

DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYETLER
ve
MALİYETLERİN YÖNETİM YÖNÜNDEN
İNCELENMESİ

D o k t o r a T e z i

Asis. Osman Altuğ

İstanbul, 1973

İ Ç İ N D E K İ L E R

SAHİFE

S U N U Ş	1
1. DENİZ TAŞIMACILIĞI	3
10. DENİZ TAŞIMACILIĞININ EKONOMİDEKİ YERİ	3
11. DENİZ TAŞIMACILIĞININ BAŞLICA ŞEKİLLERİ	7
110. SEFERLERİN UZAKLIK YA DA YAKINLIĞINA GÖRE	7
1100. Uzak Deniz Taşımacılığı	7
1101. Kıyıdan Kıyıya Taşımacılık	7
111. GEMİLERİN DÜZENLİ İŞLEYİP İŞLEMEMELERİNE	8
GÖRE	
1110. Tarifersiz Sefer Yapan Gemiler ile	
Yapılan Deniz Taşımacılığı	8
1111. Tarifeli Sefer Yapan Gemilerle Ya-	
pılan Deniz Taşımacılığı	8
112. TAŞINILAN YÜK YA DA YOLCUYA GÖRE	9
1120. Yolcu Taşımacılığı	10
1121. Yük Taşımacılığı	10
12. DÜNYA TİCARETİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞI	11
120. DÜNYA DENİZ TİCARETİ FİLOSUNUN DURUMU ...	11
121. DENİZ TİCARETİNİN DURUMU	12
1210. Dünya Deniz Taşımacılığında Artışlar	12
1211. Sıvı Yüklerdeki Hacim Artışı	13
1212. Kuru Yüklerdeki Hacim Artışı	13
122. DÜNYA DENİZ TİCARETİNİN DEĞER OLARAK AR-	
TIŞLARI	14
1220. İhracat (Fob)'teki Artışlar	14
1221. İhracattaki Gelişmiş ve Gelişmekte-	
ki Ülkelerin Payları	15
1222. İthalât (Cif)'teki Artışlar	15
123. DÜNYA TİCARETİNİN GELİŞMİŞ VE GELİŞMEKTE	
OLAN ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI	16
1230. İthalâta Gelişmiş ve Gelişme Yo-	
lundaki Ülkelerin Payları	16
1231. Dünya İhracatının Gelişmiş ve Geliş-	
me Yolundaki Ülkeler Arasında Dağı-	
lımı	16
1232. Dünya Ticaretinin 5'er Yıllık Orta-	
lama Artış Hızı	17

13. DENİZ TAŞIMACILIĞI VE TÜRK EKONOMİSİ	18
130. ULUSAL TAŞIMA KAPASİTEMİZ	18
1310. 18 ve Yukarı Gros Tonluk Deniz Taşıtlarının Cinslerine Göre Dağılımı	24
1311. Türk Deniz Ticaret Filosunun (Şubat 971) Durumu	25
1312. Büyüklüklerine Göre Türk Deniz Ticaret Filosunun (Şubat 1971) Durumu	26
132. TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞI	27
1320. Düzenli Postalarla İç ve Dış Hatlarda Taşıma	28
1321. Şilep ve Tankerlerle İç ve Dış Hatlarda Taşıma	29
1322. Kabotaj : Giren-Çıkan Gemi Sayısı İle Boşaltma ve Yükleme	30
1323. Uluslararası Deniz Taşınması : Giren Çıkan Gemi Sayısı İle Boşaltma ve Yükleme	31
133. TÜRK DIŞ TİCARETİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞI	32
1330. İhraç Yüğü Taşınmaları	33
1331. İthalat Yüğü Taşınmaları	34
134. ORTAK PAZAR VE TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞI	34
1340. Ortak Pazar İle Olan İthalat ve İhracatımızın Gelişimi	35
1341. A.E.T. Üyelerine Olan İthalatımız	35
1342. A.E.T. Üyelerine Olan İhracatımız	36
2. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYET MUHASEBESİ TEKNİKLERİ	39
20. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYET MUHASEBESİ DÜZENİ	40
200. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MUHASEBE DÜZENİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ	41
201. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYET MUHASEBESİ İLKELERİ	42
2010. Sefer ve Sefer Maliyetleri	43

21. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYET GİDERLERİ	44
210. DOLAYSIZ ULAŞIM GİDERLERİ	45
2100. Gemi Adamları Ücretleri	45
2101. Gemi Adamları Munzam Ücretleri	47
2102. Yasalı Sosyal Giderler	59
2103. Bunker Giderleri	60
2104. Çeşitli Malzeme Giderleri	60
2105. Dezenfekte Giderleri	63
2106. Yükleme ve Boşaltma Giderleri	63
2107. Acentalık Ücret ve Komisyonları	69
2108. Öteki Dolaysız Ulaşım Giderleri	75
211. DOLAYLI ULAŞIM GİDERLERİ	81
2110. Gemiler Amortisman Giderleri	81
2111. Gemiler Bakım ve Onarım Giderleri	82
2112. Gemiler Envanter Amortismanları	83
2113. Gemiler Büyük Tamir Giderleri	83
2114. Sürvey ve Muayene Giderleri	84
2115. Gemiler Sigorta Primleri	86
2116. İhtiyat Gemi Adamlarına Ödenen Ücretler.	87
212. GENEL YÖNETİM GİDERLERİ	88
22. DOLAYLI ULAŞIM GİDERLERİNİN SEFER MALİYETLERİNE YÜKLENMESİ	93
220. DOLAYLI ULAŞIM GİDERLERİNİN HESAPLANMASI	94
221. DAĞITIM (YÜKLEME) ANAHTARLARININ SEÇİMİ	94
2210. Sefer Gün Sayısı Anahtarı	94
2211. Gayrî Safi Hasılat Anahtarı	95
23. GENEL YÖNETİM GİDERLERİNİN (G.Y.G.) SEFER MALİYETLERİNE YÜKLENMESİ	96
230. GENEL YÖNETİM GİDERLERİNİN HESAPLANMASI	96
231. DAĞITIM (YÜKLEME) ANAHTARLARININ SEÇİMİ	97
2310. Gemiler Toplam Günü Anahtarı	98
2311. Gemi Adamları Toplamı Anahtarı	99

2312.	Gemilerin Toplam Gros Tonajı Anahtarı ..	100
2313.	Gemilerin Gider-Gelirleri Çarpımları Toplamı Anahtarı	102
24.	DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE BİRİM MALİYETLERİ	104
240.	SEFER MALİYETİ	105
241.	BİTMEMİŞ SEFER MALİYETİ	111
242.	GEMİLERİN BOŞ ÇALIŞMA MALİYETİ	111
243.	HAT MALİYETİ	112
2430.	Yıllık Ton/mil	112
2431.	Yıllık Ton/mil Başına Gelir	113
2432.	Yıllık Ton/mil Gideri	113
2433.	Ton Başına Gelir	114
2434.	Ton Başına Gider	114
25.	DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE ORTAK HİZMET MALİYETLERİNİN HESAPLANMASI	114
250.	ORTAK HİZMETLERİN MALİYETİNİN BULUNMASINDAKİ GÜÇLÜKLER	115
251.	ORTAK HİZMET MALİYETLERİNİN HİZMET BİRİMLERİNE PAYLAŞTIRILMASI	116
2510.	Yolcu Hasılatını Ayrık Tutma Yöntemi ...	116
2511.	Ambar ve Kamara Büyüklükleri İle Orantılı Paylaştırma Yöntemi	117
2512.	Yolcu ve Yük Hasılatı İle Orantılı Paylaştırma Yöntemi	117
2513.	Gemi Yapım Maliyetini Emsal Alma Yöntemi	118
2514.	Yolcu ve Yük Giderlerini Ayrıklama Yöntemi	119
26.	DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYET SİSTEMLERİ	120
260.	MALİYET HESAPLAMA YÖNTEMLERİNİN AYIRIMI	120
2600.	Tarihi (Fiilî) Maliyetleme	120
2601.	Standart Maliyetler	121
2602.	Sipariş Maliyeti	122
2603.	Safha Maliyeti	123
2604.	Tam Maliyetleme	123
2605.	Direkt Maliyetleme	123
261.	MALİYET SİSTEMLERİ	124

27.	DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE STANDART MALİYETLER	125
270.	STANDARTLARIN ORTAYA KONULMASI	126
271.	STANDARTLARDAN SAPMALARIN ANALİZİ	128
28.	DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE BÜTÇELEME VE BÜTÇE KONTROLÜ	134
280.	GELİR BÜTÇESİ	135
281.	GİDER BÜTÇESİ	136
282.	NAKİT BÜTÇESİ	137
283.	YATIRIM BÜTÇESİ	137
3.	DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYETLERİN İNCELENMESİ ...	138
30.	DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYETLERİN DEĞİŞKENLİK YÖNÜNDEN İNCELENMESİ	142
300.	DEĞİŞKEN MALİYETLER	142
301.	DEĞİŞMEZ MALİYETLER	143
31.	DENİZ TAŞIMA HİZMETİ ÜRETİMİNDE İSTİHDAM VE MALİYET OLUŞUMU	144
310.	MALİYET DEĞİŞİMLERİ VE NEDENLERİ	144
3100.	Taşıma Mesafesinin Değişmesi Sonucu Maliyet Değişimleri	144
3101.	Yük Miktarınının Değişmesi Sonucu Maliyet Değişimleri	145
311.	MALİYETLERDEKİ DEĞİŞİMLER VE KAPASİTEDEN YARARIANMA	150
32.	MALİYETLERİN SEFERDEN ÇEKİLME YÖNÜNDEN İNCELENMESİ.	153
320.	MALİYETLERİN SEFERDEN ÇEKİLME YÖNÜNDEN AYRILANMASI	154
3200.	Donatıma Bağlı Değişmez Maliyetler	154
3201.	İşletmeye Bağlı Değişmez Maliyetler.....	154
321.	SEFERDEN ÇEKİLMENİN MALİYETLERE ETKİLERİ	155
33.	ÇEŞİTLİ YÜK TAŞINMASI YÖNÜNDEN MALİYETLERİN İNCELENMESİ	158
34.	DENİZ TAŞIMA HİZMETİ ÜRETİMİNDE ÜRETİM PROGRAMI VE MALİYET YAPISI	160
340.	TARİFELİ SEFER YAPAN GEMİLER İÇİN ÜRETİM PROGRAMI VE MALİYET YAPISI	161
341.	TARİFESİZ SEFER YAPAN GEMİLER İÇİN ÜRETİM PROGRAMI VE MALİYET YAPISI	162

342. ÇEŞİTLİ YÜK TAŞINMASI YÖNÜNDEN MALİYETLERİN AY- RIMLANMASI	163
3420. Zamana Bağlı Maliyetler	164
3421. Zamana ve Faktör Fiyatına Bağlı Maliyetler	164
3422. Faktör Fiyatı ve Yük Miktarına Bağlı Ma- liyetler	164
35. TONAJ KULLANILMASI HALİNDE MALİYET PLANLAMASI	166
350. SEFERDEN ÇEKİLMENİN TONAJ KULLANILMASI YÖNÜNDEN İNCELENMESİ	168
36. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYET MUHASEBESİ VERİLE- RİNİN YÖNETİM ARACI OLARAK KULLANILMASI	171
360. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE DEĞİŞMEZ MALİYET YÜKÜ	173
361. DONATIMA VE İŞLETMEYE BAĞLI DEĞİŞMEZ MALİYET Y ÜKÜ	175
362. DEĞİŞMEZ MALİYET YÜKÜ VE KONJONKTÜR	179
363. GEMİNİN BAYRAĞI VE DEĞİŞMEZ MALİYET YÜKÜ	181
S O N U Ç	182
YARARLANILAN YAYINLAR	189

S U N U Ş

Dünya ekonomisinde, deniz yolu ile taşımacılığın önemi herkesçe kabul edilen bir gerçektir.

Türkiye'mizde de, ekonomik hareketler ve özellikle kalkınma faaliyetleri içerisinde, deniz yolu ile yük ve yolcu taşımacılığının yeri ve payı, her geçen gün önemini arttırmaktadır. Bu artış, Kalkınma Plânları incelendiğinde rakamlarla açık ve seçik olarak görülmektedir.

Deniz taşıt işletmelerinin yönetiminde, gerek işletme içi faaliyetlerin denetimi, gerek ileriye dönük olarak alınacak kararlarda, maliyetlerin tespit ve incelenmesi yöneticiler yönünden üzerinde en çok durulması gereken bir husustur.

"Deniz Taşıt İşletmelerinde, Maliyetler ve Maliyetlerin Yönetim Yönünden İncelenmesi" konusunu doktora tezi olarak seçmemizin başlıca nedenlerinden biri, ulaşım işletmelerinde Genel Muhasebe-Maliyet Muhasebesi düzeni, Maliyet Muhasebesi Teknikleri, Maliyetlerin İncelenmesi Konularının Türkiye'de bugüne kadar yeterince ele alınmamış olmasıdır.

Deniz taşımacılığının taşınılan yolcu ve yük'e göre bölümlenmesi, yolcu ve yük taşımacılığının kendilerine özgü sorunları olması, tez konusunu yalnız yük taşımacılığı ile uğraşan deniz taşıt işletmelerinde maliyetler ve maliyetlerin yönetim yönünden incelenmesi şeklinde sınırlandırmamızı zorunlu kılmıştır.

Doktora tezimiz üç ana bölümden oluşmaktadır.

Birinci Bölüm; genel olarak deniz taşımacılığının ekonomideki yeri, başlıca şekilleri, dünya ticareti ve deniz taşımacılığı, deniz taşımacılığı ve Türkiye ekonomisi;

İkinci Bölüm; deniz taşıt işletmelerinde maliyet muhasebesi düzeni ve teknikleri, maliyet giderleri, dolaylı ulaşım giderleri ile genel yönetim giderlerinin sefer maliyetlerine yüklenmesi, deniz taşıt işletmelerinde birim maliyetleri, ortak hizmet maliyetlerinin hesaplanması, maliyet sistemleri;

Üçüncü Bölüm; deniz taşıt işletmelerinde değişkenlik yönünden maliyetler, deniz taşıma hizmeti üretiminde istihdam ve maliyet oluşumu, seferden çekilme (vazgeçme) ve çeşitli yük taşınması yönlerinden maliyetler, deniz taşıt işletmelerinde maliyet muhasebesi verilerinin yönetim aracı olarak kullanılması;

konularını kapsamaktadır.

Görüleceği gibi, tezimizin ağırlık noktası, ikinci ve üçüncü bölümlerde oluşmaktadır. İkinci bölümde, deniz taşıt işletmelerinde maliyetler ortaya konulmakta, üçüncü bölümde ise, deniz taşıt işletmelerinde maliyetler yönetim yönünden incelenmekte, özellikle maliyetler seferden çekilme (vazgeçme) yönünden incelenerek geminin ne zaman seferden alıkonulması gerektiğine cevap aranmakta, çeşitli konular tartışılmakta ve bu konulardaki görüşlerimizin belirtilmesine çalışılmaktadır.

1. DENİZ TAŞIMACILIĞI

Deniz taşımacılığı, kendine özgü kuralları, hukuku, sigortası, eğitimi ve işletmeciliği olan bir çalışma konusu, bir ekonomik eylemler bütünüdür. Bu bütünün aksaksız (hem ahenk) işlemesi değişik bilgi ve yetenekte kişilerin el ele vermesini gerektirir. Bu değişik bilgi ve yetenek zinciri denizde miçodan gemi kaptanına, karada da en küçüğünden en büyüğüne tüm kara personelinden armatöre kadar giden çeşitli sorumluluk noktalarından, yetki göçerilmelerinden oluşur.

Deniz taşımacılığını başlatmak, yürütmek ya da geliştirmek gereğini duyan bir toplum bu değişik bilgi ve yetenekte işgücünü, taşıma hizmetini üretecek araç-gereç ve tesisleri bir araya toplamak ve yekdiğeriyle uyumlu bir çalışma düzeni içerisinde çalıştırmak zorundadır.

Kendine özgü hukuku, sigortası, eğitimi ve işletmeciliği olan deniz taşımacılığının kendine özgü bir maliyet muhasebesi düzeni de vardır.

Deniz taşıt işletmelerinde maliyetler ve maliyetlerin incelenmesi konusuna girmeden önce, deniz taşımacılığının ekonomideki yerini, dünya ve Türkiye deniz taşımacılığını ve gemiciliğini kısaca ortaya koymak gerekir.

10. DENİZ TAŞIMACILIĞININ EKONOMİDEKİ YERİ :

"Ekonomik yönden ulaşım, insan ve eşyanın, ihtiyaçları gidermek amacıyla, zaman ve mekân faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesini mümkün kılan bir hizmettir" (1) şeklinde tanımlanmaktadır.

(1) BARDA, S., "Münakale Ekonomisi" İstanbul, 1958, s.6.

Ancak bu hizmetin ekonomik amacı kurulan sistemin mümkün olan en kısa zamanda ve en az masrafla işlemesinde belirir. Bu iki unsur, zamandan tasarruf, yani mesafenin kısaltılması ve masraflardaki azalma, yani taşıma ücretindeki ucuzluk modern taşımacılığın başlıca ölçüsü olmuştur.

Deniz taşımacılığı, ulusal ekonominin temel taşlarından biridir, buna dayanmadıkça ne dış ticaret yolunca yürütülebilir ve ne de geniş ölçüde endüstri kurulabilir.

Günümüzde bir malın pazar tutması genellikle ulaştırma evresinde iyi değerlendirilmesiyle olanak kazanır. Aynı malı daha ucuza ve yolunca taşıyan bir işletme daha pahalı taşıyan başka bir işletmeye bakarak pazara daha kolay girebilir, pazar tutabilir ve de pazarını geliştirebilir.

Deniz taşıt işletmeleri her şeyden önce malların "faydalılık" niteliğini gerçekleştirmek zorundadır. Bu işletmeler, bir malı az faydalı olduğu bir yerden daha faydalı olduğu başka bir yere taşıyarak "müspet" anlamda yeni bir fayda yaratılmasını sağlarken, bu taşıma fonksiyonu bir başka yönden, mesafenin yarattığı "faydasızlık" durumunu da ortadan kaldırarak "menfi" yönden de yeni bir faydanın doğmasına olanak vermektedir. Modern taşımacılıkta "yer", "mahal" ya da "mekân" faydası denilen (1) bu temel ekonomik unsur, deniz taşımacılığının da temel fonksiyonlarından biridir.

Ekonomik deyimle, eşyanın marjinal faydasının az olduğu yerlerden daha faydalı olduğu yerlere ulaştırılması, ulaşım hizmetlerinin başta gelen ekonomik amaçlarından biridir.

(1) ÖZELMAS, E., "İktisat" Cilt 1. İstanbul, 1967, s. 187-188.

Deniz taşımacılığında eşyanın (yükün) faydalılık fonksiyonunu bir başka yönden de tamamlamak gerekir. Taşınacak eşya (yük) zamandan da tasarruf sağlamak suretiyle en elverişli zaman seçilerek "üreticiden-tüketiciye, kapıdan-kapıya" taşımanın en güzel örneklerini veren bir taşıma düzeni içerisinde gideceği yere varmalıdır. Ancak, bu anlamda ortaya çıkabilecek bir "zaman" faydası unsurunun zaman birikiminden tasarruf şeklinde spekülâtif bir başarı, bir takım ekonomik ve doğal koşullarla gelişebilecek bir kavram olduğunu hatırlatmalıyız. Örneğin, taşıma fonksiyonunun ekonomik amaçlarına varabilmesinde taşıma süresindeki doğal koşulların (belirli mevsimler) gözönünde bulundurulması, üretim ve tüketim sürelerinin tam seçimi (seçme fırsatı), millî ulaşım politikasına uyma (stratejik maddeler taşıma yönünden avantajını ayarlama) gibi faktörler ve şartlara bağlı bir zaman faydası sağlamak söz konusudur.

"Mekân" ve "Zaman" faydası unsurlarına göre geliştirilmesi gereken denizde yük taşımacılığının, ihtiyaçları giderecek mallar yani faydalı mallar için yapılacağı ortadadır. Deniz taşımacılığının ihtiyaçları giderecek mallar için yapılması, ihtiyaçların ise, insan ihtiyaçları olması bizi "Taşıtma talebi" ile karşı karşıya bırakmaktadır. Eşya (yük) için "müştak" (bağlı) nitelikte olan taşıtma talebinin, hem mal hareketini, hem de taşıyıcı faaliyetini çok yakından etkileyeceği şüphesizdir.

Toplumların uygarlık düzeyleri ile yakından ilgili olan bağlı nitelikteki bu "taşıtma talebi" toplam talep olarak, gelişmiş ekonomilerde esneksizlik, gelişmemiş ekonomilerde ise, esneklik gösterir.

Gelişmiş ekonomilerde navlun fiyatlarındaki değişmeler malların taşıma talebi üzerinde pek etkili görünmez, gelişmemiş ekonomilerde ise etkili görünür. Oysa, konu ulaşım sektörleri arasında düşünülürse, her iki ekonomik yapıda da bir talep esnekliği çokluğuna rastlanır.

Son yıllarda dünyanın birçok ülkelerinde demir yolları ile kara yolları arasındaki rekabet; taşıma talebinin, esneklik dolayısıyla demiryolu sektöründen karayolu sektörüne kayması sonucunu doğurmuştur, denilebilir (1). Gerek az masraflı oluşu, gerekse öteki ulaştırma sektörlerine bakarak taşıma kapasitesinin çokluğu nedeni ile deniz ulaştırması öteki ulaştırma şekilleri içerisinde en güçlüsüdür. Dolayısıyla bu türden bir talep esnekliğinden sabit şartlarda kayma göstermemektedir.

Denize önem vermek, bir bakıma deniz ticaretine önem vermek demektir. Denize eğilen ve gereken önemi veren toplumlar daima dünya ticareti üzerinde söz sahibi olmuşlar, müstemlekeciliği başlatmış ve de yaşatmışlardır. Bu arada birçok ülkelerin ekonomilerinin güçlenmesinde en büyük pay yine denizin ve denizciliğin olmuştur.

Deniz taşımacılığının bir topluma sağladığı temel yararlar kısaca şöyle özetlenebilir:

1. Ekonomik Yararlar

- Ödemeler Dengesine Katkı,
- İş Alanı Yaratma,
- Pazarı Koruma, Konferanslarda Söz Sahibi Olma.

(1) BARDA, S., a.g.e. s. 71 ve devamı.

2. Siyasal Yararlar

- Ulusal Bütünlüğü Koruma,
- Bayrak Dalgalandırma,
- Siyasal Güçlülük Kazanma.

3. Sosya-Kültürel Yararlar

- Görgü ve Bilgi Değişimi,

11. DENİZ TAŞIMACILIĞININ BAŞLICA ŞEKİLLERİ

Modern Deniz taşımacılığı gözönünde tutulursa bu tür taşımacılık başlıca iki yönden ayrımlanabilir (1).

110. SEFERLERİN UZAKLIK YA DA YAKINLIĞINA GÖRE

Deniz taşıt araçlarının seferlerinin uzunluk ya da kısalığına göre bu tür taşıma şekli iki gruba ayrılır.

1100. Uzak Deniz Taşımacılığı :

Öteki adıyla Okyanus denizciliği denilen bu şekil deniz taşımacılığı dünya ticaretinin gelişmesinde ve hattâ dünyanın ihtiyaç piyasalarının yakınlaşmasında büyük rol oynamıştır. Bu tür taşımacılıkta seferler uzun sürelidir.

1101. Kıyıdan Kıyıya Taşımacılık :

"Coastwise transportation" denilen kıyıdan kıyıya taşımacılık, geniş sahilleri olan bir ülkenin kendi limanları arasında, genellikle ulusal kara suları içerisinde, yapılan taşımacılık hizmetlerini kapsar (2).

(1) BARDA, S., a.g.e. s. 312.

(2) BARDA, S., a.g.e. s. 313.

Ülkemizde, "kabotaj" ya da "sahil denizciliği" adı altında geliştirilen bu tür taşımacılık, doğrudan doğruya ulusal kara sularının içerisinde ve kendi limanlarımız arasında gerçekleştirilmekte ve taşıma Türk bandıralı gemiler ile yapılmaktadır.

111. GEMİLERİN DÜZENLİ İŞLEYİP İŞLEMEMELERİNE GÖRE :

Deniz taşıma hizmetini gerçekleştiren gemilerin, belirli tarifelere göre düzenli işleyip işlememelerine göre de deniz taşımacılığı ayrımlanabilir, en yaygın ayırım biçimi de budur.

1110. Tarifersiz Sefer Yapan Gemiler ile Yapılan Deniz Taşımacılığı (Trampverkehr)

Bu tür deniz taşımacılığı, düzensiz, tarifersiz, seferler ile büyük miktarda yük taşıma şeklinde oluşmaktadır. Bu tür taşımacılıkta, belirli zamanlarda, belirli hatlar üzerinde, belirli programlara göre hareket etme zorunluluğu yoktur. Bu tür deniz taşımacılığında taşıma ücretlerinin tayin ve tespiti, posta ve yolcu taşımacılığında rastlanan anlaşmalar, tröstler ve pool'ler sonucu tespit olunan tarifeler'den farklı bir rejime tâbidir (1).

1111. Tarifeli Sefer Yapan Gemiler İle Yapılan Deniz Taşımacılığı (Linier-Verkehr)

Bu tür deniz taşımacılığı, düzenli-tarifeli seferler ile yolcu ve yük taşıma şeklinde oluşmaktadır. Bu

(1) BARDA, S., a.g.e. s.31.

tür taşımacılıkta belirli zamanlarda belirli hatlar üzerinde belirli programlara göre hareket etme zorunluluğu vardır.

Bu tür taşımacılıkta taşıma ücretleri, anlaşmalar, tröstler ve pool'ler sonucu tespit olunan tarifeler uyarınca, tayin ve tespit olunmaktadır.

Kısaca konferans adı ile anılan yolcu ve yük taşımacılığı ile ilgili çeşitli anlaşma ve birlikler özellikle bu tür taşımacılıkta çok gelişmiş ve genişlemiştir. Bu da deniz taşımacılığında "temerküz"ün doğal bir sonucudur. Günümüzde çeşitli bölgelerde faaliyet gösteren 200'den fazla konferans bulunmaktadır (1).

Belirli konferans ya da konferanslara üye olmayan bir deniz taşıt işletmesinin yük ya da yolcu bulması bu tür taşımacılıkta çok güçtür. Bununla birlikte, outsider ya da "Yanışma Gemi" adı verilen gemilerin, navlun konferanslarının zaafından yararlanarak, bir taşıma hattına sızdıkları ve daha ucuza taşıma yaparak konferanslara rakip oldukları görülebilir.

Çok geniş bir konu olduğundan konferansların doğuşu, konferanslara üye olma ve tarifelerin tespiti ile ilgili konuları zorunlu olarak bu tez çerçevesinin dışında bırakmaktayız.

112. TAŞINILAN YÜK YA DA YOLCUYA GÖRE

Deniz taşımacılığı bir başka yönden gemilerce taşınan yük ya da yolcuya göre ayırılabilir.

(1) LEUE, H.J., Die Praxis des Seefrachtgeschäfts, Wiesbaden 1964, s.22

1120. Yolcu Taşımacılığı

1121. Yük Taşımacılığı

a. Kuru yük taşımacılığı,

aa. Parça Yük Taşımacılığı,

ab. Kuru Dökme Yük Taşımacılığı.

b. Sıvı yük taşımacılığı.

O.E.C.D. Maritime Transport yayınlarında bu ayırım-
lamaya uyulduğu grlmektedir (1).

(1) Daha sonra, bu kurumun yayınlarına atfen verilecek Dünya
Deniz Taşımacılığında artışlar ile ilgili istatistiklerde
bu ayırım grlmektedir.

12. DÜNYA TİCARETİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞI :

120. DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSUNUN DURUMU :

Kasım 1971 tarihinde yayınlanan Lloyds Register of Shipping 1971 istatistik cetvellerine göre; 1 Temmuz 1971 tarihi itibariyle, 100 gros tonun üzerindeki gemilerden oluşan dünya deniz ticaret filosu 1970 yılındakiyle karşılaştırmalı olarak aşağıda gösterilmiştir.

TABLO : 1

DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU

Yıllar	KURU YÜK YOLCU VE DİĞER GEMİLER			TANKERLER		
	Adet	Gros Ton	Toplam Gros T. Nisbeti	Adet	Gros Ton	Toplam Gros T. Nisbeti
1970	46341	141350011	% 62,13	6103	86139853	% 37,87
1971	48749	151061159	% 61,10	6292	96141475	% 38,90
Artış	2408	9711148	--	189	10001622	--

	T O P L A M	
	Adet	Gros Ton
1970	52444	227489864
1971	55041	247202634
Artış	2597	19712770

Kaynak : lloyds Register of Shipping, London 1971.

Toplam Deniz Ticaret Filosunun % 65 kadari motorla müteharriktir.

121. DENİZ TİCARETİNİN DURUMU

Yeryüzeyinin 3/4'ünü denizler ve okyanusların kaplaması sonucu ülkeleri en çok deniz ulaştırması ilgilendirmiştir. Gelişen ülkeler arası kara ve hava taşıyıcılığına rağmen, deniz taşımacılığının, dünya taşımacılığının yükünü tek başına % 78 oranında taşıması bu ilgi ve kararlılığın açık belirtisidir (1).

1210. Dünya Deniz Taşımacılığındaki Artışlar

Dünya deniz taşımacılığı değişen bir oranda olmakla birlikte, her yıl artmaktadır. Uluslararası ticaretin büyümesi ve strüktürü (yapısı) ile yakından ilgili olan bu artışın yıllara göre dağılımı şöyledir :

TABLO 2

DÜNYA DENİZ TAŞIMACILIĞINDA ARTIŞLAR

<u>Yıl</u>	<u>Genel Yük (Milyon Ton)</u>	<u>Artış %</u>
1960	1080	-
1961	1150	6
1962	1250	9
1963	1350	8
1964	1510	12
1965	1640	9
1966	1760	7
1967	1860	6
1968	1965	6
1969	2050	5

Kaynak : O.E.C.D. Maritime Transport Paris, 1970.

(1) AKTEN, N., "Ortak Pazar Denizciliği ve Türkiye", AET ve Türk Denizciliği Semineri Tebliğleri, İstanbul 1972, s.5.

Tablodan anlaşılacağı gibi, deniz taşımacılığı hacminde, yılda ortalama % 7,6 oranında bir artış göze çarpmaktadır. Ne varki, bu genel oran kuru ve sıvı yük oranlarına birlikte içermektedir. Kuru ve sıvı yüklerin artış oranları birbirinden oldukça farklıdır.

Bu farklılık aşağıda açık olarak görülmektedir.

1211. Sıvı Yüklerdeki Hacim Artışı :

TABLO 3

<u>Yıl</u>	<u>Sıvı Yük (Milyon Ton)</u>	<u>Artış %</u>
1960	540	-
1961	580	7
1962	650	12
1963	710	9
1964	790	11
1965	870	10
1966	960	10
1967	1050	9
1968	1130	8
1969	1200	6

Kaynak : O.^B.C.D. Maritime Transport, Paris 1970.

1212. Kuru Yüklerdeki Hacim Artışı :

TABLO 4

<u>Yıl</u>	<u>Kuru Yük (Milyon Ton)</u>	<u>Artış %</u>
1960	540	-
1961	570	6
1962	600	5
1963	640	7
1964	720	13

1965	770	7
1966	800	4
1967	810	1
1968	835	3
1969	850	2

Kaynak : O.E.C.D. Maritime Transport, Paris 1970.

biçimindedir. Sıvı yüklerdeki artış oranı ortalamasının % 9,1 oluşuna karşılık, aynı oran kuru yükler için % 5,3'tür. Genel orandan % 7,6 sıvı yükler için (+ % 1,5) kuru yükler için (- % 2,3) sapma vardır.

