezunlarından ise en yüksek oran olan %11,6 ile 34 katılımcı ankete destek vermiştir.



Şekil 15. Mezuniyet yılı dağılımı

3.5. Sahip Olduğunuz Yeterlik

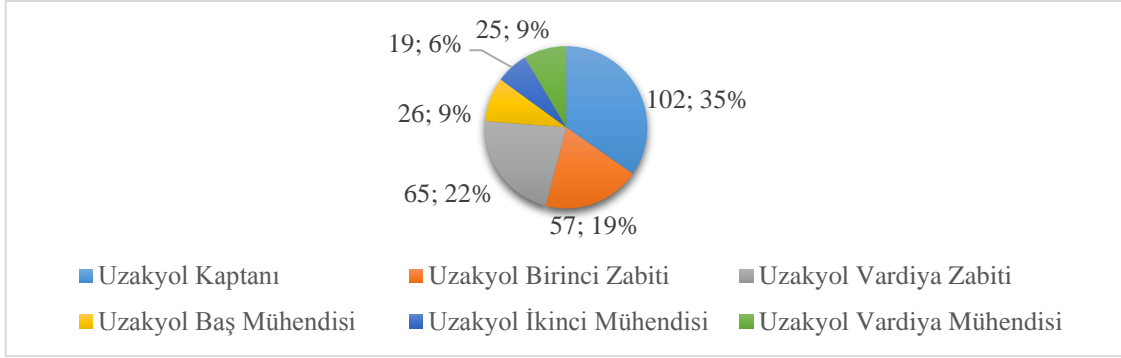
Sahip olduğunuz yeterlik sorusuna 296 katılımcıdan yanıt alınmıştır (Şekil 16). Bu katılımcılardan en yüksek orana sahip olan 126 tanesi, %43 oranı ile uzakyol kaptanı yeterliğine sahip iken, ikinci en yüksek orana sahip katılımcı ise 50 kişi (%17) ile uzakyol vardiya zabiti yeterliğine sahiptir. Ardından 48 katılımcı (%16) ile uzakyol birinci zabıt yeterliğine sahip olanlar gelmekte iken, onları ise 30 katılımcı (%10) ile uzakyol başmühendisleri izlemektedir. Uzakyol vardiya mühendisleri ise 23 katılımcı (%8) ile anketimizde baş gösterirken, uzakyol ikinci mühendisleri ise 19 katılımcı ile (%6) anketimize ilgi göstermiştir. Burada dikkat çeken noktalardan birinin deniz ulaştırma işletme mühendisi mezunlarının, gemi makineleri işletme mühendislerinden daha fazla oranda katıldığı görülmektedir. Okulların kontenjanlarını göz önüne aldığımızda da yine deniz ulaştırma işletme mühendisliği kontenjanının buradaki katılımcılara paralel bir şekilde daha fazla oldukları dikkat çekmektedir (Tablo 17).



Şekil 16. Sahip olunan yeterlik dağılımı

3.6. Son Gemideki Göreviniz

Son gemideki göreviniz sorusuna ise 294 katılımcı tarafından yanıt verilmiştir (Şekil 17). Bu yanıtlardan 102 katılımcı son gemideki görevini uzakyol kaptanı olarak belirtmiştir. Yukarıdaki “Sahip olduğunuz yeterlik” sorusuna ise 126 katılımcı uzakyol kaptanı yeterliğine sahip olduğunu belirttiğinden, 126 uzakyol kaptanı yeterliğine sahip katılımcıdan yaklaşık %19’u sahip olduğu yeterliğin altında bir görevi yürüttüğü anlaşılmaktadır. 57 katılımcı ise uzakyol birinci zabit olarak son gemisinde görev yaptığını belirtmiştir. Şekil 16’da uzakyol birinci zabit yeterliğine sahip katılımcı sayısının 48 olduğu görülmektedir. Uzakyol birinci zabit olarak görev yapanların sayısının fazla olmasının sebebi, uzakyol kaptanı yeterliğinde birinci zabitlik yapmış olan katılımcılardır. Uzakyol vardiya zabitliğini incelediğimizde ise, 50 adet bu yeterliğe sahip katılımcı varken, 65 katılımcı son gemisinde bu görevi ifa etmiştir. Buradaki oranlara baktığımızda zabitan kadrosunun son gemideki görevlerini incelediğimizde katılımcıların %35’lik kesiminin uzakyol kaptanlığı yaptığı, %19’luk kesiminin uzakyol birinci zabitlik yaptığı ve %22’lik kesiminin ise uzakyol vardiya zabitliği yaptığı görülmektedir. Gemi makineleri işletme mühendislerini incelediğimizde ise, son gemisinde uzakyol başmühendisi olarak çalışan katılımcı sayısı 26 kişidir. Sahip olunan yeterlikler ile karşılaştırdığımızda ise yaklaşık %13’lük kesim yeterliğinin altında görev yapmaktadır. Uzakyol ikinci mühendislere baktığımızda sahip olunan yeterlik sayısı ile son gemide yürütülen görevin kişi sayısı aynıdır. Uzakyol vardiya mühendisliğinde ise 23 kişinin vardiya mühendisliği yeterliği var iken, 25 kişi bu görevi yürütmektedir. Bu da daha üst yeterliğe sahip 2 kişinin uzakyol vardiya mühendisliği yaptığını göstermektedir. Buradaki rakamları çalışmamızdaki genel zabitan sayısı ile oranladığımızda ise, %9’luk bir kesim uzakyol başmühendisliği görevini, %6’lık kesim uzakyol ikinci mühendislik görevini ve %9’luk kesim ise uzakyol vardiya mühendisliği görevini ifa etmektedir. Şakiroğlu (2007) yaptığı çalışmada, yeterliğinin altında görev yapan “uzakyol kaptanı” ehliyetli katılımcıların oranını %24, “uzakyol baş mühendisi” ehliyetli katılımcı oranını ise 0 olarak vermiştir.

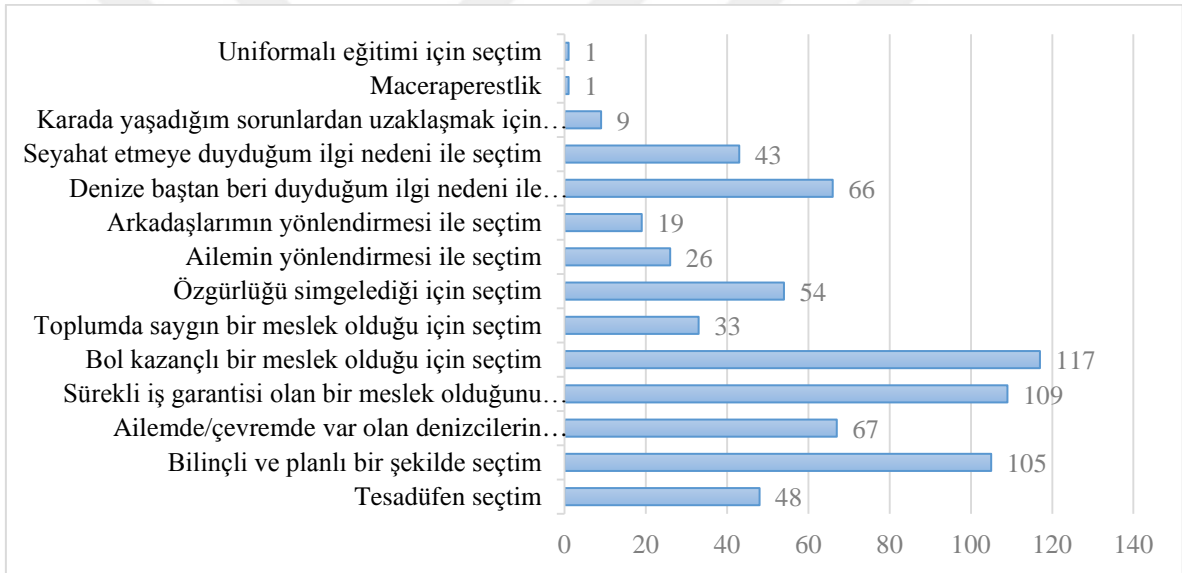


Şekil 17. Son gemideki görev dağılımı

3.7. Denizcilik Mesleğini Tercih Etme Sebebiniz

Katılımcılara denizciliği tercih etme sebepleri sorulurken verilmiş seçeneklerden 3' er adet tercih yapmaları istenmiştir (Şekil 18). 296 katılımcının cevaplandığı bu soruda, %39,5'lik orana sahip olan 117 katılımcı "bol kazançlı bir meslek olduğu için" tercih ettiğini belirtmiştir. %36,8'lik orana denk gelen 109 katılımcı ise "sürekli iş garantisi olan bir meslek olduğunu duyduğu/bildiği için" tercihini bu yönde kullandığını bildirmiştir. %35,5 ile 105 katılımcının en fazla tercih ettiği 3. seçenek ise "bilinçli ve planlı bir şekilde" tercihini yaptığını belirtmiştir. En fazla tercih edilen 4. sebep ise %22,6'lık orana denk gelen 66 tercih ile "ailemde/çevremde var olan denizcilerin tavsiyesi" seçeneği olmuştur. Bunu takip eden seçenek ise %22,3'lük orana sahip 66 tercih ile "denize baştan beri duyduğum ilgi" tercihini seçmişlerdir. %18,2 oranına denk gelen 55 katılımcı ise "özgürlüğü simgelediği için" tercih ettiğini belirtmiştir. %16,2'lik orana sahip 48 katılımcı "tesadüfen seçtiğini" belirtirken, %14,52'e denk gelen 43 katılımcı ise "seyahat etmeye duyduğu ilgi nedeniyle" tercih ettiğini belirtmiştir. "Toplumda saygın bir meslek olduğu için" tercih edenlerin sayısı %11,1'lik oranla 33 kişiye denk gelmekteyken, bunu %8,8'lik oranla 26 katılımcı tarafından tercih edilen "ailemin yönlendirmesi ile seçtim" tercihi izlemektedir. %6,4'lük orana sahip 19 katılımcının tercihi "arkadaşlarımın yönlendirmesi" olurken, %3'lük orana sahip 9 katılımcının tercihi ise "karada yaşadığım sorunlardan uzaklaşmak için" seçeneği olmuştur. "Maceraperestlik" ve "üniformalı eğitim" seçenekleri de birer kez tercih edilen seçenekler olmuştur. Şakiroğlu (2007) çalışmasında denizcilik mesleğini tercih etme sebebi olarak en çok tercih edilen nedenler sırasıyla, "denize baştan beri duyduğum ilgi nedeni ile seçtim", "bilinçli ve planlı bir biçimde seçtim" ile "ailemde/çevremde var olan denizcilerin tavsiyesi ile seçtim" olmuştur. Köseoğlu'nun

(2010) çalışmasında ise en çok tercih edilen nedenler sırasıyla, “bol kazançlı bir meslek” olması, “sürekli iş garantisi olan bir meslek” olması ile “bilinçli ve planlı biçimde seçim” olmuştur. Burada katılımcıların denizcilik mesleğini tercihlerindeki en büyük üç sebebi incelendiğinde, bizim yapmış olduğumuz çalışmadaki ilk üç sebep ile Köseoğlu (2010) çalışmasındaki ilk üç sebep ile aynı olduğu ve bunların da maddiyat kaynaklı olduğu, Şakiroğlu (2007) çalışmasındaki sebeplerin ise daha çok denize olan ilgiden kaynaklı olduğu söylenebilir. Alper ve Özdemir (2004) çalışmasında ise, Uludağ Üniversitesi Tıp Fakültesini tercih eden öğrencilerin mesleği tercih sebeplerinin başında “insanları sevmek ve yardım etmek isteği” yer alırken, ikinci sırada “geleceği garanti bir meslek” olarak görülmesi, üçüncü sırada ise “ÖSYM puanının uyması” yer almaktadır.

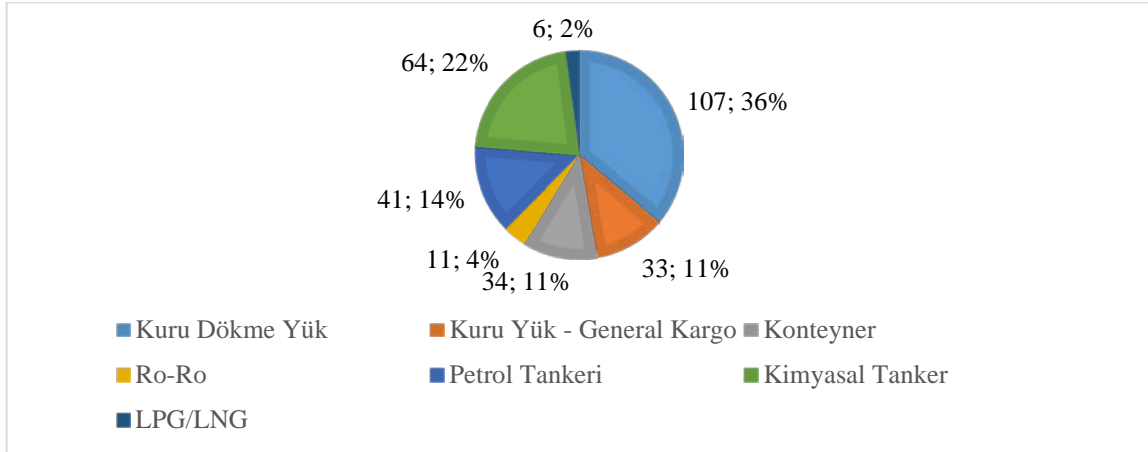


Şekil 18. Denizcilik mesleğini tercih etme sebepleri dağılımı

3.8. Deniz Hayatınız Boyunca Genel İtibariyle Çalıştığınız Gemi Tipi

Katılımcılara genel itibariyle çalıştıkları gemi tipini sorduğumuzda 296 katılımcı cevap vermiş ve en yüksek oranının 107 katılımcı ile kuru dökme yük çeşidi gemilerde çalıştığı görülmektedir (Şekil 19). Onları 64 katılımcı ile kimyasal tankerde çalışanlar izlerken, petrol tankerinde çalışan katılımcılar ise 41 kişi ile üçüncü en yüksek orana denk gelmektedir. Bunları izleyen grubu ise 34 katılımcı ile konteyner çalışanları oluştururken, kuru yük dediğimiz general kargo tipi gemilerde çalışan katılımcı sayısı 33 kişidir. Ro-Ro

tipi gemide çalışan katılımcılar 11 kişilik bir grubu oluştururken, en az sayıdaki katılımcılar 6 kişi ile LPG/LNG tipi gemi çalışanlarından oluşmaktadır. Bu rakamları Türk bayraklı gemi filosu ile karşılaştırdığımızda birbirine yakın bir durum ortaya çıkmaktadır. Yukarıda Tablo 14’te 2018 yılına ait Türk bayraklı filonun gemi tiplerine göre dağılımı incelendiğinde, kuru dökme yük ile kuru yük gemilerini tek çatı altına aldığımızda en fazla gemi adedinin bu tipte olduğu görülmektedir. Katılımcılarımızı incelediğimizde de, çoğunluğunun genelde çalıştığı gemi tipinin general kargo ve kuru dökme tip gemiler olduğu görülmektedir. Bu sayıyı tanker çalışanları takip ederken, konteyner çalışan katılımcılar ise daha geriden gelmektedir. Türk bayraklı filoda da konteyner gemilerinin sayısı, kuru yük gemilerin toplamı ile tankerlerinin toplamından sonra gelmektedir. Şakiroğlu (2007), Köseoğlu (2010), Zorba (2016)’nın yayımlarında ve bu çalışmada genel itibariyle çalışılan gemi tipi tercihleri “kuru dökme yük” gemilerden oluşmaktadır. En fazla tercih edilen ikinci gemi tipi ise Şakiroğlu’nun (2007) çalışmasında “general kargo” gemileri iken, Köseoğlu’nun (2010) çalışmasında ise bu çalışmadaki gibi “kimyasal tankerler” belirtilmiştir. Zorba’nın çalışmasına (2016) baktığımızda genel itibariyle çalışılan gemi tipleri “kuru dökme yük” gemileri oranı ile “petrol ve kimyasal tankerlerin birlikteliğinin” oranının aynı olduğu görülmektedir.

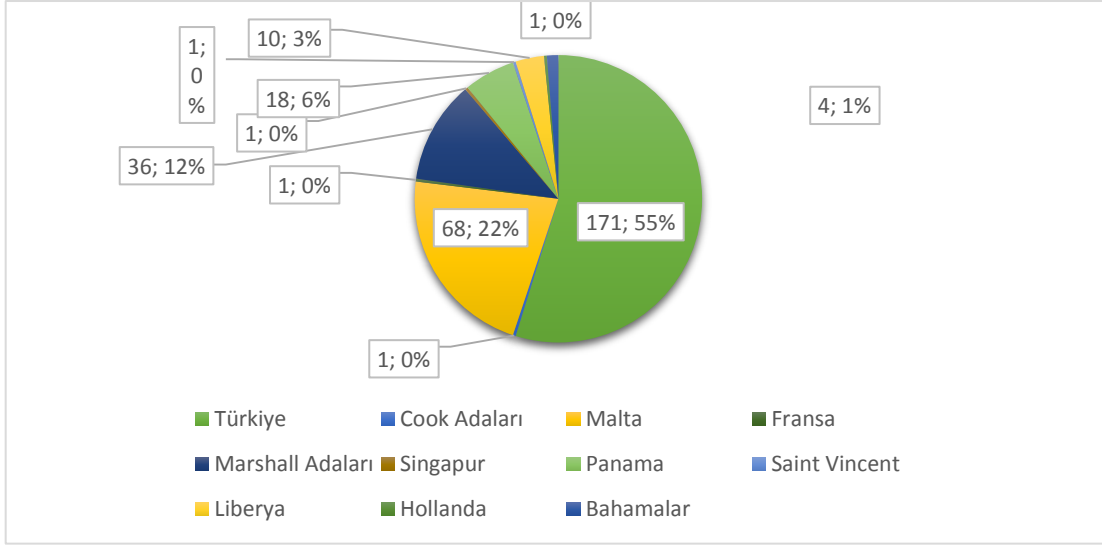


Şekil 19. Genel itibariyle çalışılan gemi tipi dağılımı

3.9. Genel İtibariyle Çalıştığınız Gemi Bayrağı

281 adet katılımcımız genel itibariyle çalıştıkları gemi bayraklarını belirtmişlerdir (Şekil 20). Bazı katılımcılarımız birden fazla bayrak belirtmiş olup en fazla verilen yanıt 171 adet ile Türk bayrağı olmuştur. Katılımcılardan, Türk bayrağını 68 adet ile Malta bayrağı, 36 adet ile de Marshall Adaları bayrağı takip etmektedir. Marshall Adaları bayrağını 18 adet ile Panama bayrağı, onu da 10 adet ile Liberya bayrağı izlemektedir. Bahama bayrağı 4 adet ile sınırlı kalırken onu birer adet ile St. Vincent, Singapur, Cook Adaları, Fransa ve Hollanda bayrakları izlemiştir. Köseoğlu (2010) çalışmasında ise katılımcıların tercih ettikleri bayrak tipi %78,2 oran ile “Türk bayrağı” olmuştur. Türk bayrağında çalışma açısından değerlendirildiğinde her iki çalışmada paralellik olduğu anlaşılmaktadır. Amante (2003) ise yaptığı çalışmada Filipin’li denizcilerin genelde çalıştığı bayrağı %38 ile Panama ve %10 ile de Liberya olarak bildirmiştir.