Bu değerler, ayrıca dünya yük potansiyelinin ortalama % 56,8'ini sıvı yüklerin, % 43,2'sini de kuru yüklerin teşkil ettiği gerçeğini de ortaya koymaktadır (1).

122. DÜNYA DENİZ TİCARETİNİN DEĞER OLARAK ARTIŞLARI

Öte yandan, artan deniz taşımacılığının yanı sıra, dünya ticaretinin değer olarak artışı ve gelişmekte olan ve gelişmiş ülkelere göre dağılışı bu sürede şöyle gerçekleşmiştir.

1210. İhracat (fob)taki Artışlar

Yıl	Değer (Milyon \$)	Artış %
1963	135.900	-
1964	152.400	12
1965	165.200	8
1966	181.200	10
1967	190.200	5
1968	212.800	12
1969	244.000	14
1970	279.100	14

Kaynak : International Monetary Fund Statistics, Eylül 1971.

(1) AKTEN, N., a.g.e. s.7.

1221. İhracatta Gelişmiş ve Gelişmekteki
Ülkelerin Payları :

TABLO 6

<u>Yıl</u>	<u>Gelişmekteki Ülkeler %</u>	<u>Gelişmiş Ülkeler %</u>
1960	21	67
1961	21	67
1962	21	67
1963	20	67
1964	20	68
1965	20	69
1966	19	69
1967	19	70
1968	18	70
1969	18	71

Kaynak : Trends in Developing Countries, World Bank, Ağustos 1970, Tablo 4-5.

1222. İthalât (Cif)taki Artışlar

TABLO 7

<u>Yıl</u>	<u>Değer (Milyon \$)</u>	<u>Artış %</u>
1963	143.600	-
1964	161.300	12
1965	175.000	8
1966	192.600	10
1967	201.800	5
1968	225.100	11
1969	225.900	13
1970	292.300	14

Kaynak : Trends in Developing Countries, World Bank, Tablo 2-3, Ağustos 1970.

123. DÜNYA TİCARETİNİN GELİŞMİŞ VE GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI :

1230. İthalatta Gelişmiş ve Gelişme Yolundaki Ülkelerin Payları

TABLO 8

<u>Yıl</u>	<u>Gelişmekteki ülkeler %</u>	<u>Gelişmiş Ülkeler %</u>
1960	67	21
1961	67	21
1962	67	21
1963	67	20
1964	68	20
1965	69	20
1966	70	19
1967	70	19
1968	71	18
1969		18

Kaynak : Trends in Developing Countries, World Bank, Ağustos 1970, Tablo 4-5

1231. Dünya İhracatının Gelişmiş ve Gelişme Yolundaki Ülkeler Arasında Dağılımı
(1950 = 100)

TABLO 9

<u>Yıl</u>	<u>(1)den (1) e</u>	<u>(1) den (2)e</u>	<u>(2)den (1)e</u>	<u>(2)den (2)e</u>
1938	42,1	31.0	31.3	28.3
1948	95.5	100.0	85.8	108.7
1950	100.0	100.0	100.0	100.0
1955	170.9	147.8	127.6	126.1
1960	243.7	192.9	147.8	132.6
1961	260.3	197.3	147.8	132.6

./.

1962	280.6	192.9	155.2	139.1
1963	309.7	203.5	170.1	145.7
1964	352.2	223.9	185.8	158.7
1965	387.4	238.9	194.8	167.4
1966	427.9	261.4	209.6	173.3
1967	454.1	268.0	219.3	176.7
1968	513.8	298.1	243.8	190.9

(1) Gelişmiş ülkeler

(2) Gelişme yolundaki ülkeler

Kaynak : Trends in Developing Countries, World Bank, Ağustos 1970, Tablo 4-6.

1232. Dünya Ticaretinin 5'er Yıllık Ortalama Artış Hızı

TABLO 10

<u>Dönem</u>	<u>Artış %</u>
1948-1953	7,6
1953-1958	7,8
1958-1963	7,2
1963-1968	11,0

Kaynak : İktisadî Rapor 1971, Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği, Tablo 252.

Çizelgelerden, 1963-1970 yılları arasında dünya ticaretinin her yıl ortalama % 10,5 oranında, 42 milyar Dolarlık büyüme gösterdiği, ticaret hacmindeki yıllık büyümenin gelişmiş ülkeler arasında % 23,2 iken, gelişme yolundaki ülkeler arasında % 44,4 olduğu anlaşılmaktadır.

13. DENİZ TAŞIMACILIĞI VE YÜK EKONOMİSİ

130. ULUSAL TAŞIMA KAPASİTEMİZ

Ülkemizdeki ulaştırma potansiyelinin genel tablosunu çizmek gerekirse büyük çapta gelişmenin 1963'den bu yana, yani plânlı kalkınma dönemine girildikten sonra belirlediği görülür. Çeşitli ulaştırma sektörlerindeki yolcu ve yük taşıma kapasitelerinin 1950'den bu yana ve Birinci ve İkinci Beş Yıllık Plân dönemlerinde tespit ve tahmin edilen yıllık artış ya da azalış oranları, her sektörün Türkiye toplam taşımasındaki yüzde paylarıyla birlikte, aşağıda tablo 11 ve tablo 12'de görülmektedir.

TABLO 11

YOLCU ULAŞTIRMASI TAŞIMA KAPASİTELERİ (1)
(Milyon yolcu-km. ve % payları)

Yıllar (2)	KARAYOLU		DEMİRYOLU		DENİZYOLU		HAVAYOLU		TOPLAM
	Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar
1950	2597	47	2516	46	389	7	-	-	5502
1959	9969	66	4589	31	338	2	145	0.9	15041
1963	43730	80	7229	13.5	3305	6	314	0.6	54578
1967	62590	84	7905	10.5	3452	4.5	813	2	74760
1968	68000	84	8105	11	3408	4	851	1	80414
1972	91340	87	8065	8	3448	3	1059	1	104912

(1) 1950, 1959 yılları rakamları için Karayolları İstatistik Bülteni, 1960, s. 29, tablo 34; 1963-1972 rakamları için Kalkınma Plânı 1968-1972, s.569, tablo 369.

(2) Yıllar toplamı şehir içi ve şehir dışı taşıma kapasiteleri toplamını gösterir.

TABLO 12

YÜK ULAŞTIRMASI TAŞIMA KAPASİTELERİ (1)

(Milyon ton-km. ve % payları)

Yıllar	KARAYOLU (2)		DEMİRYOLU (2)		DENİZYOLU (3)		HAVAYOLU		TOPLAM
	Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar
1950 (g)	957	22	3078	71	262	6	-	-	4297
1959 (g)	3254	37	5242	60	218	2	1	-	8715
1963 (g)	16800	35	10900	22	20597	43	8	-	48305
1967 (g)	24000	41	11983	21	21545	37	47	0.1	57575
I.Plân	.....	10	.....	6	.....	4	...	27.5	
Yıllık % artış									
1968 (p)	27300	42	13700	21	23677	36	58	0.1	64725
1969 (p)	30000	43	13700	20	25968	37	74	0.1	69742
II.Plân	.....	12	.....	6	.....	4	...	5.5	Ort.% 7.
yıllık % Artış									
1972 (t)	43000	50	17987	21	25079	29	26	-	86092

(g) Gerçekleşen rakamlardır, (t) tahminlere dayanmaktadır,
(p) program rakamlarıdır.

(1) 1950-1959 yılları rakamları için Karayolları İstatistik Bülteni 1960, s. 29, tablo 33; 1963-1972 rakamları için İkinci Kalkınma Plânı 1963-72, s.570, tablo 370 ve 1969 yılı programı, s. 292, tablo 132.

(2) Yalnız şehirlerarası kapasite rakamları verilmiştir.

(3) Yalnız kamu sektörü rakamlarıdır.

Bu iki tablonun incelenmesinden de anlaşılacağı üzere, ülkemizde 1950'den bu yana belirli yıllardaki yolcu ve yük taşıma kapasitelerinde milyon yolcu ve ton km. % payı olarak aşağıdaki gelişme hızı görülmüş ya da tahmin edilmektedir:

<u>Dönemler</u>	<u>Yolcu Taşınması</u>	<u>Yük Taşınması</u>
1950-1959 arasında	% 278	% 203
1959-1963 "	% 363	% 554
1963-1967 "	% 137	% 119
1967-1972 " (tahmin)	% 131	% 133

Yukarıdaki % taşıma oranlarına ve 11. - 12. tablolara göre plânlı döneme girinceye kadar taşıma kapasitesi yük taşımada, karayolları açılmasındaki büyük ilerleme dolaşısıyla çok belirli bir hız göstererek gelişmiş, plânlı dönemlerde taşıma hızı katsayısı önceki yıllara kıyasla azalma trendi göstermiştir. Fakat, taşıma potansiyeli hacmindeki gelişme durmadan devam etmiştir. Örneğin, yolcu taşıma potansiyelinin 1950'de yaklaşık olarak 5,5 milyon yolcu-km. iken, 1963'de 15 ve 1967'de 75 milyar yolcu-km.yi bulduğu görülmüş, 1972'de ise 105 milyar yolcu-km.ye yaklaşacağı tahmin edilmiştir. Yük taşımada ise, aynı dönemlerde, taşıma gücünün 4 milyar ton-km.den 48, 58 milyar ton-km.ye vardığı görülmekte ve 1972'de bu seviyenin 86 milyar ton-km.yi aşacağı tahmin edilmektedir.

Taşıma potansiyelimizdeki bu hızlı gelişmede denizyolu ulaştırmasının, sonra da karayolu ve demiryolu ulaştırmalarının ne derecede payları olduğu Tablo 11 ve 12.de % oranlarıyla açıkça görülmektedir.

Yük taşımacılığında karayolu taşımacılığında sonra denizyolu taşımacılığında görülen ilerlemeler demiryolu taşımacılığını çok gerilerde bırakmış bulunmaktadır.

Aşağıda, tablo 13, 14, 15 ve 16'da, Birinci Beş Yıllık Plân Dönemi içerisinde ulaşım sektörlerine akan yatırımlar (yol ve taşıt yatırımları) ile bu yatırımların bünyesel dağılışı ile İkinci Beş Yıllık Plân dönemi içerisinde, ulaşım sektörlerine ayrılan yatırımlar ile ilgili istatistikî bilgiler verilmiştir.

Bu tabloların incelenmesinde, Türkiye'de deniz taşımacılığına verilen önemi, özellikle tablo 14, deniz taşıt araçlarına yapılan yatırımların her geçen gün artmakta oluşunu göstermektedir.

TABLO 13

BİRİNCİ BEŞ YILLIK PLAN DÖNEMİ
ULAŞIM SEKTÖRLERİNE AKAN YATIRIMLAR
(1963-1967)

Yol ve benzer yatırımlar (1)
(milyon TL.)

<u>Sektör yatırımları</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>Toplam</u>
Karayolları yatır.	547	540	570	571	580	2808
Demiryolları "	160	162	224	332	513	1390
Liman "	151	60	38	17	28	294
Hava alanları "	28	22	22	22	22	116
GENEL TOPLAM	886	784	854	942	1143	4608

(1) Yukarıdaki rakamlar, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Plânından (1963-1967) (293, 297 ve 298 no.lu tablolar, s.385,390)dan çıkarılmıştır.

TABLO 14

Taşıt yatırımları (1)
(milyon TL.)

<u>Sektör yatırımları</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>Toplam</u>
Karayolları yatır.	50	200	220	467	546	1483
Demiryolu "	78	106	130	150	214	678
Denizyolu "	31	42	71	70	90	303
Havayolu "	--	--	--	--	--	--
GENEL TOPLAM	159	348	421	687	850	2464

(1) Yukarıdaki rakamları Birinci Beş Yıllık Kalkınma Plânından (1963-1967) çıkarmış bulunuyoruz. (293, 297 ve 298 no.lu tablolar, s.385,390).

TABLO 15

BİRİNCİ BEŞ YILLIK PLAN DÖNEMİ
YATIRIMLARININ BÜNYESEL DAĞILIŞI (1)
(Cari fiyatlarla milyon TL.)

<u>Yatırım alanları</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>Plân dönemi toplam</u>
	(2)	(2)	(2)			
Kamu sektörü	1233	1000	1145	1554	1591	6523
Özel Sektör	200	300	450	500	750	2200
TOPLAM	1433	1300	1595	2054	2341	8723

(1) DPT 1967 Yılı Programı, s. 316, tablo 256.

(2) 1963-1965 rakamları gerçekleşmiş sonuçları, 1966-1967 rakamları da program sonuçlarını vermektedir.

TABLO 16

İKİNCİ BEŞ YILLIK PLAN DÖNEMİ
ULAŞIM SEKTÖRLERİNE AYRILAN YATIRIMLAR (1)
(1968 - 1972)

Sektör yatırımları	I.Plân dönemi toplamı (gerçek.)	1968	1969	1970	1971	1972	II.Plân dönemi toplamı (ger.v)
Karayolu yatırım.	6360	2070	2230	2400	2625	2845	12170
Demiryolu "	1562	485	600	705	700	660	3150
Denizyolu "	780	183	193	191	166	167	900
Havayolu "	221	153	124	63	128	52	520
TOPLAM	8923	2891	3147	3359	3619	3724	16740

(1) Yukarıdaki rakamlar, D.P.T. yayınlarından, "İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı" (1968-1972) ndan (Ankara 1967, s.580, tablo 379'dan) çıkarılmıştır.

131. TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN DURUMU :

Şubat 1971 tarihi itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu 300 dw tondan büyük 120 yük gemisi ile 31 tankerin toplamı olarak 825.315 dw tondan ibarettir. Ayrıca Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığına ait 29.883 dw ton tutarında 19 adet yük-yolcu mikst gemi de bir miktar taşıma yapmaktadır (Tablo 18).

Türk Deniz Ticaret Filosunun 120 yük gemisinden 53'ü, 31 tankerden 17'si ise 301-1000 dwt büyüklüğü arasında değişmektedir. Ancak, son zamanlarda filoda bir büyüme görülmekte ve tonaj artışları dikkati çekmektedir (Tablo 19). Tankerlerin büyük çoğunluğu 6-10 yaş arası, yük gemilerinin çoğu ise 26 ve daha büyük yaşlarda bulunmaktadır. Tankerlerde bir yenileme olduğu, yük gemilerinin paralel şekilde yenilediği göze çarpmaktadır (1).

(1) DERELİ, E. Sökmen, D.P.T.Türk Deniz Ticaret Filosu Dış Hatlar Yük Taşınması Yeterlilik Etüdü (1971-1980) Ankara 1971, s.43.

1310. 18 ve YUKARI GROS TONLUK DENİZ TAŞITLARININ
CİNSLERİNE GÖRE DAĞILIMI

TABLO 17

<u>Taşıt Cinsi</u> <u>Type of vessel</u>		<u>1955</u>	<u>1960</u>	<u>1965</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>
Toplam--Total	A.....	2631	2722	2448	2503	2520
	B.....	738	837	822	766	788
Yük gemisi	A.....	2470	2541	2215	2263	2275
	B.....	508	560	545	509	531
Yolcu gemisi	A.....	143	150	170	160	163
	B.....	202	213	154	112	112
Tanker	A.....	18	31	63	80	82
	B.....	28	64	123	145	145

A. = Sayı

B. = Gros ton (bin)

Kaynak : İstatistik Cep Yıllığı, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE), Ankara 1972, s. 215 Tablo 194.

1311. TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN (ŞUBAT 1971) DURUMU

(300 dwt ve büyük)

TABLO 18

GEMİ SAHİPLERİ	YÜK GEMİLERİ		TANKERLER		T O P L A M	
	Adet	Tonaj(dwt)	Adet	Tonaj(dwt)	Adet	Tonaj (dwt)
D.B.Deniz Nakliyat T.A.Ş.	34	260.350	5	130.826	39	391.176
Armatörler	86	294.244	22	137.256	107	431.500
Resmî Kuruluşlar	-	-	4	2.639	4	2.639
TOPLAM	120	554.594	31	270.721	150	825.315

DENİZCİLİK BANKASI T.A.01'na AİT YÜK-YOLCU
MİKST GEMİLER

<u>Adet</u>	<u>Tonaj (dwt)</u>
19	29.883

Kaynak : DERELİ, E. Sökmei, a.g.e. s.44.

1312. Büyükliklerine Göre Türk Deniz Ticaret Filosunun (Şubat 1971)

Durumu :

TABLO 19

Y ü k dwt	D.B.D.Nak.		Armatörler		Toplam		TANKER				Resmî	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
301 - 1000	3	2.758	50	32.056	53	34.814	-	-	14	10.764	3	1.389
1001 - 2000	-	-	6	7.737	6	7.737	-	-	3	3.801	1	1.250
2001 - 3000	-	-	4	10.675	4	10.675	-	-	-	-	-	-
3001 - 4000	1	3.838	1	3.850	2	7.688	1	3.790	1	4.000	-	-
4001 - 5000	4	16.540	1	4.800	5	21.340	-	-	-	-	-	-
5001 - 6000	8	43.946	4	22.773	12	66.719	-	-	-	-	-	-
6001 - 9000	5	35.566	9	41.043	14	76.609	-	-	-	-	-	-
9001 -12000	3	32.178	11	111.629	14	143.807	-	-	-	-	-	-
12001-15000	10	125.524	-	-	10	125.524	-	-	-	-	-	-
15001-20000	-	-	2	30.816	2	30.816	1	19.141	2	34.660	-	-
20001'den büyük	-	-	1	28.865	1	28.865	3	107.895	2	84.031	-	-
T O P L A M	34	260.350	86	294.244	120	554.594	5	130.826	22	137.256	4	2.639

Kaynak : DERELİ, E. Sökmen, s.45.

132. TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞI

Üç yanı denizle çevrili bir yarımada olan Türkiye ihtiyaç duyduğu taşımalarda deniz yolu ile taşımacılığa yönelmiş, az da olsa dünya deniz taşımacılığına katkıda bulunmuş bir ülkedir.

Türkiye'nin deniz yolu ile taşımacılığa yönelmesi hiç kuşkusuz bir rastlantının sonucu değildir. Deniz yolu ile taşımacılık öteki ulaşım yollarına bakarak hem çok ucuzdur, hem de büyük miktarda taşıma kapasitesi vardır. Deniz yolu ile taşımacılığın yapısı gereği doğan bu yararlarla bir de Türkiye'nin dünya deniz yolları ile yakın ilişkisi, denizciliğin doğal koşullarından yana olan şansı eklenince Türkiye'nin deniz yolu ile taşımacılığı seçmesinin nedeni anlaşılmaktadır.

Aşağıdaki tablolarda, Türkiye'nin, iç ve dış hatlarda deniz taşımacılığı görülmektedir.

1320. DÜZENLİ POSTALARLA İÇ VE DIŞ HATLARDA
TAŞIMA

TABLO 20

	1955	1960	1965	1969	1970 (1)
Hizmetteki gemi(düzenli pos.)					
Sayı	32	29	24	20	20
Gros ton-Gross tonnage (1000 t)	111	129	110	88	88
Taşıma (1000 t)					
İç Hat					
Yolcu (sayı-number)	1195	1114	974	1462	607
Yük (ton)	409	251	257	606	84
Hayvan (baş)	245	145	130	168	98
Dış Hat					
Yolcu (sayı)	56	44	53	49	41
Yük (ton)	70	79	102	42	40
Uzaklık (000.000 mil)					
İç Hat					
Yolcu (sayı)	195	164	111	83	72
Yük (ton)	165	88	56	39	28
Dış Hat					
Yolcu (sayı)	56	43	57	51	41
Yük (ton)	91	99	144	57	51

(1) Çanakkale arabalı vapuru kapsamamıştır.

Kaynak : İstatistik Cep Yıllığı, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE), Ankara 1972, s.216, tablo 195.

1321. ŞİLEP VE TANKERLERDE İÇ VE DIŞ HATLARDA
TAŞIMA

TABLO 21

	1960	1965	1968	1969	1970
ŞİLEP					
Hizmetteki Gemi					
Sayı	26	29	27	28	33
DW Ton	164	175	156	176	247
Taşıma (Yük ton 000)					
İç Hat	45	925	1572	1521	1561
Diş Hat	628	694	622	591	935
Uzaklık (ton mil 000.000)					
İç Hat	12	138	269	248	261
Diş Hat	2396	4388	3125	3083	4549
TANKER					
Hizmetteki Gemi					
Sayı	3	4	5	5	5
DW Ton	43	65	131	131	131
Taşıma (Yük ton 000)					
İç Hat	-	765	1665	1470	1694
Diş Hat	232	68	646	327	166
Uzaklık (ton mil 000.000)					
İç Hat	-	1038	1624	1586	1570
Diş Hat	805	262	5757	4583	1017

Kaynak : İstatistik Cep Yıllığı, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE), Ankara 1972, s.217, tablo 196.

1322. KABOTAJ: GİREN ÇIKAN GEMİ SAYISI İLE
BOŞALTIMA VE YÜKLEME

TABLO 22

(Bin)

<u>Yıllar</u>	<u>Toplam</u>	<u>Boş</u>	<u>Dolu</u>	<u>Giren Gemiler</u>			
				<u>A</u>	<u>B</u>	<u>C</u>	<u>D</u>
1960	28	8	20	860	125	2559	199
1965	29	8	21	592	75	5889	356
1968	27	9	17	578	121	8691	339
1969	26	9	17	580	112	8783	332
1970	25	9	16	522	82	10414	310

<u>Yıllar</u>	<u>Toplam</u>	<u>Boş</u>	<u>Dolu</u>	<u>Çıkan Gemiler</u>			
				<u>A</u>	<u>B</u>	<u>C</u>	<u>D</u>
1960	28	9	20	834	173	3211	250
1965	30	11	19	578	122	5712	408
1968	27	10	18	565	112	8905	490
1969	26	9	16	575	152	7984	453
1970	25	10	15	525	97	9329	385

A : Yolcu (sayı),

B : Hayvan (baş),

C : Eşya (ton),

D : Kereste (m³).

Kaynak : İstatistik Cep Yıllığı, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE), Ankara 1972, s.218, tablo 197.

1323. ULUSLARARASI DENİZ TAİMASI : GİREN ÇIKAN
GEMİ SAYISI İLE BOĞALTIMA VE YÜKLEME

TABLO 23

(Bin)

<u>Yıllar</u>	<u>Toplam</u>	<u>Boş</u>	<u>Dolu</u>	<u>Giren Gemiler</u>			
				<u>A</u>	<u>B</u>	<u>C</u>	<u>D</u>
1960	4	1	3	19	0	3293	66
1965	4	1	3	134	0	5450	68
1968	6	2	4	161	3	7087	19
1969	7	2	5	233	-	7672	30
1970	7	2	5	284	0	8279	8

<u>Yıllar</u>	<u>Toplam</u>	<u>Boş</u>	<u>Dolu</u>	<u>Çıkan Gemiler</u>			
				<u>A</u>	<u>B</u>	<u>C</u>	<u>D</u>
1960	4	1	3	15	45	2217	5
1965	4	1	3	132	37	3159	11
1968	6	2	4	141	18	2641	14
1969	6	2	4	219	28	2870	22
1970	7	2	5	265	72	3248	64

- A : Yolcu (sayı)
B : Hayvan (baş)
C : Eşya (ton)
D : Kereste (m³)

Kaynak : İstatistik Cep Yıllığı, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara 1972, s.219, tablo 198.

133. TÜRK DIŞ TİCARETİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞI

Türkiye, dış ticaretinin % 98'ini denizyolu ile yapmaktadır. İhracatı kararsızlık göstermesine karşılık, kalkınma çabasına girişmesinden ötürü ithalâtı durmadan artmaktadır.

TABLO 24

Türkiye'nin Denizyolu İle Yaptığı Dış Ticareti,

<u>Yıl</u>	<u>İthalât (ton)</u>	<u>İhracat (ton)</u>
1960	2.161.850	2.158.466
1961	3.120.874	2.055.192
1962	4.883.095	2.317.890
1963	5.457.483	2.130.998
1964	4.818.352	2.661.898
1965	4.993.113	2.661.108
1966	5.306.423	2.564.194
1967	4.958.384	2.022.333
1968	6.234.859	2.181.195
1969	6.198.898	2.903.644
1970	7.103.404	2.717.013

Kaynak : İktisadî Rapor, 1971, Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği, Ankara 1972, Tablo 257.

şeklinde olup, bu, dünya deniz taşımacılığının yaklaşık olarak 0.004'üdür.

Öte yandan, ülkemizin dış ticaret hacmi içinde ithalât ve ihracatın payları şöyledir:

TABLO 25

Türkiye Dış Ticaretinde İthalâtın ve İhracatın Payları

<u>Yıl</u>	<u>İthalât %</u>	<u>İhracat %</u>
1963	65.1	38.3
1964	56.7	40.1
1965	55.2	39.4
1966	59.4	43.1
1967	56.9	40.6
1968	60.6	44.8
1969	59.9	43.3
1970	61.7	34.9

Kaynak : İktisadî Rapor 1971, Türkiye Ticaret Odaları, Sana-
yi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği, Tablo 258.

Türkiye denizyolu ile yaptığı dış ticaretin % 29.92
sini kendi gemileriyle taşımakta; bu oran ihraç yükleri için
% 21, ithâl yükleri için de % 34 dolaylarında bulunmaktadır.
Deniz ticaret filomuzun son yıllarda gerçekleştirdiği ihraç
ve ithâl yükü taşımaları şöyle olmuştur (yabancı gemilerle kı-
yaslama).

1330. İhraç Yükü Taşımaları :

TABLO 26

<u>Yıl</u>	<u>İhracat (ton)</u>	<u>Türk gemilerinin payı</u>		<u>Yabancı gemilerin payı</u>	
		<u>Ton</u>	<u>%</u>	<u>Ton</u>	<u>%</u>
1965	3.159.219	737.493	23.34	2.421.219	76.66
1966	2.756.362	502.276	18.22	2.254.086	81.78
1967	2.436.971	472.208	19.38	1.964.763	80.62
1968	2.640.971	551.874	20.90	2.089.097	79.10
1969	2.870.216	521.827	18.18	2.348.389	81.82
1970	3.431.164	664.514	19.40	2.766.647	80.60

Kaynak : DİE., Aylık İstatistik Bültenleri 1968-II; 1972-II
Ankara, 1968, 1972, Tablo 24, s.43.

1331. İthalat Yükü Taşımaları

TABLO 27

Yıl	İthalât (ton)	Türk gemilerinin payı		Yabancı gemilerin payı	
		Ton	%	Ton	%
1965	5.450.417	2.237.149	41.05	3.213.268	58.95
1966	6.042.062	2.371.368	39.23	3.670.694	60.75
1967	7.145.639	2.098.012	28.36	5.047.627	70.64
1968	7.087.057	2.693.752	38.01	4.393.305	61.99
1969	7.571.580	2.483.583	32.37	5.187.997	67.63
1970	7.409.672	2.780.886	37.00	4.628.785	63.00

Kaynak: D.İ.E. Aylık İstatistik Bültenleri, 1968-II; 1972-II
Ankara 1968, 1972, s.43 Tablo 24.

134. ORTAK PAZAR VE TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞI

Ortak Pazarın, Türkiye'nin dış ticaretinde oldukça önemli bir yeri bulunmakta; ithalât-ihracatımızın yaklaşık bir değerle 1/3'ü bu topluluğun üyelerine dönük olmaktadır.

Avrupa Ekonomik Topluluğu ile ona ithalât-ihracatımızın gelişimi ve üye ülkelere göre dağılışı şöyledir :

1340. Ortak Pazar İle Olan İthalât ve İhracatımızın Gelişimi : TABLO 28

<u>Yıl</u>	<u>İthalât (Milyon \$)</u>	<u>Genel ithalâta göre %</u>	<u>İhracat (Milyon \$)</u>	<u>Genel ihracata göre %</u>
1961	165.0	32.5	128.5	37.1
1962	187.2	30.2	154.2	40.5
1963	196.1	28.5	139.9	38.0
1964	154.5	28.8	137.7	33.5
1965	163.2	28.5	156.9	33.8
1966	236.5	32.9	171.4	34.9
1967	237.9	34.8	176.7	33.8
1968	281.9	36.9	164.1	33.1
1969	284.5	35.5	214.9	40.0
1970	352.2	34.3	239.1	40.6

Kaynak : İktisadî Rapor 1971, Tablo 294.

1341. AET Üyelerine Olan İthalâtımız (milyon \$)

TABLO 29

<u>Ülke</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>
Almanya	104.0	80.2	84.0	112.7	133.7	155.7	147.6	176.3
İtalya	34.9	31.9	36.9	53.8	50.0	67.1	75.5	74.1
Fransa	34.1	20.7	21.3	43.3	27.1	27.0	26.6	32.5
Hollanda	13.3	13.0	13.4	15.8	15.2	18.7	19.7	24.7
Bel/Lüks	9.8	8.6	7.7	10.8	11.9	13.4	15.0	17.6
TOPLAM	196.1	154.5	163.2	236.5	237.9	281.9	284.5	352.2

Kaynak : İktisadî Rapor 1971, Tablo 295.

1342. AET Üyelerine Olan İhracatımız (milyon \$)

TABLO 30

<u>Ülke</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>
Almanya	61.9	62.1	72.2	76.5	84.2	86.4	112.4	117.4
İtalya	16.1	24.9	20.0	24.6	28.9	21.8	27.7	39.5
Fransa	43.4	28.7	30.5	31.8	36.2	24.1	42.9	39.0
Hollanda	10.9	14.7	23.0	26.5	16.1	16.5	15.5	22.0
Bel/Lüks.	<u>7.6</u>	<u>7.2</u>	<u>11.2</u>	<u>12.1</u>	<u>11.2</u>	<u>15.3</u>	<u>16.4</u>	<u>21.3</u>
TOPIAM	139.9	137.7	156.9	171.4	176.7	164.1	214.9	239.1

Kaynak : İktisadî Rapor 1971, Tablo 295.

Deniz ticaretinin özellikle kalkınan ülkelerin ekonomik gelişmelerinde en büyük faktör olduğu, bu durumun özellikle Türkiye gibi bir deniz ülkesi için daha açık seçik belirlendiği bir gerçektir.

Ülkemiz ithalât-ihracat dengesizliği sebebiyle sürekli olarak dış ticaret açığı vermekte, filomuzun ekonomik ve teknik yetersizliği sebebiyle de her yıl bu açık, ödenen navlun giderleriyle daha da artmaktadır.

Türkiye son beş yıllık dönemde ithalâtının ortalama % 20'sini, ihracatının % 36'sini ithalât ve ihracat toplam ağırlığının ise % 31,2'sini kendi filosuyla taşımakta (Tablo 26,27)(İthalât ve İhracat Mallarının taşınmasında Türk Gemilerine Düşen Pay) ve geri kalan miktar için de oldukça yüksek navlun ücretleri ödemek zorunda kalmaktadır.

Ekonomik bir faaliyet olarak tanımlanan deniz ticaret filosu faaliyetleri, gemilerimizin eski ve küçük tonajlarda oluşu nedeniyle ekonomik bir durum göstermemektedir.