Anket katılımcılarının çalıştıkları bayrakları dünya ticaret filosu ile karşılaştırdığımızda, ülkemizde en fazla yabancı bayrakta çalışma oranı olan Malta bayrağının dünya ticaret filosundaki yerinin gemi adedi bazında 11. sırada olduğu görülmektedir. Marshall Adaları bayrağı ise dünya ticaret filusunda adet bazında 7. sırada iken katılımcılarımızın çalıştığı yabancı bayraklar arasında 2. sırayı almaktadır. Panama bayrağını ele aldığımızda dünya ticaret filosundaki yeri adet bazında 2. en büyük filo iken, katılımcılarımızın çalıştığı yabancı bayraklar arasında 3. sırayı almaktadır. DWT açısından ele aldığımızda ise katılımcılarımızın en fazla çalıştığı bayraklar olan Malta’nın dünya ticaret filusunda 6. sırada olduğu, Marshall Adaları’nın 2. sırada olduğu, Panama’nın ise 1. sırada olduğu görülmektedir.



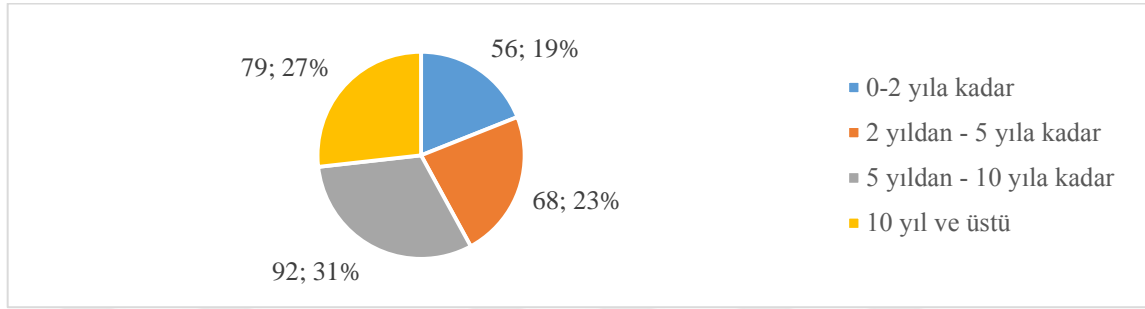
Şekil 20. Genel itibariyle çalışılan gemi bayrağı dağılımı

3.10. Denizde Toplam Çalışma Süreniz

Denizde toplam çalışma süresi sorumuza 295 adet katılımcı yanıt vermiştir (Şekil 21). Katılımcılarımızdan %31'ine denk gelen 92 tanesi denizde 5 yıldan 10 yıla kadar çalıştığını bildirmiştir. Bunu 10 yıl ve üstü denizde çalışma süresi ile katılımcılarımızın %27'lik oranına denk gelen 79 katılımcı izlemektedir. %23 orana denk gelen 68 katılımcının ise denizde toplam çalışma süresi 2 yıldan 5 yıla kadar değişmektedir. En düşük oran olan %19 ile 56 katılımcının denizde çalışma süresinin 2 yıla kadar olduğu görülmektedir.

Aşağıdaki Şekil 21 incelendiğinde, 2 yıla kadar deniz hizmeti yapanlar vardiya zabiti/mühendisi yeterliği ile denizi bırakmakta ve bunların oranı katılımcıların yaklaşık %19'unu oluşturmaktadır. 2 yıldan 5 yıla kadar deniz hizmeti yapmış olan katılımcıların ise 1. zabit/mühendis yeterliğine sahip olduğunu kabul edersek, bunlar da toplam katılımcıların %23'üne denk gelmektedir. Bu verilerle, katılımcıların %42'sinin kaptan/başmühendis olmadan denizde çalışmayı bıraktıkları söylenebilir. Katılımcıların yarısından fazlasının ise kaptan/başmühendis yeterliğine sahip olduğu görülmektedir. Şakiroğlu (2007) çalışmasında katılımcıların denizde toplam çalışma süresinin ortalaması 10,13 yıl olurken, Köseoğlu (2010) çalışmasında ise 3,22 yıl olarak hesaplanmıştır. Amante (2003) ise yaptığı çalışmada Filipinli kıdemli zabitlerin (Kaptan, 1. Zabit, Baş Mühendis, 2. Mühendis) denizdeki çalışma sürelerini 17 yıl, Filipinli vardiya zabiti/mühendislerinin ise 15 yıl olarak belirlemiştir. Filipinli zabitlerin denizde toplam

çalışma süreleri ortalaması için ise 30 yıl olarak tahmin edildiğini ifade etmektedir. Filipinli zabıtların denizde çalışma sürelerinin ortalamasının Türk zabıtlardan oldukça fazla olması, bu iki ülke vatandaşlarını kıyasladığımızda, birçok küresel işletmenin zabıt seçimlerinde tercih sebebinin Filipinlerden yana olmasına neden olabilir.

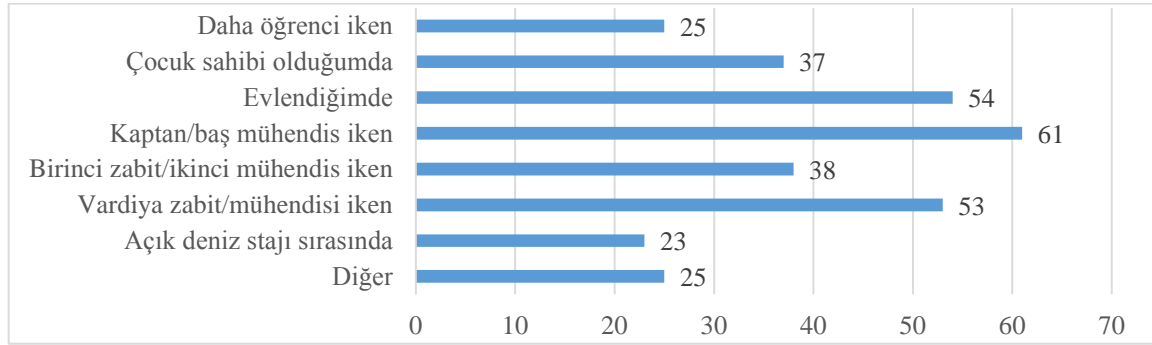


Şekil 21. Denizde toplam çalışma süresi dağılımı

3.11. Denizde Çalışmayı Bırakmaya Kesin Olarak Ne Zaman Karar Verdiniz?

296 katılımcının cevap verdiği denizde çalışmayı bırakmaya kesin olarak ne zaman karar verdiniz sorusuna %20,6 oran ile 61 katılımcı “kaptan / başmühendis iken” cevabını vermişlerdir (Şekil 22). Bu en yüksek cevabı takip eden ikinci cevap ise %18,2 orana sahip 54 katılımcı ile “evlendiğimde” olurken, en yüksek 3. cevap %17,9 oran ile 53 katılımcının verdiği “vardiya zabiti / mühendisi iken” cevabı olmuştur. Bunu takip eden cevap ise %12,8 oranla 38 katılımcı tarafından verilen “1. Zabıt / 2. Mühendis iken” cevabıdır. En yüksek verilen 5. cevap ise %12,5 oran ile 37 katılımcı tarafından “çocuk sahibi olduğumda” cevabı olmuştur. “Daha okulda öğrenci iken” ve “diğer” yanıtları %8,4 oran ile 25’er katılımcı tarafından cevaplanmıştır. En düşük oran ise %7,8 ile 23 katılımcı tarafından “açık deniz stajı sırasında” olmuştur.

Bir önceki sorumuz denizde toplam çalışma süresiyle ilgiliydi. Bu sorudaki en yüksek cevap oranı “5 yıldan 10 yıla kadar” ki seçenek idi. Bu süre kaptan ve başmühendis olmaya yeterli olduğu düşünülürse, denizde çalışmayı bırakmaya kesin karar verilmesi ile ilgili sorunun da en yüksek oranı kaptan / başmühendis iken olması şaşırtıcı olmamıştır. Şakiroğlu’nun (2007) çalışmasında katılımcıların en yüksek oranla vermiş olduğu cevap “5-10 yıl içerisinde” olurken, bunu “10 yıldan sonra” cevabı takip etmektedir. Bu cevap bizim çalışmamızdakine paralellik gösterirken, Köseoğlu (2010) çalışmasında ise daha az olduğu belirlenmiştir.

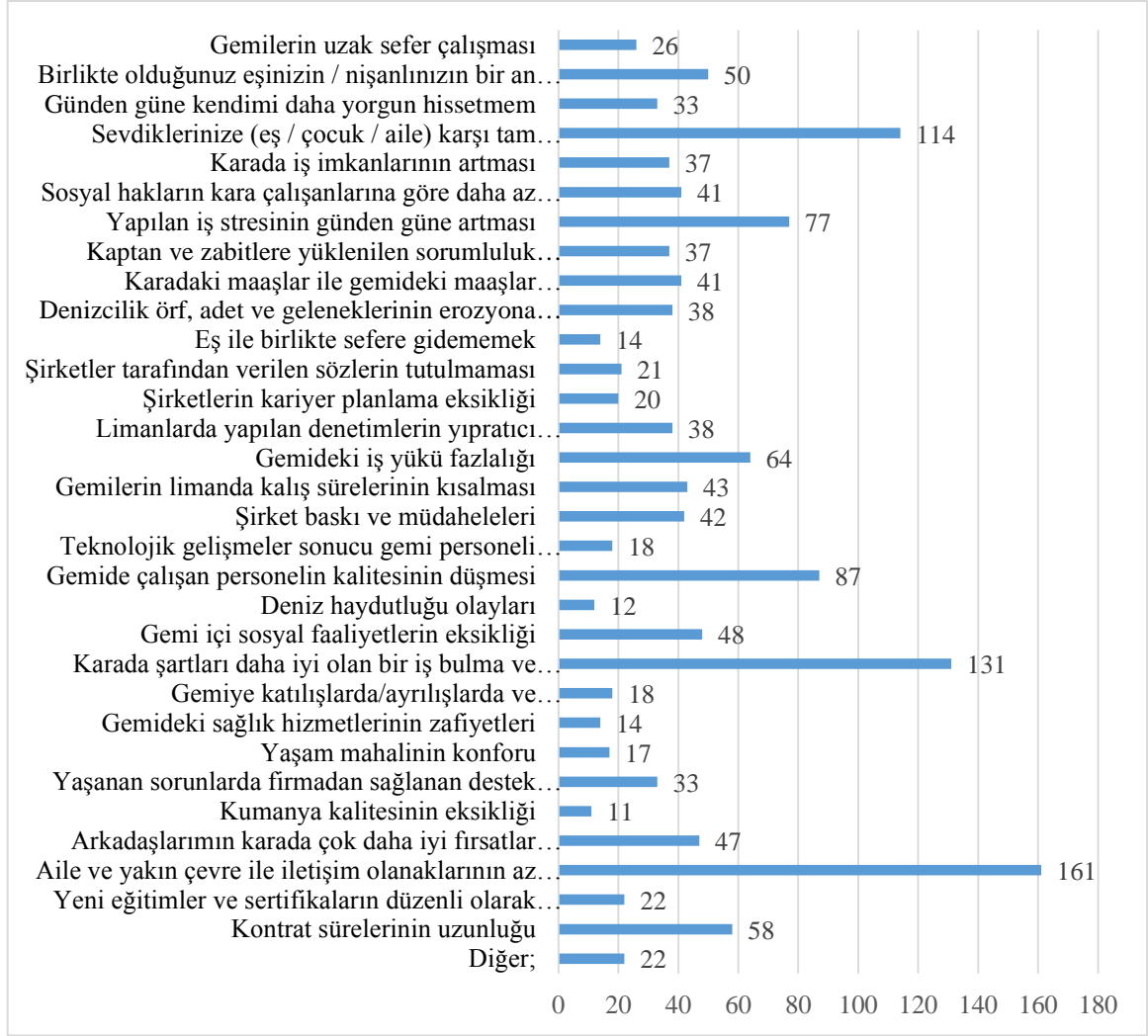


Şekil 22. Denizde çalışmayı bırakma zamanı kararının dağılımı

3.12. Denizde Çalışmayı Bırakıp, Karaya Geçmedeki En Önemli 5 Sebep Nedir?

Bu sorumuza 295 adet katılımcı tarafından yanıt verilmiştir (Şekil 23). En çok tercih edilen seçenek 161 katılımcı tarafından seçilen “aile ve yakın çevre ile iletişim olanaklarının az olması” olmuştur. Bunu takip eden diğer sebep ise 131 katılımcı tarafından seçilen “karada şartları daha iyi olan bir iş bulma ve aile özlemi” sebebidir. En fazla tercih edilen 3. sebep “sevdiklerinize (eş / çocuk / aile) karşı görevlerimi tam olarak yerine getirememek” olmuştur. 87 katılımcı ise “gemide çalışan personelin kalitesinin düşmesini” başka bir önemli sebep olarak görmektedir. “Yapılan işin stresinin günden güne artması” 77 katılımcı tarafından değerlendirilmiştir. 64 katılımcı “gemideki iş yükü fazlalığını” sebep gösterirken, 58 katılımcı ise “kontrat sürelerinin uzunluğunu” sebep göstermiştir. “Birlikte olduğunuz eşinizin / nişanlınızın bir an önce dönmenizi istemesi” 50 katılımcı tarafından sebep gösterilmiş iken 48 katılımcı tarafından ise “gemi içi sosyal faaliyetlerin eksikliği” sebep gösterilmiştir. “Arkadaşlarımla karada çok daha iyi fırsatlar yakalayabiliyor olması” 47 katılımcı tarafından seçilmiştir. 43 katılımcı “gemilerin limanda kalış sürelerinin kısalması” sebebini gerekçe gösterirken 42 katılımcı ise “şirket baskı ve müdahalelerini” gerekçe göstermektedir. Katılımcıların 41 tanesi “karadaki maaşlar ile gemideki maaşların arasındaki farkın azalmasını ve sosyal hakların kara çalışanlarına göre daha az olmasını” gerekçe göstermektedir. 38 katılımcı “limanlarda yapılan denetimlerin yıpratıcı süreçleri” ile “deniz örf, adet ve geleneklerinin erozyona uğramasını” gerekçe göstermektedir. “Kaptan ve zabıtlere yüklenen sorumluluk düzeyinin artması ve karadaki iş imkanlarının artması” 37 katılımcı tarafından değerlendirilmiştir. “Günden güne kendini daha yorgun hissetme sebebi ile ve yaşanan

sorunlarda firmadan sağlanan destek eksikliği” 33 katılımcı tarafından sebep gösterilmektedir. 26 katılımcı “gemilerin uzak sefer çalışmasından” bahsederken 22 katılımcı ise “yeni eğitimler ve sertifikaların düzenli olarak yenilenmesi gerekliliklerinden” bahsetmektedir. “Şirketler tarafından verilen sözlerin tutulmaması” da 21 katılımcı tarafından neden olarak belirtilmiştir. 20 katılımcı ise “şirketlerin kariyer planlama eksikliğinden” dolayı karaya geçtiklerini belirtmişlerdir. “Teknolojik gelişmeler sonucu personel sayısının azalması ve gemiye katılış/ayrılışlarda ve seyahatlerde çekilen zahmetler” 18 kişi tarafından sebep gösterilmiştir. Katılımcıların 17’si “yaşam mahallinin konforu” sebebiyle gemide çalışmayı bırakıp karaya geçtiğini belirtmiştir. “Eş ile birlikte sefere gidememek ve gemideki sağlık hizmetlerinin zafiyetleri” 14 katılımcı tarafından gemiden karaya geçme sebebi olarak belirtilmiştir. 12 katılımcı “deniz haydutluğu olaylarını” sebep gösterirken, 11 katılımcı ise “kumanya kalitesinin eksikliğini” sebep göstermiştir. Bunların haricinde 22 katılımcı da “diğer” seçeneği altında farklı sebepler öne sürmüşlerdir. Katılımcıların 100’den fazlasının sebep gösterdiği 3 seçenekten tamamının da aile vurgusu yapması Türk insanının duygusal ve evcimen olduğunu düşündürmektedir. Sonraki ilk üç sebepte ise “personel kalitesinin düşmesi”, “iş stresinin günden güne artması” ve “iş yükünün artması” seçenekleri de deniz hayatının günden güne zorlaştığının göstergesi kabul edilebilir. Şakiroğlu (2007) yaptığı çalışmadaki en önemli 2 sebebin, bu çalışmadaki en önemli 2 sebeple aynı olduğu belirlenmiştir. Ćorović (2013) ise Karabağ’lı ve Hırvat gemiadamları ile yaptığı çalışmada denizi bırakmadaki en önemli sebebi “aileden ve arkadaşlardan uzak olmak” olarak belirtmiştir. Bu da Ćorović’in çalışmasının Şakiroğlu (2007) ve bizim çalışmamız ile paralellik gösterdiğini ortaya koymaktadır.



Şekil 23. Karaya geçme sebepleri dağılımı

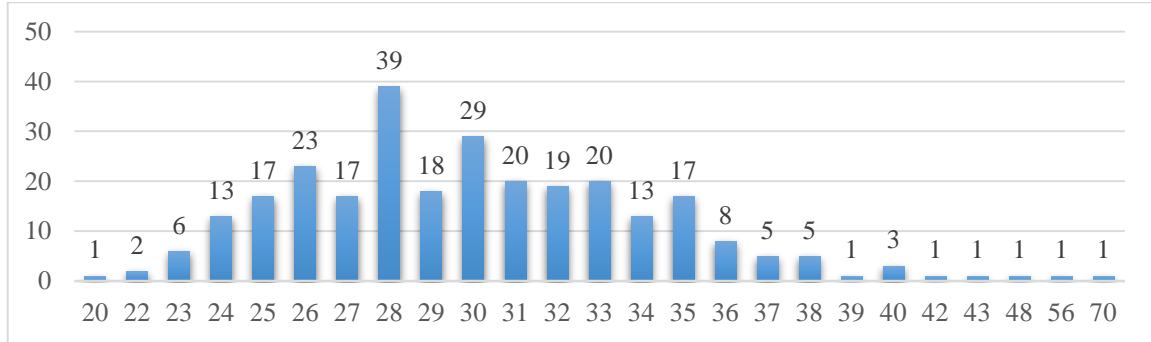
3.13. Denizde Çalışmayı Bıraktığınızda Kaç Yaşındaydınız?

Denizde çalışmayı bırakma yaşı 281 katılımcıya sorulmuştur (Şekil 24). Bu katılımcılar arasında, 39 katılımcı 28 yaşında denizi bıraktığını, 29 katılımcı 30 yaşında bıraktığını, 23 katılımcı ise 26 yaşında bıraktığını belirtmişlerdir. 31 ve 33 yaşlarında denizi bırakan katılımcı sayısı ise 20 iken, 19 katılımcı 32 yaşında, 18 katılımcı 29 yaşında denizi bırakmıştır. 25 yaşında, 27 yaşında ve 35 yaşında denizi bırakan 17'şer katılımcı bulunurken, 24 ve 34 yaşında denizden ayrılanlar ise 13'er katılımcıdır. Yapılan ankete katılan 8 katılımcı ise 36 yaşında, 6 katılımcı 23 yaşında, 3 katılımcı ise 40 yaşında denizi bıraktığını bildirmiştir. 22 yaşında denizi bırakan 2 katılımcı bulunmaktadır. 20 yaşında, 39

yaşında, 42 yaşında, 43 yaşında, 48 yaşında, 56 yaşında ve 70 yaşında denizden ayrılanlar ise birer katılımcıyla sınırlı kalmıştır.

Katılımcıların cevaplamış olduğu 10. soruya paralel cevaplar burada da alınmıştır. Denizi bırakan katılımcıların deniz hizmeti süreleri göz önüne alındığında fakülteyi bitirme yaşını da 23 olarak kabul edersek, deniz hizmeti süresi ile denizi bırakma yaşı arasındaki paralellik Şekil 24’te net bir şekilde kendini göstermektedir.