Kendi gemilerimizle bu durumu düzeltmek, ithalât ve ihraç mallarımızın daha yüksek bir oranda taşınmasını sağlayarak navlun giderlerimizi asgariye düşürmek amacıyla gemi yapımı endüstrisine gereken önem verilmelidir. Böylece, yan endüstrilerin olumlu etkisiyle yeni iş alanları yaratılacak, yani yatırımların Türkiye'de yapılması ve yerli kaynaklar kullanımıyla elde edilecek mikro seviyede gelirler, işletmeden doğan ücret ve kârlar ile Türk ekonomisinin gelişmesine olumlu katkılarda bulunulacaktır.

Gemiciliğin ekonomiye katkısının büyük olması, gemilerin yaşlarının ve tiplerinin bir unsuru olarak belirecek, ayrıca modern ve büyük tonajlı gemiler ekonomideki büyük bir işsiz gruba yeni iş sahası olabilecektir. Taşımadaki payın artışıyla döviz giderleri azalıp, döviz gelirleri artacaktır.

Bunlardan başka ticaret filosunun çeşitli limanları birbirine bağlanması ile iktisadî bütünlenme de gerçekleşmiş olacaktır.

Filomuzun gelişmesi, malî avantajların yanı sıra millî güvenliğin bir unsuru olacak, tarifeli seferlerin navlun piyasasını düzenleyen konferanslarda söz sahibi olmamızı sağlayacak, ülkemize millî prestij ve gurur kazandıracaktır.

Ancak, sorun yalnızca deniz ticaret filomuzun geliştirilmesi sorunu değildir. Deniz ticaret filosu ne denli geliştirilirse geliştirilsin, filo rasyonel bir şekilde işle-

tilmedikçe, yukarıda belirtilen filomuzun geliştirilmesinin sağlayacağı ekonomik yararlar gerçekleştirilemeyecektir. Deniz taşıt işletmelerimizde mutlaka, maliyet muhasebesi tekniklerinden yararlanma olanakları sağlanmalı, gerçek ve karşılaştırılabilir bir maliyet muhasebesi sistemi kurulmalıdır.

Bu konuda yapılan çalışmalar bugüne kadar, özellikle kamu kesiminde iktisadî devlet teşebbüsü şeklinde çalışan işletmelerimizde olumlu sonuçlar verememiştir.

Sonraki bölümlerde, deniz taşıt işletmelerinde Maliyet Muhasebesi teknikleri konusunda açıklamalar yapılarak, deniz taşıt işletmelerinde maliyet muhasebesi verilerinin yönetim aracı olarak ne şekilde kullanılabilceği konusu tartışılacaktır.

2. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYET MUHASEBESİ TEKNİKLERİ

Maliyet muhasebesi teknikleri ilk uygulama yıllarında, üretimin karmaşıklığı nedeni ile endüstri işletmelerinde, üretim işlemlerinin daha sıkı bir denetimini sağlamak amacı ile, mamül üretimi ve üretim yönetimi-satış yönetimi ile ilgili sorunlara uygulanmıştır.

Günümüzde ise, maliyet muhasebesinin kapsamı, sürüm ve yönetim fonksiyonlarını da kapsayacak şekilde genişlemiştir. Giderek, maliyet muhasebesi teknikleri, kara, deniz ve hava yolları işletmeleri gibi hizmet işletmelerinde -ki bu tip işletmeler ne mamül madde üretirler ne de mamül madde satarlar- bile uygulanır olmuştur.

Ne var ki, maliyet muhasebesi tekniklerinin deniz taşıt işletmelerinde yeterince geliştirildiği ileri sürülemez. Bu yetersizliğin nedenlerinden biri maliyet öğelerinin uygun bir şekilde dağıtımının sağlanmasının aşırı ölçüde güç olmasıdır.

Bir ikincisi, navlun fiyatları, yalnızca maliyet giderlerinin matematiksel bir hesaplaması sonucu tespit edilememektedir. Bu fiyatlar, genellikle dünya deniz taşıt işletmeciliği piyasasındaki iniş ve çıkışların bir sonucu olarak belirlirler.

Normal olarak, maliyet giderlerinin artması karşısında navlun fiyatlarının da artması gerekir. Oysa, taşınacak yüke (cargo) aşırı ölçüde bir deniz taşıtı arzı ya da üretimi, navlun fiyatlarının arzu edilen bir seviyede saptanmasına engel olabilir.

Birçok hallerde, üretim maliyetinin artması sonucu navlun fiyatlarında yapılacak bir artış, bir ülkenin ihraç ürünlerini yabancı piyasalarda dezavantajlı duruma düşürebilir ve ülkenin ihracat potansiyelinin kullanılmasını engelleyebilir (1).

Kaldı ki, navlun fiyatlarının tespitinde, özellikle tarifeli sefer yapan gemilerin bağlı olduğu deniz taşıt işletmelerinde, uluslararası anlaşma, birlik, tröst ve pool'lerin hâkimiyeti de söz konusudur. Her ne kadar, maliyet muhasebesinin, navlun fiyatlarının saptanmasındaki rolünün küçük ya da hiç olmadığı iddia edilse bile, navlun fiyatları çok ciddi dengesizlikler olmadıkça- genel seviyesinin uzunca bir süre üretim maliyetinin altında kalamıyacağı varsayılabilir.

Bu bölümde öncelikle, deniz taşıt işletmelerinde muhasebe düzeninin kendine özgü görünümünün verilmesine çalışılacak, daha sonra dolaysız ulaşım giderleri, dolaylı ulaşım giderleri ile genel yönetim giderlerinin hizmet maliyetlerine yüklenmesi ile ilgili bazı yöntemler tartışılacaktır.

20. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYET MUHASEBESİ DÜZENİ

Uzak yol denizciliğinin ilk günlerinden bu yana denizyolu ile ulaşımın bir "macera" olarak nitelenmesi alışlagelmiştir. Uzun ve tehlikeli bir sefere çıkan gemi aylarca hattâ bazan yıllarca yurduna dönmeyebilirdi. Giderek, bu macera düzenli bir yolculuğa dönüştü ve geminin limandan ayrılış ve dönüş tarihleri kesinlikle tespit edilmeğe başlandı.

(1) ÖZELMAS, E., "Milletlerarası İktisadi Münasebetler", İstanbul 1968, s.54.

Gemi yapım endüstrisi ile deniz trafiğindeki gelişmeler sonucu, bu seferlerin tamamlanma süreleri oldukça kısaldı.

Ancak, her bir seferin muhasebeleştirilmesi gözden geçirilecek olursa, seferin süresi ne olursa olsun bir aydan daha az bir sürede hesapların düzenlendiği görülecektir.

200. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MUKASEBE DÜZENİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Deniz taşıt işletmelerinde her seferin ayrı bir muhasebesinin yapılması zorunluluğu, deniz taşıt işletmeleri ile öteki taşıt işletmelerini birbirinden ayıran en temel farktır.

Kara, demir ve hava yolları işletmelerinde, giderlerle gelirlerin, -aylık sonuçları mukayese edebilmek amacı ile aylık ya da haftalık olarak hesaplara geçirilmesi uygundur. Oysa bir geminin münferit bir seferinin uzunluğu birçok ayları kapsayabilir. Özellikle de, seferin biteceği tarih bilinmediği için, gelirlerle giderleri seferin tamamlanmış ve tamamlanmamış kısımları arasında uygun bir şekilde paylaştırmak da oldukça güçtür.

Bu nedenle de, deniz taşıt işletmelerinde bir geminin işletme kârlılığını en iyi belirleyecek muhasebe birimi (dönemi), münferit sefer (yolculuk) olmaktadır. Sefer sırasında izlenen çeşitli rotalardan her birine (örneğin, İstanbul-Mersin, Mersin-İstanbul seferini yapacak bir geminin rotası İstanbul-İzmir, İzmir-Mersin, Mersin-Çanakkale, Çanakkale-İstanbul olabilir) "leg" denir ve bir sefer birçok rota (leg)lerden oluşur.

19. yüzyılın sonlarına kadar, deniz taşıtlarındaki maliyet giderleri genellikle bu sefer süresi esasına göre ka-

yıtlara geçirilir, muhasebeleştirilecek işlemlerin çoğu geminin dışında, gemi kaptanı tarafından yapılırdı. Zira, ilk zamanlarda gemi kaptanı gemi sahibinin malî bir temsilcisi niteliğinde idi (1).

Kaptan, navlun sözleşmelerinin çoğunu imzalar, navlun ücretlerini tahsil eder ve işletme giderlerini öderdi. Her seferin sonunda kaptan, gemi sahibine işletme gelir ve giderlerini gösteren bir "sefer gelir-gider cetveli" gönderir. Eğer bir kâr doğmuşsa bu cetvele bir de havale eklerdi.

Gemi kaptanının uzun yıllar, gemi sahibinin vekili olarak kabul edildiği sürece de, her bir sefer münferit bir muhasebe birimi olarak kabul edilmiştir.

İlk zamanlarda, geminin sahibi bir seferden ötekine değişiklik de gösterirdi. Günümüzde gemilerin şirket olan sahiplerinde nadiren değişiklikler olmakta, ancak sefer, sonuç hesapları özellikle maliyet giderleri yönünden en uygun ve mantıkî bir muhasebe birimi olmağa devam etmektedir.

Kural olarak da, deniz taşıt işletmelerinde muhasebe birimi münferit bir sefer olarak kabul olunurken, sefer maliyetlerinin hesaplanmasında "ödeme" esası değil "tahakkuk" esası (2) uygulanmaktadır.

201. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYET MUHASEBESİ İLKELERİ

Deniz taşıt işletmelerinin çoğu her bir seferi ayrı bir macera olarak niteleyerek muhasebe düzenlerini bu esasa

(1) CHENG, Philip C., Steamship Accounting, Cornell Maritime Press, Inc. Cambridge 1969, s. 138.

(2) BROCK, Horace R.; Muhasebenin Yönetimine Uygulanması, Çev. Muallâ Mezhepoğlu, İst. 1969, s. 4.

göre kurmuşlardır. Sefer süresi esasına göre hesaplar düzenlenince de elde edilen hâsılatta bu esasa göre belirlenecektir. Seferin net geliri de sefer süresince elde edilen gelirlerle, bu gelirlerin elde edilmesiyle organik ilişkisi bulunan giderlerin mukayesesi sonucu bulunur.

2010. Sefer ve Sefer Maliyetleri

Tarifersiz şekilde işleyen bir gemi için, sefer, geminin yüksüz olarak yükleme limanına uğrayıp yük almak ve oradan da başka bir limana gidip yükünü boşaltmak üzere belirli bir limanı terketmesiyle başlar. Örneğin; bir gemi 1 Martta Çin'in Keelung limanını Kaliforniya'nın Los Angeles limanından 10.000 ton buğday alarak Japonya'nın Yokoma limanına boşaltmak üzere terkedebilir. Geminin sefer süresi (sefer gün sayısı) Yokoma'daki boşaltma 5 Nisan'da yapılacaksa, 1 Mart'tan 5 Nisan'a kadar geçen 36 gündür.

Tarifeli sefer yapan bir deniz taşıt işletmesine bağlı bir gemi için ise, sefer, belirli bir limandan aynı limana dönüşle sonuçlanan bir turdur. Ve genellikle yurda gelen yükün limana boşaltılmasıyla son bulur. Yeni bir sefer, yani bir sefer için yapılacak yükleme ile başlar. Uygulamada sefer, genellikle;

- 1) Getirilen yükün boşaltılması,
- 2) Gemi mürettebatının ücretlerinin ödenmesi,
- 3) Geminin bakım ve onarım işlemlerinin tamamlanması,

işlemlerinin sona erdiği günün gece yarısına kadar uzar.

Geminin boşaltılmasının bittiği andan başlayarak sefer biter, bu andan itibaren yeni bir sefer başlar ve yeniden geminin tamamen boşaltılmasına kadar sürer.

Deniz taşıt işletmelerinde maliyet muhasebesi örgütünce bütün gelir ve giderler gemi ve sefer adına göre sınıflandırılır ve münferit bir geminin seferi ayrı bir iş olarak mütalâa edilir. Uygulamada her bir geminin yapmış olduğu seferlere müteselsil sıra numarası verilir. Örneğin S/S.Alp gemisinin birinci seferi 1/1971, ikinci seferi 2/1972 şeklinde numaralanır. Belirli bir sefer devam ettiği sürece numarasını muhafaza eder ve bütün gelir ve giderler bu hesaba borç ve alacak kaydedilir. Böylece belirli bir seferin işletme sonuçları kolayca tespit edilmiş olur. Henüz bitmemiş olan seferlerle ilgili olan gelir ve giderler, gemi sefer numarası ve gelir ya da gider kalemini ayrıntılı olarak belirtecek şekilde talî hesaplara geçirilirler.

Hesap döneminin sonunda sefer devam etmekteyse, birikmiş gider ve gelir toplamları sonraki yıla aktarılırlar. Hiçbir kâr ya da zarar payı hesaplara intikâl etmez. Bu husus deniz taşıt işletmeleri muhasebesi ile senelere sarî öteki uzun süreli sözleşmelerin muhasebeleştirilmesi arasındaki temel farklardan biridir.

21. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYET GİDERLERİ

Deniz taşıt işletmeleri muhasebesi daha önce belirtildiği gibi esas itibariyle denizcilik endüstrisinin gereklerini karşılayacak şekilde düzenlenmiş bir sipariş maliyeti sistemi'dir (1). Muhasebe kayıtları her bir gemi ve sefer için ayrı bir sipariş gibi yürütülür. Deniz taşıt işletmelerinde bir maliyet sistemi, mükemmel bir deniz taşıma hizmetinin görülebilmesi için dolaysız ya da dolaylı olarak yapılan giderlerin ayırımını sağlayabilmelidir.

(1) ÖCAL, F., Maliyet Muhasebesi "Temel Bilgiler" İstanbul 1969 s. 95.

Maliyet giderleri ilk olarak fonksiyon ya da faaliyet kriterine göre tasnif edilebilir.

Bir deniz taşıt işletmesinde faaliyetler; birisi geminin sefer yapması, diğeri gemiye yapılan liman hizmetleri (yükleme-boşaltma gibi) olan birbirinden bağımsız iki ayrı faaliyete bölünebilir. Buna göre deniz taşıt işletmelerinde maliyet giderleri muhasebe yönünden şu üç temel gruba ayrılabilir:

- 1) Dolaysız ulaşım giderleri,
- 2) Dolaylı ulaşım giderleri,
- 3) Genel Yönetim Giderleri.

Yapılan bu ayırımın amaçlarından biri, deniz taşıt işletmelerinde, gemi işletme giderleri ile işletmenin yönetim giderleri arasında bir ayırım yapabilmektir.

210. DOLAYSIZ ULAŞIM GİDERLERİ

Dolaysız ulaşım giderleri doğrudan doğruya belirli bir sefere yüklenebilen, belirli bir sefer için yapılan harcamalardır. Sefer maliyetlerine, dolayısıyla hizmet maliyetine doğrudan girerler, dağıtım tâbi tutulmazlar.

Dolaysız ulaşım giderlerinden başlıcaları aşağıda verilmiştir.

2100. Gemiadamları Ücretleri

Gemiadamları kavramı, genide fiilen çalışan kaptandan miço'ya kadar, gemi zabitan ve mürettebatının tümünü kapsar.

Denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk bayrağı taşıyan 100 ve daha fazla gros tonilâtoluk gemilerde (sandal, mavna, şat, salapurya dahil) bir hizmet aktiyle çalışan gemi adamları (kaptan dahil) ve işverenleri arasındaki iş ilişkileri, ilişkilerinin özellikleri nedeniyle, 29.4.1967 tarih ve 854 sayılı ayrı bir Deniz İş Kanunu ile düzenlenmiş bulunmaktadır. Kaptanlarla işverenler arasındaki ilişkiler konusunda Türk Ticaret Kanununda yer alan hükümler saklıdır.

Hizmet akdinde yer alması öngörülen şartlar kanunun 6. maddesinde belirtilmiştir. Hizmet akti belli süre veya sefer için olabileceği gibi süresiz de olabilir. Süre bitiminden sonra tarafların rızası ile işe devam halinde hizmet akdi aynı şartlarla aynı süre için uzamış olur. Süresiz akitlerde bir aylık deneme süresi vardır.

Gemi adamının işten ayrılması halinde verilecek çalışma belgesi Liman Reisliğine de onaylattırılabilir.

Gemi adamının herhangi bir limanda geminin hareketinden önce gemiye dönmemesi, sürekli hastalığa uğraması, geminin herhangi bir nedenle 30 günden fazla seferden kaldırılması halinde, hizmet akti ihbarsız feshedilebilir. Aktin feshi halinde işveren gemi adamını bağlama limanına iade etmeye mecburdur. Aksi halde 15 günlük ücret ile dönüş masraflarının ödemesi gerekir.

Gemi adamlarına ödenecek ücretler yukarıda da belirtildiği gibi, ya ferdi hizmet akitleri ile ya da toplu iş sözleşmeleri ile tesbit olunurlar.

Ücret ödeme devresi bir aydan fazla olamaz. Haklı bir sebep olmaksızın işini yapmayan gemi adamı, keyfiyeti gemi jur-

nalına kaydedilmek şartıyla bu süre için ücretten mahrum edilebilir.

Gemi adanlarına ödenecek ücretler, seferden önce bellidir. Gemi adamlarına seferle ilgili olarak ödenen bu ücretler doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

2101. Gemi Adamları Munzam Ücretleri

Gemi adamlarından bazılarında, ya da tümüne seferle ilgili olarak yapılan ücret niteliğinde çeşitli ödemelerdir.

A- Kasa Tazminatı :

İster iç, isterse dış hatlarda olsun, gemi seferde iken, seferin başlangıcından bitimine kadar çeşitli masrafların ödenmesi gerekir. Bu ödemelerin işveren işletme adına yapılması doğaldır. Ödemeler ya kaptan, ya da görevlendireceği zabı-tandan birisi, ya da gemi kâtibi tarafından yapılır, burada ödemeyi yapan kimse işverenin mutemedi durumundadır.

İç hatlarda yapılan seferlerde, işveren, mutemedine yeteri kadar bir para verir. Verilen para yetiştirmediğinde, acen-talardan borçlanma yetkisi de verilebilir. Mutemedin yapacağı ödemelerden dolayı ortaya çıkabilecek kasa açıklarını gidermek amacı ile bir kasa tazminatı olması, ferdî hizmet akti ya da toplu iş sözleşmeleri ile belli edilebilir.

5.10.1963 tarihli Resmî Gazetede yayınlanan ve sonra-dan değişikliklere uğrayan Türk Parasının Kıymetini Koruma Hak - kında 17 Sayılı Karara ilişkin Görünmeyen Muameleler Tebliği dış hatlara deniz taşımacılığı ile ilgili kambiyo esas ve usullerini tesbit etmiştir.

Yabancı sulara sefer yapan Türk gemilerinin, liman, kanal, fener, römorkaj, kılavuz, acenta, yükleme ve boşaltma, sürstarya ücretleri, karantina, doktor, ilâç giderleri armatörce navlun hasılâtından mahsup suretiyle, buna imkân yoksa Merkez Bankasınca avans olarak yapılacak döviz tahsisi ile karşılanır. Bu avanslar acentaların borç dekontları ile ekli makbuz ve faturalara dayanılarak kapatılır.

Acenta ve tamir giderleri, kumanya giderleri, seyir âlet ve araçları ile carî malzemelere ait giderler, gemi adamlarına aylık net ücretlerinin 110 §'ı geçmemek üzere % 60'ı, kurtarma ve yardım hizmetleri giderleri için de uygulama aynıdır.

İlân ve reklâm giderleri ile ticarî muamelelerden doğan diğer ödemeler için de Merkez Bankasınca döviz tahsis edilir.

Gemi adamlarının istihkakları dış seyahat harcamaları vergisine tâbi değildir. Türk Bayrağını taşıyan gemi ve motorların dış limanlardaki masraflarını (yol giderleri dahil) karşılamak amacıyla önceden tahsis edilebilecek azamî avans miktarları aşağıda verilmiştir :

Batı Akdeniz Limanları :

- 5000 tonluk gemilere	4.000 §
- 5000 ilâ 10.000 tonluk gemilere	5.000 §
- 10.000 tondan büyük gemilere	6.000 §

Doğu Akdeniz Limanları :

- 5000 tona kadar olan gemilere	2.500 §
- 5000 ilâ 10.000 tonluk olan gemilere	4.000 §
- 10.000 tondan yukarı gemilere	6.000 §

Kontinant Limanları :

- 5000 tona kadar olan gemilere	6.000 \$
- 5000 ilâ 10.000 tona kadar olan gemilere	7.500 \$
- 10.000 tondan yukarı gemilere	10.000 \$

Amerika Limanları :

- 5000 tona kadar olan gemilere	12.500 \$
- 5000 ilâ 10.000 tona kadar olanlara	17.500 \$
- 10.000 tondan yukarı gemilere	22.500 \$

Süveyş Kanalı Masrafları :

- 20.000 tona kadar olanlara	5.000 £
- 20.000 tondan yukarı olanlara	15.000 £

Basra Körfezi ve Hint Okyanusu Limanları:

- 10.000 tonluk ve daha aşağı tonajdaki gemilere	3.000 £
- 10.000 tondan yukarı gemilere	5.000 £

Tankerler için bu rakamların yarısı kadar avans döviz tahsis edilebilir.

Dış hatlarda sefer yapan gemide, işveren nam ve hesabına çeşitli ödemeler yapacak olan mutemede, muhtemel kasa açıklarını gidermek amacı ile bir kasa tazminatı ödenmesi gerekir. Genellikle ödenen, dövizin belirli bir yüzdesi kadardır.

Seferle ilgili olarak ödenen bu türden kasa tazminatları doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

B- Tehlike Primleri :

Tehlikeli maddeler (patlayıcı, parlayıcı ve yanıcı) taşıyan gemilerde gemi adamlarına, ferdi hizmet akdi, ya da toplu iş sözleşmesi hükümleri uyarınca bir tehlike primi ödenir.

Prim, sözleşme ile tesbit olunan şekillerde ödenmektedir. Örneğin;

D.B.Deniz Nakliyatı A.Ş.'de asit nakliyatı yapan gemilerde gemi adamlarına, taşınılan yük tonu başına bir prim ödenmekte ve prim toplu iş sözleşmesinde sayılan limanlar arasında limanların uzaklıklarına göre değişmektedir. Hopa-Yarınca arasında asit taşıyan bir gemide ton başına tehlike primi 300 kuruş iken, Marsilya-İskenderun arasında taşıma yapan gemide ton başına tehlike primi 492 kuruştur.

Asit ve akaryakıt taşımacılığı yapan gemilerde gemi adamlarına verilecek olan ton başına primlerin her sefer sonundaki, toplam prim miktarı, D.B.Deniz Nakliyatı A.Ş.'de aşağıdaki şekilde gemi adamları arasında paylaştırılmaktadır.

Önce, gemi adamları arasında tehlike primi pay oranını arttırıcı bir katsayı (k) tesbit olunmaktadır.

- D.B. Deniz Nakliyat A.Ş.'de bu katsayılar (k) şöyledir :

Kaptan ve Baş makinistler için	K - 1.000
1. Zabitler için	K - 1.000
Geçici Kadrolu 1. Zabitler için	K - 1.200
Mürettebat için	K - 1.500

- Her sefer için hesaplanan toplam prim tutarına (P)

- Pay oranını arttırıcı katsayıyı (k) ile sefere katılan gemi adamlarının ücretlerini (Ü) ile

Tehlike primi dağıtım faktörünü (F) ile gösterirsek, toplam tehlike priminin gemi adamlarına dağıtım faktörü şöyle hesaplanabilecektir.

$$F = \frac{P}{U + K}$$

Ö r n e k :

9.000 grostonluk asit ve akaryakıt taşıyan bir geminin bir seferinde, 6.000 ton asit taşınmıştır. Taşıma Hopa, Yarımca arasında yapılmıştır. Ton başına 300 kuruş tehlike primi ödenecektir. Gemide bir kaptan, bir baş makinist, geçici kadrolu bir birinci zabit, kadrolu bir birinci zabit ve 10 tane mürettebat bulunmaktadır (Örnekte mürettebatın ücretleri eşit varsayılmıştır.).

	<u>Ücreti TL.</u>	<u>Katsayısının hesaplanması</u>
Kaptan	10.000,-	1000 x 1 = 1000
Baş makinist	8.000,-	1000 x 1 = 1000
1. Zabit	6.800,-	1000 x 1 = 1000
G.K. 1. Zabit	6.000,-	1200 x 1 = 1200
Mürettebat	<u>40.000,-</u>	1500 x 10 = <u>15000</u>
	70.800,-	19200
Toplam Ücretler	70.800,-	
Hesaplanan Toplam Katsayı .	<u>19.200,-</u>	
	90.000,-	
	<u>-----</u>	

$$\begin{aligned} \text{Toplam Prim Tutarı} &= \text{Taşınılan ton} \times \text{prim} \\ 18.000 &= 6.000 \times 3,- \end{aligned}$$

$$\text{Dağıtım faktörü} = \frac{18.000}{90.000} = 0,20$$

	<u>Ücret</u>	<u>Katsayı</u>	<u>Toplam Değer</u>	<u>Dağıtım Faktörü</u>	<u>Gemi Adamı Tehlike Primi Payı</u>
Kaptan	10.000 +	1.000 =	11.000 x	0,20 =	2.200
Baş Makinist	8.000 +	1.000 =	9.000 x	0,20 =	1.800
1. Zabit	6.800 +	1.000 =	7.800 x	0,20 =	1.560
G.K.1.Zabit	6.000 +	1.200 =	7.200 x	0,20 =	1.440
Mürettebat	<u>40.000 +</u>	<u>15.000 =</u>	<u>55.000 x</u>	<u>0,20 =</u>	<u>11.000</u>
	70.800	19.200	90.000		18.000

Gemi adamlarının sefer sonucunda, sefer bir ayda tamamlanmış sa (yükleme ve boşaltma süreleri dahil) elde edecekleri toplam kazançları şöyle olacaktır.

	<u>Ücret</u>		<u>Prim</u>		<u>Toplam Kazanç</u>
Kaptan	10.000	+	2.200	=	12.200
Baş makinist	8.000	+	1.800	=	9.800
İ. Zabit	6.800	+	1.560	=	8.360
G.K. İ. Zabit	6.000	+	1.440	=	7.440
Mürettebattan her biri (4.000 + 1.100)	<u>40.000</u>	+	<u>11.000</u>	=	<u>51.000</u>
	70.800	+	18.000	=	98.800

Gemi adamlarına seferle ilgili olarak ödenen bu primler doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

C- Fazla Çalışma Ücretleri :

854 Sayılı Deniz İş Kanunu uyarınca, gemi adamlarına fazla çalışılan saatler için ücretleri en az % 25 zamlı ödenir. Geminin, gemideki kişilerin ya da yükün selâmeti için kaptanca yapılması gerekli görülen işlerle, gümrük, karantina ve sağlık kontrolleri dolayısıyla yapılan işler ve gemideki talimler fazla saatlerde çalışma sayılmaz. İşveren fazla çalışma saatlerini belgelemek üzere noterlikçe ayrı bir defter tutmak zorundadır.

Ferdî hizmet akti ya da Toplu İş Sözleşmesi hükümleri uyarınca fazla çalışma koşulları tespit olunur. Fazla çalışma zamları bu sözleşmelerde belirtilen oranlarda ödenir.

Gemi adamlarına seferle ilgili olarak ödenen bu fazla çalışma ücretleri doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

D- Gemi Adamlarına Ödenen Onarım Ücretleri :

Gemi adamlarının iş tanımları, ferdi hizmet akdi, toplu iş sözleşmesi, ya da (yapılmışsa) iş değerlendirme çalışmalarını sonucunda yapılmıştır.

Makine personeline, normal görevleri dışında (normal görevleri, ana ve yardımcı makinelerin işlenmesini sağlamak-
tır.) ana ve yardımcı makineler, kazan ve yardımcı teçhizatı yapacakları küçük çapta onarım karşılığında ek bir ücret verilir.

Ödenecek bu ek ücretin tespit ve ödeme şekli ferdi hizmet akdi, ya da Toplu İş Sözleşmesi ile tesbit olunur. Yukarıda anılan işler, olağanüstü durumlar dışında öncelikle geminin makine personeli tarafından yapılır.

Makine personeline yapılan onarımlar için tespit olunan toplam ücrette yukarıda asit ve akaryakıt taşımacılığı yapan gemilerde gemi adamlarına ödenecek tehlike primlerinin dağıtım esasına göre, makine personeli arasında dağıtılmaktadır.

Önce, makine personeli arasında, onarım ücretleri pay oranını arttıracak bir katsayı (k) tespit olunmaktadır.

D.B.Deniz Nakliyat A.Ş.'nde bu katsayılar şöyledir:

a) Baş mühendis-Baş makinist için	k = 800
b) Kadrolu 1. Zabitler için	k = 1000
c) Kadrosuz 1. Zabitler için	k = 1100
d) Mürettebat için	k = 1500
e) Elektrik zabitleri için	k = 1300

- Her sefer için hesaplanan onarım ücretleri toplamı (T)
- Pay oranını arttırıcı katsayı (k) ile onarıma katılan makine personelinin ücretlerini (Ü)
- Onarım ücretleri dağıtım faktörünü (F) ile gösterirsek, toplam onarım ücretlerinin makine personeline dağıtım faktörü şöyle hesaplanabilecektir:

$$F = \frac{T}{Ü + K}$$

Ö r n e k :

S/S Kütahya Şilebinin 72/2 seferinde toplam olarak 15.000,- TL. onarım ücreti ödendiğini varsayalım. Bu onarım işinde, 1 Başmakiniist, 1 kadrolu, 1'de kadrosuz birinci Zabıt ile, 5 mürettebat, 1'de elektrik zabiti çalışmıştır (Örnekte mürettebatın ücretleri eşit varsayılmıştır).

	<u>Ücreti</u>	<u>Katsayının Hesaplanması</u>
Baş makinist	7.200	800 x 1 = 800
Kadrolu 1. Zabıt	6.000	1000 x 1 = 1000
Kadrosuz 1. Zabıt	6.900	1100 x 1 = 1100
Mürettebat	12.500	1500 x 5 = 7500
Elektrik Zabiti	<u>5.700</u>	1300 x 1 = <u>1300</u>
Toplam ...	38.300	11700

Toplam Ücretler	38.300,-
Hesaplanan Toplam Katsayı ..	<u>11.700,-</u>
	50.000,-

$F = \frac{T}{Ü + K}$ formülünde hesaplanan değer ve verileri yerlerine koyalım.

$$F = \frac{15.000}{38.300 + 11.700} = 0,30$$
 Dağıtım faktörü uyarınca makine personelinin her birine düşen onarım ücreti payını şöyle hesaplayabiliriz.

	<u>Ücret</u>	<u>Katsayı</u>	<u>Toplam Değer</u>	<u>Dağıtım Faktörü</u>	<u>Onarım Ücreti Payı</u>
Baş makinist	7.200 +	800	= 8.000	x 0.30 =	2.400
Kadroolu l. Zabit	6.000 +	1.000	= 7.000	x 0.30 =	2.100
Kadrosuz "	6.900 +	1.100	= 8.000	x 0.30 =	2.400
Mürettebat	12.500 +	7.500	= 20.000	x 0.30 =	6.000
Elektrik Zabiti	<u>5.700 +</u>	<u>1.300</u>	<u>= 7.000</u>	<u>x 0.30 =</u>	<u>2.100</u>
	38.300	11.700	50.000		15.000

Makine personelinin sefer sonucunda, sefer bir ayda tamamlanmışsa (yükleme ve boşaltma süreleri dahil) elde edecekleri toplam kazançları şöyle olacaktır.