Şekil 24’te katılımcıların yarısından fazlasının kaptan/başmühendis yeterliğine sahip olunabilecek yaşlarda denizi bıraktıkları görülmektedir. 35 yaş altını genç yaş grubu olarak kabul edersek, katılımcıların yaklaşık %84’ünün genç yaşta denizi bıraktığını gözlemlemekteyiz. Bu da Türk denizcilerinin, denizi genç yaşta bıraktığı fikrini doğrulamaktadır. Şakiroğlu (2007) çalışmasında denizi bırakma yaşını 32,09 olarak bildirirken, Köseoğlu (2010) çalışmasında 27,25 olarak hesaplanmıştır. Her iki çalışmada da denizi bırakma yaşı bizim çalışmamızdaki gibi genç yaş olarak karşımıza çıkmaktadır. Amante (2003) çalışmasında Filipinli zabıtların 30 yıl olarak denizde çalışma süresi beklentisi üzerine, kıdemli zabıtların denizi bırakma yaşını ortalama olarak 52, vardiya zabiti/mühendisi yaşını ise ortalama 53 olarak belirtmektedir.



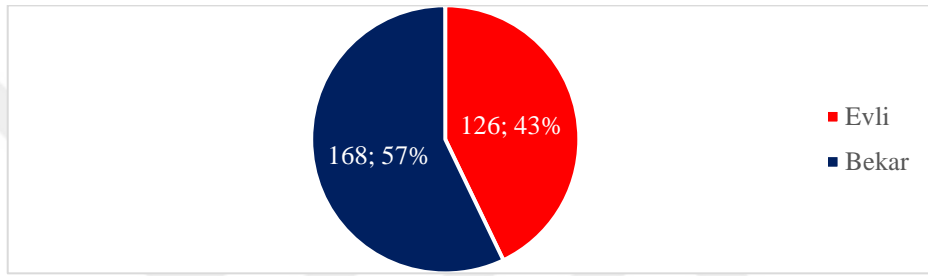
Şekil 24. Denizi bırakma yaşı dağılımı

3.14. Denizde Çalışmayı Bıraktığınızda Medeni Haliniz Neydi?

Denizde çalışmayı bıraktığınızdaki medeni haliniz ile ilgili soruya 294 katılımcı cevap vermiş olup, katılımcıların %43’üne denk gelen 126 katılımcı evli oldukları cevabını vermiştir (Şekil 25). %57’lik orana denk gelen 168 katılımcı ise denizde çalışmayı bıraktığında bekâr olduklarını belirtmiştir. Amante (2003) Filipinli gemiadamlarında

yaptığı medeni hal araştırmasında ise evlilerin oranını %73 olarak bildirmiştir. Buna göre, Türk gemiadamlarının denizde çalışırken %43’ü evli iken, Filipinli gemiadamları denizde çalışırken %73’ünün evli olması iki millet arasındaki kültürel durum hakkında bilgi vermektedir. Çelen ve arkadaşları (2004) sağlık çalışanları üzerinde yaptığı araştırmada ise çalışanların %78’inin evli olduğunu bildirmişlerdir. Bu da ülkemizdeki deniz çalışanları ile kara çalışanlarının evliliğe yaklaşımlarındaki farkı ortaya koymaktadır.

Denizde çalışmayı bıraktıkları andaki medeni halleri arasındaki farklılık istatistikî açıdan önemli çıkmıştır ($\chi^2 = 6,0$ sd = 1, $P < 0,05$).



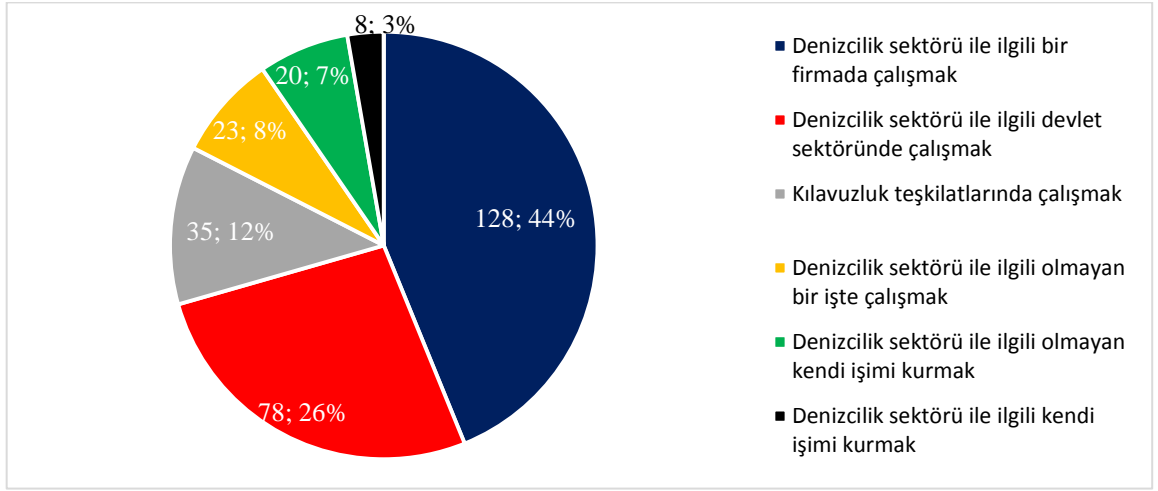
Şekil 25. Denizi bıraktığında ki medeni hali dağılımı

3.15. Denizde Çalışmayı Bırakmaya Karar Verdiğinizde/Ayrıldığınızda Karada İlk İş Hedefiniz Aşağıdakilerden Hangisi Olmuştur?

292 katılımcımızın cevaplamış olduğu denizde çalışmayı bıraktıktan sonraki iş hedefleri hakkında %44 gibi büyük bir oran ile 128 katılımcı “denizcilik sektörü ile ilgili bir firmada çalışmaya devam etmeyi” tercih etmiştir (Şekil 26). Bunu %26’lık oranla 78 katılımcının seçimi olan “denizcilik sektöründe devlet sektöründe çalışmayı” hedefleyen katılımcılar takip etmektedir. %12 ile 35 katılımcı “kılavuzluk teşkilatlarında çalışmayı” hedeflerken, %8’lik kesim ile 23 katılımcı ise “denizcilik sektörü ile ilgili olmayan kendi işlerini kurmayı” hedeflemiştir. “Denizcilik sektörü ile ilgili olmayan bir işte çalışmayı” hedefleyen katılımcılar ise %7 orana denk gelen 20 katılımcı ile sınırlı kalmıştır. %3 ile 8 katılımcı ise “denizcilik sektörü ile ilgili kendi işini kurmayı” hedefleyerek denizde çalışmayı bırakmaya karar vermiştir.

Denizde çalışmayı bırakan katılımcıların göz ardı edilemeyecek büyük bir kısmı deniz ile olan bağlarını koparmayarak, denizcilik sektöründe karada çalışarak devam etmeyi hedefleyip, deniz hayatını sonlandırmıştır. Katılımcıların %15’ine denk gelen 43 kişi ise denizcilik sektörünün dışında kalmayı tercih etmiştir. Denizcilik sektöründen

kopmak istemeyen katılımcıların ise büyük çoğunluğu özel bir firmada çalışmayı tercih etmiş olup bunu devlet sektöründe çalışmak isteyen katılımcılar takip etmektedir. Katılımcıların dâhil olduğu en düşük oran ise denizcilik sektörü ile ilgili kendi işini kuran grup olmuştur. Denizcilik sektörü ile ilgili olmayan katılımcıların yaklaşık %47'si (43 kişinin 20 kişisi) kendi işini kurmayı tercih etmiştir. Şakiroğlu (2007) ve Köseoğlu (2010) çalışmalarındaki karadaki ilk iş hedefleri de bizim çalışmamızdaki ile benzer çıkmıştır. Her üç çalışmada da ilk iş hedefi “denizcilik sektörü ile ilgili bir firmada çalışmak” olurken, ikinci hedef olarak ise “denizcilik sektörü ile ilgili devlet sektörü” olmuştur.

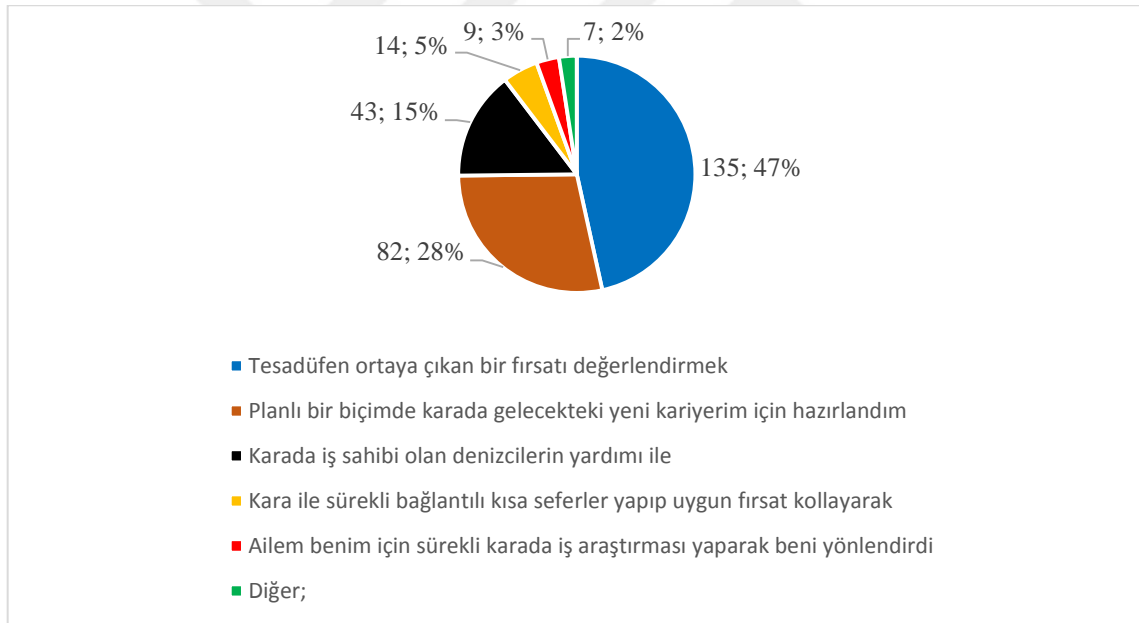


Şekil 26. Karadaki ilk iş hedefi dağılımı

3.16. Denizde Çalışmayı Bırakıp Karaya Geçerken Aşağıdaki Yöntemlerden Hangisini Kullandınız?

Deniz hayatlarına son verip, karada çalışan denizcilere sorduğumuz bir diğer soruda ise, karaya geçerken hangi yöntemi kullandıklarıdır (Şekil 27). 290 katılımcı tarafından yanıt verilen bu sorumuzda, en fazla kullanılan yöntem 135 katılımcı tarafından %47 oran ile seçilen “tesadüfen ortaya çıkan bir fırsatı değerlendirme” durumu olmuştur. Bunu izleyen en yüksek oranlı yöntem ise, %28 oran ile 82 katılımcı tarafından işaretlenen “planlı bir biçimde, karada gelecekteki yeni kariyerim için hazırlandım” yöntemini seçmişlerdir. Bir diğer seçenek olarak “karada iş sahibi olan denizcilerin yardımı” gelmektedir. Bu seçeneği işaretleyen katılımcımız ise 43 kişi, %15 orana sahiptir. %5 orana sahip 14 katılımcı ise, “kara ile sürekli bağlantılı kısa seferler yapıp uygun fırsatı kolladığını” ifade etmiştir. “Ailem benim için sürekli karada iş araştırması yaparak beni

yönlendirdi” alternatifini seçen katılımcı sayısı ise 9 olmuşken, bunların oranı da %3 olarak gerçekleşmiştir. %2 orana sahip 7 katılımcı ise karaya geçerken burada belirtilenlerin dışında “diğer” yöntemleri uyguladığını belirtmiştir. Katılımcıların karaya geçerken kullandıkları yöntemleri seçerken, aslında çok da kariyer planlaması yapmadıkları göze çarpmaktadır. Katılımcıların %28 ile en yüksek orana sahip, karaya geçerken kullanmış olduğu yöntemin, tesadüften ibaret olduğu görülmektedir. İyi eğitim almış, iyi yetişmiş bireylerin planlı bir program eşliğinde kariyerlerine yön vermesi, onlardan daha verimli bir şekilde faydalanılması gerekirken, katılımcılarımızın önemli kısmının maalesef tesadüf üzerine kariyer kurmuş olmaları, bu kalifiye bireylerden ülkemizin gerekli şekilde faydalanamamasına sebep olabilir. Karaya geçerken kullandıkları yöntem Şakiroğlu (2007) ve Köseoğlu (2010) çalışmalarında sorulduğunda ise, en yüksek oran bizim çalışmamızdaki gibi “tesadüfen ortaya çıkan fırsatı değerlendirdiği” belirtilmiştir.

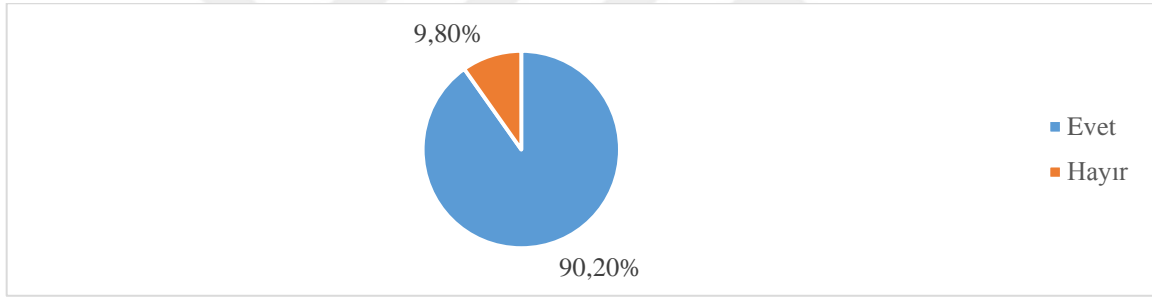


Şekil 27. Karaya geçerken kullanılan yöntemlerin dağılımı

3.17. Denizde Çalışmayı Bıraktığınızda, Eğitiminiz ve Deniz Kariyeriniz Karada Görev Yapmanız İçin Yeterli Oldu Mu?

Bu sorumuza 295 katılımcı tarafından cevap verilmiştir (Şekil 28). Verilen cevaplara baktığımızda çok büyük oranla, katılımcılarımızın aldıkları eğitimi yeterli gördükleri ifade edilmiştir. Katılımcılarımızın %90,2 oranına denk gelen 266 tanesi, eğitimlerinin ve deniz

kariyerlerinin, karada görev yapmaları için yeterli olduğunu belirtmişken, %9,8 orana sahip 29 katılımcımız ise yeterli görmediklerini ifade etmişlerdir. Burada dikkat çekici bir karşılaştırma yapacak olursak, yukarıdaki sorularımızdan birinde katılımcılarımızın yaklaşık %15'inin denizcilik sektörü dışında çalıştıkları belirtilmiştir. %85 oran ile denizcilik sektöründe çalışan katılımcılarımız, yaklaşık %90 ile aldıkları eğitimlerin ve deniz kariyerlerinin karadaki görevleri için yeterli olduklarını düşünüyor olmaları, aldıkları eğitimlerin hem deniz kariyeri için, hem de kara kariyeri için yeterli olduğunu düşündürmektedir. Bu da, ülkemizde lisans düzeyindeki denizcilik eğitiminin kötü olmadığını katılımcılarımız da kabul ettiğini göstermektedir. Benzer olarak Şakiroğlu (2007) çalışmasında yeterli olduğu oranı %91, Köseoğlu (2010) çalışmasında ise %85 olarak belirtmişlerdir. Evet diyenler ile hayır diyenler arasındaki fark istatistiki açıdan önemli çıkmıştır ($\chi^2 = 190,4$, $sd = 1$, $P < 0,05$).

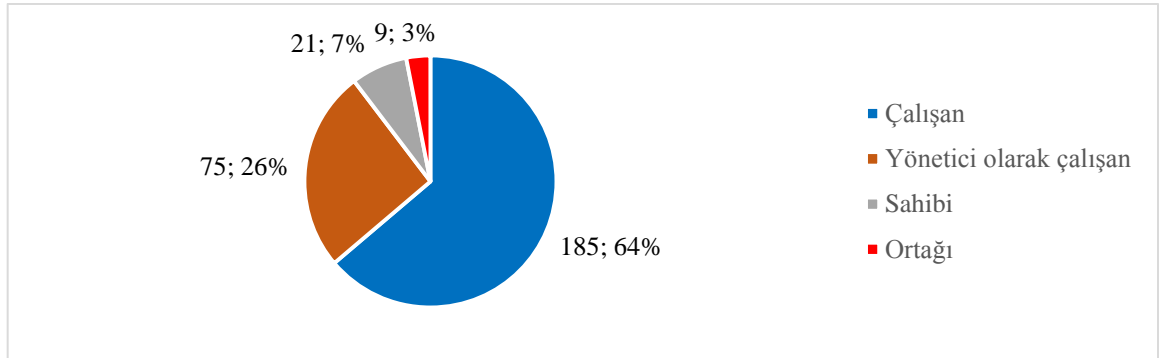


Şekil 28. Eğitim ve deniz kariyerinin karadaki göreve yeterlik dağılımı

3.18. Çalıştığınız Firmadaki Pozisyonunuz Nedir?

Bu soru denizde çalışan personelin karadaki kariyerlerinin pozisyonları açısından oldukça önemlidir. Ayrıca karada kariyer düşünen denizciler için de referans olabilecek durumdadır. Bu sorumuza cevap veren toplam 290 katılımcı bulunmaktadır (Şekil 29). Bu katılımcılarımızdan yaklaşık %64 gibi yüksek bir orana sahip 185 tanesi, çalıştıkları firmada çalışan olarak hizmet vermekte olduklarını beyan etmişlerdir. Bunu takip eden beyan ise, %26 oranla 75 katılımcıdan oluşan yönetici pozisyonu izlemektedir. Katılımcıların %7 oranına denk gelen firma sahibi pozisyonunu ise 21 katılımcı belirtmiştir. %3 orana denk gelen 9 katılımcı ise çalıştıkları firmanın ortağı olduklarını ifade etmişlerdir.

Bu sorumuzda karada kariyer düşünen denizciler açısından da bir nevi referans niteliğindedir. 290 katılımcıdan firma sahibi olan veya ortağı olanların genele oranı yaklaşık olarak %10 kadardır. Genel itibari ile karada çalışan katılımcılarında büyük çoğunluğunun çalışan olduğu gerçeği göze çarpmaktadır. Şakiroğlu (2007) yaptığı çalışmada bir firmanın “sahibi” veya “ortağı” olma oranını %48 olarak belirtirken, Köseoğlu (2010) çalışmasında ise bu oranı %15 olarak bildirilmiştir.



Şekil 29. Çalışılan firmadaki pozisyon dağılımı

$$Pozisyon = \beta_1 Hizmet + \varepsilon_1$$

$$Pozisyon = 0,501Hizmet + \varepsilon_1$$

Tablo 20. Çalışılan firmadaki pozisyon – denizde toplam çalışma süresi testi sonuçları

Bağımsız Değişken	Katsayı	Standart Hata	t-istatistiği	Prob-değeri
Hizmet Süresi	0,501512	0,0217	23,0239	0,000

Modelden görüleceği gibi hizmet süresinin firmadaki pozisyonundaki etkisi pozitif yönlüdür. Hizmet süresi arttıkça firmadaki pozisyon seviyesi de artmaktadır. Bu iki değişken arasındaki ilişki prob. değerinin 0,05'ten küçük olması nedeniyle %5'e göre istatistiksel olarak anlamlıdır.

$$Pozisyon = \beta_1 Yeterlilik + \varepsilon_1$$

$$Pozisyon = 0,591Yeterlilik + \varepsilon_1$$

Tablo 21. Çalışılan firmadaki pozisyon – sahip olunan yeterlik testi sonuçları

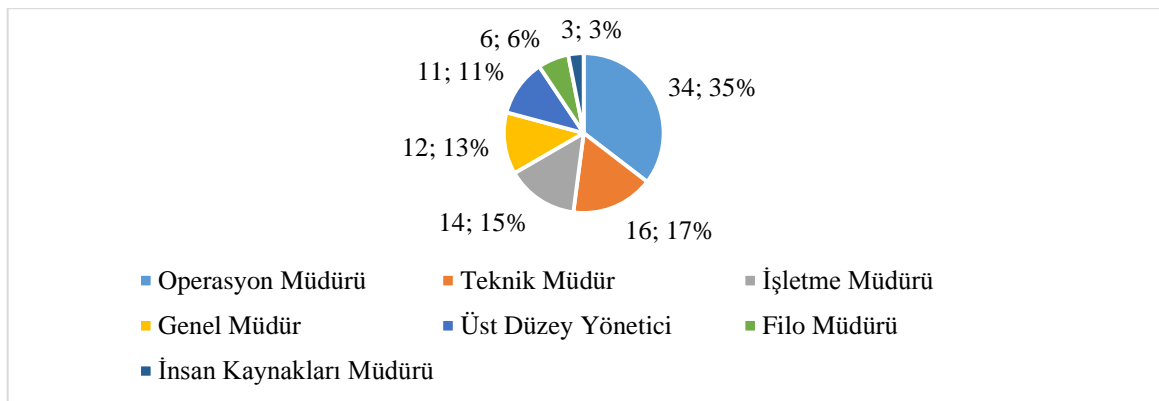
Bağımsız Değişken	Katsayı	Standart Hata	t-istatistiği	Prob-değeri
Yeterlik	0,591532	0,0254	23,2850	0,000

Firmadaki pozisyonu ile sahip olunan yeterlik arasındaki ilişkiye bakıldığında aralarındaki ilişkinin pozitif olduğu görülmektedir. Yeterlik yükseldikçe çalışılan pozisyon seviyesi de artmaktadır. Prob. değerinin 0,05'ten küçük olması bu ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğunu göstermektedir.

3.19. Çalıştığınız Firmada Yönetici Kademesinde İseniz, Pozisyonunuz Nedir?

Çalıştıkları firmalarda yönetici kademesinde olan katılımcı sayısı 96 olarak kaydedilmiştir (Şekil 30). Bu katılımcılardan %35 orana sahip olan 34 tanesi operasyon müdürlüğü yapmaktadır. Onu izleyen en yüksek kesim ise %17 orana sahip 16 kişiden oluşan teknik müdürlerdir. %15 orana sahip 14 kişi ise işletme müdürlüğü görevini yapmakta iken, onları %13 oran ile 12 kişiden oluşan genel müdürler izlemektedir. Üst düzey yönetici görevini yürütenler ise katılımcılarımızın %11 oranına sahip 11 katılımcıdan oluşurken, filo müdürleri %6 orana sahip 6 kişiden oluşmaktadır. Yönetici pozisyonundakilerden insan kaynakları müdürleri en az orana sahip olanlardır. Yaklaşık %3'lük orana sahip 3 kişiden oluşmaktadır.

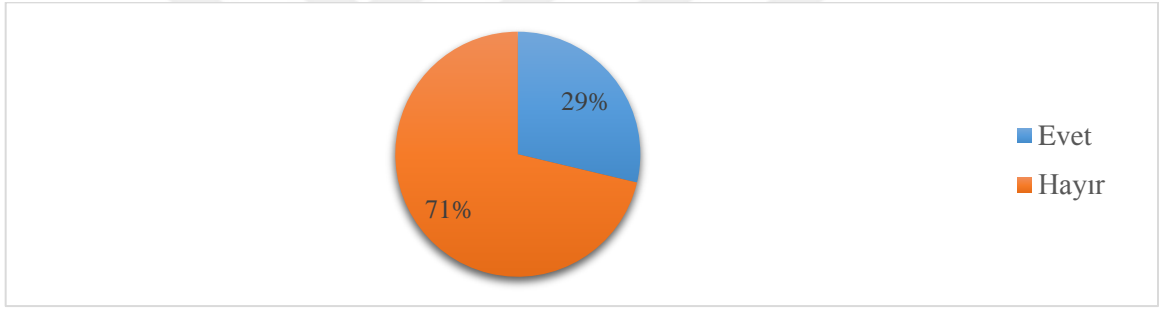
Yönetici kademesindeki katılımcıları incelediğimizde, operasyon müdürleri, işletme müdürleri ve teknik müdürler, tam olarak operasyonel anlamda yoğun tempoda çalışan grubu çevrelemektedir. Her ne kadar yönetici kademesinde yükselmiş olsa da, yaklaşık %67 gibi büyük bir kesim, yoğun tempoda çalışan gruba denk gelmektedir. Bu da kariyer planlaması yapan denizciler için, göz önünde bulundurması gereken bir nokta olduğunu düşündürmektedir.



Şekil 30. Yönetici kademesindekilerin pozisyon dağılımı

3.20. Karadaki Kariyeriniz Boyunca, Gemiye Dönmeyi Düşünmekte Misiniz?

296 katılımcının katıldığı bu soru ile karada çalışan denizcilerin tekrar denize dönmeyi düşünüp düşünmediği irdelenmiştir (Şekil 31). Katılımcıların çok büyük oranı olan %71'lik kesiminin tekrar denize dönmeyi düşünmediği görülmektedir. 211 kişiden oluşan bu katılımcı grup, denize dönmeyi düşünmezken, %29'luk orana sahip 85 kişilik katılımcı grubu ise denize dönebileceğini ifade etmektedir. Gemiye dönmeyi düşünenlerle düşünmeyenler arasındaki fark istatistiki açıdan önemli çıkmıştır ($\chi^2 = 53,6$, $sd = 1$, $P < 0,05$).



Şekil 31. Gemiye dönme durumu dağılımı

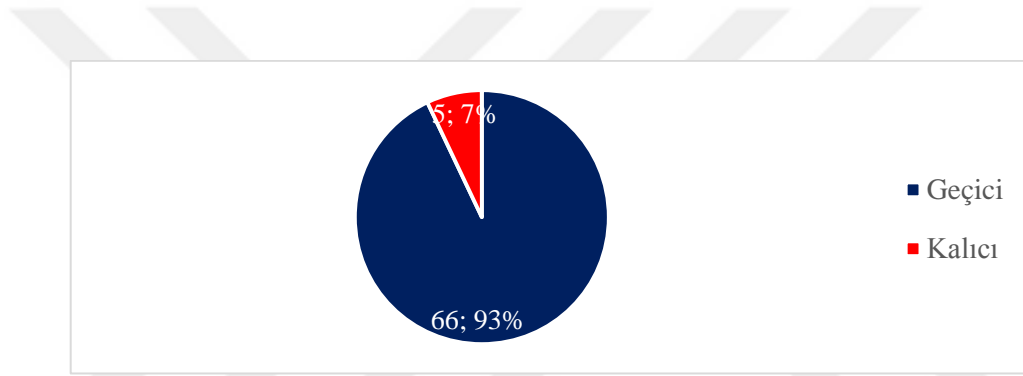
3.21. Yukarıdaki Soruya ‘Evet’ Cevabını Verdiyseniz, Geçici Olarak Mı (Örneğin Ekonomik Anlamda, İş Hayatında, Aile Hayatında vs. Mevcut Şartlar Değişene Kadar) Yoksa Kalıcı Olarak Mı, Olmak Üzere Nedeni ile Birlikte Aşağıda Lütfen Belirtiniz

Bu sorumuza katılımcılarımızdan 71 tanesi cevap vermiş olup, bunların oransal olarak %93 gibi çok büyük çoğunluğa tekabül eden 66 tanesi “geçici” olarak dönmeyi düşündüğünü ifade etmiştir (Şekil 32). %7 orana tekabül eden 5 tanesi ise “kalıcı” olarak dönmeyi düşündüğünü belirtmiştir. Bu farklılık istatistiki açıdan önemli çıkmıştır ($\chi^2 = 52,41$, $sd = 1$, $P < 0,05$).

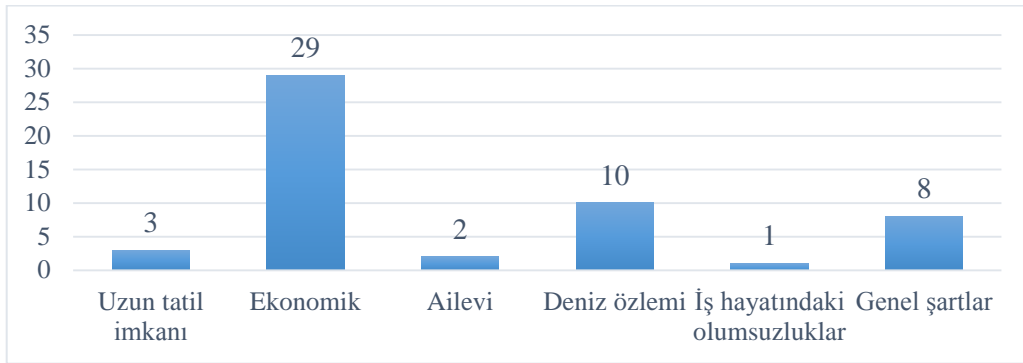
Geçici olarak dönmeyi düşünen katılımcılarımızın sebepleri incelendiğinde ise, 53 katılımcımız sebeplerini belirtmiş, belirtilen sebepler arasında en yüksek orana sahip “ekonomik” sebepler ön plana çıkmıştır (Şekil 33). Katılımcılarımızın 29’u tarafından öne

sürülen yaklaşık %55 orana sahip olan ekonomik gerekçeleri, deniz özlemi takip etmektedir. 10 katılımcı tarafından öne sürülen “deniz özlemi” sebebi yaklaşık %19 orana sahiptir. Katılımcılarımızın 8’i ise “genel şartları” denize geçici olarak dönme sebebi olarak gösterirken, bunun oranı yaklaşık %15’tir. “Uzun tatil imkânı” da yaklaşık %6 oran ile 3 katılımcımız tarafından denize geçici dönme gerekçesi olarak belirtilmiştir. Bunların yanı sıra 2 katılımcımız “ailevi” sebeplerini neden olarak göstermişken, 1 katılımcımızda “iş hayatındaki olumsuzlukları” geçici olarak denize dönme sebebi olarak göstermiştir.

Kalıcı olarak denize dönmeyi düşünen katılımcılarımıza mercek tuttuğumuzda, 3 katılımcımızın gerekçelerini bildirdiği görülmektedir. Bunlardan 1 tanesi “ekonomik” sebepleri öne sürerken, diğer 2 tanesi ise “karadaki yaşamı” gerekçe olarak göstermektedir.



Şekil 32. Gemiye dönme durumu olanların geçici ya da kalıcı olma ihtimalinin dağılımı

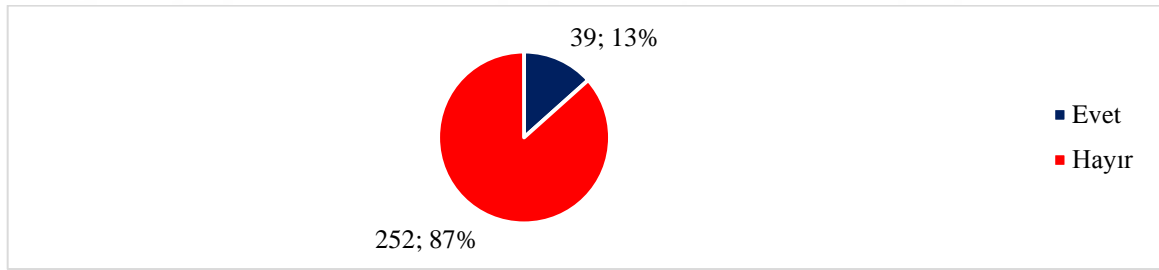


Şekil 33. Geçici olarak dönmeyi düşünenlerin sebeplerinin dağılımı

3.22. Karadaki Kariyeriniz Süresince Geçici Bir Süreliğine Bile Olsa, Hiç Denize Dönüş Yapmak Zorunda Kaldınız Mı? (Denizcilik Firmalarında Kontrol Amaçlı veya Mecburi Değişirmeci Pozisyonu Hariç)

Katılımcılara sormuş olduğumuz “karadaki kariyeriniz süresince geçici bir süreliğine bile olsa, hiç denize dönüş yapmak zorunda kaldınız mı?” sorusuna %13 oranla 39 katılımcı “Evet” cevabı vermiştir (Şekil 34). %87 oranla ise 252 katılımcı “Hayır” cevabı vermiştir. Şakiroğlu (2007) yaptığı çalışmada ise” denize dönmek zorunda kalma” oranı %22 olarak bildirmişken, Köseoğlu (2010) çalışmasında %25 olarak belirtmiştir.

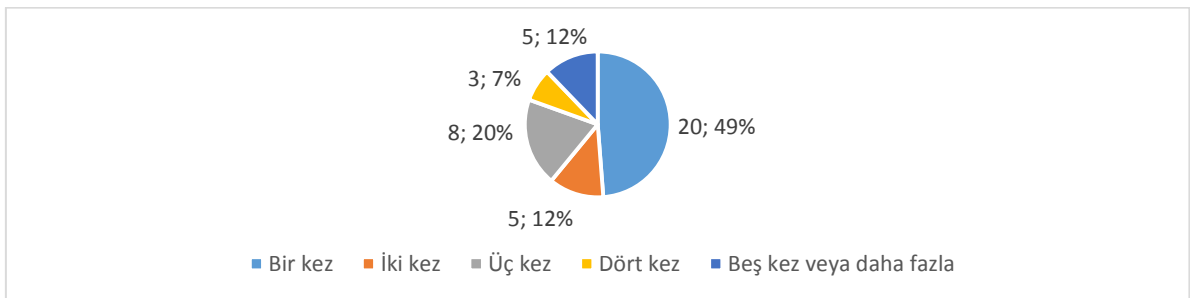
Bu farklılık istatistiki açıdan önemli çıkmıştır ($\chi^2 = 155,9$, $sd = 1$, $P < 0,05$). Buradan anlaşılacağı üzere karaya geçen katılımcıların çok büyük bir kısmının denize tekrar dönmek zorunda kalmadığı görülmektedir. Bu sonuç, karadaki olanaklar ile ilgili karada çalışmayı düşünen denizcilere fikir vermesi açısından önemli bir referans niteliğindedir.



Şekil 34. Denize dönüş yapmak zorunda kalanların dağılımı

3.23. Yukarıdaki Soruya ‘Evet’ Cevabını Verdiyseniz, Lütfen Kaç Kere Olduğunu Aşağıda Belirtiniz?

Katılımcılardan denize dönüş yapanların kaç kere denize döndüğünü sorduğumuzda %49 oran ile 20 katılımcının “bir kez” denize döndüğü görülmektedir (Şekil 35). %12 ile 5 katılımcı “iki kez”, %20 oranda 8 katılımcı “üç kez”, %7 oran ile 3 katılımcı “dört kez”, %12 oran ile 5 katılımcı ise “beş veya daha fazla” deniz hayatına dönüş yapmıştır.

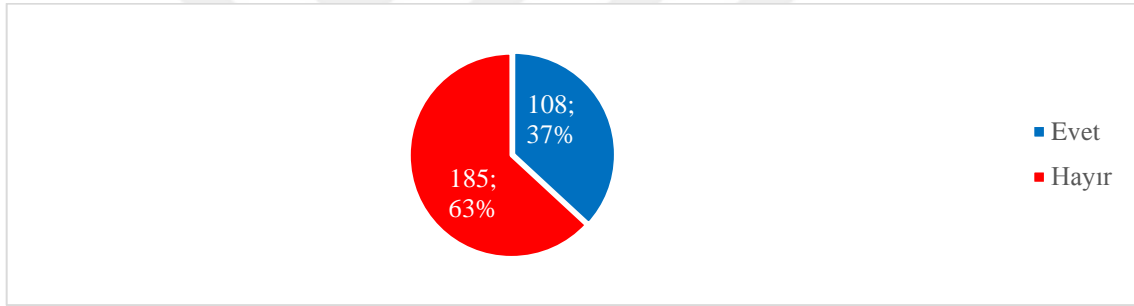


Şekil 35. Denize dönüş yapanların dönüş yapma sayılarının oranları

3.24. Şu An Karadaki İşinizi Bırakıp Yeniden Denize Dönerseniz, Gemideki Görevinizi İfa Ederken Zorlanacağınızı Düşünüyor Musunuz?

Katılımcılarımıza denize döndüklerinde, görevlerini ifa etmekte zorlanıp zorlanmayacağını sorduğumuzda büyük bir çoğunluk olan %63 oran ile 185 katılımcı bu konuda zorlanmayacaklarını belirtmişlerdir (Şekil 36). %37 orana sahip 108 katılımcı ise gemideki görevlerini yerine getirmekte zorlanacaklarını ifade etmiştir. Bu iki grup arasındaki fark istatistiki açıdan önemli çıkmıştır ($\chi^2 = 155,9$, $sd = 1$, $P < 0,05$).

Bu oranlardan Türk deniz çalışanlarının çoğunluğunun geçen zamana rağmen yaptıkları işe hâkim olduğunu ve meslekleri hakkında özgüvenlerinin yüksek olduğu görülmektedir.

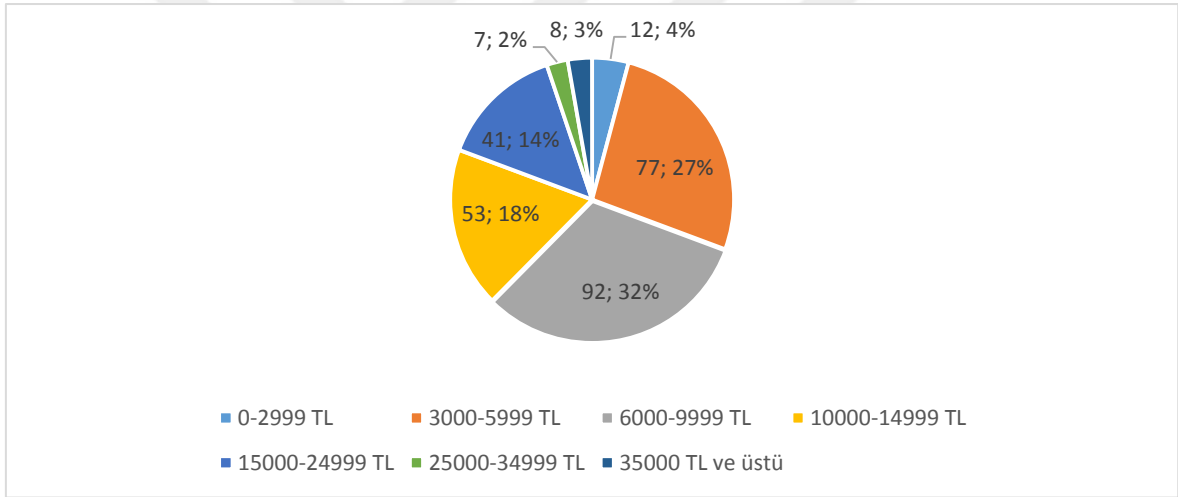


Şekil 36. Denize dönenlerin görevlerini ifa etmekte zorlanma durumu oranları

3.25. Şuan ki İşinizdeki Aylık Ortalama Gelir Durumunuz Nedir?

Katılımcılarımıza şuan ki mesleklerinde kazandıkları aylık gelirlerini sorduğumuzda, en yüksek oran olan %32 ile 92 katılımcı “6000-9999 TL” aylık gelirlerini beyan etmiştir (Şekil 37). %27 ile 77 katılımcı “3000-5999 TL” olarak aylık gelirlerini belirtmişlerdir. Bunun ardından ise %18 orana sahip 53 katılımcı aylık “10000-14999 TL” arasında aylık gelirleri olduğunu ifade etmiştir. %14 oran ile 41 katılımcı ise aylık gelirlerini “15000-24999 TL” olarak beyan etmişlerdir. %4 orana sahip 12 katılımcı, aylık gelirlerini “0-2999 TL” olarak bildirirken, %3 orana sahip 8 katılımcı ise “35000 TL ve üstü” olarak aylık gelirlerini bildirmişlerdir. Son olarak ise %2 orana sahip 7 katılımcı aylık gelirlerini “25000-34999 TL” olarak ifade etmişlerdir.