	<u>Ücret</u>	<u>Onarım Ücretleri Payı</u>	<u>Toplam Kazanç</u>
Baş makinist	7.200 +	2.400 =	9.600
Kadroolu l. Zabit	6.000 +	2.100 =	8.100
Kadrosuz l. Zabit	6.900 +	2.400 =	9.300
Mürettebat (2500x5)	12.500 +	6.000 =	18.500
Elektrik Zabiti	<u>5.700 +</u>	<u>2.100</u> =	<u>7.800</u>
	38.300	15.000	56.300

Onarım işlemleri tatil günlerinde yapılmışsa, onarım ücreti belirli oranlarda zamlı ödenmektedir.

Ö r n e ğ i n :

D.B. Deniz Nakliyat A.Ş. gemilerinde onarım Cumhuriyet Bayramında yapılmış olsa idi, ücret, bu durum Toplu İş Sözleşmesinde hükme bağlandığından % 100 zamlı, yani 30.000 TL.

öteki ulusal bayram günlerinde % 50 zamlı yani 22.500,- TL. ödenecekti. İstimli gemiler için de yine ayrı bir zam söz konusu olmaktadır.

Gemi adamlarına, özellikle, makine personeline seferle ilgili olarak ödenen bu türden ücretler doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

E- Ambar Açma - Kapama Ücretleri :

Gemi adamlarının iş tanımları dışında yapmış oldukları işler için ayrıca bir ücret almaları genellikle söz konusu olmaktadır.

Güvertede görevli mürettebatın görevleri dışında yapmış oldukları işlerden olan ambar açma kapama işleri dolayısıyla ayrıca bir ücret almaları alışıl gelmiştir.

Örneğin :

D.B. Deniz Nakliyatı A.Ş.'de Deniz-Ulaş İş Sendikası ile yapmış olduğu Toplu İş Sözleşmesinin 573. maddesi uyarınca, tahta ve saç ambar kapaklarının açılmasında 40,- TL., kapanmasında 40,- TL. ödemektedir.

Ambar açma-kapama işlemlerinin liman işçileri tarafından yapılması gerekmektedir. Ancak, Liman işçilerinin bu işlemleri yapmasının zorunlu olarak güverte mürettebatı yapmaktadır. Dolayısıyla de ek bir ücret almaktadırlar.

Gemi adamlarına özellikle güverte personeline, güvertede görev dışı yapmış olduğu işler için, seferle ilgili olarak ödenen bu türden ücretlerin doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenmesi gerekmektedir.

F- Aynı İaşe Giderleri (Kumanya) :

Genide pişirilen yemek için yapılması gerekli masraflar, uygulamada aynı iaşe gideri ya da kumanya olarak anılmaktadır.

Gemi adamlarının iaşe ve genide ikâmetleri, Çalışma, Sağlık ve Sosyal Yardım, Ulaştırma Bakanlıklarınca ortaklaşa hazırlanan 27.3.1958 tarih ve 9968 sayılı Gemi Adamlarının Sağlık, İaşe ve İkâmet şartlarını Gösterir Nizamname ile düzenlenmiştir. Bu nizamname 500 gros tonilâtodan küçük gemiler ve balıkçı gemileri ile romorkör ve yüzer vinçleri kapsam dışı bırakmıştır.

Limanlar içinde, şehir hatlarında, körfez ve göllerde yolcu ve yük nakleden mavnâ, şat ve benzerlerinde iaşe servisi kurulmadığı takdirde gemi adamlarına işveren tarafından iaşe karşılığı olarak, iş aktinde tesbit edilmiş olan ücret dışında, iaşe bedeli ödenir. Bu bedeller Çalışma Bakanlığında, T.Odalar ve Borsalar Birliğinin de 2 temsilcisinin bulunduğu İaşe Bedeli Tesbit Heyetince tesbit edilir.

İaşe Servisi için işveren bir talimat hazırlamaya, bu serviste çalışanların 3 ayda bir sağlık muayenelerini yaptırmaya mecburdur. İaşe maddelerinin günlük sarfiyatı İaşe Tabelâlarında gösterilir ve bunlar bir yıl saklanır.

Gemi adamları için hazırlanan bu yemeklerle ilgili masraflar seferle ilgili olduklarından doğrudan doğruya, sefer maliyetlerine yüklenirler.

G- Çiğden İaşe Giderleri :

Genide herhangi bir sebeple kuzine faaliyetini durdurmuş, yemek pişirme imkânsızlaşmışsa, gemi adamlarına, daha önce

belirtildiği şekilde tespit edilen bedelin altında olmanak üzere, genellikle ferdî hizmet akti ya da toplu iş sözleşmesi gereği, beher sefer günü için nakten bir ücret ödenmesi söz konusudur. Yapılan bu ödeneler, uygulamada Çiğden İaşe Giderleri olarak anılmaktadır ve seferle ilgili olduklarından doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenmektedirler.

H- Dış Hatlar ve İç Hatlar İlâç ve Tedavi Masrafları :

Gemi adamlarının, sefer sırasında hasta olmaları sonucu, sefer ister iç hatlarda olsun ister dış hatlarda, Ferdî hizmet akti, toplu iş sözleşmesi her ikisi de yoksa teamülen, ya da ilâç ve tedavi masrafları işveren tarafından ödenir.

İç ve dış hatlarda, ayırımın yapılmasındaki anaç iç hatlarda masrafın Türk Lirası üzerinden, dış hatlarda döviz üzerinden ödendiğini göstermek amacı ile dir.

Bu türden ilâç ve tedavi masrafları seferle ilgili olduklarından doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

İ- İç ve Dış Harcırahlar :

Gemi adamlarının, bir gemiden başka bir gemiye nakli, ya da işletmenin merkezinin bulunduğu yerden, geminin seferde bulunduğu herhangi bir limana gönderilmelerinde, her defasında işletme tarafından tespit olunacak ana taşıt araçlarından birinin ücreti, bu nakil için gerekli öteki taşıt araçlarının ücreti ile, her gün için gemi adamına ek bir yevmiye ödenir.

Örneğin :

Gemi İskenderun'dadır. Gemi adamının ivedilikle İstanbul'dan İskenderun'a gitmesi gerekmektedir. İşletme Adana'ya

kadar uçak bilet ücretini, Adana-İskenderun arası/ücretini ve ayrıca da bir yevmiye ücretini gemi adamına ödeyecektir.

İç harcırahlar-dış harcırahlar ayırımı yine Türk Lirası ve döviz ile ödeme ayırımını göstermek amacı ile yapılmıştır.

İç ya da dış harcırah olarak yapılan bu ödemeler, geminin yabancı bir limanda bulunduğu sırada zorunlu olarak kaptan ya da zabitanın yapacağı seyahatlar için de ödenir.

Harcırahın tutar ve ödeme şekli için hizmet akti ya toplu iş sözleşmesinde ayrıca özel bir hükünde bulunabilir.

Bu türden yapılan ödemeler de seferle ilgili olduklarından doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

2102. Yasalı Sosyal Giderler (1)

Gemi adamlarına ödenen çeşitli ücretler üzerinden, işveren deniz taşıt işletmesi tarafından yasalar uyarınca ödenmesi zorunlu giderlerdir.

Bu giderlerin Türkiye'de en önemlisi, 506 sayılı Sosyal Sigortalar Kanunu uyarınca ödenmesi gereken, sosyal sigorta primleri işveren payıdır.

Yasalı Sosyal Giderler de, gemi adamlarına ödenen ücretler gibi, doğrudan doğruya seferle ilgili olarak sefer maliyetlerine yüklenmektedir.

) YAZICI, M., Türk İşletmelerinin Tekdüzen Hesap Çerçevesi (THÇ), İstanbul 1966, s. 85. Bu terim ilk kez kullanılmıştır.

2103. Bunker Giderleri :

Bunker giderleri, gemilerin yakıt, yağ ve su giderlerini kapsayan bir kavramdır.

Gemilerin her sefer dönüşünde, çarkebaşlarının onayından geçmiş geminin o seferine ait Makine Sarfiyat Jurnalleri (Tablo 31, 32) miktar olarak yakıt, yağ ve su tüketimini gösterir.

Geminin motorlu, ya da buharlı (1) oluşuna ya da yapı şekline göre, seferde akaryakıt ya da kömür tüketimi söz konusudur. Günümüzün, modern gemiciliğinde kömür ile çalışan gemiler yok denecek kadar azalmıştır ve genellikle de akaryakıt (fuel-oil) tüketilmektedir.

Deniz taşıt işletmesinde, Makina Sarfiyat Jurnalini alan ilgili servis, miktar olarak gösterilen tüketimin değerini para olarak hesaplar ve maliyet muhasebesi servisine verir.

Seferle ilgili olarak Makina Sarfiyat Jurnali ile miktar olarak tesbit ve ilgili servis tarafından birim fiyatlar üzerinden değerlendirilen bunker giderleri doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

2104. Çeşitli Malzeme Giderleri :

Çeşitli malzeme giderleri, boyalar, yağlar, kırtasiye, basılı belge, yedek malzeme ve öteki malzemelerden sefer sırasında tüketilenler, bunker giderlerinde olduğu gibi bir liste halinde miktar olarak ilgili servise sefer dönüşü verilir.

(1) Geminin motorlu ya da buharlı oluşu gemi adından önce gelen rumuzdan anlaşılır. Örneğin, m/s rumuzu varsa motorlu, S/S rumuzu varsa buharlı gemi anlaşılır. m/s İstanbul, s/s Trabzon gibi.

TABLO 31

MAKINA SARFIYAT JURNALI

...../...../197 'den/...../197

Hattı
Sefer No.
Havuz Tarihi

LİMAN	VARİŞ			KALKIŞ			KAUN- TER FARKI	MESA- FE MİL	SEYİR		ARAM		1. JENERATOR		2. JENE.		3. JENE.	
	Tarih	Gün	Saat	Tarih	Gün	Saat			Saat	Ton	Saat	Ton	Seyir Saat	Aram Saat	Seyir Saat	Aram Saat	Seyir Saat	Aram Saat

SEFERDE SAATTE SARFIYAT
(GEMİCE DOLDURULACAKTIR)

SARFIYAT CİNSİ	SEYİRDE		ARAMDA	
	Tahni- ni	FİİLİ Kg.	Tahni. ni	FİİLİ Kg.
YAKIT				
YAĞ				
SU				

BASMAKİNİST

Adı Soyadı

İzası

CİNSİ	TASARRUF		FAZLA SAREF.	
	Ton/Kg	TL.	Ton/Kg	TL.
YAKIT				
YAĞ				
SU				

TABLO 32

Gemilerde 24 Saatlik (Seyir-Aram) Bunker (Yakıt,Yağ,Su)
Masrafları Tablosu (1)

GEMİ ADI	S E Y İ R				A R A M		
	Yakıt ismi	Yakıt Ton	Yağ Kg.	Su Ton	Yakıt Ton	Yağ Kg.	Su Ton
ÇORUH, YOZGAT, MANİSA	FO	38.4	24	16.8	7.2	6	16.8
ESKİŞEHİR, KIR- ŞEHİR, NEVŞEHİR	FO	15.8	96	14.4	5.3	19.2	14.4
CEYHAN	FO	24	96	19.2	5.3	19.2	19.2
ÖDEMİŞ	FO	15.6	108	13.2	5.3	19.2	13.2
ELAZIĞ	LFO	12.2	120	7.2	1.2	15.6	7.2
	DO	0.9	-	-	-	-	-
GENÇLİK	LFO	21.9	180	7.2	1.4	15.6	7.2
	DO	3.28	-	-	-	-	-
RİZE-MALATYA	DO	7.2	60	7.2	1	12	7.2
A. DAVER	DO	10.6	110	7.2	1.2	14.4	7.2
BATMAN	FO	62.4	48	16.8	12	16.8	-
	LFO	28.8	-	-	-	-	-
GARZAN	LFO	28.8	-	-	-	-	-
	DO	2.3	240	9.6	1.2	14.4	9.6
GERMİK	LFO	55.5	360	12	3.6	96	12
	DO	4.5	-	-	-	-	-
SİVAS	GO	4.5	72	7.2	0.9	14.4	7.2
KAR	GO	3.5	72	54	6.2	7	5.2
A.F. CEBESOY GÜMÜŞPALA G.NR. KAZIMORBAY G.NR. ZEKİ DOĞAN	DO	29	216	10	24	58	10
MERİÇ FIRAT							
AMR. ŞÜKRÜ OKAN	LFO	36	220	7.2	3.2	60	7.2

Fuel Oil ton 222,- Diesel Oil ton 393,- GAS OİL ton 446,- TL.
LF oil ton 231,- TL., Yağ Kg. 3,50 TL., su 7,50 TL.

(1) Denizcilik Bankası Deniz Nakliyat A.Ş. Gemilerinin günlük bunker masrafları tablosudur. (1971 yılı itibariyle).

İlgili servis tarafından para olarak değerlendirilen çeşitli malzeme giderleri, seferle ilgili olarak doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

2105. Dezenfekte Giderleri :

Gemilerin belirli dönemlerde, özellikle fare ve öteki zararlılara karşı dezenfekte edilmesi zorunludur. Bu zorunluluk, hem geminin amaca uygun biçimde çalışabilmesi, hem yükün güvenliği ve hem de gemi adamlarının sağlığı yönünden doğmaktadır.

Genellikle her sefer başlangıcında yapılan bu giderler doğrudan doğruya seferle ilgili olarak sefer maliyetlerine yüklenmektedirler.

2106. Yükleme ve Boşaltma Giderleri :

Yükleme ve boşaltma giderleri, gemiye yükletilen ya da boşaltılan yük için yükleyici kişi ya da kurumlara ödenen ücretlerdir.

A- Puantör Ücretleri :

Gemiye yükletilen ya da gemiden boşaltılan yükü tespit eden ve liman teamülüne uygun listeler düzenleyen kimselere verilen ücretlerdir.

Bu listeler, sigorta ve hasar tespiti ve yük miktarının eksik, ya da fazla çıkması yönlerinden önemlidirler.

B- Aktarma Ücretleri :

Gemiye yüklenen mal, geminin uğrak limanlarından başka bir yere nakledilecekse, bu yükler en uygun bir limanda boşaltılır ve başka bir gemi ile ya da başka bir taşıt aracı ile gideceği limana gönderilir. Bu gönderme işlemleri için ödenen ücretlere Aktarma Ücretleri denilir.

C- Sifting Ücretleri :

Şifting iki şekilde oluşmaktadır :

a) Yük Şiftingi : Gemiye yükler, boşaltma limanı esasına göre yüklenirler. Yükün, gemide yer değiştirmesi gerektiğinde, bu yer değiştirme nedeniyle bir takım masrafların yapılması ve ücret ödenmesi söz konusu olabilir.

b) Gemi Şiftingi : Geminin bizzat kendisinin aynı liman içerisinde yer değiştirmesidir. Bu yer değiştirme nedeni ile de bir takım masraflar doğabilir.

Her iki türde oluşan, Şifting Giderleri de seferle ilgili olduklarından doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

D- Bekleme Ücretleri :

Geminin normal gelme zamanında limana gelmemesinden dolayı yükleyicilere ödenen ücretlerdir.

Bekleme ücretleri genel olarak:

- Geminin geç gelmesi,
- Geminin zamanında gelip yükün beklenmesi,
- Kötü hava şartları (yağış vb.) nedeni ile yükleme ya da boşaltma yapılamaması,

durumlarında tahakkuk etmekte ve ödenmektedir.

Her üç durumda da yükleyicilerin emre hazır durumda olmalarına karşılık gemi yükleme ya da boşaltmaya hazır bulunmaması dolayısıyla yükleyicilerin boş geçen çalışma saatleri için bir ücret ödenmesi gerekmektedir.

Bekleme ücretleri de seferle ilgili olarak doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

E- Fazla Çalışma Ücretleri :

Geminin bir an önce yükleme ya da boşaltılmasını sağlamak amacıyla normal çalışma saatlerinin dışında yapılan fazla çalışma saatleri için gemi adanlarına ödenen ücretlerdir.

Seferle ilgili olarak doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

F- İstif Malzemesi Ücretleri :

Nitelik ve niceliklerine göre, yükün ambarlara gereği gibi yerleştirilebilmesi için, tahta (panyol tahtaları) vb. çeşitli malzemeye ihtiyaç vardır.

Tüketilen istif malzemesi de seferle ilgili olarak doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

G- Kılavuz Ücretleri :

Gerek uğranılan limanın teahhütlü ya da kanunları uyarınca, gerekse geçilen liman, boğaz, kanal vb. yerlerin özel durumları gereği, ilgililerden kılavuz kaptan istenilmesi zorunlu olabilir. Kılavuz kaptana ödenen ücretler de seferle ilgili olarak doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

H- Romorkör Ücretleri :

Uğranılan limanda rıhtıma yanaşma, ayrılmış limanda rıhtımdan uzaklaşma sırasında ana makineler çalıştırılmazlar ve gemi bir ya da birkaç romorkör yedeğinde liman içinde, rıhtım dışında uygun bir yere kadar çekilir. Bu çekme işlemi için ödenen ücretler de seferle ilgili olarak doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

J- Palamar Ücretleri :

Uğranılan limanda gemi halatının rıhtıma bağlanması ya da ayrılmayan limanda gemi halatının rıhtımdan çıkarılması için ödenen ücretlerdir.

Seferle ilgili olarak doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

K- Servis Botu Ücretleri :

Gemi liman dışında ya da liman içinde olmakla beraber rıhtımdan uzakça bir yerde demirlemek zorunda kalmışsa, gemi adamları ile yük ile ilgili kimselerin gemiye gidiş-gelişlerini sağlamak amacı ile kiralanayan servis botlarına ödenen ücretler de, seferle ilgili olarak doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

L- Liman Ücretleri :

Geminin limanda kalış süresi ve gros tonajı ile orantılı olarak ya da teamülen ilgili liman başkanlıklarına ödenen ücretlerdir. Liman resim ve harçları olarak da anılırlar.

Seferle ilgili olarak doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

M- Sahil Sıhhiye Ücretleri :

Geminin limanda kalış süresi ile orantılı olarak, ilgili limanda sahil sıhhiye teşkilâtı masraflarına çeşitli şekillerde hesaplanan katılma payları olabileceği gibi, bu konuda gerçekleşmiş çeşitli giderler de olabilir.

6.5.1930 tarihli 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanununun 20.6.1942 tarihli 4255 sayılı Kanunla değiştirilen 11. bab,

1. fasıl maddelerine göre Türk ve yabancı limanlarından bir Türk limanına gelen her geminin hareket ettiği limandan bir sağlık patentası alınmış olması gerekir. Yabancı limandan gelen gemilerin patentalarının hareket limanında konsolosluğumuz var ise konsoloslukça vize edilmiş olması gereklidir. Vize harcı konsolosluga ya da varış limanında liman idaresine ödenir. Bu şart ülkeler arasında karşılıklı olarak kaldırılabilir. Transit geçen gemilerde gümrük ve liman peronlarındaki sağlık kaydı, patenta yerine geçer. Hareket limanında ve seyir esnasında salgın hastalık olmadığı takdirde, patentalar "temiz"dir. Patentasız gemiler "bulaşık" işlemleri görürler.

Türk limanlarında sefer yapan gemiler hareket ve son varış limanında, dışardan gelenler ise, ilk varış limanında pratika, patenta ya da vize almak için sağlık muayenesine tâbi tutulurlar. Yabancı gemilere hudut ve sahil sıhhiyesince serbest pratika verilmedikçe kimse gemiye girip çıkamaz.

Bulaşık hastalık geçmesini önlemek için gemilerin sağlık muayenesi yapılarak hastalık taşıdığından şüphelenilen yolcuların tecrit ve tedavisi, eşyanın fennî temizliği, haşarataın yok edilmesi, yolcu ve mürettebata aşı ve serum yapılması tedbirleri uygulanarak masraflar gemi kaptanından tahsil edilir.

Limanda salgın hastalık var ise, bu durum sahil sağlık memurları tarafından limana uğrayan gemilerin patentalarına işlenir.

Gemi kaptanları gemide zulum eden bulaşık hastalıklara ilk limanda ilgililere bildirmek zorundadır.

Gemi doktorlarının Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığının intihân belgelerini haiz olmaları şarttır. Mürettebat ve

üçüncü sınıf yolcular ile deniz tutması, kaza ve bulaşık hastalıklar vukuunda diğer yolcuların muayene ve tedavisi ücretsiz olup, sefer sırasındaki hastalıklar deftere kaydedilerek kaptana tasdik ettirilir.

Kanunun 150. maddesine göre, gemi süvarileri, çarkçı ve dümençileri ve gerekli görülecek diğer personelin hizmete alınması için de sağlık muayenelerinin yapılmış olması şarttır.

1936 yılında 3057 ve 3058, 1947 yılında 5115 sayılı kanunlarla değiştirilen 1340 tarihli 500 sayılı Rüşümü Sıhhiye Kanununa göre, buharlı motorlu ve yelkenli gemilerden tonilâto başına 1-250 tonilatoluklar için 4 kuruş, 251-750 tonilatoluklar için 6 kuruş, daha yukarılar için 8 kuruş sıhhiye resmi alınır. Sıhhiye resmi ilk hareket edilen, yabancılar için ilk uğranılan limanda tahsil olunur.

Seferle ilgili olarak doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

N- Rihtim Ücretleri :

Geminin limanda kalış süresi içerisinde, yanaştığı liman, bağlandığı şamandıra için, liman başkanlıklarına ödenen ücretlerdir. Limanda demirleme ücretleri rihtim ücretlerinden sayılırlar. Bu ücretlerin tespit şekilleri ve tutarları her liman için değişiklik gösterir. Hesaplama da genellikle limanda kalış süresi, geminin kayıtlı tonajı (register tonaje) esas alınmakta ise de, bu ücretler bazı limanlarda teamüle göre ödenmektedir. Rihtim ve şamandıra resmi olarak da anılırlar.

Rihtim ücretleri de seferle ilgili olarak doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

B- İŖgaliye Resimleri :

İŖgaliye resmi, geminin liman başkanlığınca tespit olunan rıhtım dışında başkaca uygun bir yere yanaşması söz konusu olduğunda ödenen resimlerdir. İŖgaliye resmi limanın bulunduğu yer belediye başkanlıklarınca günlük olarak tespit ve tahsil olmaktadır. Bu tespitte geminin kayıtlı tonajı da dikkate alınmakta, tonaj büyüdükçe işgaliye resmi de artmaktadır.

İŖgaliye resimleri de, seferle ilgili olarak doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

2107. Acentalık Ücret ve Komisyonları :

Türk Ticaret Kanununun 116. maddesi; acentayı, "Ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya müstahdem gibi, tabii bir sıfatı olmaksızın bir mukaveleye dayanarak, muayyen bir yer ve bölge içinde, daimî bir surette bir ticari işletmeyi ilgilendiren akitlerde aracılık etmeyi veya bunları o işletme adına yapmayı meslek edinen kimse" olarak tanımlamıştır.

Bütün millî, yani pozitif hukukların üstünde, bir acenta kavramı vardır (1). Bu kavram, ekonomik gelişimin gereklerine ve ihtiyaçlarına uygun olarak uygulamada kendiliğinden oluşmuştur. Acenta kavramının unsurları şunlardır :

- a) Bağımsızlık,
- b) Süreklilik,
- c) Bir ya da birkaç işletme adına akit yapmak ya da onu ilgilendiren akitlerde aracılık etmek.

Türk hukukunda acentanın her hukukta yer alan "asgari" unsurlarına bazı ekler yapılmıştır. Bunları T.K. m.116'da verilen tanımdan şöyle sıralayabiliriz:

(1) TEKİNALP, G., Acenta Sözleşmesine Uygulanan Kanunlar İhtilâfi Kuralı, İstanbul 1972, s. 18-20.

- a) Bağımsız hareket etmek,
- b) Devanlı faaliyet göstermek (süreklilik),
- c) Ticarî bir işletmeyi ilgilendiren akitlerde aracılık etmek ya da onun adına akit yapmak (faaliyetin niteliğini belirten unsur),
- d) Acentalığı meslek haline getirmek,
- e) Faaliyeti bir belirli bölge ya da yerde yapmak (Faaliyet alanını belirten unsur),
- f) Faaliyeti bir sözleşmeye dayanarak yerine getirmek (sözleşme unsuru).

Deniz taşıt işletmeciliği, yapılan hizmetin niteliği gereği, bölgeler, uluslar ve kıtalar arası, bir takım ilişkilerin kurulmasını ve bir takım işlemlerin yerinde, zamanında ve gereği gibi yapılmasını zorunlu kılmaktadır. İşletmenin bizzat kendisinin, işletmenin bulunduğu yerden bu işlemleri (yük, bulma, yükleme, boşaltma, sözleşme yapma vb.) yapması imkânsızdır. Bu nedenle çok geniş bir acenta örgütü olması, çeşitli acentalarla sıkı bir ilişki ve işbirliği kurnası zorunludur.

Acentanın hukukî durumu, acenta kavramının unsurları yukarıda kısaca belirtilmişti. İşletmenin, hemen her limanda esas ya da talî acentalarının bulunması gerekmektedir, yoksa geçici olarak bir acenta ile sözleşme yapılmaktadır. İster esas ister talî acenta olsun, acentanın hukukî durumu yukarıda belirtilen hukukî çerçevede içerisinde sözleşme ile tespit edilmiştir.

Acenta sözleşmede belirtilen şartlarla ücret ya da komisyona hak kazanmaktadır.

A- Acentalık Ücretleri :

Limanlarında kaldığı sürece gemi ve yük ile ilgili çeşitli işlemler yapan acentalara hizmetleri karşılığı verilen ücretler Acentalık Ücretleri olarak anılırlar.

Denizcilikle uğraşan birçok ülkelerde bölgesel acentalar ve örgütleri kendi aralarında, tarifersiz sefer yapan (tramp) gemilerinin acentelik işleri ve limandaki işlemleri ile, giderlerini karşılayan ücretlerin sabit tarifelerini kararlaştırmışlardır.

Ücretler, geminin tonajına ve yükün nitelik ve niceliğine göre de değişebilir. Ancak, kural olarak sabit bir ücret tespit olunabilir.

Tarifeli sefer yapan gemilerin bağlı olduğu deniz taşıt işletmeleri acentelik ücretlerine ek olarak, yüklenen ya da boşaltılan yük üzerinden navlun gelirinin belirli bir yüzdesini acentalara komisyon olarak verirler.

Acentaları tarafından bazan normal acentelik ücretlerine ek olarak brüt navlun gelirinin belirli bir yüzdesinin komisyon olarak, tarifersiz sefer yapan gemilerin bağlı olduğu deniz taşıt işletmelerinden istendiği ve bu konuda çabalar harcandığı görülmüşse de, taşınan yük navlun üzerinden herhangi bir komisyon ödenmesi âdet olmuştur (1).

B- Acentalar Haberleşme Giderleri :

Deniz taşıt işletmesinin acenteleri ile yaptıkları yazışma ve haberleşme giderleri, telgraf, telefon, telex ücretleri,

(1) BES, J.; Chartering and Shipping Terms, Amsterdam 1951. "Kiralama ve Deniz Nakliyat Terimleri" Çev. Ferit Biren, İstanbul 1964, s.7.

acentalardan işletmeye, işletmeden acentaya gönderilen vesaik için ödenen koli ücretleri de seferle ilgili olarak doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

Haberleşme giderleri, acenta tarafından yapılmışsa acentanın hesabına geçirilir, ancak, hesaba geçirme işlemi, acente yurt içi acentelerden ise Türk Lirası, yurt dışı acentelerden ise döviz üzerinden yapılır.

C- Acenta Komisyonları :

Yükleme ve boşaltma komisyonları, iç ve dış limanlarda yükleme ya da boşaltma işlemleri için deniz taşıt işletmesinin acentalarına çeşitli şekillerde verdiği komisyonlardır.

a) Acenta İhraç Navlunu Komisyonları : Acentanın, bulunduğu yer limanından geniye yüklediği yükün navlun geliri üzerinden almış olduğu komisyonudur.

b) Acenta İthâl Navlunu Komisyonları : Acentanın bulunduğu yer limanında gemiden boşaltılan yükün navlun gelirleri üzerinden almış olduğu komisyonudur.

Acenta ihraç ve ithâl navlunu komisyonlarının iç limanlarda ülke parası üzerinden dış limanlarda döviz üzerinden ödeneceği, ya da genellikle olduğu gibi, acentanın cari hesabına geçirileceği tabiidir.

D- Forwarder Acenta Komisyonları :

Geniye yük bulmak, bulduğu yükü rahtıma getirmek gibi işlemleri yapan aracılara verilen komisyonlardır.

Deniz taşıt işletmelerinin, hemen her limanda ana ya da tali acentalarının bulunduğu, yoksa o limandaki bazı acenta-

larla çeşitli işlemler gereği geçici iş ilişkilerinin kurulması gerekmektedir. Kurulan bu ilişkiler gereği, acentaların yapmış oldukları iş ya da işlemler için çok çeşitli işinlerde acenta ücret ve komisyonları ödenmektedir. Ana ya da talî acentalara da sözleşmelerinde belirtilmemiş olan iş ve işlemler yaptıklarında yine çeşitli ücret ve komisyonlar ödenmektedir. (Aracı Acenta Komisyonları, Acenta Aidatı Komisyonları, Nezaretçi Acenta Komisyonları vb.)

E- Navlun İndirimleri (Rebates) :

Yüke navlun birim fiyatının (tarifenin) tatbik edil-meyerek daha düşük bir oranda navlun tahakkuk ettirilirse, ek-sik tahakkuk ettirilen navlun, navlun indirimi (tenzilâtı) ola-rak tanımlanır.

Tarifeli sefer yapan gemilerin bağlı buldukları de-niz taşıt işletmelerinin navlunda yapabilecekleri indirimin ko-sulları ve oranları işletmenin üye olduğu konferanslar tarafın-dan tespit olunmaktadır.

F- Adres Komisyonları (Address Comission) :

Bazı navlun sözleşmelerinde, konişmentonun inzalan-masında, (yani yükün gemiye yüklendiği anda) navlun geliri üze-rinden Adres Komisyonu adı verilen belirli oranda bir komisyo-nun gemiyi kiralayana tanınması söz konusu olmaktadır. Burada gemiyi kiralayan hiç bir özel hizmet görmemekte ve de hiç bir fedakârlığa katlanmamaktadır, dolayısıyla adres komisyonu adı altında gerçekte bir navlun indirimi yapılmaktadır.

G- Simsariye (Brokerage) :

Deniz taşıt işletmesi ya da yetkilisi ile yük taşıtan ya da yetkilisi arasındaki navlun sözleşmesinin düzenlenebilmesi

için, her ikisini karşılaştıran, sözleşmenin imzalanmasını sağlayan simsarlara (aracılara) verilecek ücreti navlunun belirli bir yüzdesi olarak belirlemek âdettir. Ne var ki, genellikle simsarlık ücreti sözleşmenin imzalanmasında değil, yükün gemiye konması üzerine ödenmektedir.

Bu işlenleri yapan kimseler, Gemi Sinsarı (Shipbroker) olarak adlandırılmaktadır.

Gemi simsarı, bir yandan yükün yükleyicileri ve gönderilenleri öte yandan deniz taşıt işletmeleri (gemi sahipleri) ya da denizde yük taşıyıcılar arasında aracı olarak hareket etmektedirler.