Katılımcıların aylık gelirlerini ülkemizdeki asgari ücret ile kıyasladığımızda, %95'ten fazla katılımcının asgari ücretten çok daha fazla aylık gelirin olduğu görülmektedir. Bu da deniz kökenli çalışanların karadaki gelirlerinin ülkemiz şartlarında oldukça yüksek olduğunu göstermektedir. Anketimizin bu sorusu aynı zamanda, karada kariyer planlayan denizciler için karadaki aylık gelir açısından asgari ücret ile kıyaslama yapmaya imkân sağlayan bir referans kabul edilebilir. Köseoğlu (2010)'nun yaptığı çalışmada ise katılımcıların yaklaşık %29'u "gemideki kazançları ile aynı" veya "daha fazlasını" kazandıkları ifade etmiştir. %44 oranındaki katılımcının ise "gemideki kazançlarının çok az altında" kazandıkları belirtilmiştir. Buradaki sonuçlarda bizim çalışmamızdaki sonuç olan deniz kökenli çalışanların karadaki gelirlerinin ülkemiz şartlarında yüksek olduğu yargısını desteklemektedir.



Şekil 37. Aylık gelir durumu oranları

$$Gelir = \beta_1 E\u011fitim + \varepsilon_1$$

$$Gelir = 2,382E\u011fitim + \varepsilon_1$$

Tablo 22. E\u011fitim seviyesi - gelir durumu testi sonuçları

Ba\u011fımsız De\u011fişken	Katsayı	Standart Hata	t-istatisti\u011fi	Prob-de\u011feri
E\u011fitim Durumu	2,382932	0,0879	27,0789	0,000

Regresyondan görülebilece\u011fi gibi e\u011fitim seviyesi ile gelir arasındaki ilişki pozitifdir. E\u011fitim seviyesi arttık\u00e7a gelirin de artt\u0131\u011f\u0131 gözlemlenmektedir. İstatiksel olarak

baktığımızda prob. değerinin 0,05'ten küçük olduğu görülmektedir. Eğitim seviyesinin gelire etkisi istatistiksel olarak 0,05 prob değerinde anlamlı çıkmaktadır.

$$Gelir = \beta_1 Hizmet + \varepsilon_1$$

$$Gelir = 1,123Hizmet + \varepsilon_1$$

Tablo 23. Hizmet süresi - gelir durumu testi sonuçları

Bağımsız Değişken	Katsayı	Standart Hata	t-istatistiği	Prob-değeri
Hizmet Süresi	1,123542	0,0320	35,0538	0,000

“En Küçük Kareler” yöntemi ile tahmin edilen hizmet süresinin gelir seviyesine olan ilişkisi pozitif bulunmuştur. Hizmet süresi arttığında gelir seviyesinin de arttığı gözlemlenmiştir. Prob. değerinin %5'ten küçük olması aralarındaki ilişkinin 0,05'e göre istatistiksel olarak anlamlı olduğunu ifade etmektedir.

$$Gelir = \beta_1 Yeterlilik + \varepsilon_1$$

$$Gelir = 1,331Yeterlilik + \varepsilon_1$$

Tablo 24. Yeterlik seviyesi - gelir durumu testi sonuçları

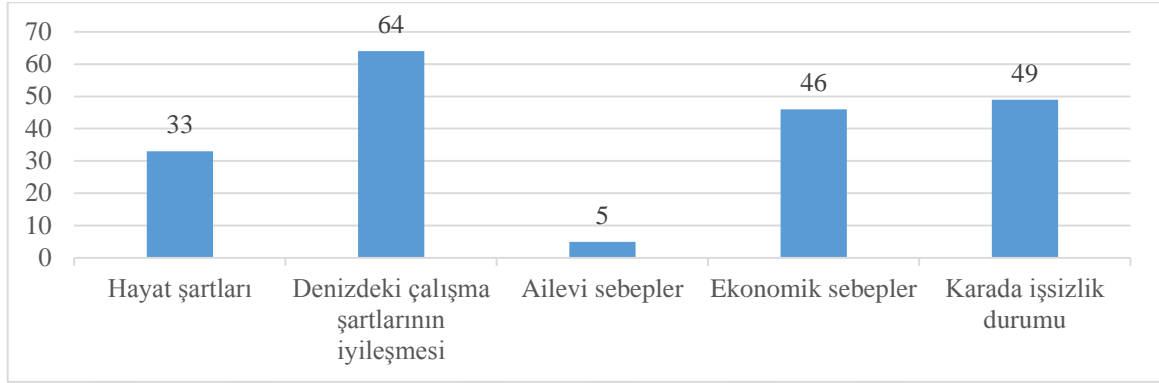
Bağımsız Değişken	Katsayı	Standart Hata	t-istatistiği	Prob-değeri
Yeterlik	1,331544	0,036198	36,78490	0,000

Gelir durumu ile yeterlik arasındaki ilişkiyi en küçük kareler metodu ile modellediğimizde aralarındaki ilişkinin pozitif olduğu görülmüştür. Yeterlik arttıkça gelir seviyesi de artmaktadır. İstatistiksel olarak baktığımızda ise prob. değerinin 0,05'ten küçük olması bize aralarındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğunu ifade etmektedir.

3.26. Hangi Şartlarda Denize Dönerdiniz, Kısaca Açıklar Mısınız?

197 katılımcı tarafından cevaplanan sorumuzda, yaklaşık %32 orana denk gelen 64 kişi denizdeki çalışma şartlarının iyileşmesi durumunda denize dönebileceğini belirtmiştir (Şekil 38). Yaklaşık %25 orana denk gelen 49 katılımcı ise karada işsiz kaldıkları durumda denize dönebileceklerini bildirmiştir. Direkt ekonomik sebepleri ortaya koyan katılımcı

sayısı ise yaklaşık %23 ile 46 kişidir. Katılımcıların yaklaşık %17'sine denk gelen 33 kişi ise denize geri dönmeleri için hayat şartlarını öne sürerken, yaklaşık %3'lük orana sahip 5 kişi ise ailevi sebeplerinden dolayı denize dönebileceklerini açıklamıştır.



Şekil 38. Denize dönme şartlarının oranları

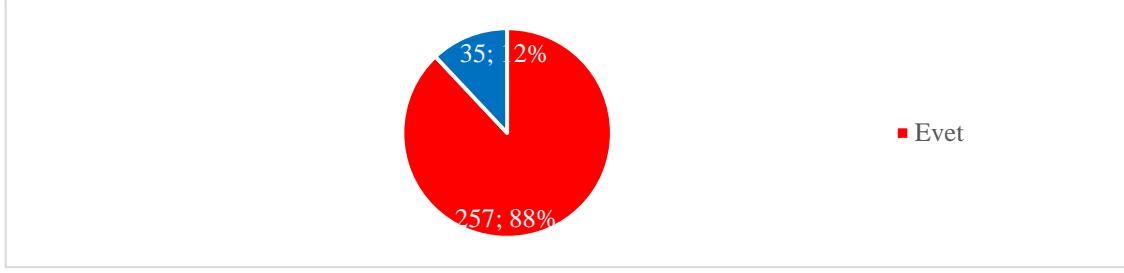
3.27. Karadaki İşinizden Memnun Musunuz?

Toplamda 292 katılımcının yanıtladığı sorumuzda katılımcıların çok büyük çoğunluğunu kapsayan, %88 orana tekabül eden 257 kişi, karadaki işinden memnun olduğunu ifade etmiştir (Şekil 39). Karadaki işinden memnun olmayan katılımcılarımız ise, toplam katılımcılarımızın sadece %12 oranına sahip olan 35 kişiden oluşmaktadır. Şahin vd.'nin 2011'de eğitim müfettişlerinin mesleki memnuniyetleri üzerine yaptıkları çalışmada ise %90,38 olarak görevsel açıdan memnuniyetlerini bildirmişlerdir.

Memnun olanlarla olmayanlar arasındaki fark istatistiksel açıdan önemli çıkmıştır ($\chi^2 = 168,8$, $sd = 1$, $P < 0,05$).

Buradaki sonuçları ele aldığımızda, karada çalışan katılımcıların büyük oranının işlerinden memnun oldukları ortaya çıkmaktadır ki, bu da denizde çalışanlar açısından "acaba karadaki kariyer beni memnun eder mi" sorusuna referans kabul edilebilecek bir sonucu ortaya koymaktadır.

Ayrıca denizcilik eğitimi almış olan kişilerin, deniz kariyerlerinin sonrasında kendilerini mutlu eden bir kariyere sahip olmaları, denizcilik eğitimi almayı düşünen kişilere de referans olabilecek niteliktedir.

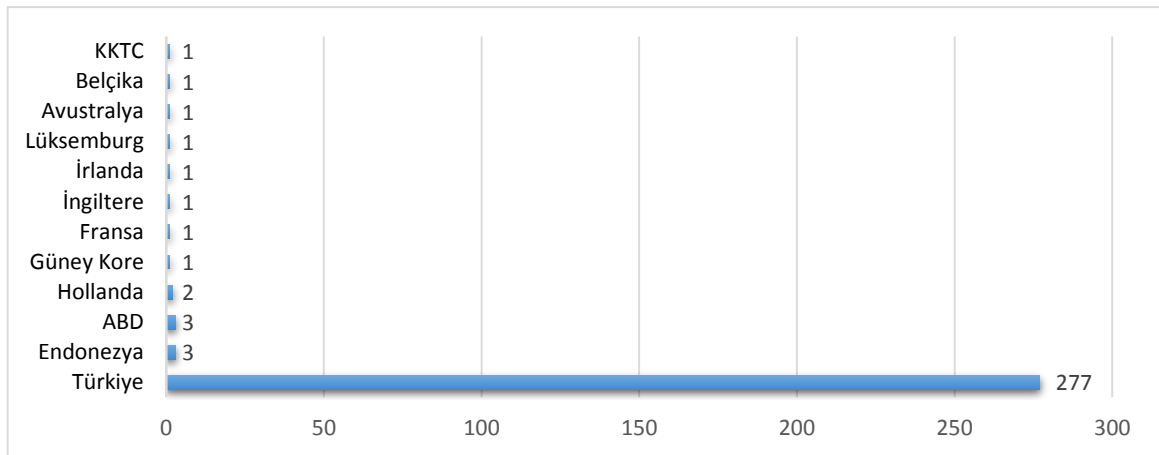


Şekil 39. Karada yapılan işten memnuniyet oranı

3.28. Nerede Yaşamaktasınız? (Yurt Dışında ise “Diğer” Kutucuğunu İşaretleyip, Hangi Ülkede Olduğunuzu Lütfen Belirtiniz.)

Denizi bırakmış olan katılımcılarımıza yönelmiş olduğumuz “nerede yaşamaktasınız” sorusuna 293 katılımcımız yanıt vermiştir (Şekil 40). Bu katılımcılarımızdan yaklaşık %95 oranına sahip olan 277 tanesi Türkiye’de yaşamakta olduklarını belirtmişlerdir. Katılımcılarımızdan yaklaşık %1 orana sahip 3’er kişi ise Endonezya’da ve Amerika Birleşik Devletlerinde yaşadıklarını bildirmiştir. Bunların dışında 2 katılımcımız Hollanda’da ikametini sürdürmekteyken, diğer birer katılımcılarımız ise, Güney Kore’de, Fransa’da, İngiltere’de, İrlanda’da, Lüksemburg’da, Avustralya’da, Belçika’da ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nde ikamet etmektedirler.

Ülkemizin yetiştirmiş olduğu denizcilerin yaşadıkları ülkeleri göz önüne aldığımızda, katılımcılarımızın %5’inin yurtdışında yaşadığı, bunun da sektörden %5’lik bir beyin göçü olduğu görülmektedir.



Şekil 40. İkamet edilen ülke oranları

3.29. Yapmakta Olduğunuz İş, Denizcilik ile Alakalı Mı, Değil Mi? (Değil ise, “Diğer” Kutucuğunu İşaretleyip, Hangi Sektör ile İlgili Olduğunu Lütfen Belirtiniz)

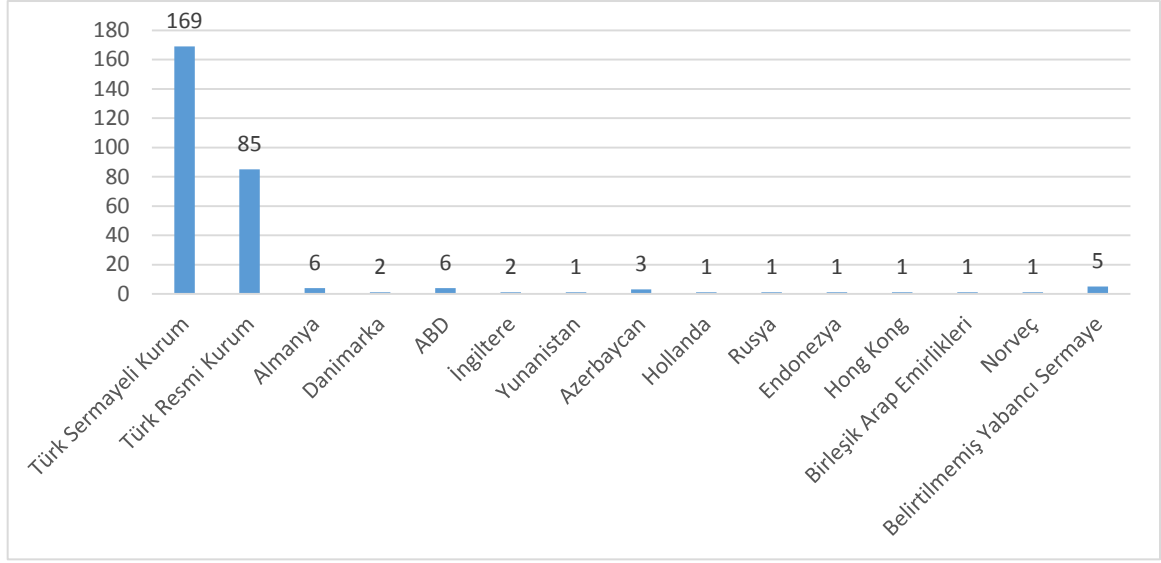
288 katılımcının cevap vermiş olduğu sektör sorusunda, katılımcılarımızın büyük bir çoğunlukla denizcilik sektöründe olduğu görölmektedir (Şekil 41). Yaklaşık %83 oranla 238 katılımcı denizcilik sektöründe çalışırken, diğer sektörlerde çalışanların oranı ise yaklaşık %17 oran ile 50 katılımcıdan oluşmaktadır. Köseoğlu (2007) “diğer” sektörlerde çalışma oranını %10 olarak belirtmişken, Şakiroğlu (2010) %28 olarak bildirmiştir. Bu farklılık istatistiki açıdan önemli çıkmıştır ($\chi^2 = 122,7$ sd = 1, $P < 0,05$).



Şekil 41. Yapılmakta olan işlerin denizcilikle ilgisinin oranları

3.30. Çalıştığınız Firma Türk Sermayeli Bir Firma Mı, Yoksa Yabancı Mı? (Yabancı ise, “Diğer” Kutucuğunu İşaretleyip, Hangi Ülkeye Ait Olduğunu Lütfen Belirtiniz.)

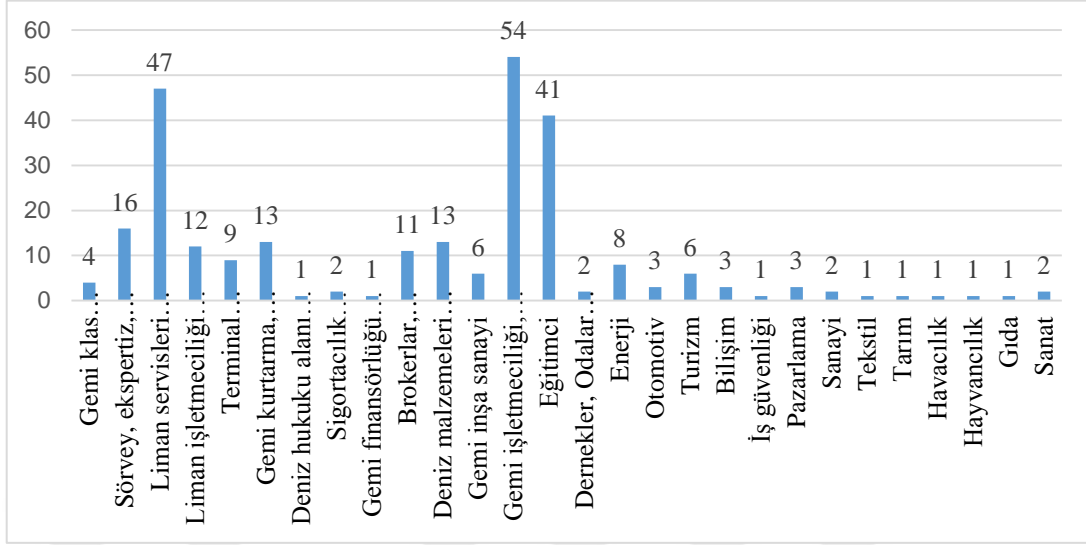
Katılımcımızdan 285 tanesi çalıştıkları firmanın Türk sermayeli mi yoksa yabancı sermayeli mi olduğunu cevaplamıştır (Şekil 42). Aldığımız yanıtlar arasında en büyük oran olan yaklaşık %59 ile 169 katılımcı “Türk sermayeli bir firmada” çalıştığını belirtmiştir. Bunu takiben, yaklaşık %30 oranla 85 katılımcı “Türk resmi kurumunda” çalıştığı cevabını vermiştir. Yabancı sermayeli firmada çalışan katılımcı sayısı ise %11 oran ile 31 kişiden oluşmaktadır. Yabancı sermayenin dağılımına baktığımızda, en yüksek oranlara sahip 2 ülke, %19 oran ile 6’şar katılımcının bulunduğu ABD ve Almanya olmuştur. Belirtilmemiş yabancı sermaye ise %16 ile 5 katılımcıdan oluşmaktadır. 3 katılımcı Azeri sermayeli firmada çalışırken, 2’şer katılımcı Danimarka ve İngiltere sermayeli firmalarda çalışmaktadır. Birer katılımcı ise Yunanistan, Hollanda, Rusya, Endonezya, Hong Kong, Birleşik Arap Emirlikleri ve Norveç sermayeli firmalarda çalışmaktadırlar.



Şekil 42. Çalışılan firmaların sermayelerinin bağlı olduğu ülkelerin oranları

3.31. Yapmakta Olduğunuz İş Hangi Sektörde Tanımlarsınız? (“Diğer” Kutucuğu İşaretleyenler İçin, Sektörü Yanına Lütfen Belirtiniz)

Katılımcılarımıza, işlerini hangi sektörde tanımlarsınız sorumuza 274 katılımcı yanıt vermiştir (Şekil 43). Verilen en yüksek yanıt, yaklaşık %20 oran ile 54 katılımcı tarafından “Gemi işletmeciliği/Personel işletmeciliği” olmuştur. Bunu takiben yaklaşık %17 oran ile katılımcı “Liman servisleri” seçeneğini öne sürmüştür. Yaklaşık %15 oran ile 41 katılımcı ise sektörünü “Eğitimci” olarak tanımlamaktadır. Yaklaşık %6 orana sahip katılımcı ise “Sörvey, ekspertiz, danışmanlık faaliyetleri” yanıtını vermiştir. Yaklaşık %5’er oran ile “Gemi kurtarma, yedekleme, sualtı işleri vb.” ve “Deniz malzemeleri alım ve satım, servis sağlayıcı” sektörlerinde işlerini tanımlamışlardır. Katılımcılarımızın %4’ü ise kendi mesleklerini “Liman işletmeciliği” kategorisine koymuştur. Geriye kalan 11 katılımcı “Brokerlar ve Kiralamacılar” kategorisinde tanımlarken, 9 katılımcı “Terminal operatörlüğü”, kategorisinde tanımlamaktadır. Katılımcılarımızdan 8 tanesi “Enerji” sektöründe kendisini konumlandırırken, 6’sar tanesi “Gemi inşa sanayi” ile “Turizm” sektöründe konumlandırmaktadır. 4 katılımcı “Gemi klass müesseseleri” sektöründe çalışırken, 3’er katılımcı ise “Bilişim”, “Pazarlama” ve “Otomotiv” sektörlerinde çalışmaktadırlar. 2’şer katılımcı ise mesleklerini “Sigortacılık”, “Dernekler, Odalar, vs.”, “Sanayi” ve “Sanat” sektörlerinde tanımlamışlardır. Geriye kalan birer katılımcı iş sektörlerini “Deniz hukuku alanı”, “Gemi finansörlüğü”, “İş güvenliği”, “Tekstil”, “Tarım”, “Hayvancılık”, “Havacılık” ve “Gıda” olarak belirtmişlerdir.