Gemi simsarlarının yaptıkları işlemlerin başlıcaları şunlardır (1) :

- Limanda gemilerin idaresi (yüklenme, boşaltma, bunker alma vb.) yük, teslim alma ve teslim etme, navlun ve yolcu bilet bedellerinin tahsili, yük çağırma, zararı ve tazminat isteklerinin çözülmesi, gemilere kumanya ve yiyecek sağlama;
- Ekspeditör = (forwarding agents) ya da gümrük simsarı (custom brokers) -yüklerin ve gemilerin işlemlerini bitirmek, gümrük vergilerinin ödenmesi, gümrük formaliteleri ile meşgul olma vb. - olarak hareket etme;
- Bir geminin rihtına yanaşması, yüklenmesi ya da boşaltılması için tertibat alma;
- Tarifeli ya da tarifesiz (tramp) sefer yapan gemiler için navlun sözleşmeleri ve yüklenme ya da boşalt-

(1) BES, J.; a.g.e., s. 190.

ma sözleşmeleri yapmak, bunlar, kiralama simsarı olarak anılırlar;

- Büyük endüstri ve ticaret işletmeleri için kiralama acentesi olarak hareket ederler.

2108. Öteki Dolaysız Ulaşım Giderleri :

Seferle doğrudan doğruya ilgili olarak gemi adamlarınca özellikle kaptan tarafından yapılan giderler de vardır.

Bunların başlıcaları şöyle sıralanabilir :

A- Temsil Giderleri :

Kaptanın gemiyi temsilen gemi içerisinde ya da uğranılan limanda yük ilgilileri ya da öteki konuklar için yapmış olduğu ağırlama vb. giderlerdir. Kaptanın yapacağı temsil giderleri, kaptana bu konuda işletme tarafından verilecek sarf yetkisi ile sınırlıdır.

B- Isıtma, Aydınlatma, İçme Suyu ve Temizlik Giderleri :

Sefer sırasında yapılan bu türden giderler de doğrudan doğruya sefer maliyetlerine yüklenirler.

C- Taşıtma Giderleri :

İşletme adına uğranılan limanda başkaca taşıt araçları ile yaptırılan taşıtmalar için yapılan giderlerdir.

Bu giderler içerisinde, gemi ya da yük ile ilgili olarak gemi adamlarınca ödenen taşıt ücretleri de yer alırlar.

Doğrudan doğruya ilgili seferin maliyetine yüklenirler.

D- İlân ve Reklâm Giderleri :

Geminin yüklü olarak uğrak ya da varna limanına ulaştığını, limandan ne zaman ve nereye gideceğini, yük vermek için ilgililerin kimlere nasıl başvurmalarını duyurmak üzere, her türlü basın-yayın araçları ile yapılan duyurular için ödenen ilân ve reklâm giderleri de, doğrudan doğruya ilgili seferin maliyetine yüklenirler.

E- Danga Vergisi, Harç ve Noter Giderleri :

Gemi ya da yük ile ilgili olarak alınması ya da verilmesi gerekli belgeler için ödenen danga vergisi, harç ve noterlik giderleri de, doğrudan doğruya ilgili seferin maliyetine yüklenirler.

F- Dispeç (Despatch) Ücretleri :

Yükleme ya da boşaltmanın, sözleşmede belirtilen süreden önce ya da süre içerisinde, bitirilmesi dolayısıyla deniz taşıt işletmesinin yük ilgisine ödeyeceği para dispeç olarak anılır (1).

Taşıma (navlun) sözleşmesinde belirtilen süre içerisinde, geminin yüklenmesi ya da boşaltılmasında kazanılan günlere (despatch days) dispeç günleri denilir.

Yük taşıtacılarının ya da yük alıcılarının (yük ilgilileri) yükleme ya da boşaltmada zaman kazanmak amacı ile olağan dışı bir takım giderler yapmaları söz konusu olduğunda dispeç parası (despatch money) şeklinde bir bedel-bir tazminat almaları haklı görülebilir.

(1) BES, J.; a.g.e., s.43.

Dispeç parası, eğer yükleme ya da boşaltma işlemleri taşıma (navlun) sözleşmesinde belirtilen süre içerisinde bitirilmişse ve bu konuda sözleşmede hüküm varsa yük ilgililerine ödenen bir tazminat, bir mükâfattır.

Bazan, dispeç parası gerçekte navlun fiyatında gizli bir indirim demektir. Sözleşmede, yükleme ya da boşaltma süresi, gerçekleştirilmesi kolaylıkla mümkün süreden daha uzun bir süre ile gösterilir.

Yükleme ya da boşaltma daha kısa bir sürede gerçekleştirilir, böylece yük ilgilisi dispeç parasına hak kazanır.

Sözleşmede süre, fiilen gerçekleştirilebilecek yükleme ya da boşaltma süresi kadar belirtilir, bu süre içerisinde yükleme ya da boşaltma gerçekleştirildiğinden yük ilgilisi yine dispeç parasına hak kazanır.

Gemi, sözleşmede belirtilen süre içerisinde yüklene-
mez ya da boşaltılamazsa gecikilen zaman için, sözleşmede belirtilen zaman için yük ilgisinin her geçen gün için bir tazminat ödemesi gerekir, uygulamada bu tazminat "Demurrage = Süras-tarya tazminatı" olarak anılır.

Demurrage, dispeçin tersidir. Dispeçi deniz taşıt işletmesi, demurajı yük ilgilisi öder.

Alışıl gelmiş bir kural olarak, dispeç demurajın yarısı kadardır.

Dispeç ve demuraj hesapları da bu işlerde uzmanlaşmış kimseler tarafından yapılır ve kendilerine ayrıca bir ücret ödenir.

Dispeç Günleri İle Dispeç Parasının Hesaplanması :

Dispeç günleri ve dispeç parası (tazminatı)nın niteliği yukarıda belirtilmişti. Dispeç günleri ve dispeç parasının hesaplanması konusunda bir küçük örnek aşağıda verilmiştir (1).

Ö r n e k :

Navlun sözleşmesinin yükleme süresi ve dispeç ile ilgili hükmü şöyledir :

Pazarları ve bayram günleri dışında, yük havanın elverişli olduğu her iş gününde 1.500 ton olarak yüklenecektir.

Yükleme Süresi, Cumartesi saat 13.00 ile Pazartesi 07.00 arasında ve resmî bir tatil gününden önceki son iş günü saat 13.00 ile bundan sonraki ilk iş günü saat 07.00 arasında işlemeyecektir.

Yükleme süresi, herhangi bir gün (pazar ve resmî tatil günleri dışında) saat 9.00 ile 17.00 arası kaptan ya da acentalar tarafından, gemiyi kiralayanlara ya da acentelerine geminin yüklemeye hazır olduğuna ilişkin yazılı bildirim (hazırlık nektubu) de bulunulmasından 24 saat sonra, gemi ister bağlama yerinde olsun, ister olmasın işlemeye başlayacaktır.

Dispeç parası, yüklemeye "kazanılan tüm çalışma süresi (all working time saved)" (2) için günde 600 \$'dır.

Yüklemesi yapılacak yük miktarı 8.400 tondur, ancak bu miktar yüzde on eksik ya da fazlası kadar olabilir.

(1) BES, J.; a.g.e, s. 109.

(2) Sözleşmede, kazanılan tüm çalışma zamanı yerine, kazanılan tüm zaman (all time saved) için gündelik dispeç parası da konulabilirdi.

TABLO 33

S/S YOZGAT ŞİEBİ
YÜKLEME LİMANINDA SÜRE ÇİZELGESİ
"Timesheets"

			Sözleşmeli			Kazanılan		
			Yükleme Süresi			Süre		
			G	S	D	G	S	D
Salı	5 Mart	16.00 vardı, 16.40 Hazırlık Mektubu verildi.	-	-	-	-	-	-
Çarş.	6 Mart	16.40 Süre Başladı	-	7	20	-	-	-
Perş.	7 Mart	11.00 Yanaştı 11.30 Yükleme başladı	1	-	-	-	-	-
Cuma	8 Mart	Yağmurdan 2 saat 10 dk. Gecikme	-	21	50	-	-	-
C.tesi	9 Mart	Yükleme tamamlandı	-	13	-	-	1	10
Pazar	10 Mart		-	-	-	-	-	-
P.tesi	11 Mart		-	17	-	-	17	-
Salı	12 Mart		1	-	-	1	-	-
Çarş.	13 Mart		1	-	-	1	-	-
Perş.	14 Mart	07.00 Süre bitti.	-	7	-	-	7	-
			5	18	10	3	1	10

Dispeç günü (süresi) tespit olunduktan sonra, gemiyi kiralayanlara ödenecek dispeç parası hesaplanır.

Yüklemede kazanılan tüm çalışma süresi için gemiyi kiralayanlara ödenmesi gereken dispeç parasını hesaplariken, önce saat ve dakika başına düşen dispeç parasını hesaplamak gerekir.

- Günlük Dispeç Parası 720 ₺
- Saat Başına Dispeç Parası 720 : 24 = 30 ₺
- Dakika Başına Dispeç Parası 30 : 60 = 0,50 ₺

Bu hesaplamadan sonra tahakkuk edecek toplam dispeç parası şöyle olacaktır:

720	x	3	=	2.160,- ₺
30	x	1	=	30,- ₺
0.50	x	10	=	<u>5,- ₺</u>
Toplam Dispeç Parası				2.195,- ₺

Dolaysız Ulaşım giderleri, yalnızca taşıma hizmetinin görülmesiyle doğrudan ilişkilidir. Ve zorunlu olarak yük ve yolcu hacmi ile orantılı olmaktadır. Bu giderlerden ancak taşıma hizmetinin yapılmaması, geminin seferden çekilmesi ile vazgeçilebilir.

Ancak yukarıda sözü edilen giderlerden gemi adamları ücretleri, Yasalı Sosyal giderler, yiyecek, yakıt, içecek, su, rıhtım ve iskele resimleri, yük ya da yolcu hacmi ile değil, sefer gün sayısı ile orantılıdır. Yükleme boşaltma ücretleri, yük ve yolcu komisyonları gibi giderler ise taşıma hacmi ile az ya da çok doğru orantılıdır.

Tamir ve bakım giderleri ile yedek parça, malzeme gibi giderler ise hem sefer gün sayısı ile hem de yük ve yolcu hacmi ile orantılıdır.

Dezenfekte giderleri, ton üzerinden (geminin net tonajı) ödenen vergiler, kanal geçiş resimleri ile acente ücretleri ise ne taşıma hacmi ne de sefer gün sayısı ile ilişkilidir.

"Değişken maliyet kavramı"nın deniz taşıt işletmeleri muhasebesinde farklı yönleri vardır. Bazı giderler, az çok, sefer süresi ile doğru orantılıdır. Diğerleri ise, taşıma hacmi ile orantılı olarak artar ya da eksilirler. Vergi türünden dolaysız giderler değişmez gider olarak nitelenebilir. Ancak her sefer için yukarıda anılan giderler özellikle incelenmelidir (1).

(1) Deniz Taşıt İşletmelerinde Maliyetler, değişkenlik yönünden daha sonra, 3. Bölümde incelenecektir.

211. DOLAYLI ULAŞIM GİDERLERİ

Gemi amortismanları, sigorta, yıllık revizyon giderleri ile çalışılmayan sürelerdeki gemi giderleri, yapılan seferlerle dolaylı olarak ilişkilidir. Bu tür giderlerin taşınan yük ve yolcu hacmine bağlı olmaksızın tutarları sabittir.

Dolaylı ulaşım giderleri bir geminin bütünüyle çalışmasına yararlı olmak amacıyla yapılır ve önceden belirlenen anahtarlara göre sefer maliyetlerine yüklenirler.

Eğer sigorta ve büyük tamir giderleri bir sefere yükletilecek olsa idi, bir seferin maliyeti ile diğer bir sefer arasında önemli farklar doğabilecek ve sefer maliyetleri dolayısıyla navlun fiyatları büyük dalgalanmalar gösterecekti.

2110. Gemiler Amortisman Giderleri :

Maliyet anlamında amortisman, kullanılan duran varlıkların bu kullanılışından ya da diğer nedenlerden ileri gelen değer kayıplarının maliyetlere geçirilmesi işlemi (1) şeklinde tanımlanmaktadır. Amortismanların maliyetlere yüklenmesi ise, çeşitli şekillerde oluşturmaktadır.

Öncelikle, amortisman oranının tespit edilmesi, bu oran (yüzde) ile amortisman tâbi duran varlıkların değerinin çarpılması ve yıllık toplam amortisman giderinin hesaplanması gerekmektedir. Hesaplanan toplam amortisman gideri, giderek maliyetlere yüklenmektedir.

Yasalar uyarınca amortisman giderleri yıl sonunda tahakkuk ettirilirlir. Ancak, amortisman giderleri sefer maliyet-

(1) İktisadî Devlet Teşekküllerini Yeniden Düzenleme Komisyonu, Terinler ve Açıklamaları, Ankara 1968, s. 6.

lerinin hesaplanabilmesi için, seferleri biten gemilerin yıllık değişmez toplam amortisman giderlerinin 1/365'i ile sefer gün sayısı çarpımı kadar sefer maliyetlerine yüklenmektedir.

Yıl sonunda, bu giderlerde herhangi bir artış olmuşsa gerekli düzeltmeler yapılmaktadır.

Amortisman oranı, şileplerde gemi kıymetinin % 5'i, tankerlerde ise % 7'sidir (1).

2111. Gemiler Envanter Amortismanları :

Gemiler Envanteri deyimi, geminin içinde bulunan, ancak gemi kıymetinin dışında bırakılan ve kıymetleri 1.000,- lirası geçen demirbaşlar için kullanılmaktadır.

Gemiler envanter amortismanları ise, bu demirbaşlar için ayrılan amortismanlardır. Amortisman oranları, amortismanna tâbi demirbaşların her biri için ayrıdır.

Gemiler envanteri olarak anılan gemi demirbaşlarının başlıcaları arasında, Branda ve ambar muşambaları, yükleme ve boşaltma donanımı, temizleme donanımı, tabak-çanak ve cam eşya, elektrik teçhizatı ve malzenesi, mobilya-mefruat ve takımlar, kuzine takımları, cankurtarma ve yangın söndürme teçhizatı, yatak-yorgan takımı, navigasyon aletleri, halat ve savlolar, alât edevat v.b. sayılabilir.

Gemiler envanter amortismanları da, daha önce belirtilen gemi amortisman giderleri gibi sefer maliyetlerine yüklenirler.

(1) T.C. Maliye Bakanlığı Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği, Sıra No. 55, Amortisman Cetvelleri, Tablo VIII.

2112. Gemiler Bakım ve Onarım Giderleri :

Gemiler bakımı ve onarımı giderleri, gemilerin yıl içerisinde yurt içi ve yurt dışı tersanelerde yaptırılan bakım ve onarımı ile ilgili giderlerdir.

İlgili servis, bakım ve onarımın her gemi için ne zaman yapılacağını, bakım ve onarım giderlerinin ne kadar tutacağını yıllık iş programında ayrıntılı olarak tespit eder. Yıllık iş programı ile tespit olunan (tahmin olunan) bu giderler, çok az bir farkla belli olduğundan, gemi başına düşen toplam bakım ve onarım giderlerinin 1/365'i ile, geminin maliyeti hesaplanan seferinin, sefer gün sayısı ile çarpımı alınarak, bakım ve onarım giderleri sefer maliyetlerine yüklenmiş olur. Yıl sonunda, tahmin olunan bakım onarım giderleri ile gerçekleşen bakım onarım giderleri arasında bir fark doğmuşsa, gerekli düzeltmeler yapılır.

2113. Gemiler Büyük Tamir Giderleri :

Büyük tamir giderleri, tamire alınan geminin değerini arttırıcı nitelikteki tamirler için ödenen giderlerdir.

Büyük tamir giderleri, spesial sürvey giderleri olarak da anılırlar. Gemiler, 2 yılda ve 4 yılda bir olmak üzere klâslarına etkili olacak tamire girerler (Şaft çekilmesi, tank sürveyleri vb.).

Büyük tamir giderleri, yapılan tamirden yararlanma süresi dikkate alınarak bu süre içerisinde amortismanına tâbi tutulmaktadır.

D.B.Deniz Nakliyat A.Ş.'de bu süre yönetin kurulu kararı ile genellikle 4 yıl olarak tespit edilmiştir.

Büyük tamir giderleri, yararlanma süresi ile orantılı ve sefer gün sayısına bağlı olarak sefer maliyetlerine yüklenmektedir.

Ö r n e k :

Aksu gemisi 1971 yılında büyük tamire girmiş ve bu tamir için 1.095.000,- TL. ödemiştir. Büyük tamirden yararlanma süresi 4 yıl olarak tespit edilmiştir.

Yıllık büyük tamir gideri 1.095.000 : 4 = 273.750 TL.
Günlük " " " 273.750 : 365 = 750 TL.

Aksu gemisinin 1/71 seferinde sefer gün sayısı 50 olduğuna göre, sefer maliyetine yüklennesi gereken büyük tamir giderleri payı :

750 TL. x 50 = 37.500,- olacaktır.

2114. Sürvey ve Muayene Giderleri (Classification Kosten)

Belirli bir tonajın üstündeki açık deniz gemileri, dünyaca tanınmış uluslararası kurumların denetimini altında, belirli kurallara uygun olarak yapılırlar. Bu kurumların başlıcaları şunlardır (1) :

Lloyd's Register of Shipping	London
American Bureau of Shipping	New York
Bureau Veritas	Paris
Norske Veritas	Oslo
Germanischer Lloyd	Berlin
Türk Loydu (2)	İstanbul

(1) BES, J.; a.g.e., s. 254.

(2) İstanbul'da bir Vakıf şeklindedir. Norske Veritas-Oslo ile koordineli çalışmaktadır.

Bir geminin yapımına başlanmadan önce ayrı ayrı belirtilen nitelik ve özellikleri bu kurumlardan biri tarafından onaylanmış olmalıdır. Geminin ve makinelerin yapılışı bu kurumların sürveyörleri tarafından yakından gözetilir. Yapım ve gerekli tecrübeler bittikten sonra, Classification belgesi ilgili kurum tarafından verilir.

Bu belgede geminin kimlik ve nitelikleri ayrıntılı bir şekilde belirtilir. Uluslararası bu kurumlar yanında, çeşitli ülkelerde de bu tip kurumlar bulunmaktadır ve çoğu zaman yukarıda belirtilen kurumların üyesidir.

Açık deniz gemilerini bu şekilde belirli kurumlarca sınıflandırması/ⁿⁱⁿ amacı bunların halihazır durumları hakkında güvenilir bilgiler toplanaktır.

Gemi yapımından önce ve sonra yapılan bu denetimden sonra bu kurumlarca açık deniz gemileri belirli aralıklarda yine zorunlu denetime tâbi tutulurlar.

Sürvey, kelime olarak da "teftiş, tetkik, yoklama (1) muayene, durum tespiti anlamına gelmekte ve yukarıda belirtilen denetim ve muayeneyi yapanlara da "Sürveyör" denilmektedir. Sürveyörler, makine ve güverte olmak üzere iki tanedir.

Yukarıda anılan uluslararası kurumlar tarafından verilen Yola Elverişlilik Belgesi yanında bu konuda Türkiye'de de bazı kurallar bulunmaktadır.

(1) Redhouse Sözlüğü "İngilizce-Türkçe", Amerikan Bord Neşriyat Dairesi Başkanlığı, İstanbul 1969, s. 1037.

14.6.1946 tarihli 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun gereğince, ticaret gemilerinin tahsis edildikleri işlere ve yapacakları yolculuklara göre tekne, genel donatım, makine ve kazan, can kurtarma, yangın söndürme ve diğer araçları tüzük hükümlerine göre, yılda en az bir defa denetlenir. Su altı denetlemeleri ise iki yılda bir yapılır. Bu denetlemlerde uygunluğun tesbiti halinde bir "yola elverişlilik belgesi" düzenlenir. Ayrıca gemi sefere çıkmadan önce her defa yükleme durumu, yakıt ve kumanyanın ve gemi adamlarının yeterliliği denetlenerek "yola çıkış izni" verilir.

Sürvey ve muayene giderleri, "denetim ve muayeneyi yapanlara ödenen ücretleri kapsamaktadır.

Sürvey ve Muayene giderlerinin toplamı ilgili servis tarafından iş programında gerçeğe çok yakın bir kesinlikle her gemi için ayrı ayrı tespit olunur.

Sefer maliyeti hesaplanan gemi için ödenecek yıllık toplam survey ve muayene giderlerinin 1/365'i ile, maliyeti hesaplanan seferin sefer gün sayısı çarpılarak, maliyete yüklenmesi gereken, sürvey ve muayene giderleri payı hesaplanır.

2115. Gemiler Sigorta Primleri

Gemilerin sigorta ettirilmeleri ve sigorta giderlerinin tahakkuk ve ödenmesi ile ilgili servis, gemilerin tekne, harp, klüp, grev ve öteki sigorta klozlarına göre (tankerlerde, kollektif ferdî kaza klozu ile öteki gemilerde suistimal klozu vb.) sigorta primlerini her gemi için ayrı ayrı iş programında belirtirler. İlgili sigorta şirketleri ile sözleşmeleri yapar ya da bağlantı kurar. Tesbit edilen tahmini sigorta primleri olağanüstü durumlar dışında pek değişmezler.

Ancak Sürprim ve sigortaya esas değer artışları nedeniyle doğacak fazla ya da eksikler için yıl içerisinde ya da sonunda gerekli düzeltmeler yapılır.

Sefer maliyeti hesaplanan gemi için ödenecek yıllık toplam sigorta primlerinin 1/365'i ile, maliyeti hesaplanan seferin sefer gün sayısı çarpılarak, maliyete yüklenmesi gereken gemi sigorta primleri hesaplanır.

2116. İhtiyat Gemi Adamlarına Ödenen Ücretler :

Gemilerin seferlerini arzulanır şekilde tamamlanmalarını sağlayabilmek için deniz taşıt işletmelerinde ya işletme merkezinin bulunduğu yerde ya da uygun bulunan limanlarda ihtiyat (yedek) gemi adamı bulundurma zorunluluğu vardır. Bu zorunluluk, gemi adamlarını yasalar ya da sözleşmelerden doğan sefer dönüşü dinlenme haklarından ve gemi adamlarının sefer sırasında hastalanmaları vb. nedenlerden doğmaktadır.

İhtiyat gemi adamlarının ne kadar olması gerektiği, deniz taşıt işletmesi tarafından geçmiş tecrübelere dayanılarak her kadro için (kaptan, makinist, başmühendis, telsiz memuru, miço vb. kadrolar) ayrı ayrı tespit olunur.

Ancak, ihtiyat gemi adamları için donuk (sabit) kadrolar bulunmakta, her gemi adamı her zaman için ihtiyat durumuna düşebilmektedir.

İhtiyat gemi adamlarına ödenen ücretler, sefer maliyetlerine toplam gemi adamları sayısı ile orantılı olarak yüklenmektedir.

Ö r n e k :

Bir deniz taşıt işletmesinin 15 adet gemisi bulunmaktadır. Bu gemilerde çalışan toplam gemi adamı sayısı 750'dir. Ekim 1971 içerisinde ihtiyat gemi adamlarına ödenen ücretler toplamı 30.000,- TL. 4/71 sefer maliyeti hesaplanan S/S Kurban gemisinin toplam gemi adamı sayısı 35'tir.

4/71 sefer maliyetine yüklenecek ihtiyat gemi adamlarına ödenen ücret payı şöyle hesaplanacaktır.

$$\text{Dağıtım Faktörü} = \frac{\text{İhtiyat G.A. Ücretler Toplamı}}{\text{Toplam G. Adamları Sayısı}}$$

$$\frac{30.000}{750} = 40,- \text{ TL.}$$

4/71 Seferi İhtiyat G.A. Ücret Payı :

$$35 \times 40,- = 1.400,- \text{ TL. olacaktır.}$$

212. GENEL YÖNETİM GİDERLERİ

Genel Yönetim Giderleri, bir deniz taşıt işletmesinin tüm olarak işleyebilmesi için yapılan yönetim, denetleme ve büro hizmetleri giderleridir. Bu giderlerden ancak, işletmenin tümünün ya da en azından önemli bir bölümünün faaliyetini durdurması yolu ile vazgeçilebilir. Bir başka deyimle bu giderler işletmenin tümüne yararlı niteliktedir.

Genel yönetim giderlerinin tipik bir ayırımı D.B. Deniz Nakliyat A.Ş. hesap planından yararlanılarak aşağıda verilmiştir.

10. Genel Yönetim Personel Giderleri :

100. Kara Personeli Ücretleri

- 1000. Emekli Sandığına Tâbi Kara Personeli Ücr.
- 1010. Sosyal Sigortaya Tâbi Kara Personeli Ücr.
- 1020. Yevmiyeli Kara Personeli Ücretleri
- 1030. Murakıp Ücretleri
- 1040.
- 1050. Diğerleri

110. Kara Personeli Munzam Ücretleri

- 1100. Makam Tazminatı
- 1110. Kasa Tazminatı
- 1120. Primler
- 1130. İkramiyeler
- 1140. Fazla Mesai Ücretleri
- 1150. Hafta Tatili Ücretleri
- 1160. Yönetim Kurulu Huzur Hakları
- 1170. Nöbet Ücretleri
- 1180. Kıdem Tazminatları
- 1190. Diğerleri

120. Kara Personeli Sosyal Yardım Giderleri

- 1200. Çocuk Zamları
- 1210. Doğum, Ölüm ve Evlenme Yardımları
- 1220. Yiyecek Gideri
- 1230.
- 1240. Giyecek Gideri
- 1250. İlâç ve Tedavi Gideri
- 1260.
- 1270. Emekli Sandığına Ödenen Karşılıklar
- 1280. Sosyal Sigortaya Ödenen Karşılıklar
- 1290. Diğerleri

130. Kara Personeli Harcırahları

1300. Daimî Memuriyet Harcırahları

1310. Muvakkat Memuriyet Harcırahları

1320. Müfettiş ve Kontrolörler Harcırahları

1330. Yurt Dışı Harcırahları

1340.

1350. Diğerleri

20. Genel Yönetim Çeşitli Giderleri

200. Malzeme Giderleri

2000. Kırtasiye Giderleri

2010. Matbu Evrak Giderleri

2020. Büro Levazımata Giderleri

2030. Akaryakıt Giderleri

2040. Müstehlik Malzeme Giderleri

2050.

2060.

2070.

2080.

2090. Diğerleri

210. Haberleşme Giderleri

2100. Posta Giderleri

2110. Telgraf Giderleri

2120. Telefon Giderleri

2130. Telsiz Giderleri

2140. Telex Giderleri

2150. Radyo-Televizyon Abone Giderleri

2160.

2170.

2180.

2190. Diğerleri

220. Çeşitli Giderler

- 2200. Temsil Giderleri
- 2210. Teberrular
- 2220. Tenvir, Teshin, Su ve Temizlik Giderleri
- 2230. Nakliye Giderleri
- 2240. Şehir İçi Vesaiti Nakliye Giderleri
- 2250. Kiralar
- 2260. İlân ve Reklâm Giderleri
- 2270. Borsa ve Meslekî Teşekkürler Aidatı
- 2280. Gazete, Kitap ve Mecmua
- 2290. Diğerleri

230. Vergi, Resim ve Harçlar

- 2300. Bina ve Arazi Vergileri
- 2301. Belediye Rûsum ve Harçları
- 2302. Damga Vergisi
- 2303. Mahkeme Giderleri
- 2304. Hâkim ve Bilirkişi Giderleri
- 2305. Noter Giderleri
- 2306. Gider Vergisi
- 2307. Deniz ve Kara Nakil Vasıtaları Vergi, Resimleri
- 2308. Gümrük Vergi ve Resimleri
- 2309. Diğerleri

240. Bakım ve Onarım Giderleri

- 2400. Binalar Tamir ve Bakım Giderleri
- 2410. Kara Nakil Vasıtaları Tamir ve Bakım Giderleri
- 2420. Deniz Nakil Vasıtaları Tamir ve Bakımı
- 2430. Mefruşat, Demirbaş Tamir ve Bakımı
- 2440. Alet, Edavat Tamir ve Bakımı
- 2450. Tesisler Tamir ve Bakımı
- 2460.
- 2470.
- 2480.
- 2490. Diğerleri

250. Sigorta Giderleri

- 2500. Binalar Sigorta Giderleri
- 2510. Depolar Sigorta Giderleri
- 2520. Mefruşat ve Demirbaşlar Sigorta Giderleri
- 2530. Kara Nakil Vasıtaları Sigorta Giderleri
- 2540. Deniz Nakil Vasıtaları Sigorta Giderleri
- 2550. Kasadaki Paralar Sigorta Giderleri
- 2560. Suistimal Sigorta Giderleri
- 2570.
- 2580.
- 2590. Diğerleri

260. İç ve Dış Münessillikler Giderleri

- 2600. Amerika Münessilliği Giderleri
- 2610. Hamburg Münessilliği Giderleri
- 2620. Ankara Temsilciliği Giderleri
- 2630. Erdemir Bürosu Giderleri
- 2640. İzmir Bürosu Giderleri
- 2650. İzmit Bürosu Giderleri
- 2660.
- 2670.
- 2680.
- 2690. Diğerleri

270. Karşılanan Giderler

- 2700. Yüksek Denetleme Kurulu Masraflarına Katılma Payı
- 2710. Millî Prodüktivite Kurumu Katılma Payı (5.000 TL.)
- 2720. R.C.D.
- 2730.
- 2740.
- 2750.
- 2760. Diğerleri

30. Genel Yönetim Amortisman Giderleri

300. Amortismanlar

3000. Arazi ve Arsalar Amortismanı

3010. Binalar Amortismanları

3020. Tesisler, Makinalar, Cihazlar Amortismanı

3030. Kara Nakil Vasıtaları Amortismanları

3040. Deniz Nakil Vasıtaları Amortismanları

3050. Mobilya, Mefruşat ve Demirbaş Amortismanları

3060. Diğer Maddî Duran Varlıklar Amortismanı

Genel Yönetim Giderlerinin, bir deniz taşıt işletmesinde hangi tür giderleri kapsadığı yukarıda verilen ayırımında açık seçik görülmektedir.

Bu çalışma çerçevesi içerisinde, bu giderlerin her birini ayrı ayrı belirtmeyi, amacımız bu giderlerin sefer maliyetlerine nasıl yüklendiğini ya da yüklenebileceğini ortaya koymak olduğundan ihmal ediyoruz.

22. DOLAYLI ULAŞIM GİDERLERİNİN SEFER MALİYETLERİNE YÜKLENMESİ

Dolaylı ulaşım giderlerinin bazıları yapıldıkları zaman kesinlikle, bazıları da yaklaşık olarak belirli bir seferle ilişkilendirilebilir. Bir seferin maliyeti hesaplanırken dolaylı ulaşım giderleri tüm maliyeti belirleyebilmek için dolaysız ulaşım giderlerine katılmalıdır. Geminin işletme faaliyetleri üzerinde yöneticilerin kontrolünü sağlayabilmek için de dolaylı ulaşım giderlerinin uygun bir dağıtımını (paylaştırılmasını) sağlamak gerekli olmaktadır.