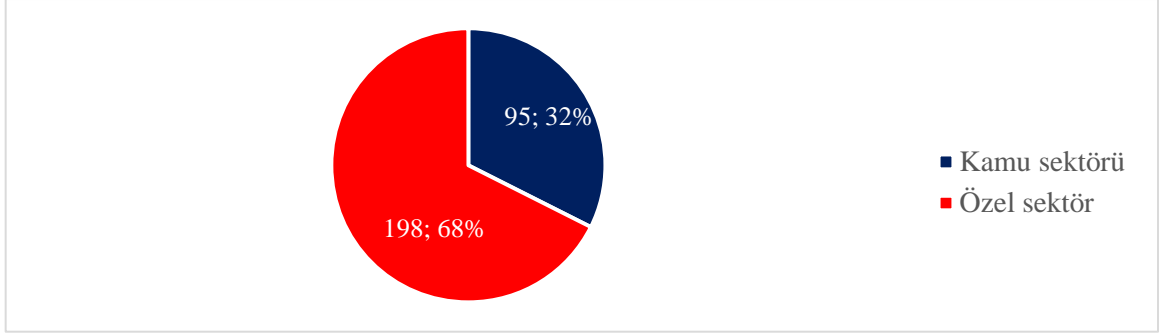


Şekil 43. Yapılmakta olan işin ilgili sektör oranları

3.32. Yapmakta Olduğunuz İş, Kamu Sektörüne Mi Ait, Özel Sektöre Mi?

Katılımcıların yanıtladığı yaptıkları işin “kamu sektörüne mi” ya da “özel sektöre mi” ait olduğu sorumuza verdikleri yanıtta en yüksek oran olan %67,6 ile 198 kişinin cevabı “Özel sektör” olmuştur (Şekil 44). “Kamu sektörü” cevabını veren katılımcı sayısı ise %32,4 ile 95 katılımcıdır. Şakiroğlu (2007) yaptığı çalışmada “özel sektörde” çalışma oranı %59 olarak belirtmişken, Köseoğlu (2010) çalışmasında “özel sektörde” çalışma oranını %63 olarak vermiştir. Kamu sektöründe çalışanlarla özel sektörde çalışanların sayıları arasındaki fark istatistikî açıdan önemli çıkmıştır ($\chi^2 = 36,2$ sd = 1, $P < 0,05$).

Buradan, özel sektörde çalışmanın daha çok tercih edildiği ve kamu sektöründe çalışanların azınlıkta olduğu görülebilir.

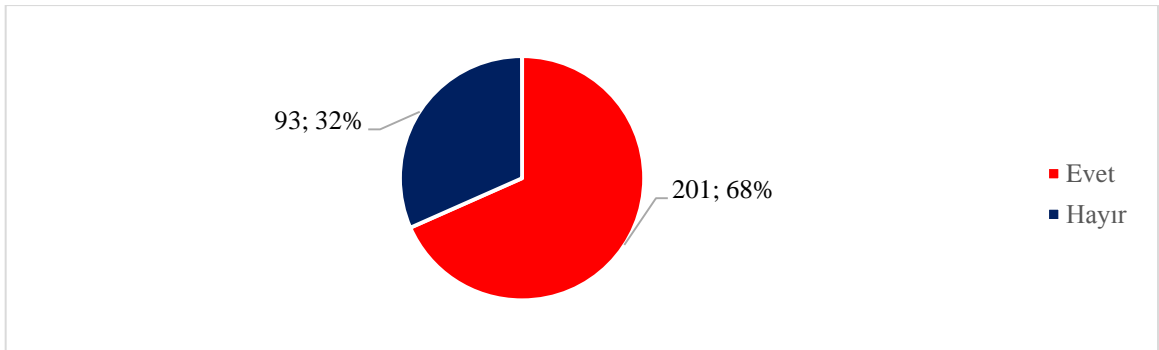


Şekil 44. Yapılmakta olan işin kamu ve özel sektör oranları

3.33. Gemiadamı Cüzdanınızı ve Ehliyetinizi Sürekli Güncel Tutuyor Musunuz?

Katılımcılara gemiadamı cüzdanlarını ve ehliyetlerini güncel tutup tutmamaları hakkında yönelttiğimiz soruda verilen en çok yanıt %68,4 ile 201 katılımcının vermiş olduğu “Evet” yanıtıdır (Şekil 45). %31,6 ile 93 kişi ise “Hayır” cevabını vermiştir. Şakiroğlu (2007) çalışmasında gemiadamı cüzdanı ve yeterliklerin %51’inin “güncel” olduğunu saptamışken, Köseoğlu (2010) bu oranı %65 olarak bildirmiştir. Her üç çalışmadaki oranların benzer olduğu söylenebilir. Ehliyetlerini güncel tutanlarla tutmayanlar arasındaki fark istatistiki açıdan önemli çıkmıştır ($\chi^2 = 39,7$ sd = 1, $P < 0,05$).

Gemiadamı cüzdanlarını ve ehliyetlerini güncel tutanların çoğunlukta olması, gerek istediklerinde, gerek ihtiyaç durumlarında denizdeki çalışma hayatına dönmeyi düşündüklerini gösterir. Geride kalan, gemiadamı cüzdanını ve ehliyetini güncel tutmayanlar ise denizdeki çalışma hayatıyla bağlantılarını tamamen kestiklerinin göstergesidir.



Şekil 45. Gemiadamı cüzdanının güncel tutulma oranı

4. SONUÇLAR

Bu çalışmada, lisans düzeyinde denizcilik eğitimi alan Türk gemiadamlarının, deniz hizmetlerinden sonraki kariyer tercihlerinin hangi yönde olduğuna yönelik eğilimin araştırılması amaçlanmıştır. Konuyla ilgili yapılan çalışmalar incelendiğinde, denizcilik eğitimi almış, deniz çalışanları ile ilgili çalışmalara rastlanırken, bu kişilerin deniz hizmetlerinden sonraki kariyerleri konusunda literatürde herhangi bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Denizcilik eğitimi alıp, karada kariyer yapanlarla ilgili ülkemizde denizcilik idaresi nezdinde ve akademik alanda bir çalışma veya bilgi olmadığından dolayı toplam evren büyüklüğü hesabı yapılamamıştır.

Yapılan bu çalışmada karada çalışan denizcilerin %76'sının evli olduğu tespit edilmiş olması toplumumuzda, denizcilik mesleğinin bekâr mesleği olduğu algısının karadaki denizciler için geçerli olmadığı şeklinde değerlendirilebilir.

Çalışmamızdaki katılımcıların eğitim durumlarına baktığımızda, %83'ünün "lisans" mezunu, %15'inin "yüksek lisans" mezunu, yalnızca %2'sinin "doktora" yapmış olduğu tespit edilmiştir. Lisansüstü mezun oranının %17 ile sınırlı kalmasının önemli sebeplerinden biri olarak denizde kazanılan ücretlerin yüksek olmasından kaynaklandığı düşünülmektedir. Akademik personelin maaşları ile denizde kazanılan maaşlar karşılaştırıldığında bu fikrin ön plana çıktığı görülmektedir.

Katılımcılarımızın mezun oldukları üniversiteler incelendiğinde, en yüksek oranın "İstanbul Teknik Üniversitesi" mezunlarına ait olduğu tespit edilmiştir. Bu oranın yüksek çıkmasının nedeni olarak ülkemizin ilk sivil denizcilik okulu olması dolayısı ile mezun sayısının fazlalığından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Mezun olunan yıl olarak daha çok 2000'li yıllar tespit edilmiştir. En yüksek oran "2006" yılı olmakla birlikte bu yılı "2007" ve "2005" yılları izlemektedir. 2000'li yılların başlarında mezun olan genç sayılabilecek bireylerin karada çalışıyor olması ve çoğunluğunun da denizcilik sektöründe olması, denizcilik sektöründeki kara personellerinin, tecrübelinin yanı sıra dinamik personellerden seçildiğini söylemek mümkündür.

Sahip olunan yeterlik dağılımı incelendiğinde Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği mezunları %56 oranı ile "uzakyol kaptanı" yeterliğine sahip olduğu, %44 oran ile ise uzakyol kaptan yeterli almadan deniz kariyerlerini noktaladıkları tespit edilmiştir. Bu durum denizcilik sektörünün küresel sorunlarından biri olarak gösterilen denizde kalma

süresi ile ilgili, ülkemizdeki durum hakkında fikir vermektedir. Gemi Makineleri İşletme Mühendislerinin kendi aralarındaki oranlar incelendiğinde ise, “uzakyol başmühendis” yeterliğine sahip olanların oranı %42 ile sınırlı kalmaktadır. Bu da makine bölümü personelinin, güverte bölümü personeline oranla karaya daha erken geçtiğini göstermektedir.

Uzakyol kaptanı yeterliği olanların %19’unun yeterliğinin altında bir görevi ifa ettiği belirlenmiştir. Uzakyol başmühendis yeterliğine sahip katılımcılara baktığımızda ise, %13’ünün yeterliği altında bir görevde çalıştığı tespit edilmiştir. Bu kapsamda başmühendis yeterliğine sahip olanların, kaptan yeterliğine sahip olanlara oranla daha az alt görevde çalıştığını söyleyebiliriz.

Bu çalışmada denizcilik mesleğini tercih etme nedeninin ilk sırasında “bol kazançlı bir meslek” olması, ikinci sırasında, “sürekli iş garantisi olan bir meslek” olması, üçüncü sırada ise “bilinçli ve planlı bir şekilde seçilmiş” olması gelmektedir. Bu sonuçlara göre karada çalışan katılımcılarımız denizcilik mesleğini seçerken, planlı bir şekilde, maddiyat ve iş garantisi temelinde yaptıkları görülmektedir. Kaptanlık ve başmühendisliği yeterliğine sahip olanların sayısının da toplam katılımcı sayısına oranının %44’te kalması ile denizcilik sektörünün denizde kalma süresinin kısalığından şikâyetçi olmasının sebebi, denizcilik mesleğini seçenlerin tercih nedenlerinde aranabileceği düşünülmektedir.

Genel itibariyle çalışılan gemi tipleri oranlarına baktığımızda ise “kuru dökme yük” gemilerini sırasıyla “kimyasal tankerler” ve “petrol tankerleri” izlemektedir. Bu oranlar Türk bayraklı ticaret filosundaki gemi tipi adetleri oranları ile paralellik göstermemekle birlikte, gemi tiplerinin DWT oranları ile paralellik göstermektedir (URL-7, 2019).

Genel itibariyle çalışılan gemi bayrağı oranları incelendiğinde, “Türk bayrağı” en yüksek orana (%55) sahip iken, onu “Malta” ve “Marshall Adaları” izlemektedir. Marshall adaları sicili DWT bazında baktığımızda dünyada en büyük ikinci filo durumundayken, Malta siciline baktığımızda ise adet bazında ancak onuncu sıradadır (URL-4, 2019).

Denizde toplam çalışma süreleri dağılımı incelendiğinde, katılımcıların %19’u “2 yıla kadar” deniz hizmetlerinin olduğunu belirtirken, %23’ü ise, “2 yıldan 5 yıla kadar” deniz hizmetleri olduğunu belirtmiştir. Bu oranlara baktığımızda “5 yıla kadar” deniz hizmeti olan katılımcı oranı toplam katılımcı oranının ancak %42’sini oluşturmaktadır. Bu da denizcilik sektörünün küresel sorunlarından olan denizde kalma süresi ile ilgili ülkemizde de durumun pek farklı olmadığını göstermektedir.

Denizde çalışmayı bırakma kararının verildiği zaman ile ilgili sorumuzda ise en yüksek oran “kaptan/başmühendisken” seçeneği tercih edilmiştir. Bu tercihi sırasıyla, “evlendiğimde” seçeneği ile “vardiya zabiti/mühendisi iken” seçeneği izlemiştir. Buradaki tercihlere baktığımızda, “evlendiğimde” tercihi için yukarıda da bahsettiğimiz gibi Türk insanındaki “denizciliğin bekâr mesleği” algısından kaynaklı olduğunu düşündürmektedir. Diğer tercih olan “vardiya zabiti/mühendisi iken” tercihi ise denizde kalma süresi problemini akla getirmektedir.

Katılımcılarımıza, “denizde çalışmayı bırakıp, karaya geçmedeki en önemli 5 sebepleri” sorulduğunda, en fazla tercih edilen 3 madde sırasıyla, “aile ve yakın çevre ile iletişim olanaklarının az olması”, “karada, şartları daha iyi olan bir iş bulma ve aile özlemi” ile “sevdiklerinize (eş/çocuk/aile) karşı görevlerimi tam olarak yerine getirememek” olmuştur. Yüzden fazla katılımcının sebep gösterdiği bu 3 seçenekten tamamının da aile vurgusu yapması Türk zabitlerin duygusal ve evcimen olduğunu düşündürmektedir. Sonraki ilk 3 sebebin ise “personel kalitesinin düşmesi”, “iş stresinin günden güne artması” ve “iş yükünün artması” olması, deniz hayatının da aynı zamanda günden güne zorlaştığının göstergesi kabul edilebilir.

Denizde çalışmayı bıraktığınızda kaç yaşındaydınız sorusuna ise en yüksek katılımcı sayısı olan 39 kişi “28” yaş cevabını vermiştir. 29 katılımcı “30” yaşında denizi bıraktığını ifade ederken, 23 katılımcı ise “26” yaşında denizi bıraktığını ifade etmektedir. 23 yaşını üniversiteyi bitirme yaşı olarak kabul edersek, bu soruyu denizde toplam çalışma süresi sorusu ile karşılaştırdığımızda, cevapların birbirine paralellik gösterdiği görülmektedir. Ayrıca 35 yaş altını genç yaş grubu olarak kabul edersek, katılımcıların yaklaşık %84’ünün genç yaşta denizi bıraktığını gözlemlemekteyiz. Bu da Türk denizcilerinin, denizi genç yaşta bıraktığı fikrini doğrulamaktadır.

Denizde çalışmayı bıraktıkları andaki medeni hal sorusuna ise katılımcılarımızın %43’ü “evli” cevabını vermiştir. Anketimize katılım sağladıkları anda ise %76’sı “evli” durumundadır. Bu da ciddi bir kesimin evliliği denizi bıraktıktan sonra gerçekleştirdiğini göstermektedir.

Katılımcılarımızın karadaki ilk iş hedeflerini incelediğimizde ise, en yüksek oran ile “denizcilik sektörü ile ilgili bir firmada çalışmak” olurken, bunu “denizcilik sektörü ile ilgili devlet sektöründe” çalışmak izlemektedir. Üçüncü en yüksek talep ise “kılavuzluk teşkilatında çalışmak” olmuştur. Buradaki sonuçlar incelendiğinde katılımcılarımızın

yaklaşık dörtte üçlük kısmı denizcilik sektörünün bir yerinde olmak istediklerini göstermektedirler.

Katılımcılarımıza karaya geçerken kullandıkları yöntem sorulduğunda ise, en yüksek oran tesadüfen ortaya çıkan “fırsatı değerlendirdim” seçeneği olmuştur. Bunu, “planlı bir biçimde karada gelecekteki yeni kariyerim için hazırlandım” seçeneği izlerken, onu da “karada iş sahibi olan denizcilerin yardımı” izlemiştir. Burada en dikkat çeken durum, en yüksek orandaki katılımcıların kariyerlerini tesadüf üzerine gelen teklifle şekillendirmiş olmalarıdır.

Karadaki görev için eğitim ve deniz kariyerinin yeterliği sorgulandığında katılımcılarımızın %90’ını “yeterli” olduğunu düşünmüştür. Bu da ülkemizdeki lisans düzeyindeki denizcilik eğitiminin katılımcılarımız tarafından kötü bulunmadığını düşündürmektedir.

Çalıştıkları firmadaki pozisyonları sorulduğunda ise, çalışanların yarısından fazlasının “çalışan” olduğu, onları “yönetici olarak çalışanların” takip ettiği görülmektedir. “Bir firmanın sahibi” veya “ortağı” olan, yani işveren pozisyonunda olan katılımcı oranı ise %10 ile sınırlı kalmaktadır. Bu da karadaki denizcilerin pozisyonları hakkında fikir vermektedir.

Yönetici kademesindekilerin pozisyon dağılımı incelendiğinde ise, en yüksek oranlar sırasıyla, “operasyon müdürü”, “teknik müdür” ve “işletme müdürü” oldukları göze çarpmaktadır. Bu pozisyondaki kişiler, operasyonel anlamda yoğun tempoda çalışan grubu oluşturmaktadır. Her ne kadar yönetici kademesinde yükselmiş olsa da, yaklaşık %67 gibi büyük bir kesim, yoğun tempoda çalışan gruba denk gelmektedir. Bu da kariyer planlaması yapan denizciler için, göz önünde bulundurulması gereken önemli bir noktadır. Bu durum yukarıda yapmış olduğumuz “denizcilik sektöründeki kara personellerinin tecrübenin yanı sıra dinamik personellerden seçildiği izlenimi vermektedir” fikrini de ayrıca desteklemektedir.

Karadaki kariyerleri boyunca “gemiye dönmeyi düşündünüz mü?”, sorusuna ise katılımcılarımızın %71’i “hayır” cevabını vermiştir. Katılımcıların %29’luk kesimi ise “denize tekrar dönebileceğini” ifade etmişlerdir.

Denize dönmeyi düşünen katılımcılarımızı incelediğimizde ise, %93’ü “geçici olarak” dönmeyi düşündüğünü, sadece %7’si “kalıcı olarak” dönebileceğini ifade etmiştir. Geçici olarak dönmeyi düşünenlerden ise %55’i “ekonomik” sebepleri öne sürerken, %19’u ise “deniz özlemini” öne sürmektedir. Buradan da çıkarılabilecek sonuç, karada

çalışıp denize dönmeyi düşünen katılımcılarımızın genel sebebin karadaki kazançlarının yeterli olmadığını düşündürmektedir.

Denize dönüş yapmak zorunda olan katılımcılarımız incelendiğinde ise, bunların oranının %13 olduğunu, geri kalan %87'lik katılımcının ise denize dönmek zorunda kalmadıkları görülmektedir. Buradan anlaşılacağı üzere karaya geçen katılımcıların çok büyük bir kısmının denize tekrar dönmek zorunda kalmadığını belirtebiliriz. Bu da karadaki olanaklar ile ilgili karada çalışmayı düşünen denizcilere fikir vermesi açısından önemli bir referanstır.

Denize dönenlerin gemideki görevlerini ifa etmekte zorlanıp zorlanmayacakları hakkındaki düşünceleri sorulduğunda, katılımcıların %63'ü “zorlanmayacaklarını” düşündüklerini ifade etmişlerdir. Bu oranlardan Türk deniz çalışanlarının çoğunluğunun geçen zamana rağmen yaptıkları işe hâkim olduğunu ve meslekleri hakkında özgüvenlerinin yüksek olduğunu söyleyebiliriz.