220. DOLAYLI ULAŞIM GİDERLERİNİN HESAPLANMASI

Mademki her bir geminin amortismanı, sigorta ve tamir giderleri geminin tipine göre değişmektedir, o halde belirli bir sefere tahsis edilecek giderlerin hesaplanmasında ilk adım yapılan çeşitli dolaylı ulaşım giderlerini gemi tiplerine göre ayırmaktır. Bu hesaplama (tahmin) işletmenin eski hesaplarına dayandırılmalıdır. Zira eski kayıtlar giderlerin eğilimi hakkında bilgi verebilir. Halihazırda uygulanan amortisman metodları ve geminin sigorta poliçeleri de yapılacak tahmin için gerekli ek bilgi kaynaklarıdır. Bu bilgi kaynakları sonraki yılın dolaylı ulaşım giderlerinin tahmininde kullanılırlar. Ancak bu uygulama yapılırken gelecekte olabilecek olaylar da gözönünde bulundurulmalıdır.

221. DAĞITIM (YÜKLEME) ANAHTARLARININ SEÇİMİ

Dolaylı ulaşım giderleri tahmin edildikten sonra, bu giderlerin çeşitli seferlere dağıtımında kullanılacak bir anahtarın seçilmesi gereklidir. Bu seçimin gerekli olması standart bir anahtarın var olmamasından doğmaktadır. Dağıtım genellikle iki ayrı paylaşırma yöntemiyle gerçekleştirilmektedir.

2210. Sefer Gün Sayısı Anahtarı

Sefer süresinin sefer gün sayısı ile ifadesi sefer günü adını alır. Gemi kaptanının tutmuş olduğu resmî gemi jurnali gelecek yılda geminin yapacağı sefer gün sayısının tahmininde kullanılacak ilk kaynaktır. Gemi jurnalinin kapsamı denizcilik mevzuatıyla belirlenmiştir. Gemi jurnali resmî bir hâtıra defteridir. Kaptan günlük gözlemlerini (geminin seferini, hava durumunu, karşılaşılan buz dağlarını, metruk gemileri, terk edilmiş bir geminin mürettebatının kurtuluşunu vb.) bu deftere kaydeder.

Sefer gün sayısı anahtarının seçilmesinde ana fikir, dolaylı ulaşım giderlerinin çoğunun sefer süresiyle organik ilişkisi olduğundandır. Amortisman, sigorta ve geminin çalışmadığı süredeki giderleri gibi giderler bir zaman süresini ilgilendiren giderlerdir. Ve kullanılacak metodun da zaman faktörünü dikkate alması gereklidir. Sefer gün sayısı metodu bu zaman şartını, günlerin çoğunun seferde geçtiği ve dolaylı giderlerin çoğunun seferlere yükletilmesini sağlayarak bu anaca hizmet edebilmektedir.

Bu anahtara göre dağıtılacak payın hesaplanmasında da geçmiş kayıtlarla geleceğe ait tahminlerden yararlanılır. Bu anahtara göre her sefere verilecek pay aşağıdaki formülden bulunacak orana göre hesaplanır.

$$\frac{\text{Dolaylı Ulaşım Giderleri (tahmini)}}{\text{Sefer gün sayısı (tahmini)}} = \text{Dağıtım Faktörü}$$

2211. Gayri Safi Hasılat Anahtarı

Gayri safi hasılat anahtarını bir dağıtım (yükleme) anahtarı olarak savunanlar, satış hasılatının her lirasının dolaylı ulaşım giderlerini taşıması gerektiğini savunmaktadırlar. Bu yaklaşım haklı ve yerinde bir görüşü belirlenektedir. Bununla beraber, ulaşım ile ilgili giderler, genellikle kontrolü mümkün olmayan tipte giderlerdir ve giderlerle gayri safi hasılat arasında hiç bir ilişki yoktur.

Bu yöntem uygulanınca, belirli bir sefere yükletilecek dolaylı ulaşım giderleri payı, toplam tahmini dolaylı ulaşım giderlerinin, gelecek yıl için tahmin edilen hasılat toplamına bölünerek, bulunan oran üzerinden hesaplanır. Ancak her geminin amortisman, sigorta, tamir ve bakım giderlerinin yıllık

tutarları, yekdiğerinden farklı olduğu için, her gemi çeşidi için oranın aşağıdaki formül kullanılarak ayrı ayrı hesaplanması gerekmektedir.

Dolaylı Ulaşım Giderleri (tahmini) = Dağıtım Faktörü
Gayri Safi Toplam Hasılat "

23. GENEL YÖNETİM GİDERLERİNİN (G.Y.G.) SEFER MALİYETLERİNE YÜKLENMESİ

230. GENEL YÖNETİM GİDERLERİNİN HESAPLANMASI

Genel yönetim giderlerinin sefer maliyetlerine yüklenmesi konusunda da, endüstri işletmelerinde olduğu gibi, deniz taşıt işletmeleri için de çok kesin bir yöntem-anahtar önermek olanaksızdır. Ne var ki, yükleme için tatminkâr bir kesinliğe ulaştıracak usuller de bulunabilir. Geçmiş kayıtların gözden geçirilmesi, taşıma kapasitesine oranla, genel yönetim giderlerinin büyüklüğünün sabit olduğu yolunda bir bilgi edinmemizi sağlayabilir. Bununla beraber, bir kere bu giderler tahmin edilirse, paylaşırma konusunda bir ölçek bulmak zorunlu olmaktadır.

Genel yönetim giderlerinin sefer maliyetlerine yüklenmesinde, başlıca iki temel sorun ile karşılaşılacaktır. Bunların ilki işletmenin genel yönetim giderlerinin ayrıntılı bir bütçesini, programını yapmanın güçlüğüdür. İkincisi ise, sefer maliyetlerine yüklemeye uygun bir ölçek (anahtar) seçilmesi sorunudur.

Genel yönetim giderlerinin tahmininde ortaya çıkan güçlük, deniz taşıt işletmelerini, genel yönetim giderlerini sefer maliyetlerine katmama, (bu durumda direkt maliyetleme söz konusu

olmaktadır) ya da dönem sonunda gerçekleşen (fiilî) genel yönetim giderlerini sefer maliyetlerine aktararak, sefer maliyeti hesaplarını düzeltme, yollarından birini seçmek zorunda bırakılmaktadır. Birinci yol seçildiğinde, sefer maliyetleri yaklaşıktaki olsa ortaya çıkarılmadığından yurduumuzda olduğu gibi genellikle ikinci yol seçilmektedir.

Bir üçüncü yol da bütün güçlüğüne rağmen Genel Yönetim Giderlerinin dönem başında tahmin olunması ve tahminî rakamlar üzerinden aşağıda verilecek esaslara göre sefer maliyetlerine yüklenmesidir.

Genellikle yönetim giderlerinden gemi başına düşen pay (birden çok gemisi bulunan işletmeler için) dönem sonundan önce bilinemediğinden ve dolayısıyla gemi-gemi, sefer-sefer, sefer maliyetlerine yüklenemediğinden paylaşırma işlemi dönem (yıl) sonunda gerçek rakamlar üzerinden yapılmaktadır.

231. DAĞITIM (YÜKLEME) ANAHTARLARININ SEÇİMİ

Yöneticilerin amacı, bir seferin net kârının yaklaşık olarak bulunması konusunda çaba harcanaktır. Sefer maliyet raporunu tamamlayabilmek ve belirli bir sefere uygulanması mümkün olan bütün giderleri maliyete dahil edebilmek için, bir deniz taşıt işletmesinde genel yönetim giderleri payını da gerçekleştirilmiş olan seferin maliyetine katmak gerekir.

Genel yönetim giderlerinin sefer maliyetlerine yüklenmesinde ister gerçekleşen, isterse tahminî rakamlar alınsın, her iki durumda da sefer maliyetlerine yüklemede uygun bir anahtar seçilmesi zorunludur. Genel yönetim giderlerinin sefer maliyetlerine yüklenebilmesi için uygulanan anahtarlardan başlıcaları aşağıda tartışılmıştır.

2310. Gemiler Toplam Günü Anahtarı

Deniz taşıt işletmesinin sahibi bulunduğu ya da kiralanmış bulunduğu gemilerin ayrı ayrı yıllık çalışma günleri tespit olunarak, her gemi için tespit olunan gün sayısı toplanarak, gemiler toplam gün sayısı bulunur.

Bütçelenmiş, tahmini ya da gerçekleşen genel yönetim giderleri, gemiler gün sayısına bölünerek, gemi günü başına düşen genel yönetim giderleri payı hesaplanır.

Ö r n e k :

Bir deniz taşıt işletmesinin 10 gemisi bulunmaktadır. Bu gemilerin 1971 yılında gerçekleşen toplam sefer gün sayıları (Gemiler günü) 3600 gündür. Bütçelenmiş, toplam genel yönetim giderleri ise 3.600.000 TL'dir. S/S Karput gemisinin 3/71 seferinin, sefer gün sayısı 55 gün olduğuna göre, bu seferin genel yönetim giderleri payı ne olacaktır.

Gemiler günü başına genel yönetim gideri payının hesaplanması :

$$\frac{3.600.000,- \text{ TL.}}{3.600} = 1.000,- \text{ TL.}$$

S/S Karput gemisinin yıllık sefer gün sayısı toplamını 300 gün olarak varsayarsak :

300 x 1.000 = 300.000,- TL. olarak gemi başına yıllık G.Y.G. payını buluruz.

Gün başına G.Y.G. payı 1.000,- TL. olduğuna göre, 3/71 seferi maliyetine yüklenmesi gereken genel yönetim giderleri payı:

$$55 \times 1.000 = 55.000,- \text{ TL. olarak hesaplanacaktır.}$$

Bu dağıtım, genel yönetim giderlerini, zamana bağlı giderler gibi varsayarak yapılmaktadır. Oysa, genel yönetim giderleri, yukarıda yapılan ayırımında da açık seçik görüldüğü gibi zamana bağlı giderlerden değildirler.

2311. Gemi Adamları Toplamı Anahtarı

Genel Yönetim giderlerinin, gemi adamları sayısı ile orantılı olarak, sefer maliyetlerine yüklenmesi söz konusu olduğunda, toplam genel yönetim giderleri işletmeye dahil gemilerde çalışan toplam gemi adamları sayısına bölünmekte, çıkan rakam da maliyeti hesaplanan geminin toplam gemi adam sayısı ile çarpılarak gemi başına düşen yıllık genel yönetim giderleri payı hesaplanmaktadır. Hesaplanan yıllık genel yönetim giderinin 1/365'i maliyeti hesaplanan seferin sefer gün sayısı ile çarpılarak, sefer genel yönetim giderleri payı bulunmaktadır.

Ö r n e k :

Bir deniz taşıt işletmesinin 20 gemisi bulunmakta ve bu gemilerde toplam olarak 800 gemi adamı çalışmaktadır.

İşletmenin bütçelenmiş yıllık toplam genel yönetim giderleri 4.000.000,- TL'dir.

M/S Elmalı gemisinde çalışan gemi adamı sayısı 60 ve 4/71 seferinin sefer gün sayısı da 30 olduğuna göre, 4/71 seferinin G.Y.G. payı nedir?

Gemi adamı başına yıllık G.Y.G. payının hesaplanması:

$$\frac{4.000.000}{8.000} = 5.000,- \text{ TL.}$$

M/S Elmali gemisinin yıllık G.Y.G. payının hesaplanması :

$$5.000 \times 60 = 300.000,- \text{ TL.}$$

M/S Elmali gemisinin sefer günü başına G.Y.G. payı :

$$3.000.000 \times \frac{1}{365} = 821,915$$

Elmalı gemisi 4/71 seferine düşen G.Y.G. payı :

821,915 x 30 = 24.657,45 TL. olarak hesaplanacaktır.

Genel yönetim giderlerini gemi adamları ile orantılı olarak sefer maliyetlerine yüklemeye, sanki bu giderler gemi adamları için yapılmış gibi bir varsayım göze çarpmaktadır. Genel yönetim giderlerinin çok küçük bir kısmı gemi adamları ile ilgili olarak yapılmakta ise de, yukarıda yapılan ayırmada da açık seçik görüldüğü gibi, bu giderler gemi adamları ile ilişkilendirilemezler.

2312. Gemilerin Toplam Gros Tonajı Anahtarı :

Herhangi bir karışıklık ya da hataya meydan vermemek için, gemi tonajı ile yük tonajı ayırımını belirlemek gerekir. Bir gros ton; bir geminin kapalı hacmi içinde, 100 kübik feet'i (hacim ölçüsü) ifade eder. Deedweight ton (taşına tonu) ise 2240 pound (453 gr = 1 pound) olup, yük, yakıt ve su ya da malzeme gibi taşınacak kargonun ağırlığı ile ifadelenir.

Bir yolcu gemisinin inşa tarzı ile üst yapısı yük gemisinden oldukça farklıdır. Buna göre, iki tip geminin tonaj olarak ifadeleri de birbirinin aynı değildir. Yolcu gemisi genellikle gros ton, şilepler ise (deedweight) kargo tonajı ile nitelenir. Bununla beraber, şilepler gros tonla da ifade edilebilir.

G.Y.G.'nin sefer maliyetlerine yüklenmesi yolcu gemilerinde gros tonaj, yük gemilerinde ise taşıma tonajına göre de yapılabilir. Her iki tip gemiyle birlikte faaliyette bulunan bir deniz taşıt işletmesinde "gros tonaj" anahtar olarak kullanılabilir.

Sık sık kullanılan yükleme yöntemi bu giderlerin sefer maliyetlerine gemilerin tonajlarına göre paylaştırılmasıdır. Örneğin, gelecek yıl toplam yönetim giderlerinin 12 milyon TL, ve toplam gros tonajının da 240.000 ton olacağı tahmin edilmiş olsun.

$$\begin{aligned} \text{Ton başına düşen G.Y.G.} &= \frac{\text{Toplam G.Y.G.}}{\text{Toplam Gros Tonaj}} \\ &= \frac{12.000.000}{240.000} = 50,- \text{ TL.} \end{aligned}$$

Bu oran bulunduktan sonra, belirli bir gemiye düşen genel yönetim giderleri payı, geminin gros tonajı ile 50,- TL. nin çarpılmasıyla bulunur. Geminin gros tonajı 15.003 ise:

$$\begin{aligned} \text{Bu gemiye tahsis edilecek G.Y.G. payı :} \\ 15.003 \times 50 &= 750.150,- \text{ TL.dir.} \end{aligned}$$

Bu işlemden sonra tahmini sefer gün sayısı, bir gemiye düşen genel yönetim giderleri payına bölünecektir. Yukarıdaki örneğe devam ederek, geminin tahmini sefer gün sayısının 330 olduğunu varsayalım.

$$\begin{aligned} \text{Gün başına düşen G.Y.G. payı :} \\ 750.150 : 330 &= 2.273,- \text{ TL.dir.} \end{aligned}$$

Giderek geminin belirli bir seferinin gün sayısı 20 ise, bu sefere düşen genel yönetim giderleri payı :

$$2.673 \times 20 = 53.460,- \text{ TL. olacaktır.}$$

Bu yolla, her seferin maliyetine yüklenecek genel yönetim giderleri payı tahmin olunabilir.

2313. Gemilerin Gider-Gelirleri Çarpımları Toplamı
Anahtarı

Gemilerin gider ve gelirleri çarpımı toplamı anahtarı uyarınca gerçekleşen G.Y.G.nin gemi-gemi, sefer-sefer dağıtımını şöyle yapılmaktadır.

Önce, her geminin giderleri ile gelirleri çarpılmakta, çarpımlar toplanmakta, G.Y.G. toplamı, çarpımların toplamına bölünmekte ve bir yükleme oranı elde edilmektedir.

Bu oran ile, her geminin gelir gider çarpımı ile elde edilen değer çarpılmakta ve gemi başına düşen G.Y.G. payı bulunmaktadır.

Bu payın 1/365'i ile maliyeti hesaplanan seferin, sefer gün sayısı çarpılmakta ve sefere yüklenecek G.Y.G. payı hesaplanmaktadır.

Ö r n e k :

Bir deniz taşıt işletmesinin üç gemisi bulunmaktadır. Bu gemilerin her birinin 1971 yılı gider toplamı dolaysız ulaşım giderleri ve dolaylı ulaşım giderleri ile navlun hasılatı (gelirleri) aşağıda verilmiştir.

	<u>Dolaysız ve</u> <u>Dolaylı Ulaşım Gid.</u> <u>(Milyon TL.)</u>	<u>Navlun Hasılatı</u> <u>(Milyon TL.)</u>
A gemisi	(G ₁) 5	(N ₁) 8
B gemisi	(G ₂) 6	(N ₂) 8
C gemisi	(G ₃) 4	(N ₃) 6

1971 yılı gerçekleşen toplam G.Y.G. ise, 5.639.200,- TL'dir. Gemilerin G.Y.G. payı şöyle hesaplanabilir :

$$\begin{array}{rcl} G_1 \times N_1 & = & 5 \times 8 = 40 \\ G_2 \times N_2 & = & 6 \times 8 = 48 \\ G_3 \times N_3 & = & 4 \times 6 = \underline{24} \\ & & 112 \end{array}$$

$$\frac{5.639.200}{112.000.000} = 0,05035$$

A gemisinin G.Y.G. payını hesaplamak istersek; önce, gemi başına yıllık toplam G.Y.G. payını hesaplamak gerekir.

$$40.000.000 \times 0,05035 = 2.014.000,- \text{ TL.}$$

A gemisinin 1971 yılı yıllık toplam sefer gün sayısını 300 ve 3/71 seferinin sefer gün sayısını 70 gün varsayarak bu sefere düşen G.Y.G. payını hesaplayalım.

Sefer günü başına G.Y.G. payının hesaplanması :

$$2.014.000 : 300 = 6.713,334$$

3/71 seferinin maliyetine yüklenmesi gereken G.Y.G. payı :

$$6.713,34 \times 70 = 469.933,38 \text{ TL. olarak hesaplanılır.}$$

Öteki gemilerin G.Y.G. payı da aynı şekilde hesaplanır.

G.Y.G.'lerinin sefer maliyetlerine yüklenmesinde en uygun ölçek bizce gemilerin gider-gelirleri çarpımları toplamının esas alınmasıdır. Çünkü deniz taşıt işletmelerinde yapılan bu tür giderler ile, işletme gemilerini işletebilmekte bu gemi-

lerin yapmış olduğu seferlerden sağlanan gelirler ile de hem gemilerin, hem de kendisinin varlığını sürdürebilmektedir.

Gemilerin işleyebilmesi için gerekli harcamalar çoğu zaman deniz taşıt işletmesinin bizzat kendisi, ya da aracıları (Acentalar) kanalı ile yapılmaktadır. Navlun hasılatının (gelirlerin) tahsili de yine aynı görünümündedir. Deniz taşıt işletmesinin varlığı da bu iki işlemi rasyonel bir şekilde gerçekleştirmesine bağlıdır.

Bir başka yönden, deniz taşıt işletmesi yapılan genel yönetim giderleri ile kendi gemilerine hizmet götürmektedir. Hizmeti de, gemiler için yaptığı gider ve gelirlerdir, dolayısıyla G.Y.G. sefer maliyetlerine gemilere yapılan hizmet oranında yüklenmelidir. Bu yüklenme için de en uygun ölçek gemilerin gider-gelirleri çarpımları toplam anahtarı olmaktadır.

24. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE BİRİM MALİYETLERİ

Deniz taşıt işletmelerince gerek ülke kıyılarında ve gerekse ülke limanları ile yabancı limanlar arasında çalıştırılacak gemilerin yaş, konfor ve hızları ile yolcu ve yük kapasitelerinin yeterli olup olmadıkları, gemilerin ve yapacakları taşımalar için düzenlenen programların bu amaçla izlenecek hatların özelliklerine uygunluk dereceleri, sefer sonuçları, iskeleler ve acentalık işleri, tarife durumları, incelenmelidir.

Sefer bölgelerine göre iç ve dış hatlarda taşınan yük tonu, yolcu araç, ve hayvan adedi, gemilerdeki yük ve yolcu kapasitelerinden ve süre bakımından filodan yararlanma oranları geçmiş yıl ya da yıllarinkine ile birlikte çizelge üzerinde karşılaştırılmalıdır. Ayrıca, filoya dahil çalışmayan gemilerin çalışmadıkları günlere ait duruş nedenleri ve gün sayıları incelenmeli gerekirse çizelgelerde gösterilmelidir.

Deniz taşıt işletmelerinde, Hizmet Verimliliği yolcu/mil, ton/mil esasına göre yapılır. Taşıtın yolcu ya da yük taşıma kapasitesinden ne ölçüde faydalandığını gösteren bu oranların yıldan yıla yükselmesi işletmede verimliliğin arttığını belirtmesi bakımından önemlidir.

Bu incelemelerin yapılabilmesi için, sefer maliyetlerinin, Bitmemiş Sefer Maliyetlerinin, gemilerin Boş Çalışma Maliyetlerinin ve hat maliyetlerinin ayrıntılı olarak bilinmesi gerekmektedir.

Sefer maliyetlerinin nasıl hesaplandığını yukarıda açıklamaya çalıştık. Endüstri işletmelerinde birimde maliyetten toplu maliyetlerden çeşitli maliyet birimlerine düşen pay (ton, kg., lt., adet, düzine vb. bir ölçü biriminin maliyeti) anlaşılmaktadır. Deniz taşıt işletmelerinde birimde maliyet değişik bir biçimde ortaya çıkmaktadır.

Deniz taşıt işletmelerinde hesaplanan birimde maliyetlerin başlıcalarını aşağıda açıklamaya çalışacağız.

240. SEFER MALİYETİ

Maliyeti hesaplanan seferin gerçekleşen dolaysız ulaşım giderleri ile, dolaylı giderleri, genel yönetim giderlerinden, sefer maliyetine yüklenmesi gereken payların toplamıdır.

Daha önce, deniz taşıt işletmelerinde münferit bir seferin (her geminin her ayrı seferi) bir muhasebe birimi olarak kabul olunduğunu belirtmiştik. Bu durumda, bir muhasebe birimi olarak sefer, (sefer hasılatı ile sefer maliyeti arasındaki fark) seferden sağlanan kârı ya da uğranılan zararı belirleyecektir. Aşağıda, bir sefere ait Hasılat-Maliyet çizelgesine bir örnek vermekle yetinilecektir. Bu örnek, bir seferden sağlanan kâr ya da uğranılan zararın ne şekilde belirlenebileceğini de göstermektedir (Tablo 34).

TABLO 34

SEFER HASILAT - MALİYET ÇİZELGESİ ÖRNEĞİ

Gemi Sefer No..... Süre Sefer Gün Sayısı ...
Tip Kaptan Rota Seferin yapıldığı yer
Mil

1) SEFER HASILATI (Gelirler)

- a. Yük Navlunu
- b. Kiralama
- c. Posta Navlunu
- d. Yolcu Navlunu

2) DİĞER HASILAT :

- a. Bagaj
- b. Çamaşırhane
- c. İçki, Meşrubat v.s.
- d. Telgraf, posta v.s.
- e. Diğerleri

T O P L A M H A S I L A T

MALİYET GİDERLERİ :

1) DOLAYSIZ ULAŞIM GİDERLERİ

a) Gemi Adamları	Ücret	Fazla Çalışma Ücr.	Prin	Toplam
Güverte bölümü
Makine bölümü
Kamara bölümü
Gemi kâtipleri

Toplam Gemi Adamları Ücretleri

Gemi Adamları Ücretleri sosyal sigorta primleri işveren payı

b) Malzeme Giderleri

- Güverte bölümü
- Sarf olunan malzeme
- Manila halat
- Tel halat
- Sarfedilir teçhizat

Makine bölümü

Sarf olunan malzeme
Yağlama yağları
Sarf olunan teçhizat

Kamara bölümü

Sarf olunan malzeme
Cam eşya tabak v.s.
Yatak çarşafı, masa
örtüsü v.s.
Sarf olunan öteki ta-
kımlar

Kumanya masrafları

Sihhi malzeme ve teçhizat

Gemide kullanılan kırtasiye

Sarf olunan öteki teçhizat

c) Bunker Giderleri

d) Liman Giderleri

	<u>Yükün ve</u>	<u>Yolcu</u>
	<u>postanın</u>	<u>gelirinin</u>
Acentelik ücreti
Acenta komisyonu
Brokeraaj

Toplam acentelik ücreti ve komisyonlar

Kanal masrafları

Kılavuz ve romorkör ücretleri

Rıhtım rüsumları ve kiralaları

Diğer liman rüsumları ve giderler

e) Yükle ilgili Giderler

Yükün yüklenmesi ve boşaltılması

için yapılan masraflar

İstif malzemesi ve danej

Puantör ücretleri ve yükün sayımı

Ambarların ve yük tanklarının te-

mizliği için yapılan ödemeler

Diğer yükle ilgili masraflar

f) Öteki Dolaysız Ulaşım Giderleri

İçme suyu

Motor kirası

Mukaveleli işler

Şirket işleri

1. Toplam

Çamaşır yıkanması

Malzeme ve kumanya yüklenmesi

Diğerleri

2. Toplam

DOLAYSIZ ULAŞIM GİDERLERİ TOPLAMI

2. DOLAYLI ULAŞIM GİDERLERİ

a) Bakım-Onarım Giderleri

Yenilenmeler
Değiştirmeler
Büyük tamir Gid. (1)

b) Sigorta masrafları

Tekne ve harp sigortası
primleri
Klüp sigortası primi
Diğer sigorta primleri

c) Sefer Maliyetine Yüklenmesi Gereken
Öteki Dolaylı Ulaşım Giderleri Payı

Amortisman
Sürvey ve muayene
İhtiyat Gemi Adamlarına

TOPLAM DOLAYLI ULAŞIM GİDERLERİ

3. GENEL YÖNETİM GİDERLERİ PAYI

Genel Yönetim Giderleri P ayı
(Çeşitli şekillerde hesaplanabilir)

SEFER MALİYETİ

DOLAYSIZ ULAŞIM GİDERLERİ
DOLAYLI ULAŞIM GİDERLERİ
GENEL YÖNETİM GİDERLERİ

T O P L A M

SEFER HASILATI

(+) FARK SEFER KÂR YA DA ZARARI

(1) Büyük Tamir Giderleri Dağıtım çizelgesi (Tablo 35) uyarınca
bu seferin maliyetine yüklenmesi gereken tutar.

TABLO 35

BÜYÜK TAMİR GİDERLERİ DAĞITIM
ÇİZELGESİ ÖRNEĞİ

Büyük Tamirin Nitelik ve Yarrarlanma Süresi	Büyük Tamir Giderleri Toplamı TL.	Önceki Seferler Maliyetine Yüklenen Tutar TL.	Bu seferin maliyetine Yüklenen Tutar TL.	Sonraki Seferler Maliyetine Yüklenen Tutar
Havuzlama (9 aylık)
Uskru Şaft (3 yıllık)
Büyük tamir (4 yıllık)
T O P L A M

Yöneticilere sunulmak üzere düzenlenen sefer Raporu (Tablo 36) ise, yönetim aracı olarak kullanılabilecek hesaplanmış verilerin bir dökümünü kapsamaktadır.

TABLO 36

SEFER RAPORU ÖRNEĞİ

A) Servis	Rota :
Seferin başlangıcı	Sefer No.
Seferin bitişi	Gemi Tipi
Katedilen mesafe	
Seyirde geçen gün	
Aramda geçen gün	
Toplam Sefer günü	
Günlük gemi masrafı (Seferde gün başına ortalama gider)

B) Yolcu Sayısı :

Birinci mevki	.....	kişi
İkinci mevki	.....	"
Ücretsiz yolcu	.....	"
Taşınan toplam yolcu	.....	"

Gemi Adamları Sayısı :

Güverte bölümü	.....	kişi
Makine "	.....	"
Kamara "	.....	"
Gemi kâtibi	.....	"
Toplam gemi adamları	.....	"

Verilen yemek :

Birinci mevki yolcusu	.....	öğün
İkinci " "	.....	"
Gemi zabitleri	.....	"
Gemi adamları	.....	"
Ücretsiz verilen yemek	.....	"
Toplam verilen yemek	.....	"

Öğün başına düşen ortalama yemek gideri

Gemi zabitlerine ve adamlarına ödenen ortalama günlük ücret

C) Bunker Alımları ve Kullanımı

	B ^{Pls.}	m/ton	
Seferin başlangıç stoku (Barrel ve M/ton)	
<u>Satın alınmalar</u>	<u>Fiatı</u>	<u>Barrel</u>	<u>m/ton</u>
Istanbul
Lizbon
New Orleans
Satın Alınmalar Toplamı
Sefer başlangıç stoku ve satın alınan bunker toplamı
Sefer sonu Bunker Stoku
Seferde Kullanılan Bunker Toplamı
Seyirde kullanılan bunker
Limanda sarfedilen bunker
Ortalama bunker Gideri (Barrel başına)
" " " (M/ton başına)

D) Yük/ton olarak gelir :

General kargo (Karışık eşya)	NOS	.....	L/ton
"	FIO	.....	"
Dondurulmuş yük (Reefer cargo)	FIO	.....	"
Dökme likit yağ (Don yağı)		.....	"
Kereste		.....	"
Mantar		.....	"
Taşınan yük toplamı		.....	"

Ton başına gelir :

General kargo (Karışık eşya)	NOS	.....	TL.
"	FIO	.....	"
Dondurulmuş yük (Refer cargo)	FIO	.....	"
Dökme don yağı		.....	"
Kereste		.....	"
Mantar		.....	"

Yük/ton başına yükleme-Boşaltma Giderleri	.....
Yük/ton başına öteki yük giderleri	.....
Yük/ton başına FIO. olanlar hariç toplam giderleri	.....
Toplam Gelirin toplam dolaysız ulaşım giderlerine oranı	% ...

241. BITMEMİŞ SEFER MALİYETİ

Hesap dönemi (yıl) içerisinde başlanılmış olmakla beraber o yıl içerisinde bitirilemeyen seferin maliyetidir. Bitmemiş sefer maliyeti ve hasılatı dönem'e ilişkin sonuç hesaplarında yer almaz.

242. GEMİLERİN BOŞ ÇALIŞMA MALİYETİ

Belirli bir geminin belirli bir süre (ay, ya da yıl) içerisinde gerçekleşen (sefer gün ya da saat, sayısı ile büyük tamirde kalma süresi toplamı) sefer gün sayısı öngörülen sefer gün sayısından daha fazla ise, noksan sefer gün sayısı toplamı için hesaplanacak, dolaylı ulaşım giderleri ile genel yönetim giderleri payı toplamı gemilerin boş çalışma maliyetini verecektir.

243. HAT MALİYETİ

Belirli bir hattın maliyetini bulmak için, bu hatta çalışan gemilerin sefer maliyetlerini bilmek gerekir.

Bir hattın maliyeti, o hatta çalışan gemilerin, maliyeti hesaplanan dönem içerisinde yaptıkları, seferlerin maliyeti toplanarak, hesaplanır. Hat maliyetlerini hesaplama, hatların yeniden gözden geçirilmesi, bir kısım seferlerin azaltılması ve hatta bazılarının kaldırılması, işletmenin verimliliğinin ölçülmesi yönünden gerekmektedir. Ancak, hat maliyetleri başlı başına bir ölçü olmamakta, yıllık ton/mil başına gelir, yıllık ton/mil başına gider, ton başına gelir ve ton başına gider hesaplamalarının yapılması da zorunlu olmaktadır.

Bu hesaplamalar D.B. Deniz Nakliyatı A.Ş. İstatistik Müdürlüğünce aşağıda belirtildiği şekilde hesaplanmaktadır.

2430. YILLIK TON MİL

Yıllık ton mil aşağıdaki gibi hesaplanır.

- a) Bir yılda bir hatta kat edilen mil, bir yılda bir hattaki sefer sayısına bölünür ve bir sefer için ortalama mil bulunur.
- b) Bir yılda bir hatta taşınan yük miktarı, bir yılda bir hattaki sefer sayısına bölünür ve bir sefer için ortalama yük miktarı bulunur.
- c) Bir sefer ortalama mil ile bir sefer yük miktarı çarpılır, sonuç bir yılda bir hattaki sefer sayısı ile çarpılır ve senelik yük mili bulunur.