Aylık gelir durumları sorulduğunda ise (anket süresince Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Dolar/Türk Lirası kuru yaklaşık:3,80 TL), en yüksek oran %32 (92 kişi) ile “6000-9999 TL” aylık gelirlerini beyan etmiştir. %27 (77 kişi) katılımcı ise “3000-5999 TL” olarak aylık gelirlerini belirtmişlerdir. Bunun ardından ise %18 (53 kişi) katılımcı aylık “10000-14999 TL” arasında aylık gelirleri olduğunu ifade etmiştir. Katılımcıların aylık gelirlerini ülkemizdeki asgari ücret ile kıyasladığımızda, %95'ten fazla katılımcının asgari ücretten çok daha fazla aylık gelirin olduğu görülmektedir. Bu durum deniz kökenli çalışanların karadaki gelirlerinin ülkemiz şartlarında oldukça yüksek olduğu anlamını çıkartmaktadır. Anketimizin bu sorusu aynı zamanda, karada kariyer planlayan denizciler için karadaki aylık gelir açısından asgari ücret ile kıyaslama yapmaya imkan sağlayan bir referans kabul edilebilir. “Hangi şartlarda denize dönerdiniz?” sorusuna ise katılımcılarımızın %32'si “denizdeki çalışma şartlarının iyileşmesi durumunda”, %25'i “karada işsiz kaldıkları durumda”, %23'ü ise “ekonomik sebepler nedeniyle” cevabını vermişlerdir. Köseoğlu (2010)'nun çalışmasında ise denize dönme şartı olarak en yüksek oran %41 ile “işsiz kalmak” olarak gerçekleşmişken, %35 olarak ise “ekonomik sebepler” gösterilmiştir.

“Karada yaptığınız işten memnun musunuz?” sorusuna katılımcıların %88'i “evet” cevabını vermiştir. Buradaki sonuçları ele aldığımızda, karada çalışan katılımcıların büyük oranının işlerinden memnun oldukları ortaya çıkmaktadır ki, bu da denizde çalışanlar açısından “acaba karadaki kariyer beni memnun eder mi?” sorusuna referans kabul

edilebilecek bir sonucu ortaya koymaktadır. Ayrıca denizcilik eğitimi almış olan kişilerin, deniz kariyerlerinin sonrasında kendilerini mutlu eden bir kariyere sahip olmaları, denizcilik eğitimi almayı düşünen kişilere de referans olabilecek niteliktedir.

“Nerede yaşamaktasınız?” sorusuna ise katılımcılarımızın %95’i “Türkiye” cevabını vermiş olup, %5’inin ise yurtdışında yaşadığı, bunun da sektörden %5’lik bir beyin göçü olduğu görülmektedir.

“Yapmakta olduğunuz iş denizcilikle alakalı mı, değil mi?” sorusuna ise katılımcılarımızın %83’ü “denizcilikle alakalı” cevabını vermişlerdir. “Diğer” sektörlerle uğraşan katılımcıların oranı ise %17’lik kısmı oluşturmaktadır. Bu sonuca baktığımızda katılımcılarımızın çoğunun sektörün içinde kaldığı görülmektedir.

Katılımcılara sorduğumuz bir diğer soruda ise, “yapmakta oldukları işin kamu sektöründe mi, özel sektörde mi?” olduğu sorusuydu. Bu soruya %68 oran ile “özel sektör” cevabı verilmişken, %32 oran ile “kamu sektörü” cevabı verilmiştir. Bu da sektördeki özel sektör tarafında daha yoğun olduğunu göstermektedir.

“Gemiadamı cüzdanlarını ve yeterliklerini güncel tutma durumu” sorulduğunda ise, katılımcılarımızın %68’inin “güncel tuttuğu”, %32’sinin ise “güncel tutmadığı” görülmektedir. Gemiadamı cüzdanlarını ve yeterliklerini güncel tutanların, gerek istediklerinde, gerek ihtiyaç duyduklarında denizdeki çalışma hayatına dönmeyi düşündüklerini göstermektedir. Geride kalan, gemiadamı cüzdanını ve yeterliklerini güncel tutmayanlar ise denizdeki çalışma hayatıyla bağlantılarını tamamen kestikleri söylenebilir.

5. ÖNERİLER

Bu çalışma yapılırken lisans düzeyinde denizcilik eğitimi alan Türk gemiadamlarının, deniz hizmetlerinden sonraki kariyer tercihleri belirlenmeye çalışılmıştır. Denizcilik eğitimi yüksek maliyet ve sonrasında da tecrübe gerektiren bir meslektir. Bu zor ve maliyetli eğitimi alan kişilerin denizde çalışma sürelerinin kısa olduğu ve en tecrübeli dönemlerinde gemi hizmetinden ayrılarak karaya geçtikleri bilinmektedir. Bundan dolayı bu geçişin kişilerin kariyerini nasıl yönlendirdiğinin bilinmesi önem arz etmektedir. Bu yüzden bu araştırmanın; bundan sonra yapılacak çalışmalara, karada çalışan denizcilerin kariyer haritasının çıkartılmasına ve denizde çalışanların gelecek kariyer planlamalarında ışık tutacağı kanaatindeyim. Araştırmanın neticesinde, ulaşılan sonuçlar çerçevesinde öneriler oluşturulmuştur.

Nas ve Çelik (2012) yapmış olduğu çalışmada lisans düzeyinde eğitim veren okulların öğrenci kontenjanlarının plansız bir şekilde arttırıldığını, buna karşın deniz kökenli eğitmen sayısının ise sorgulanması gerektiğini bildirmişlerdir. Çalışmamızda doktoralı katılımcıların oranının %2 olduğu sonucuna dayanarak, deniz kökenli akademisyen sayısının arttırılmasının gerekli olduğu düşünülmektedir. Nas ve Çelik (2012) yapmış oldukları çalışmada da bu konuya vurgu yaparak deniz kökenli akademisyen olmanın maddi ve manevi fedakârlıkları gerektirdiğini bildirmişlerdir. Bundan dolayı da denizcilere; akademik hayatın özendirilmesi, teşvik edilmesi ve güçlendirilmesinin gerekliliği belirtilmektedir. Son dönemlerde gemiden ayrılan kişilerin akademik hayata geçiş için doktora çalışması yaptığı görülmektedir. Denizcilik eğitiminde deniz kökenli akademisyenlerin sayısının artırılması eğitimin kalitesini arttıracığı bir gerçektir. Bu nedenle deniz kökenli akademisyenlerin sayısının arttırılması için bu kişiler desteklenebilir.

Denizcilik sektörünün küresel sorunlarından birinin denizde kalma süresi olduğunu bilinmektedir. UNCTAD 2015 Manpower Report'un belirttiği üzere 2025 yılında zabitan açığının dünya genelinde daha da büyümesi beklenmektedir. Bizim çalışmamızda ise katılımcılardan deniz ulaştırma işletme mezunu olanların %44'ünün uzakyol kaptanı yeterliğini almadan denizi bıraktığı, gemi makine işletme mühendislerinin ise %58'inin uzakyol başmühendis yeterliğini almadan denizi bıraktıkları tespit edilmiştir. Bunun yanında katılımcıların %42'sinin 5 yıl dolmadan denizde çalışmaya son verdikleri de görülmüştür. Ayrıca katılımcıların %84'ünün denizi genç yaş sayılabilecek 35 yaşının

altında bıraktıkları belirlenmiştir. Okulların öğrenci kontenjanları ile Türk ticaret filosundaki gemi sayısı göz önüne alındığında ciddi anlamda gemiadamı arz fazlası oluşacaktır. Arz fazlasını ihraç edebilmemiz için de denizde kalma süresi önemli etkenlerden biridir. Bu verilerin neticesinde, ülkemizdeki denizcilerin denizde kalma sürelerinin arttırılmasının yolları aranabilir.

Çalışmamızda uzakyol kaptanı yeterliğine sahip olanların %19'unun yeterliği altında bir görevi ifa ettikleri belirlenmişken, bu durum başmühendislerde %13'lerde kalmaktadır. Bu veriler değerlendirildiğinde, uzakyol kaptanlarının, başmühendislerle nazaran daha fazla alt görevi ifa ettikleri görülmektedir. Bu çalışmamızda lisans düzeyinde eğitim veren okulların öğrenci kontenjanlarını incelediğimizde yaklaşık 2/3 oranında deniz ulaştırma işletme mühendisliği kontenjanı var iken, 1/3 oranında gemi makineleri işletme mühendisliği kontenjanı olduğunu belirtmiştik. Gemi makineleri işletme mühendisliği öğrenci kontenjanlarının, deniz ulaştırma işletme mühendisi öğrencilerine nazaran yarı yarıya az olması, yeterlik sahiplerinin de az olması yorumunu yaptırabilir. Bu da gemiadamları sayımızdan güverte zabıtları sayısının makine zabıtlarından fazla olduğu, bundan dolayı da iş bulmakta daha zorluk çektiği ve alt görevlerde çalışmayı kabul ettiğini düşündürmektedir. İdarenin bu konuda çalışma yaparak, ihtiyacın üzerinde güverte zabiti arzı varsa, buna göre okul kontenjanları konusunda yeniden değerlendirme yapabilir.

Denizcilik mesleğini tercih nedenleri incelendiğinde, en önemli 2 sebebin “bol kazançlı bir meslek” ve “sürekli iş garantisi olan bir meslek” olduğu belirtilmiştir. Bu da eğitim alan öğrencilerin maddi anlamda doyuma ulaştıkları anda, denizden kopmalarına sebep olmaktadır. Bu erken kopma da, denizde kalma süresinin kısa olmasını doğurmaktadır. Denizde kalma süresini uzatmak için, doğru öğrencilerin bulunup, değerlendirilmesi gerekmektedir. Burada gerek liselerdeki eğitimcilere, gerekse de fakültelerin yöneticilerine, denizcilik mesleğini aday öğrencilere doğru tanıtımları görevi düşmektedir. Fakülteler üniversite sınavından önce doğru tanıtımlar yaparak, öğrenci çekmek için denizcilik mesleğinin sadece güzel taraflarını değil, zorluklarını da belirtmeli ve doğru öğrencilerin, tercih yapmasını sağlamalıdır.

Denizde çalışmayı bırakma kararının zamanı ve nedenleri sorularını incelediğimizde de “ailevi sebepler” dikkat çekmektedir. Türk insanının duygusal yapısı göz önünde bulundurulduğunda, bir de yanlış öğrenci profilini ele aldığımızda, gemiadamlarımızın denizde kalma sürelerinin kısa olması şaşırtıcı olmamaktadır. Bu nedenle yukarıda da bahsettiğimiz gibi doğru öğrencilerin denizcilik mesleğine yönlendirilmesi sağlanmalıdır.

ve eğitim sırasında da öğrenciler sadece vardiya zabiti/mühendisi olarak değil, birer denizci olarak yetiştirilmelidir. Bu konuda üniformalı ve yatılı eğitim sistemleri üzerinde gerekli çalışmalar yapılarak, eğitim sisteminde değişikliğe gidilebilir.

Çalışmamızda katılımcılarımızın %45'inin "yabancı bayraklı" gemide çalıştıklarını belirtmiştir. Şekil 9'da Türk sahipli deniz ticaret filosunun gemi sayısına baktığımızda, Türk sicilinin toplam filoda %32 oranında kaldığı görülmektedir. Bu oran gemiadamlarımızın çoğunun yabancı sicilde ve sağlık güvenlik sisteminin dışında bulunduğu işaret etmektedir. Gemiadamlarımızı sağlık güvenlik sistemine ilave edilmesi değerlendirilebilir.

Karadaki ilk iş hedeflerini incelediğimizde ise, "denizcilik sektöründe bir firmada çalışmak" ile "denizcilik sektöründe, devlet sektöründe çalışmak" ön plana çıkmaktadır. Karaya geçerken girişimcilik gösterip, kendi işimi kurmak fikrinin katılımcılarımızda fazla yer bulmaması, bunu yerine daha garantici kariyerler planlanması düşündürücüdür. Denizcilerimizin daha girişimci, gelişime açık bireyler olabilmesi için, eğitim müfredatlarına denizden sonraki kariyerleri için ilgili düzenlemeler yapılabilir.

Karaya geçerken kullanılan yöntem ise hem bizim çalışmamızda, hem Şakiroğlu (2007) hem de Köseoğlu (2010)'nun çalışmalarında "tesadüfen ortaya çıkan fırsatı değerlendirmeler" olarak öne çıkmaktadır. Ayrıca katılımcılarımızın %12'si karada yaptıkları işten memnun olmadıklarını belirtmişlerdir. Tesadüfen oluşturulan kariyer planları yerine daha programlı oluşturulan kariyer planları memnun olmayan %12'lik kesimin de memnun olmasını sağlayabilir.

Eğitim konusunu tekrar ele alacak olursak, katılımcılarımızdan %10'luk kesim, karadaki görevi için eğitim ve deniz kariyerinin yeterli olmadığını düşünmektedir. Ayrıca katılımcıların ciddi bir kısmının yönetici pozisyonunda olduğunu ve yoğun tempoda çalıştıkları görülmektedir. Bu nedenle, eğitim ve kariyerlerinin, yeterli olmadığını düşündükleri alanlarla ilgili gerekli inceleme yapıp, yönetici pozisyonunda ve yoğun tempoda çalışacakları göz önüne alınarak, ihtiyaç görüldüğü takdirde eğitim sistemine gerekli eklemeler sağlanabilir.

Karada çalışan katılımcılarımızın %29'luk kesimi denize dönmeyi düşündüğünü belirtmiştir. Hatta denize dönmek zorunda kalan katılımcılarımız incelendiğinde bunların oranının %13 olduğu da belirlenmiştir. Ayrıca katılımcılarımızın %37'si, şayet denize döndüklerinde görevlerini ifa etmekte zorlanacaklarını da ifade etmişlerdir. Bu durumda idare tarafından gemilerdeki ve denizlerdeki gelişmeler, değişimler vb. bilgilendirme

amaçlı bir internet sitesi kurulursa, karadaki denizcilerin bilgilerini tazelemelerine, denizcilerin kendilerini de hazır tutmalarına yardımcı olabilir.

Katılımcılara hangi şartlarda denize dönerdiniz diye sorulduğunda, en yoğun cevap “denizdeki çalışma şartlarının iyileştirilmesi” olmuştur. Denizdeki çalışma şartlarının zorluğu ve giderek ağırlaşması işletmeler ve idareler tarafından da değerlendirilmeli, denizde kalma süresinde bunun da payı olduğu göz ardı edilmemelidir.

Denizcilik eğitimi alarak deniz hayatından sonra karaya geçişlerde büyük oranla denizciliğin kara sektörüne geçiş olduğu gözlemlenmiştir. Bu nedenle denizciliğin kara sektörü de denizde çalışmış kişileri bünyesinde çalıştırma arzusu içinde olduğu varsayılabilir.



6. KAYNAKLAR

- Aisarova G., 2013. Kuru Yük Deniz Taşımacılığında Karşılaşılan Sorunlar Ve Türkiye – Hazar Denizi Hattı rneğinin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Alper Z. ve demir H., 2004. Uludağ Üniversitesi Tıp Fakültesini Tercih Eden ğrencilerin Kimi Sosyo-Demografik zellikleri ve Mesleğe Bakış Açıları, Uludağ Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi, 30, 2, 93-96.
- Altunışık, R., Coskun, R., 2005. Bayraktaroğlu, S. ve Yıldırım, E., Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri, Sakarya Kitabevi.
- Amante, M.S.V., 2003. Philippine Global Seafarers: A Profile, Cardiff: SIRC, Cardiff University.
- Aras, N. ve Gerede, E., 2010. Ulaştırma Sistemleri, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir.
- Arvis, J-F., Mustra, M.A., Ojala L, Shepherd, B. ve Saslavsky, D., 2010. Connecting to Compete: Trade Logistics in The Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators. The World Bank, Washington DC.
- Baki, B., 2004. Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi,. Lega Kitabevi, Trabzon.
- Baykal, R., 2012. Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller, Birsen Yayınevi, İstanbul.
- Berkes N., 2008. Türkiye’de Çağdaşlaşma, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul.
- Borger, B. ve Nonneman, W., 1981. Statistical Cost Functions For Dry Bulk Carriers, Journal of Transport Economics and Policy, 15, 2, 155-165.
- Bostan, İ., 2006. Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- Bykтуęrul, A., 1983. Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, Deniz Basımevi, İstanbul.
- Cahen, C., 1994. Osmanlılardan nce Anadolu’da Trkler, E Yayınları İstanbul.
- Ćorović, B., 2013. Supply and Demand Analysis of Educated Seafarers. Annals of The Oradea University Fascicle of Management and Technological Engineering ISSUE, 2 .
- CUTR., 2000. Analysis of Freight Movement Mode Choice Factors (Report No: B-D 238), Report for Florida Department of Transportation Rail Planning and Safety, Florida: University of South Florida.

- Çancı, M. ve Erdal M., 2003. Uluslararası Taşımacılık Yönetimi, UTİKAD, Mataş Matbaası, İstanbul.
- Çelen Ü., Piyal, B., Karaodul, G. ve Demir, M., 2004. Ankara Onkoloji Eğitim Hastanesinde Çalışanların İş Doyumu, Hacettepe Sağlık İdaresi Dergisi, 7, 3.
- DDK, 2008. Tersanecilik Sektörü ile İş Sağlığı ve Güvenliği Açısından Tuzla Tersaneler Bölgesinin İncelenmesi ve Değerlendirilmesi Hakkında, 2008/1, Ankara.
- Deniz, B., 2012. Türkiye’de Denizcilik Meslek Eğitimi, Yüksek Lisans Tezi, Yalova Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yalova.
- Doğanay, İ., 2004. Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Beta AŞ, İstanbul.
- Dursun, A. ve Erol, S., 2012. Denizyolu Yük Taşımacılığı Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmaların Finansal Yapı Analizi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 16, 3, 367-382.
- Erol, B.G., 2004. Türkiye Selçukluları ve Anadolu Beylikleri Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Erol, S., 2013. Denizyolu Taşıma Maliyetlerinin Finansmanında Türev Ürünlerin Kullanımına Yönelik Bir Uygulama, Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Fageda, X., 2000. Load Centres In the Mediterranean Port Range: Port Hubs and Ports Gateway, Public Policies and Economic Regulation Research Unit, Barcelona, 206.
- Gencer, A.İ., 1985. Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu (1789–1867), Deniz Basımevi, İstanbul.
- Gencer, A.İ., 1997. Türk Denizcilik Araştırmaları, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi 2, Marmara Yayınları, İstanbul.
- Goodwin, J., 1985. Ufukların Efendisi Osmanlılar, Timsah Yayınları, İstanbul.
- Goulielmos, A. M. ve Psifia, M., 2006. Shipping Finance: Time to Follow a New Track?, Maritime Policy and Management, 33, 3, 301–320.
- Günay, D., 2002. Gemi İnşa Sanayi Sektör Araştırması, Türkiye Kalkınma Bankası AŞ, Ankara.
- Güngen, C., 1997. XVI. Yüzyıldaki Gelişmelerin Işığında Osmanlı Denizciliği, Kültür Yayınları, Ankara.
- Güz, K., 2002. Türk Denizcilik Tarihî, Sultan II. Bayezit’in Deniz Politikası Üzerine Düşünceler (1481-1512), Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara.