Bir yılda bir hatta kat edilen mil A = 397.873 mil
Bir yılda bir hattaki sefer sayısı B = 44 sefer
Bir yılda bir hattaki yük miktarı C = 118.769 ton

A : B = X Bir sefer mili

$$397.873 : 44 = 9.042$$

C : B = Y Bir sefer yük miktarı

$$118.769 : 44 = 2.699$$

X . Y (B) =

$$9.042 . 2.699 (44) = 1.073.791.752$$

2431. YILLIK TON/MİL BAŞINA GELİR

Ton mil başına gelir aşağıdaki gibi hesaplanır.

Bir hatta bir yıllık hat hasılatı belirli bir hattın senelik yük miline bölünür ve senelik yük mil hasılatı bulunur.

Bir hatta bir yıllık hat hasılatı A = 43.860.040
Bir hat için senelik yük mili z = 1.073.791.752

A : z = X

$$43.860.040 : 1.073.791.752 = 04 \text{ kuruş}$$

2432. YILLIK TON MİL GİDERİ

Yıllık ton mili gideri aşağıdaki gibi bulunur.

Bir yıllık hat maliyeti belirli bir hattın senelik yük miline bölünür.

Bir yıllık hat maliyeti A = 58.299.122
Bir hat için yıllık yük mili z = 1.073.791.752

A : z = X

$$58.299.122 : 1.073.791.752 = 05.42 \text{ kuruş}$$

2433. TON BAŞINA GELİR

Ton başına gelir aşağıdaki gibi bulunur.

Bir yılda bir hatta elde edilen hasılât bir yılda o hatta taşınan yük miktarına bölünür.

Net hasılât A = 38.729.219

Hat yükü B = 250.011

A : B = X

38.729.219 : 250.011 = 154,- TL.

2434. TON BAŞINA GİDER

Ton başına gider aşağıdaki gibi bulunur.

Bir yılda bir hatta sarf edilen gider, bir yılda o hatta taşınan yük miktarına bölünür.

Hat Gideri A = 40.395.242

Hat Yüğü B = 250.011

A : B = x

40.395.242 : 250.011 = 161,57 TL.

25. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE ORTAK HİZMET MALİYETLERİNİN HESAPLANMASI

Deniz taşıt işletmelerindeki karmaşık sorunlardan biri, hem yolcu, hem yük hacmini ilgilendiren giderlerin yapılmasıdır. Ortak maliyetler, aynı zamanda birden çok hizmetin yapılması ile meydana gelen giderlerdir. Ortak hizmetlerin maliyetinin bulunmasının amacı, ayrı ayrı hizmetlerin maliyetlerine ortak maliyetlerden optimum bir payın yüklenmesini sağlamaktır.

250. ORTAK HİZMETLERİN MALİYETİNİN BULUNMASINDAKİ
GÜÇLÜKLER

Bir geminin proje ve yapım şekli bütünüyle, yolculara sağlanacak hizmetleri sağlayacak bölümlerden, etkilenir. Bu bölümler için ayrılacak hacim, kısmen yük taşımak için ayrılan kısımdan alınarak, kısmen de geminin üst yapısını (güvertesini) genişleterek sağlanır. Geminin yük taşıma kapasitesi, su batış çizgisindeki değişmeler, üst yapısına eklenen yükler, ağırlık merkezi ve bölmelerin ağırlığı gibi faktörlerin değişmesinden etkilenir. Geminin yük taşıma kapasitesini etkileyen faktörlerle geminin hacim olarak kapasitesini (cubu capacity) etkileyen faktörler birbiri ile orantılı değildir.

Kamu oyu ile prestij gibi etkenler de bir deniz taşıt işletmesinin taşıyacağı yük üzerinde önemli etkilerde bulunurlar. Hattâ, işletmeler yolcu taşıma hizmetlerinde bu faktörü en başa alırlar.

Yük gemileri, seyir sırasında ve iyi bir yük alabilmek için limanlarda bekleyebilirler. Yolcu gemileri ise önceden belirlenmiş tarife ile çalışır ve seyir sırasında gecikmezler.

Bunun yanında, yolcu taşımada hızlı sürat gerektiğinden, bakım ve onarım giderleri de o oranda yüksek olur. Süratteki yükselmeler, yakıt deposundan daha fazla yakıt tüketimine ve makine dairesinin maliyetinin artmasına sebep olur.

Son olarak; yolcuların binış ve inişlerinin, limanda ancak bir iki saat durmayı gerektirmesine karşılık yükleme ve boşaltma limanda daha uzun süre kalmayı gerektirir. Limanda uzun süre kalan geminin de, işletme için maliyet yükü artar.

Yukarıda açıklanan bütün etkenler, hem yük, hem de yolcu taşıyan gemiden yararlanılmasını etkilerler ve bütün bu faktörler, yük ve yolcu taşıma faaliyetine ortak hizmet maliyetlerinin hizmet birimlerine paylaştırılmasını güçleştirirler.

251. ORTAK HİZMET MALİYETLERİNİN HİZMET BİRİMLERİNE PAYLAŞTIRILMASI

Her ne kadar, işletme giderlerinin yük ve yolcu hizmetlerine mutlak bir kesinlikle dağıtılması mümkün değilse de, belirli bazı nedenlerle yapılan dağıtımlar, tatminkâr sayılmaktadır (1). Bu yöntemlerle, kullanılması uygun görülen alanlar aşağıda açıklanmıştır. Örneklerde kullanılan rakamlar farazidir.

2510. Yolcu Hâsılatını Ayrık Tutma Yöntemi

Esas amaçları yük taşımak olan yük gemileri yalnız 12 kadar yolcu taşırlar. Seyir tarifeleri ve limanları belirsizdir. Bu küçük miktardaki yolcular için yapılacak giderler, yolcu gemileri ile kıyaslanırsa oldukça küçük kalmaktadır. Bu durumda, yolcu hizmetlerinden elde edilen gelirler, toplam ulaşım giderlerinden düşülür. Aşağıdaki örnekte bu husus izah edilmiştir.

Toplam Ulaşım Giderleri	450.000,- TL.
Yolcu Hizmetleri Gelirleri	<u>- 5.400,-</u> TL.
Yük taşıma hizmetleri giderleri	444.600,- TL.

Bu dağıtım yöntemi, lüks yolcu gemilerinin işlemlerinde de uygulanabilir. Lüks yolcu gemilerinin temel amacı

(1) CHENG, Philip C.; a.g.e., s. 149-152.

yolcu taşımak olduğundan, bazılarında yüksek değerli yükler taşınsa bile, gelirlerinin daha büyük bir kısmı yolcu hizmetlerinden elde edilmektedir.

Bu yöntem, nisbi olarak daha önemsiz olan hizmet türünü, yan hizmet olarak görmektedir. Bu metodun basitlik gibi yararı olmasına rağmen, bir maliyet prosedürü olmaktan çok yönetime verilen bir raporlama tedbiri niteliğindedir.

2511. Ambar ve Kamara Büyüklükleri İle Orantılı Paylaştırma Yöntemi

Daha düşük seviyedeki yolcu gemilerinden bazıları 100 kadar yolcunun yanında binlerce ton da navlun taşıyabilir. Bu durumda giderlerin dağıtımı, yolcu kamaraları ile yük taşımak için ayrılmış bölümlerin hacmine göre dağıtılır. Aşağıdaki örnek bu durumu rakkanlandırmaktadır.

	<u>Hacim büyüklüğü</u> <u>(Feet)</u>	<u>Toplam</u> <u>Maliyet Gid.</u>
Yolcu Kamaraları ve Salonları	400.000	200.000,- TL.
Yük Ambarları	<u>600.000</u>	<u>300.000,- TL.</u>
Toplam	1.000.000	500.000,- TL.

Bu yöntemin gerekçesinde, maliyet giderlerinin yük ve yolcu hizmetleri için kullanılan hacimle orantılı olduğu kanısı bulunmaktadır. Bu yöntemde uygulamada kolaylık görülmektedir. Bununla beraber belirtilen gerekçe, yolcu gemilerinin hem yapım (inşa), hem de işletme giderlerinin, genellikle yük gemilerinden yüksek olması nedeniyle tutarlı gözükmemektedir.

2512. Yolcu ve Yük Hâsılatı İle Orantılı Paylaştırma Yöntemi

Ortak hizmet maliyetleri; bu yöntemde yük ve yolcu hizmetlerinden sağlanan hâsılataya göre hizmet birimlerine paylaştırılır.

Ö r n e k :

	<u>Hasılat</u>	<u>Maliyet</u>
Yolcu Hizmeti	300.000,-	222.000,-
Yük Hizmeti	400.000,-	296.000,-
	700.000,-	518.000,-

Toplam gider $3/4$ oranında bölünmüştür.

Endüstri işletmelerinde, maliyet muhasebesinin amaçlarından biri, maliyet giderlerinin tahmininde ve kârlı bir fiyatın tayininde, bir temel dayanak sağlamaktır. Deniz taşıt işletmelerinde ise, navlun ücretleri ile taşıma hizmetlerinin maliyeti arasında direkt bir ilişki yoktur. Ancak, eğer ücretler, maliyete dayanılarak tesbit edilecek olursa, üçüncü metod makul bir fikir verebilir.

2513. Gemi Yapım Maliyetini Emsal Alma Yöntemi

12 yolcuya kadar yolcu taşıyıcılar bile, yük gemilerinin toplam giderlerinin tümü, yük taşıma hizmetlerine tahsis edilebilir. Yolcu gemilerinde ise, maliyet giderlerinin dağıtımını, geminin inşa giderleri esasına göre yapılabilir. Örneğin, bir yolcu gemisinin inşa giderlerinin 6 milyon TL. olduğunu ve bir yük gemisinin inşa maliyetinin de 5.100.000 TL. olduğunu farz edelim. Diğer bir deyimle, yük gemisinin inşa maliyeti, yolcu gemisinin % 85'idir. Bu rasyo, dağıtım anahtarı olarak kullanılabilir.

Dördüncü metod bir hayli mantıktır. Bununla beraber, bir geminin işletme giderleri yapım giderleri ile orantılı değildir.

2514. Yolcu ve Yük Giderlerini Ayrımlana Yöntemi

Yolcu yiyecek giderleri, garson ücretleri ve yolcu hizmetleri için yapılan diğer giderler dolaysız olarak ya yolcu hizmetlerine veya yük taşıma hizmetlerine tahsis edilebilir.

Yakıt, gemi adamları ücretleri ve liman giderleri gibi masraflar, ne yolcu hizmetlerine, ne de yk hizmetlerine dolaysız olarak tahsis edilebilir. Bu giderler, makl bir ölçü ile dağıtıma tâbi tutulabilir.

Bu metoda direkt maliyet metodu da denilir. Tahsis edilecek gider miktarı toplam giderlerin büyük bir kısmını oluşturabilir. Küçük bir miktarda yapılacak tahsis (ortak) hizmetleri maliyetleme konusunda bir avantaj olarak ğleri sürülemez.

Yukarıdaki analiz, deniz taşıt işletmelerinde ortak maliyetlerin, ciddi ve en tartışmalı maliyet problemini ortaya çıkardığını göstermektedir. Bazı gider kalemlerinin, hizmetlere kesinlikle tahsis edilebilmelerine karşılık, bazıları ancak yaklaşık olarak dağıtılabilir. Yük ve yolcu hizmetlerinde kullanılan hacim ve diğer ölçüler kesin olmayıp mutlak olarak güvenilemez. Günümüzde hizmetlere kesin bir maliyet dağıtımını yapılanmaktadır. Gemi bir birim olarak alınmaktadır. Mamafih bu yöntemler, bilimsel bir plna yaklaşmak için birer basamak teşkil edebilirler.

26. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYET SİSTEMLERİ

260. MALİYET HESAPLAMA YÖNTEMLERİNİN AYIRIMI

Deniz taşıt işletmelerinde, maliyet sistemlerini ve nasıl oluştuklarını belirtebilmek için, maliyetlerle ilgili bazı temel kavramları açıklamak gerekir.

Maliyet muhasebesi organizasyonunda yer alan çeşitli maliyetleme usullerini genellikle, üç yönden ayırma tâbi tutmak alışıl gelmiştir.

Amaç Yönünden Ayrılama

- a) Tarihî (fiilî) Maliyetleme
- b) Standart "

Üretim Biçini Yönünden Ayrılama

- a) Sipariş Maliyeti
- b) Safha Maliyeti

Giderlerin, Üretim Birimlerinin Maliyetlerine Yükleneceği Yönünden Ayrılama

- a) Tam Maliyetleme
- b) Direkt Maliyetleme

Yukarıda üç yönden ayrımlanan maliyetleme usullerini ayrı ayrı açıklamaya çalışalım.

2600. Tarihî (fiilî) Maliyetleme

Tarihî ya da fiilî maliyetleme olarak anılan bu yöntemde yeni bir mamûl ya da hizmet üretmek üzere tüketilen değerler üretimin maliyetine, maloluş değeri ile katılırlar. Örneğin, işletmenin bir süre önce satın almış olduğu ham madde, üretim maliyeti hesaplandığı sırada, piyasadaki değeri ne olursa olsun, maloluş değeri ile üretim maliyetine katılacaktır.

Fiilî maliyetleme olarak anılmasının nedeni de, işletmeye fiilen kaçma mal olmuş ise, maloluş değeri üzerinden, maliyetlere yükleme yolunun seçilmesindedir. Üretim maliyetine katılan değer, piyasa değeri ile ilgilenilmemektedir. Ancak önceden yapılmış tahminlere göre fiyatlandırılarak, tahmini fiyatla gider kaydetme usulleri de vardır. Sonraki bölümlerde açıklanacak "Standart Maliyet" önceden saptanmış bir maliyettir, fiili maliyetlemeden çok farklıdır. Ancak, fiilî maliyetleme usulü içerisinde uygulanan, "Tahmini Maliyet" yöntemi vardır ki, standart maliyetle karıştırmamak gerekir. Tahmini maliyet, fiilî giderlerin miktarının kesin olarak belli olması geciktiğinde, maliyet hesaplamalarının geciktirilmemesi için, o giderin miktarı hakkında yapılan, kabaca bir tahmindir. Geciken giderin ne kadar olabileceği, tahmin edilerek, tahmini değer gider hesaplarına borç, fiili giderleri beklemek üzere açılan, bir karşılık hesabına alacak geçirilir. Fiili giderin kesin miktarı belli olunca karşılık hesabı borçlandırılır. Farklar, yıl sonuna kadar ya birbirini götürür, ya da önemsiz denecek derecede küçülür. Küçülen fark dönem sonunda kâr ve zarar hesabına aktarılarak karşılık hesabı kapatılır.

Fiili giderlerin, tahmini rakamlar üzerinden hesaplara geçirilmesi, "Fiili Maliyetleme" usulünün yapısını bozamaz. Tarihi ya da fiili maliyetleme usulü denildiğinde tahmini maliyetleme işlemini de, bu usulün bir uygulama biçimi olarak kabul etmek gerekir.

2601. Standart Maliyetler

Standart maliyetler, hem geçmiş tecrübeleri, hem de denetlenmiş deneyleri kullanan bilimsel incelemelere dayanan, önceden saptanmış maliyetlerdir (1). Yukarıda belirtilen tah-

(1) ÖCAL, F., Maliyet Muhasebesi Ders Notları (Teksir), İstanbul 1972, s.51

mini maliyet ile hiçbir ilgisi yoktur. Maliyetler, önceden saptanan dolaysız madde, işçilik ve dolaylı gider standartlarına göre hesaplanır. Standart maliyet usulünde, fiilen elde olunan sonuçlarla, önceden saptanmış standartlar karşılaştırılır, sapmalar analize tâbi tutularak, sapma nedenlerinin araştırılması ve değerlendirilmesi yapılır.

Standart maliyet usulünde, meydana gelen farklar; incelenip değerlendirildikten sonra, tamamen kâr ve zarar hesabına aktarılarak sapma hesapları kapatılır.

Standart maliyet usulünün uygulanabilmesi için, gerek işletme dışı ekonomik şartlarda, gerekse işletme içi faaliyetlerde bir istikrar sağlanmış olması gerekir. İstikrar yoksa standartların sık sık değiştirilmesi ile standart maliyet usulünden umulan faydalar ortadan kalkar. Sonraki bölümde deniz taşıt işletmelerinde standart maliyetler konusu üzerinde ayrıntılı olarak durulacaktır.

2602. Sipariş Maliyeti

Bir endüstri işletmesinde üretim ya siparişe göredir, ya da seri olarak yapılır. Yani sipariş olmaksızın piyasa ihtiyacı için stoka çalışılır.

Siparişe göre üretim yapılıyorsa, burada (iş emri) usulü caridir. Büyük makine ve teçhizat yapan işletmeler ve deniz taşıt işletmeleri siparişe göre çalışırlar. Müşteri, siparişi verir, bu özel bir üretimdir. Kendine mahsus bir projesi olacaktır. Fabrika bu projeyi inceler, kaç malolacağını hesaplar ve müşteriye bu siparişi kaç liraya yapabileceğini bildirir. Müşteri kabul ederse, üretime geçilir. Bu usulde önemli olan, siparişin tümünün maliyetidir.

2403. Safha Maliyeti :

Üretimin sipariş üzerine değil de seri halinde, piyasada satılmak üzere üretilmesi safha maliyetine göre düzenlenmiş bir üretim biçimidir. Otomobil fabrikaları, tekstil fabrikaları ve üretimi çeşitli safhalarda gerçekleşen çoğu işletmeler genellikle bu usule göre çalışırlar. Bu usulde üretimin geçirdiği çeşitli safhaların maliyetleri ayrı ayrı bulunur ve her bir safhanın ayrı ayrı maliyet analizleri yapılır. Rekabet esasında, her safhaya ait maliyet unsurlarının sürekli olarak denetlenmesi gerekir. Ancak bu şekilde herhangi bir masrafı azaltmak, ya da hiç olmazsa yükselmemesi için gerekli tedbirleri almak mümkün olabilir.

2604. Tam Maliyetleme

Bu usulü uygulayan işletmeler, dolaysız ya da dolaylı; değişmez ya da değişken olsun masrafların tamamını maliyetlere yüklerler. Tam maliyet denilmesinin nedeni budur.

Deniz taşıt işletmelerinde, dolaysız ve dolaylı masraflar ayırımını daha önce görmüştük. Dolaysız masrafları ayrıca Değişmez-Değişken diye ikiye ayırmak mümkündür. Ayrıca dolaylı masrafların da bir kısmı değişmez bir kısmı değişken olabilir. İster değişmez, ister değişken olsun bütün masrafların maliyetlere girmesi Tam Maliyetleme olarak anılmaktadır.

2605. Direkt Maliyetleme

İşletmedeki masrafları değişmez ve değişken olmak üzere ayırmak mümkün olduğunda, yalnız değişken masrafların maliyete girmesi, fakat değişmez masrafların maliyet dışında bırakılması "Direkt Maliyetleme" usulünü meydana getirir.

Bir işletmede giderleri Değişmez-Değişken diye ayırmak özel bir organizasyon işidir. Muhasebe plânlarının da buna göre hazırlanması gerekir. Ülkemizde genellikle, tam maliyetleme yöntemi uygulanmaktadır.

261. MALİYET SİSTEMLERİ

Yukarıda belirtilen çeşitli maliyet usullerini şöyle bir tabloda sıralayalım :

<u>Anaç Yönünden Ayrınlama</u>	<u>Üretim Biçimi Yönünden Ayrınlama</u>	<u>Giderlerin, Üretim Birimlerinin Maliyetlerine Yüklenmesi Yönünden Ayrınlama</u>
(1) Tarihi (Fiili) Maliyet	(3) Sipariş Maliyeti (İş emri) usulü	(5) Tam Maliyetlene
(2) Standart Maliyet	(4) Safha Maliyeti Usulü	(6) Direkt Maliyetlene

Herhangi bir "Maliyet Sistemi" burada mevcut usullerin üçlü kombinezasyonundan oluşmaktadır. Altı usulün yanlarına numaralar koyduk. Buna göre;

(1) ÷ (4) ÷ (5) başlı başına bir maliyet sistemidir. Bu sisteme şöyle bir isim verilebilir :

(Tarihi Maliyet esasına göre ÷ Safha maliyet usulünde ÷ Tam Maliyet) Sistemi.

Denek oluyor ki, yukarıdaki 6 usulün hiçbiri tek başına bir maliyet sistemi olamıyor. Fakat her ayrılmadan bir usul yan yana geldiğinde bir maliyet sistemi meydana çıkıyor.

(2) + (3) + (6) yani "Standart maliyet esasına göre - Sipariş Maliyeti usulünde - Direkt maliyet sistemi"

ya da

(1) + (3) + (5) yani "Tarihi maliyet esasına göre, sipariş maliyeti usulünde Tam Maliyet Sistemi"

Buna göre, bir işletmede, oldukça çeşitli maliyet sistemlerinden birini tercih etmek olanağı vardır. (2)+(4)+(6), (1)+(3)+(6), (1)+(4)+(6) şeklinde sistemler de kurulabilir.

Ülkemiz, deniz taşıt işletmelerinde genellikle tarihi maliyet esasına göre, sipariş maliyeti usulünde tam maliyetleme sistemi (1)+(3)+(5) uygulanmaktadır. Ancak, tarihi maliyet esasını içerisinde tahmini ya da bütçelenmiş maliyetlere de yer verilmektedir. Yer yer standart maliyet usulüne geçme çabaları görülmekte ise de şimdiye kadar bu usul uygulanmamıştır.

Aşağıdaki bölümlerde, deniz taşıt işletmelerinde standart maliyetler, Bütçeleme ve bütçe kontrolü konuları ile ilgili bazı konular kısaca tartışılmıştır.

27. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE STANDART MALİYETLER

Her maliyet muhasebesi sisteminin en önemli görevlerinden biri de, maliyetlerin kontrolünde kullanılacak verileri sağlamaktır. Standart maliyetler çeşitli maliyet kontrol yöntemlerinin temel taşı (belkemiği) niteliğindedirler. Deniz taşıt işletmelerinde standart maliyet sisteminin temel fonksiyonu, normal (olağan) bir başarıya dayandırılarak tesbit edilmiş olan standartlarla, fiilî maliyetleri mukayese ederek, deniz taşıma faaliyetlerinin tümünün etkinliğini denetleyecek araçları sağlamaktır.

Standart maliyetler; bir yolculukta ulaşım hizmetleri görülürken normal şartlar altında katlanılması gereken maliyet (gider)leri ifade eder. Standart maliyet muhasebesi, yöneticilere istisnalarla bilgi vermeğe çalışır. Fiilî sonuçlar, standartlara uygunsa dikkati çekmezler. Sapmaların üzerinde durmak gerekir. Standart maliyet sistemleri, standartların dışına çıkmış olan fiilî maliyetler üzerinde durur ve aykırılıkların nerede olduğunu bulabilmek için de bu maliyetleri analize tâbi tutar.

270. STANDARTLARIN ORTAYA KONULMASI

Bir standart maliyet sisteminin başarısı, standart giderlere olduğu kadar, fizikî standartların kesinliği ile güvenliğine de bağlıdır. Ancak, herhangi bir şeyin standart maliyetinin tesbiti sorunu, sanıldığı kadar kolaylıkla çözümlenememektedir. Deniz taşıt işletmelerinde standartlar, bazı hallerde son yıllardaki ulaşım giderlerinin ortalamasını alarak belirlenmektedir. Bazı hallerde, en iyi şekilde başarılan son sefer, standart olarak alınmaktadır.

Bu yöntemlerin faydası, standartların bulunmasındaki basitliktir. Maalesef, yalnızca geçmiş uygulamalara dayanmak, etkin bir şekil olmaktadır. Standartlar, gerçekte deniz ulaşım hizmetlerinin yapılabilmesi için gerekli olan ulaşım giderlerinin bilimsel bir etüdüne dayanarak tesbit edilmelidir.

Standartların belirlenmesi; genellikle, şirketin gemi mühendisleri ile kaptanlarının sorumluluğundadır. Standartlar teknik personel tarafından tesbit edildikten sonra bir defa da faaliyetin yapılacağı geminin personeli tarafından gözden geçirilmelidir. Geminin personeli, bu standartların uygun ve makul olduğunda baştan görüş birliğine varamazlarsa, sapmalar hakkındaki kanılar düzeltici olmaktan çok bu sapmaları savunucu nite-

likte olacaktır. Standartlar tesbit edildikten sonra, standart maliyet haline dönüştürülmek ve değerlendirmek üzere maliyet muhasebesi bölümüne sunulur.

Deniz taşıt işletmesi, maddesel olmaktan çok bir hizmet, ürettiği için, ham madde ve dolayısıyla ham madde standartları yoktur. Bununla beraber, dolaysız ulaşım giderlerinin (işçilik, yakıt ve müstehlik malzeme tüketimi gibi) kontrolunda ve analizinde maliyet sistemi kullanılabilir. Fiyat standartları, muhtemel piyasa şartlarını dikkate alır. Miktar standartları ise, yakıt ve işçiliğin kullanılması ile ulaşılan farazi verimliliği temsil ederler.

Gemi zabitan ve mürettebat genellikle yüksek ölçüde sendikalaşmıştır ve bu sendikalar sıkı bir ilişki ve birlik içindedirler. Toplu iş sözleşmelerinde çeşitli kademelerdeki personel için iş şartları, asgarî ücret, fazla mesai ve sosyal yardımlar hükme bağlanmıştır. Çeşitli sendikalar münferit bir işçinin faaliyetlerini ve standart iş süresini tesbit ederler. Fazla mesai ücretleri, güverte, makine ve kamarotlar için ayrı ayrı tesbit edilir. Bu üç bölüm personel de lisanslı ve lisanssız olmak üzere alt bölümlere ayrılırlar.

Standartlar, etkinsizlik ve diğer kontrolü mümkün faktörlerin bertaraf edilmesinden sonra, sefer giderlerinin en iyi şekilde yapılmış bir tahminidirler. Standartları, gerek başarı gerekse denetlemek amaçları yönünden, kısa bir devreden çok uzun bir süre için saptamak uygundur. Standart maliyetler bir defa tesbit edildikten sonra, yapılarına giren faktörler esaslı bir şekilde değişikliğe uğramadıkça, yeniden gözden geçirilmezler. Bazı işletmeler, fiyatlarda veya işletme faaliyetlerinde büyük ölçüde bir değişme olmadıkça her yıl aynı standartları kullanırlar. Daha gelişmiş işletmeler, bu standartları ve maliyetleri sürekli olarak gözden geçirirler ve bu fonksiyonu sürekli bir ameliye olarak mütalâa ederler.

271. STANDARTLARDAN SAPMALARIN ANALİZİ

Bütün finansal analiz verileri mukayeseyi gerektirir. Belirli bir deniz taşıt işletmesinde kullanılan analiz teknikleri yöneticilerin bu verilerden elde ettiği değer tahminlerine dayanır. Bazı işletmeler, şekli teknikler kullanmazlar, bazıları burada açıklananlardan, bazılarını kullanmazlar, bir kısmı da daha komplike analiz teknikleri kullanırlar. Genel kurşlın ötesinde, masrafına değecek herhangi bir teknik için bür ön model yoktur.

Standart maliyet sisteminin temel hedefi, üzerlerinde belirli ölçüde bir kontrol sağlamak için, sapmaları teşhis ve tasvir ederek, işletme personeline yardımcı olmaktır. Üst seviyedeki yöneticiler, sapmaları yeniden gözden geçirerek, düzeltici bir faaliyet veya yeniden plânlamanın gerekip, gerekmediğini tayin ederler. Yönetimin çeşitli kademelerinde, farklı raporlar hazırlanır.

Yüksek sevk ve idareciler, işletme faaliyetlerinin detayları üzerinde raporlara ihtiyaç hissetmezler. Bu kişiler, günlük işlemlerle, uğraşmaz daha çok üst seviyedeki kararlar ile işletme hesap özetleri ile ilgilenirler. Bu raporlar, tüm faaliyetlerin geniş bir manzarasını sunarlar, teferruatla uğraşmaları ise nadirdir. Aşağıda görülen Tablo 37'de, üst seviye için hazırlanmış bir Sefer Hasılat Maliyet özeti görölmektedir. Tabloda gerçek sonuçlar standartlarla kıyaslanmakta ve gerçek sonuçların standartlardan eksik ya da fazla sapmalar, son kolonda görölmektedir. Bütün önemli sapmaların açıklanması yapılmaktadır.

TABLO 37

STANDART SEFER MALİYET - HASILAT ÇİZELGESİ

Gemi Sefer No Süre Sefer gün Sayısı ...
Tip Kaptan Rota Seferin yapıldığı
Mil Yer

<u>Gelirler</u>		<u>Standart</u>	<u>Gerçek</u>	<u>Sapma</u>
Dış hatlar	ton ...	....	....	....
İç hatlar	ton ...	....	....	....
Yolcu Bilet Ücretleri		....	....	....
Posta Ücretleri		....	....	....
Yük Navlunları	ton ...	....	....	....
T o p l a m	ton ...	....	....	....

Dolaysız Ulaşım Giderleri

Gemi Adamları Ücretleri				
- Normal Ücret		....	....	....
- Fazla Mesai		....	....	....
- Yan Ödemeler		....	....	....
Yiyecek		....	....	....
Yedek Parça, Malzeme ve Teçhi.		....	....	....
Bakım ve Onarım		....	....	....
Yakıt ... Seyir ... Gün Başına		....	....	....
... Aram ... " "		....	....	....
Yükleme, boşaltma ve yükle il- gili öteki giderler		....	....	....
Rıhtım resmi ve iskele Ücret.		....	....	....
Komisyon Ücret ve Tellâliye		....	....	....
Çeşitli Giderler		....	....	....
Gemi Kiralama Ücretleri		....	....	....
Toplam Dolaysız Giderler		....	....	....
Toplam Sefer Kâr ya da Zararı		....	....	....
(Dolaylı Giderler hariç)				

Dolaylı Ulaşım Giderleri

Anortisman	--Gün başına	....	....	....
Sigorta	- " "	....	....	....
Yıllık ve Özel				
Revizyon	- " "	....	....	....
Faaliyet Dışı				
Gemi Giderleri	- " "	....	....	....

Genel Yönetim Giderleri

	-- Gün başına
--	---------------	------	------	------

Toplam Ulaşım Kâr-Zararı (Dolaylı Giderler dahil)	
--	--	------	------	------

Gün Başına Düşen Ulaşım Kâr ya da Zararı	
---	--	------	------	------

Ticarî işletmelerde, satış hacmi ile kâr miktarına büyük ölçüde önem verilir. Deniz taşıt işletmelerinde genellikle kârlılık satış hacmine değil, yük ve yolcu hacmine dayanır ve yöneticiler yük hacmi ve yolcu hizmetlerinin karakteristiklerini ve kâr'a yaptığı katkıları öğrenmek isterler. Yukarıda görülen tabloda sefer sonuçlarının tümü özetlenmiştir. Muhasebe yönünden gerekli olan işlemler daha sonra tümü ile kayıtlara geçirilir. Yukarıdaki tablo ile hem taşınan yük ve yolcudan elde edilen gelirler, hem de giderleri kontrol ederek -ki ikisi de kârlılığını etkileyici eşit önemde faktörlerdir- yöneticilere bilgi verilir. Gelir ve standart maliyet olarak ifadelenen kargonun çoğunluğunun tabloda bölümlere ayrılması, yolcu, yük ve posta kargolarından elde edilen kârdaki farklılığın sebepleri için gerekli bilgiyi sağlar. Kapasite sorunları ile yük navlunları nadiren tatminkâr bir yük kompleksi (kargo karmaşı) (yük + yolcu), sağlanmasına imkân verir. Toplam sapma miktarı, münferit kalemlere ayrılır. Yöneticiler, her sapmanın nedenlerini araştırmazlar. Sapmaların araştırmaya değer olup olmadığını tayin konusunda da bazı kriterler geliştirilmiştir. Örneğin, işletmede politika olarak, sadece standartları % 10 ölçüde geçen sapmaların araştırılması benimsenmiş olabilir.