- İnan, A., 1997. Tarihe Tanıklık Edenler, Çağdaş Yayınları, İstanbul.
- Kanbur, E. ve Erol, A., 2017. Havacılık Çalışanlarının Yaşam Doyumunun Demografik Değişkenler Açısından Değerlendirilmesi, Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 17, 50-64.
- Kara, M., Tayfur, L. ve Basık, H., 2009. Küresel Ticarete Lojistik Ürünlerin Önemi ve Türkiye, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 6, 11, 69-84.
- Karadeniz, E. ve Kılıç, E., 2015. Deniz Ve Kıyı Sularında Yolcu Taşımacılığı Sektörünün Finansal Performansının Oran Yöntemiyle Analizi, Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 15, 2, 69-84.
- Karakaya, M.M., 2011. Cumhuriyet Döneminde Ticari Denizcilik Eğitiminin Tarihsel Gelişimi (1928-1981), Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlke ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul.
- Kayserilioğlu, E., 2004. Deniz Taşımacılığı Sektör Profili, İstanbul Ticaret Odası Etüd ve Araştırma Şubesi, İstanbul.
- Komnena, A., Alexiad, 1996. Çev. Bilge Umar, İnkılap Kitabevi, İstanbul.
- Köseoğlu, B., 2010. Uzakyol Güverte Zabıtlarının Kariyer Planlama Ölçütleri, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü Mezunları (1999-2008) Üzerine Bir Analiz, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Kurat, A.N., 1966. Çaka Bey, İzmir ve Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Dergisi, 21.
- Kutoğlu, L., 2007. Düzenli Hat Taşımacılığında Regülasyon ve Rekabet, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, Ankara.
- Lavkan, A., 1984. Deniz Ulaştırma Ekonomisi, T.C. Denizcilik Yüksek Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul.
- Munim, Z.H. ve Schramm, H.J., 2018. The Impacts of Port Infrastructure and Logistics Performance on Economic Growth: The Mediating Role of Seaborne Trade, Journal of Shipping and Trade, 3, 1, 1-19.
- Nas, S. ve Çelik, B., 2012. Türkiye'deki Denizcilik Eğitimi Veren Kurumların Akademisyen Profili, Eta Maritime Science, 1, 1, 7-14.
- Odman, N., 1991. Deniz Ticaretimiz Nasıl Gelişebilir?, s. 5, Yüksek Denizcilik Okulu Mezunlar Cemiyeti Yayını, İstanbul.
- Oran, E., 2012. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti, Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara.

- Özdemir, Ü., 2012. Denizcilik Gücünün Tarihsel Gelişim Süreci Ve Günümüz Denizciliğinin Şekillenmesindeki Rolü, Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Doğu Karadeniz, 16-17 Nisan 2012, Trabzon, Türkiye, , Bildiriler Kitabı cilt.1, no.978-605-01-0349-6, 323.
- Özdemir, Ü., 2015. Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri Ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi, Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi, 12, 421-441.
- Öztürk, G., 2016. Uluslararası Taşımacılıkta Verimliliğin Sağlanmasına İlişkin Alternatif Yöntemler, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Rodrigue, P. J., Comtois, C. ve Slack, B., 2006. The Geography of Transport Systems. London and New York, Routledge Taylor & Francis Group.
- Sıtkı, F., 2017. Denizyolu İle Tehlikeli Ve Bozulabilir Madde Taşımacılığı Mersin İli Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Toros Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin.
- Smith, A., 1776. An Inquiry Into The Nature and Causes of The Wealth of Nations, Edwin Cannan's Annotated Edition.
- Spring, L., 2000. The Cost of Nontariff Barriers to Trade in Shipping, Constantino Stylianos Halkias Substantial Research Paper.
- Şahin, S., Çek, F. ve Zeytin, N., 2011. Eğitim Müfettişlerinin Mesleki Memnuniyet ve Memnuniyetsizlikleri, Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi, 2, 2, 221-246.
- Şakiroğlu, A., 2007. Uzakyol Zabitlerinin Kariyer Planlama Ölçütleri Üzerine Bir Analiz, Tezsiz Yüksek Lisans Projesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- URL-1, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5a71954c0cb6b2.33971168 Güncel Türkçe Sözlük, 31 Ocak 2018.
- URL-2, <http://www.unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1890> Review of Maritime Transport 2017, 11 Şubat 2018.
- URL-3, <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/world-seaborne-trade> World Seaborne Trade. 11 Şubat 2018.
- URL-4, https://www.unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf Review of Maritime Transport 2018. 01 Nisan 2019.
- URL-5, <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/safety-security-and-operations/manpower-report-2015-executive-summary.pdf?sfvrsn=16>, Manpower Report 2015. 20 Nisan 2019.

- URL-6, <http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/3dbf8bb47414193.pdf>, Ulaşan Erişen Türkiye 2018. 01 Nisan 2019.
- URL-7, https://www.atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_filo.aspx, Filo İstatistikleri. 20 Nisan 2019.
- URL-8, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/02/20180210-9.htm>, Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği. 01 Nisan 2019.
- URL-9, <https://www.gbs.udhb.gov.tr>, Gemiadamları Eğitimi Bilgi Sistemi. 20 Nisan 2019.
- URL-10, <https://www.osym.gov.tr>, Yüksek Öğretim Programları ve Kontenjanları Kılavuzu. 20 Nisan 2019.
- URL-11, <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=80100>, Yıllara Göre Dünya Ticaret Filosu. 20 Nisan 2019.
- URL-12, <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=157422>, 5 Yıllık Gemiadamı Arzı 2015. 20 Nisan 2019.
- URL-13, <http://www.udhb.gov.tr/ku-2-bakanlik-yayinlari.html>, Bakanlık Yayınları, 20 Nisan 2019.
- Tanyaş, M. ve Hazır K., 2011. Lojistik Temel Kavramlar, Çağ Üniversitesi Yayınları, Mersin.
- Tarakçı, N., 2005. Sömürgecilikten 21'inci Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi, Deniz Basımevi, İstanbul.
- Tezel, H., 1973. Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi, Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Yayınevi, İstanbul.
- Trivedi, S. M., 2010. An Analysis of Financial Performance of State Road Transport Corporation In Gujarat, Doktora Tezi, Saurashtra University, Rajkot.
- Volk, B., 2002. The Dynamics of Supply and Demand in Tramp Shipping, Fachhochschule University of Applied Sciences, Launceston, 1-9.
- Yüksel, A. N., 1987. Turizmde Hava Ulaşımının Önemi, T.C. Ulaştırma Bakanlığı 8. Ulaştırma Şurası, Ankara.
- Zorba Y., 2016. Tükenmişlik Sendromu: Gemi Kaptanları ve Güverte Zabıtları Üzerine Tanımlayıcı Bir Çalışma, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 8, 1, 97-127.

7. EKLER

Ek:1

Denizi Bırakmış, 4 Yıllık Lisans Mezunu Olan (Güverte veya Makine) Gemiadamlarının Denizi Bıraktıktan Sonraki Kariyer Seçimleri Hakkında Çalışma

Sizi KTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı tarafından yürütülen "Deniz'de Çalışmayı Bırakmış, Lisans Mezunu Güverte veya Makine Sınıfı Gemiadamlarının Daha Sonraki Kariyer Seçimleri " başlıklı yüksek lisans tez çalışması ile ilgili olarak anketi doldurmaya davet ediyoruz.

Bu anket çalışmasına katılmak tamamen gönüllülük esasına dayanmaktadır. Anketi yanıtlamanız, araştırmaya katılım için onay verdiğiniz biçiminde yorumlanacaktır. Size verilen anket formlarındaki soruları yanıtlarken kimsenin baskısı veya telkini altında olmayın. Bu formlardan elde edilecek bilgiler tamamen araştırma amacı ile ad soyad alınmadan yapılacaktır.

Bu anketin yapılmasında ki amaç belirli bir süre denizde çalıştıktan sonra gemiadamlarının kariyerlerini yönlendirmedeki eğilimlerini tespit etmek içindir. Bu akademik çalışmaya destek verdiğiniz için Teşekkür ederiz.

E-posta adresi *

1- Şu an ki medeni haliniz?

Yalnızca bir şıkki işaretleyin.

- Evli
 Bekar

2- Eğitim durumunuz

Yalnızca bir şıkki işaretleyin.

- Lisans
 Yüksek lisans
 Doktora

3- Mezun olduğunuz okul?

Yalnızca bir şıkki işaretleyin.

- İstanbul Teknik Üniversitesi
 Dokuz Eylül Üniversitesi
 Karadeniz Teknik Üniversitesi
 Yıldız Teknik Üniversitesi
 Yakın Doğu Üniversitesi
 İstanbul Üniveritesi
 Gime Amerikan Üniversitesi
 Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi
 Diğer: _____

4- Mezuniyet yılınız?

5- Sahip olduğunuz yeterlilik?*Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.*

- Uzakyol kaptan
- Uzakyol birinci zabıt
- Uzakyol vardiya zabiti
- Uzakyol baş mühendis
- Uzakyol ikinci mühendis
- Uzakyol vardiya mühendisi

6- Son gemideki göreviniz?*Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.*

- Uzakyol kaptan
- Uzakyol birinci zabıt
- Uzakyol vardiya zabiti
- Uzakyol baş mühendis
- Uzakyol ikinci mühendis
- Uzakyol vardiya mühendisi

7- Denizcilik mesleğini tercih etme sebebiniz? (Lütfen sadece ilk 3 sebebinizi işaretleyiniz.)*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Tesadüfen seçtim
- Bilinçli ve planlı bir şekilde seçtim
- Ailemde/çevremde var olan denizcilerin tavsiyesi ile seçtim
- Sürekli iş garantisi olan bir meslek olduğunu duyduğum/bildiğim için seçtim
- Bol kazançlı bir meslek olduğu için seçtim
- Toplumda saygın bir meslek olduğu için seçtim.
- Özgürlüğü simgelediği için seçtim
- Ailemin yönlendirmesi ile seçtim
- Arkadaşlarımın yönlendirmesi ile seçtim
- Denize baştan beri duyduğum ilgi nedeni ile seçtim
- Seyahat etmeye duyduğum ilgi nedeni ile seçtim
- Karada yaşadığım sorunlardan uzaklaşmak için seçtim
- Diğer: _____

8- Deniz hayatınız boyunca genel itibariyle çalıştığınız gemi tipi?*Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.*

- Dökme yük
- Konteyner
- Kuru yük (General cargo)
- Ro-Ro
- Petrol Tankeri
- Kimyasal Tanker
- Lpg/Lng
- Yolcu
- Feribot/İç hatlar
- Diğer: _____

9- Genel itibariyle çalıştığınız gemi bayrağı? (Yabancı bayraklı ise, "Diğer" kutucuğuna ülke bayrağını lütfen belirtiniz.)*Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.*

- Türk bayraklı
- Diğer: _____

10- Denizde toplam çalışma süreniz?*Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.*

- 0 - 2 yıla kadar
- 2 yıldan - 5 yıla kadar
- 5 yıldan - 10 yıla kadar
- 10 yıl ve üstü
- Diğer: _____

11- Denizde çalışmayı bırakmaya kesin olarak ne zaman karar verdiniz? (Lütfen tek cevap işaretleyiniz)*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Daha okulda öğrenci iken
- Açık deniz stajı sırasında
- Vardiya zabiti/mühendisi iken
- Birinci zabıt/ikinci mühendis iken
- Kaptan/baş mühendis iken
- Evlendiğinde
- Çocuk sahibi olduğunda
- Diğer

12- Denizde çalışmayı bırakıp, karaya geçmedeki en önemli 5 sebep hangisidir?

Uygun olanların tümünü işaretleyin.

- Gemilerin uzak sefer çalışması
- Kontrat sürelerinin uzunluğu
- Yeni eğitimler ve sertifikaların düzenli olarak yenilenmesi gereklilikleri
- Aile ve yakın çevre ile iletişim olanaklarının az olması
- Arkadaşlarının karada çok daha iyi fırsatlar yakalayabiliyor olması
- Kumanya kalitesinin eksikliği
- Yaşanan sorunlarda firmadan sağlanan destek eksikliği
- Yaşam mahalinin konforu
- Gemideki sağlık hizmetlerinin zafiyetleri
- Gemiye katılışlarda /ayrılışlarda ve seyahatlerde çekilen zahmetler
- Karada şartları daha iyi olan bir iş bulma ve aile özlemi
- Gemi içi sosyal faaliyetlerin eksikliği
- Deniz haydutluğu olayları
- Gemide çalışan personelin kalitesinin düşmesi
- Teknolojik gelişmeler sonucu gemi personel sayısının azalması
- Şirket baskı ve müdahaleleri
- Gemilerin limanda kalış sürelerinin kısalması
- Gemideki iş yükü fazlalığı
- Limanlarda yapılan denetimlerin yıpratıcı süreçleri
- Şirketlerin kariyer planlama eksikliği
- Şirketler tarafından verilen sözlerin tutulmaması
- Eş ile birlikte sefere gidememek
- Denizcilik örf, adet ve geleneklerinin erozyona uğraması
- Karadaki maaşlar ile gemideki maaşlar arasındaki farkın azalması
- Kaptan ve zabıtlere yüklenen sorumluluk düzeyinin artması
- Yapılan işin stresinin günden güne artması
- Sosyal hakların kara çalışanlarına göre daha az olması (Sağlık, Emeklilik vs.)
- Karada iş imkanlarının artması
- Sevdiklerinize (eş / çocuk / aile) karşı görevlerimi tam olarak yerine getirememek
- Günden güne kendimi daha yorgun hissetmem
- Birlikte olduğunuz eşinizin / nişanlınızın bir an önce dönmenizi istemesi
- Diğer: _____

13- Denizde çalışmayı bıraktığınızda kaç yaşındaydınız?

14- Denizde çalışmayı bıraktığınızda medeni haliniz neydi?

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Evli
- Bekar

15- Denizde çalışmayı bırakmaya karar verdiğinizde/ayrıldığınızda karada ilk iş hedefiniz aşağıdakilerden hangisi olmuştur?

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Denizcilik sektörü ile ilgili kendi işini kurmak
- Denizcilik sektörü ile ilgili bir firmada çalışmak
- Denizcilik sektörü ile ilgili devlet sektöründe çalışmak
- Kılavuzluk teşkilatlarında çalışmak
- Denizcilik sektörü ile ilgili olmayan bir işte çalışmak
- Denizcilik sektörü ile ilgili olmayan kendi işimi kurmak
- Diğer: _____

16- Denizde çalışmayı bırakıp karaya geçerken aşağıdaki yöntemlerden hangisini kullandınız?

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Planlı bir biçimde karada gelecekteki yeni kariyerim için hazırlandım
- Ailem benim için sürekli karada iş araştırması yaparak beni yönlendirdi
- Karada iş sahibi olan denizcilerin yardımı ile
- Tesadüfen ortaya çıkan bir fırsatı değerlendirerek
- Kara ile sürekli bağlantılı kısa seferler yapıp uygun fırsat kollayarak
- Diğer: _____

17- Denizde çalışmayı bıraktığınızda, eğitiminiz ve deniz kariyeriniz karada görev yapmanız için yeterli oldu mu?

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Evet
- Hayır

18- Çalıştığınız firmadaki pozisyonunuz nedir?

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Sahibi
- Ortağı
- Yönetici olarak çalışan
- Çalışan

19- Çalıştığınız firmada yönetici kademesinde iseniz, pozisyonunuz nedir?

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- CEO
- Genel Müdür
- Filo Müdürü
- İşletme Müdürü
- Operasyon Müdürü
- Teknik Müdür
- İnsan Kaynakları Müdürü

20- Karadaki kariyeriniz boyunca, denize dönmeyi düşünmekte misiniz?

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Evet
 Hayır

21- Yukarıdaki soruya "Evet" cevabını verdiyseniz, geçici olarak mı (örneğin ekonomik anlamda, iş hayatında, aile hayatında vs. mevcut şartlar değişene kadar) yoksa kalıcı olarak mı, olmak üzere nedeni ile birlikte aşağıda lütfen belirtiniz.

22- Karadaki kariyeriniz süresince geçici bir süreliğine bile olsa, hiç denize dönüş yapmak zorunda kaldınız mı? (Denizcilik firmalarında inspection amaçlı veya mecburi değiştirmeci pozisyonu hariç)

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Evet
 Hayır

23- Yukarıdaki soruya "Evet" cevabını verdiyseniz, lütfen kaç kere olduğunu aşağıda belirtiniz.

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Bir kez
 İki kez
 Üç kez
 Dört kez
 5 kez ve/veya daha fazla

24- Şu an karadaki işinizi bırakıp yeniden denize dönseniz, gemideki görevinizi ifa ederken zorlanacağınızı düşünüyor musunuz?

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Evet
 Hayır

25- Şu an ki işinizdeki aylık ortalama gelir durumunuz nedir?

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- 0-2999 TL
 3000-5999 TL
 6000-9999 TL
 10000-14999 TL
 15000-24999 TL
 25000-34999 TL
 35000 TL ve üstü

26- Hangi şartlarda denize dönerdiniz, kısaca açıklar mısınız?

27- Karadaki işinizden memnun musunuz?

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Evet
 Hayır

28- Nerede yaşamaktasınız? (Yurt dışında ise "Diğer" kutucuğunu işaretleyip, hangi ülkede olduğunuzu lütfen belirtiniz.)

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Türkiye
 Diğer: _____

29- Yapmakta olduğunuz iş, denizcilik ile alakalı mı, değil mi? (Değil ise, "Diğer" kutucuğunu işaretleyip, hangi sektör ile ilgili olduğunuzu lütfen belirtiniz)

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Denizcilik ile alakalı
 Diğer: _____

30- Çalıştığınız firma Türk sermayeli bir firma mı, yoksa yabancı mı? (Yabancı ise, "Diğer" kutucuğunu işaretleyip, hangi ülkeye ait olduğunuzu lütfen belirtiniz.)

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Türk Sermayeli Bir Firma
 Türk Resmi Kurum
 Diğer: _____

31- Yapmakta olduğunuz işi hangi sektörde tanımlarsınız? ("Diğer" kutucuğunu işaretleyenler için, sektörü yanına lütfen belirtiniz.)

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Gemi klas müesseseleri (Classification Societies)
- Sörvey, ekspertiz, danışmanlık faaliyetleri
- Liman servisleri (Vts, pilotaj, römorkaj vb)
- Liman işletmeciliği (Liman başkanlığı, memurları, psc, gsk, çalışanlar vb)
- Terminal operatörlüğü (Özel liman işletmeciliğinde liman müdürlüğü, yük elleçleme firması çalışanları,
- Gemi kurtarma, yedekleme, sualtı işleri vb. (kıyı emniyet çalışanları ile, Towage/salvage/dredging firmalarında çalışanlar)
- Deniz hukuku alanı (hukukçu)
- Sigortacılık (Sigorta firmaları, P&I klüpler vb.)
- Gemi finansörlüğü (Finans, bankacılık sektöründe)
- Brokerlar, kiralamacılar (Brokering/chartering)
- Gemi acenteciliği
- Deniz malzemeleri alım&satımı, servis sağlayıcılar (Ship chandlers, ship equipment services)
- Gemi inşa sanayi
- Gemi işletmeciliği, personel işletmeciliği (Ship management, crew management)
- Eğitimci
- Dernekler, Odalar vs (itf, dto vb)
- Diğer: _____

32- Yapmakta olduğunuz iş, kamu sektörüne mi ait, özel sektöre mi?

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Kamu sektörü
- Özel sektör

33- Gemiadamı cüzdanınızı ve ehliyetinizi sürekli güncel tutuyor musunuz?

Yalnızca bir şıkkı işaretleyin.

- Evet
- Hayır

ÖZGEÇMİŞ

Fatih SANA, 1983 yılında Ordu ili Kumru ilçesinde doğmuştur. İlkokulu Bartın Fatih İlkokulunda, ortaokul ve liseyi ise Bartın Davut Fıncıoğlu Anadolu Lisesinde bitirmiştir. 2001 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi, Denizcilik Fakültesinde Güverte bölümü lisans eğitimine başlamıştır. Lisans süresince 12 aylık deniz stajını tamamlayarak 2006 yılında Uzakyol Vardiya Zabiti unvanını almış ve deniz hayatına başlamıştır. Kuru dökme yük gemilerinde, 2012 yılına kadar sırasıyla uzakyol vardiya zabitliği ve birinci zabitlik yapmış olup, 2012 -2016 yılları arasında ise yine aynı tip gemilerde uzakyol kaptanlığı görevinde bulunmuştur. 2016 yılında Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimler Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü'ne Öğretim Görevlisi olarak atanmış olup, halen daha bu görevi sürdürmektedir. İyi derece İngilizce bilmektedir.