Endüstri işletmelerinin çoğuna hemen hiç benzemeksizin, deniz taşıt işletmelerinde üretim şartları kısmen tabiat tarafından tayin edilir. Oysa, endüstri işletmelerinde üretim seviyesi çoğunlukla kişilerin elinde olup, bu sebeple de ölçülmesi ve kontrolü gerekli olmaktadır. Araştırma yapılırken, kurulmuş olan standarttan sapmanın leyhte ya da aleyhte olup olmadığı araştırılır. Sapmaların nedenleri, kuvvetli bir sağduyu ve teknik denizyolları bilgisine dayanılarak yorumlanmalıdır. Örneğin, gemi jurnalının incelenmesi sonucu, denizdeki dalgalı havalar, mil başına düşen yakıt tüketimini arttırdığını ortaya çıkarabilir. Bu nedenle, kötü hava sonucu ortaya çıkan sapma, önlenmesi mümkün olmayan standart üstü giderleri ifade eder. Eğer iyi hava şartlarında da yakıt tüketimi standardı aşacak olursa, kaptan ve başmakineci yönünden ayrıca tek bir araştırma yapılmalıdır. Belki de araştırma sonucu, aleyhteki sapmaların başka sebepleri (örneğin, makinelerdeki arıza, yakıttaki kötü evsaf ya da dikkatsiz bir tüketim gibi) ortaya çıkacaktır.

Genellikle, ulaşım giderlerinin ayrıntılı şekilde analiz edilmesi, faaliyetlerle yakından ilişkili olan ve bu sebeple de giderleri en iyi şekilde kontrol edebilme imkânına sahip olan kişilere oldukça yarar sağlar. Bu tip raporlar, işletme personeli ile hangi konularda sıkı sıkıya ilişki kurulacağı ve hangi konulardan sorumlu tutulacağı işletme ve maliyet faktörleri ile de ilgili bulunmaktadır. Tablo 38'de gösterilen dolaysız ulaşım giderleri analizi, geminin işletme giderlerinin denetlenmesi ile ilgili olanlar yönünden düzenlenmiştir.

Tablo 38'de gösterilen dolaysız ulaşım giderleri; ücretler, yakıt, tarife, kargo ve rıhtım, işlemlerinin denetlenmesi ile uğraşanlar için hazırlanmış bulunan daha fazla ayrıntılı tablolara ayrılabilir. Tablo 39 ise, Gemi adamları ücretlerinin ayrıntılı bir örneğini vermektedir.

TABLO 38

DOLAYSIZ ULAŞIM GİDERLERİNİN ANALİZİ

Gemi : Sefer No: Süre : Sefer Gün Sayısı

Tip : Kaptan : Rota : Mil.Seyir Günü

Yolcu : Posta : Yük : Aram günü

Hesap No.	Hesabın Adı	Miktar	Standart Birim	Seferde Dolaysız Ulaşım Giderleri			Sefer Günü Başına Maliyetler		
				Fiilî	Standart	Sapma	Bu sefer	Bugüne ka. dar.sefer.	Standart

TABLO 39

Gemi Adamları Ücretleri Analiz Tablosu

Gemi : Sefer No Süre : Sefer Günü:
Tip : Kaptan : Rota : Mil :

Bölüm Adı	Bu Sefer			Sürenin Yüzdesi		
	Fiili	Standart	Sapma	Bu Sefer	Bugüne Kad, Sef.	Standart

Bir gemi, genellikle 38-42 ya da daha fazla zabitan ve mürettebatla işler. Kaptanın başkanlığında -güverte, makine ve kamara- üç departmana ayrılır. Ve her departman da lisanslı ve lisanssız personel olmak üzere ikiye ayrılır. Gemi işçilik giderleri yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi, bölümlere ve ödeme türüne göre, yani asgarî ücret, fazla mesai, yiyecek bedelleri, sosyal sigorta işveren payı ve sosyal güvenlik programlarına diğer katılmaları kapsayan bir ayırma tâbi tutulabilir. Bölümlere göre günlük gemi adamları ücretleri tabloda görülmektedir. İlgili geminin son sefere kadarki birikmiş günlük gemi adamları ücretleri de ayrı bir sütuna kaydedilir.

28. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE BÜTÇELEME
VE BÜTÇE KONTROLÜ

Yönetimin ilk fonksiyonlarından biri geleceği plânla-
mak ve bu plânları uygulayabilmek için bir deniz ticaret filo-
su kurmaktır. Bütçe, özellikle, işletmeye kârlı bir organizas-
yon yapmakla sorumlu kişilerin uygulama yeteneklerini ölçmek
yönünden önemlidir. Bir plânın içinde, denetleme mekanizması
bulunmaz. Denetleme, fiilî sonuçlarla bütçe rakamları kı-
yaslanıp, sapmalar ve nedenleri belirlendikten sonra tesis edi-
lebilir.

Uygulamada, genellikle bütçe kontrolü ile kombine
edilebilirse standart maliyet yönteminin daha avantajlı olabile-
ceği anlaşılmıştır.

Teori ve uygulamada bütçelerle, standart maliyetle-
rin birbirinden ayrılmaları oldukça güçtür. Gerek bütçeler, ge-
rek standartlar gelecek için hazırlanmış maliyet rakamlarını
kapsarlar ve her ikisi de yönetimin denetlenmesi konusunda et-
kin birer araçtır. Bütçeler, gelecek dönemlerde yapılacak iş-
lemlerin tahminini yansıtan genel nitelikteki plânlardır. Plân-
lama, kontrol veya her iki fonksiyonun ifasında da kullanıla-
bilirler. Bütçe; aşılmaması gereken maliyet düzeyleri üzerin-
de durur. Standart maliyetler ise, maliyetlerin ne olacağını
tahmininden çok, ne olması gerektiğini tayin eden ön ölçüler-
dir. Standartlar, maliyetlerin indirilmesi gereken asgarî ma-
liyet düzeylerinin ifadesidir. Standartların arzulanan uygula-
mayı temsil etmesi başlıca amaçlardandır.

Bütçe, gelecekteki işlemleri denetleme aracı olarak
kullanılarak ve tahminlerde bulunarak yarar sağlayan malî plân-
ların şekli bir özetidir. Bütçe kontrolünü sağlayan yöntemler
aşağıda kısaca tartışılmıştır.

280. GELİR BÜTÇESİ

Gelir Bütçesi, bütün plân ve programlamamanın temeli ve bütçelemenin esas çıkış noktasıdır. Bütün diğer bütçeler; doğrudan doğruya ya da dolayısıyla yük ve yolcu hasılatına kapsayan gelir bütçesine bağlanırlar.

Deniz taşıt işletmelerinde kullanılan yöntemlerle yük ve yolcu hacminin her seferden önce bilinmesi, diğer herhangi bir endüstriye bakarak, bütçeleme sisteminin daha kolaylıkla uygulanmasını sağlamaktadır. Deniz taşıt işletmeleri, büyük bir kesinlikle, belirli bir seferin beklenen gelirlerini tahmin edebilirler.

Herhangi bir seferin başlamasından önce, yolcu bilet gelirleri rezervasyonlara dayanılarak hazırlanabilir. Aynı usulle, yük ve posta hizmetlerinden elde edilecek hasılat da tahmin edilebilir. Navlun gelirleri, kargo tonajı ile birim navlun ücretinin çarpılması ile hesaplanabilir.

Yıllık ya da aylık olarak yapılacak tahminler, genellikle iş şartlarının durumuna, uluslararası ticaretin hacmine ve belirli bir rota üzerinde işletmenin sahip olduğu paya yani işletmenin o rota üzerinde çalıştırdığı gemi sayısı ve toplam tonajına, bağlıdır. Tahminlerde ulaşılabilecek kesinlik derecesi, deniz taşıt işletmesinin türüne göre değişir.

Birim başına navlun ücreti (Conference freight rate), yük gemilerinde, arz ve talep durumlarına bağlı olarak geniş ölçüde dalgalanan geminin tüm kargosu için tayin edilen navlun ücretlerine bakarak, daha kararlı bir niteliktedir. Nihayet, tarifeli işletmeler, tarifersiz sefer yapan işletmelerden daha kesin tahminlerde bulunabilirler.

281. GİDER BÜTÇESİ

Bir geminin rotası kararlaştırıldıktan sonra, bu seferin yapılması için gereken dolaysız ulaşım giderleri hesaplanabilir. Güverte, makine ve kamara bölümleri için hesaplanan faaliyet süreleri, işçilik ücretlerinin hesaplanmasında bir kıstas olarak alınabilir. Gemi zabitanı ve mürettebatının ücretleri ise, geminin tescil edildiği ülkelerde uygulanan deniz iş mevzuatı gereğince önceden belirlidir. İşçilik maliyet giderleri tahminleri hem sefer gün sayısı, hem de (TL) olarak yapılabilir.

Yakıt maliyeti, gemiyi çalıştırmak için tüketilen yakıtın maliyetidir. Bu maliyete, gemiyi ısıtmak için kullanılan kalorifer ve sair ısıtma araçlarında özel olarak kullanılan kömür ya da gaz gibi yakıt giderleri dahil değildir.

Mademki geminin seyir esnasındaki yakıt tüketimi, limandakinden (aram) (1) fazladır, o halde sefer süresi büyük ölçüde seyir mil sayısı, geminin sürati, uğranılan liman sayısı, yükleme ve boşaltma süresi ve hava şartlarına bağlıdır. Gemi jurnalinden bu bilgiler alınarak, geminin yakıt tüketimi tahmin edilebilir.

Gemi yükleme-boşaltma giderleri, normal olarak geminin toplam maliyet giderlerinin büyük bir bölümünü kapsar. Tarifeli sefer yapan deniz taşıt işletmeleri, genellikle, dünyanın çeşitli limanlarındaki yükleme boşaltma şartlarına ait malûmata sahiptirler. Kargo yükleme ve boşaltma giderleri, yükleme ve boşaltma süresi ile yüklenen ve boşaltılan kargo miktarına dayanılarak hesaplanır.

(1) Aram, geminin sefer sırasındaki duruş süresidir. Duruş (laidup) ise geminin muattal durumunu gösterir.

Belirli bir seferde yapılacak genel giderler ise, önceden tahmin edilen fiyat veya ücretlerle, yolculuk gün sayısına göre hesaplanır.

282. NAKİT BÜTÇESİ

Başarılı bir deniz taşıma hizmeti için yeterli bir para miktarının varlığı esastır. Finansman müdürü, nakit bütçesini, bir sonraki yılda elde mevcut paranın fazla olmamak kaydı ile yeterli bir miktarda olup olmadığı yolunda bir plânlama yapmak için kullanır. Nakit bütçesi, belirli bir süre başındaki nakit bakiyesini, bütçesi yapılan süre içindeki tahminî kasa giriş ve çıkışları ile dönem sonundaki tahminî nakit mevcudunu kapsar. Alınması tahmin edilen ödünçlerle borç ödenmesinde kullanılacak fonlar da dikkate alınır. Nakit bütçesinin kapsadığı süre, işletmenin nakit durumuna bağlı olarak tesbit edilir. Genellikle, bir yılı kapsayacak şekilde oniki ayrı aylık bütçe hazırlanır. Aylık hazırlanan nakit bütçesi, özellikle, kısa devre plânlaması ile, mevsimlik nakit ihtiyaçlarının bilinmesi yönünden yararlıdır.

283. YATIRIM BÜTÇESİ

Yatırım harcamaları bütçesi, gemi ve sair sabit aktifler için plânlanan yeni iktisap, eklenti ve genişletme giderlerinin tahminini kapsar. Bu tip bütçeler, genellikle 5-20 yıllık uzun bir süreyi içine alır. Gelecekle ilgili bütün yatırım projeleri, birbirlerine benzer şekilde belirli nitelikleri haizdirler. Her proje, küçük miktarda olanlar istisna edilirse, bir gerekçe ile tanımlanırlar. Yöneticiler, her teklifi, işletmenin uzun vadeli amaçları ile emre hazır olan fonların en kârlı şekilde işletilmesi amaçlarına uygun olarak değerlendirilerek, her teklifin nisbî yararlarını ayrı ayrı incelerler. Yöneticiler bu değerlemeyi; teklif edilen projelerin kârlılık durumu ile kabul edilmelerinde kullanılacak kontrol ölçülerinden biri

olan, işletmenin arzulanabilirliğine sağladığı yararlar aracılığı ile yapar (1).

Deniz taşıt işletmelerinde maliyetlerin çeşitli yönlerden incelenmesi ve eleştirilmesi olaya daha değişik açılardan bakılarak aşağıda tartışılmıştır.

3. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYETLERİN İNCELENMESİ

Deniz taşıt işletmelerinde maliyetlerin incelenmesi için bu bölümde, evvelce ihmal edilmiş olan 1) Deniz Taşıma Hizmeti - 2) Tonaj Kullanılması (Kiralama) denilen iki tür üretim arasındaki ayırma yer verilecektir. Çünkü bir deniz taşıt işletmesinin gemisini bu şekillerden birinde kullanması halinde, maliyet değişecektir.

Deniz taşıma hizmeti üretildiğinde, aşağıdaki şekilde bir sıralamaya tâbi tutulabilecek, şu maliyetler oluşacaktır (2):

- 1) Sermaye maliyeti (Amortisman ve Faiz),
- 2) Bakım, Onarım, Sınıflandırma (Clasification) maliyeti,
- 3) Sigorta maliyeti,
- 4) Yönetim maliyeti,
- 5) Personel (Gemi Adamları) maliyeti,
- 6) Yakıt maliyeti,
- 7) Liman ve kanal harçlarından doğan maliyet,
- 8) Yükleme, Yığma, Boşaltma maliyeti.

(Yolcu söz konusu olduğunda, bunların bindirilme, yerleştirilip bakılma ve nihayet gemiyi terk etmelerine kadar olan tüm safhaların maliyeti)

(1) HATİPOĞLU, Z., "Maliyet Muhasebesi" İstanbul 1959, s.77 v.d.

(2) SONMANN, H., "Seeverkehrsmärkte" Grundlegung einer Ökonomik des Seeverkehrs, Göttingen 1965, Bd 1, s. 235.

Deniz taşıt işletmesi gemisini belirli bir süre kiraya verdiğinde, üretilen hizmetin şekli değişmekte, üretim, tonaj kullanılmasına (Tonnagenutzung) dönüşmektedir. Tonaj kullanılması şeklinde üretim halinde maliyet türü azalacaktır. Çünkü zaman charterinde, geminin hangi rotada, hangi yük ve miktarıyla kaç sefer yapacağı, kiralayanın kararına bağlıdır. Böyle olunca da bu karar sonucu oluşan maliyeti Deniz taşıt işletmesi değil, charterci (kiralayan) yüklenecektir.

Normal zaman charterinde, deniz taşıt işletmesinin yükleneceği maliyete yukarıdakilerden ilk beşi girecektir (1) :

- 1) Sermaye maliyeti,
- 2) Bakım, Onarım, Sınıflandırma maliyeti,
- 3) Sigorta maliyeti,
- 4) Yönetim maliyeti,
- 5) Personel (Gemi Adamları) maliyeti.

Oysa ki, yakıt m. (6), Liman ve kanal m. (7), Yükleme, Yığıma, Boşaltma m. (8) charterci tarafından yüklenilmektedir. Barboat charteri halinde daima gemi "çıplak" kiraya verildiğinden, personel m (5), sigorta m. (3) ve Tamir, İdame, Klasifikasyon m. (2) (ya da bunların bir kısmı) genellikle kiracı tarafından yüklenilmektedir.

Maliyet giderlerinin paylaşılması ile ilgili bir örnek Tablo 40'da gösterilmiştir :

(1) SONMANN, H., a.g.e., s. 235.

TABLO . 40

MALİYET GİDERLERİNİN PAYLAŞIMI ÇİZELGESİ

Sahipleri tarafından hat seferlerinde kullanılan gemi

Sahipleri tarafından hat seferlerinde kullanılmayan gemi

Gemi sahipleri genel taşımacı olarak hareket ederler. Navlun kazançları yük miktarına bağlıdır.

Çıplak gemi mukavelesi üzerinden kiraya verilen gemi

Time Charterle kiraya verilen gemi

Sefer kiralaması için bağlanan gemi

Kaptan, kiracılar tarafından tayin edilir. Mal sahipleri, taşımacı gibi hareket etmezler. Geminin toplam kapasitesi. Kira, kiralamanın devamına bağlıdır.

Kaptan, gemi sahipleri tarafından tayin edilir. Gemi sahipleri, taşımacı gibi hareket etmezler. Geminin toplam kapasitesi. Kira, kiralamanın devamına bağlıdır.

Kaptan, gemi sahipleri tarafından tayin edilir. Gemi sahipleri, taşımacı gibi hareket eder. Tam veya kısmi yük. Navlun, yük miktarına bağlı.

Gemi sahipleri hesabına

Gemi sahipleri hesabı.

Gemi sahipleri hesabı.

Amortisman.
Sigorta } Başka türlü
Sörvey } kararlaştırılmadıkça.
Simsariye, eğer varsa.

Ücretler.
Kumanya.
Bakım, tutum ve onarım
Malzeme, teçhizat ve takım.
Yağlama yağı.
Su (1)
Sigorta.
Sörvey.
Genel Giderler.
Amortisman.
Simsariye, eğer varsa.
Zarar ziyan taleplerinin bir kısmı (2)

Ücretler.
Kumanya.
Bakım, tutum ve onarım
Malzeme, teçhizat, ve takım.
Yağlama Yağı.
Su.
Sigorta.
Sörvey.
Genel Giderler.
Amortisman.
Yakıt.
Liman masrafları.
Stivedor masrafları (5)

Ambar temizleme.
İstif tahtası.
Safra (eğer varsa)
Komisyon ve simsariye.
Zarar ziyan talepleri.

<u>Kiracıların hesabına</u>	<u>Kiracıların Hesabına</u>	<u>Kiracıların hesabına</u>
Ücretler.	Y akıt.	Navlun mukavelesine
Kumanya.	Limân masrafları.	göre stivedör masraf-
Bakım, tutum ve onarım	Stivedör masrafları.	ları kısmen veya tama-
Malzeme, teçhizat ve	Ambar temizleme.	men kiracılar hesabı-
takım.	İstif tahtası.	na olmadıkça hiç mas-
Yağlama yağı.	Safra (eğer varsa)	raf yok (6).
Su.	Su. (3)	
Sörvey } Başka türlü	Simsariye } Yalnız	
		yük üze-
Sigorta } rılmadıkça.	Komisyon } rinden	
Genel Giderler.	Zarar ziyan talep-	
Yakıt.	lerinin bir kis-	
Limân masrafları.	mi (4).	
Stivedör masrafları.		
Ambar temizleme.		
İstif tahtası.		
Safra (eğer varsa)		
Komisyon } Yalnız		
		yük üze-
Simsariye } rinden		
Zarar ziyan talep-		
leri.		

(1), (2), (3), (4), (5), (6). Navlun sözleşmesinde belirtilen şartlara bağlı olarak değişiklik olabilir.

Aslında "zaman charteri sözleşmelerinde" maliyetin (maliyet giderlerinin) bölüşümü (dağılımı) konusunda taraflarca bir anlaşma olmadıkça, bölüşümün çok farklılık göstermesi mümkündür. Bu konu çalışma çerçevemizin dışında kaldığından, burada bırakıyoruz. Bundan sonra zaman charterini yukarıda verilen maliyet yüklenilmesine (bölüşümüne) göre ele alıp, sonuçların diğer zaman charteri türlerine kolayca modifike edilebilmesini (uygulanabilmesi) sağlamış olacağız.

Maliyet teorisi, maliyetlerin kendilerine etken olan faktörlerdeki değişikliklere reaksiyonu ile meşgul olmaktadır. Bunların en önemlisi "Temel Etken Büyüklükler-Haupt-Kosteneinflussgrößen" (1) denen Faktör kalitesi; (2) Faktör fiyatı, (3) İstihdam, (4) İşletmenin büyüklüğü, (5) Üretim programıdır /1/. Bu "Temel Etken Büyüklüklerden" bizi özellikle ilgilendiren, İstihdam, İşletmenin büyüklüğü ve Üretim programı olacaktır.

Temel Etken Büyüklüklerden sadece biri, ötekiler sabit tutularak değiştirilebilmektedir. Bundan ötürü de üretim programının çarpanlarından olan mesafe değişikliği, üretim programı olduğu gibi kabul edilip, veri olarak alındığından, bizi bu analizde daha fazla meşgul etmeyecektir. Probleminin kapsamı, maliyetin, veri olarak alınan geminin veri olan faktör kalitesi ve faktör fiyatıyla, gene veri olarak alınan rota da farklı yük miktarları taşınması halindeki durumuna indirgenmiş olmaktadır. Başka bir deyişle: Maliyetin, geminin farklı yüklemesine reaksiyonu ne olacaktır? Bu soruyu öncelikle, deniz taşıt işletmelerinde maliyetlerin değişkenlik yönünden incelenmesi ile başlayarak cevaplandırmaya çalışacağız.

30. DENİZ TAŞIT İŞİETMELERİNDE MALİYETLERİN DEĞİŞKENLİK YÖNÜNDEN İNCELENMESİ

300. DEĞİŞKEN MALİYETLER

Adet olduğu üzere geminin yükleme derecesiyle orantılı değişenlere değişken, aynı kalanlara değişmez maliyet denmektedir. Bu anlamda değişken olan maliyet, sadece yukarıda, deniz taşıma hizmeti üretiminde belirtilen (8). grup (Yükleme, Yığma, Boşaltma m.) maliyetleridir. Buna ek olarak zikredilebilecek, fakat yukarıda adı geçmeyen provizyon, komisyon v.b. giderler vardır.

/1/ HEINEN, E., "Kosten und Beshäftigungsgrad", Handwörterbuch der Betriebswirtschaft 2. cilt, 3. bası. Berlin 1958, sütun 3383, 3392.

301. DEĞİŞMEZ MALİYETLER

Diğer bütün maliyetler, değişmez'dir. Çünkü bunlar yük miktarından hiç ya da önemsenmeyecek kadar az etkilenirler. Örneğin (6) Yakıt Maliyeti böyledir, zira artan (azalan) yük miktarı azalan (artan) safraya bağlı olacaktır. Bu denge işlemi dolayısıyla makinalara, dolayısıyla yakıta fazla bir etki yapmayacaktır.

Personel maliyeti (5) için de durum aynıdır. Ancak belki fazla artan yük halinde fazla mesai gerekecektir. Ama bundan ziyade yükün özel bakım gerektirmesi halinde (örneğin soğuk muhafazası) maliyet değişecektir. Bundan başka birçok işletmede fazla mesai ödemesi hiç değilse subaylara götürü olarak yapılmaktadır. Bir gemide, fazla mesai saatlerinin büyük kısmı subaylara düşmektedir. Personel maliyetinin değişken kısmını bundan götürü sonraki çalışmalarımızda konumuz dışı bırakabiliriz.

Zorunlu olarak konu dışı bırakılacak bir ikinci husus da, işletmedeki büyüklüklerin değişmesinin maliyetleri etkilemesi olacaktır.

Liman ve kanal kullanma maliyeti (7), geminin yüküne göre değil de, sicile kayıtlı tonajına göre olduğundan, değişmez olduğunda şüphe yoktur. Henüz sözü edilmeyen (1), (2), (3), (4). grup maliyetlerin de değişmez karakterde olduğu açıktır.

Böylece İstihdam - Maliyet Oluşumu; Üretim Programı - Maliyet arasındaki ilişkileri burada tartışma olanağı sağlanacaktır.

31. DENİZ TAŞIMA HİZMETİ ÜRETİMİNDE İSTİHDAM VE MALİYET OLUŞUMU

310. DENİZ TAŞIMA HİZMETİ ÜRETİMİNDE MALİYET DEĞİŞİMLERİ VE NEDENLERİ

Ana konu, deniz taşıma hizmetinin üretiminde maliyetin istihdam derecesindeki değişikliklere reaksiyonudur. Ya da başka bir deyimle, işletmedeki (gemideki) üretim değişimlerine reaksiyonudur.

Deniz taşıma hizmeti; bilindiği gibi yük miktarı ile taşıma mesafesinin çarpımına eşittir (1). Taşıma mesafesi ton ya da kişi/km. ile ifade edilmektedir. Deniz taşıma hizmeti madem ki, bu iki büyüklüğün çarpımına eşittir, öyleyse çarpanlardan birinin ya da her ikisinin değişmesi halinde bunların çarpımı olan üretilebilen hizmet - dolayısıyla maliyet - değişecektir.

3100. Taşıma Mesafesinin Değişmesi Sonucu Maliyet Değişimleri

Mesafedeki değişme üretimin miktarını değiştirmekle kalmayıp, türünü de değiştirebilecektir. Buna bağlı olarak da tüm üretim programını da değiştirebilecektir.

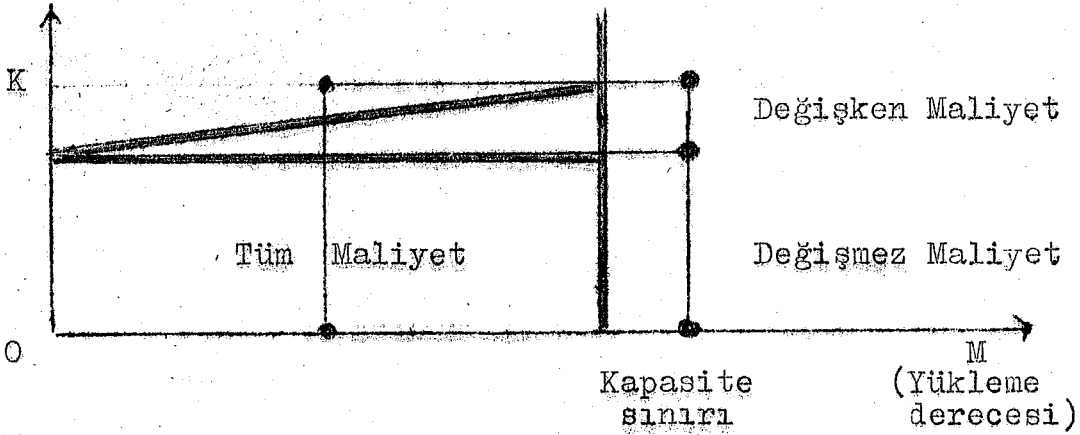
Çünkü mesafedeki değişiklikler, çeşitli birçok mesafenin katedilmesi şeklinde de tezahür edebilir. Bu takdirde farklı rotalardan her biri için ayrı türde bir hizmet üretilecektir. Üretim programına (tüm üretime) hanel geleceği düşünülürse de, istihdam-maliyet oluşumu arasındaki ilişkinin teoretik analizinde, üretim programı, faktör kalitesi, faktör fiyatı, işletmenin büyüklüğü veri olarak kabul edilip, istihdam dalgalanmalarının maliyetlere etkisi gerçek ve tam olarak incelenebilecektir.

(1) BELLINGER, B.; "Abrechnungssysteme in der Verkehrswirtschaft" Wiesbaden 1969, s. 272.

3101. Yük Miktarının Değişmesi Sonucu Maliyet Değişimleri

Bu durumda değişken maliyet, 0 noktası olan yükleme derecesinden başlayıp, üretim miktarıyla orantılı olarak, kapasite sınırına kadar yükselecektir. Değişken maliyet olarak gördüğümüz Yükleme, Yığma, Boşaltma maliyeti ve provizyon, komisyon vb.nin birim başına eşit olduklarını düşünecek olursak, mesele aydınlanacaktır.

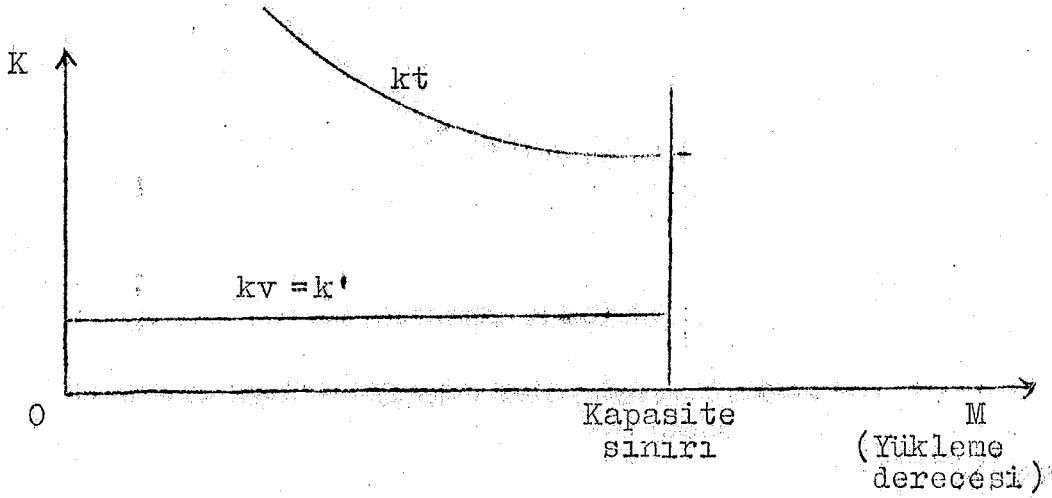
Aşağıda lineer marjinal maliyet eğrisinin (Şekil: 1) teoretik modelini elde edeceğiz (1).



Şekil : 1

Bu modelden kapasite sınırına kadar devamlı düşen total maliyet eğrisinin (kt), miktar eksenine paralel değişken maliyet eğrisinin (k_v), dolayısıyla değişken maliyet eğrisiyle aynı olan marjinal maliyet eğrisinin (k') modelini çıkarmak mümkün olacaktır (Şekil : 2).

(1) SONMANN, H., a.g.e., s. 239.



Şekil : 2

Marjinal maliyet eğrisi u şeklinde mi, yoksa lineer yatay mı uzanacak sorusu, yani kâr kanunu geçerli mi, değil mi sorusu üzerinde son yıllarda, hele GUTENBERG'in vetosunu kullanmasından sonra yatay marjinal maliyet eğrisi lehine çok münaakaşa edilmiş tir.

GUTENBERG aslında u şeklinde ve lineer marjinal maliyet eğrisinin marjinal durumları aynı derecede yansıttığını tespit etmiş, fakat eserinin birçok yerlerinde lineer eğriyi endüstri için daha elverişli bulduğunu belirtmiştir (1).

MELLEROWICZ de demektedir ki, Gutenberg'in getirdiği lineer marjinal maliyet eğrisi İşletme İktisadında bir metod çatışması doğurmuştur. Çatışma, Gutenberg'in Genel İktisadın Mikroteorisinde kullanılan matematik usul ve gösterme şekillerini İşletme İktisadına uygulamasından doğmuştur (2).

-
- (1) GUTENBERG, E., "Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre" 1. Cilt, Die Produktion, 3. Baskı, Berlin/Göttingen/Heidelberg, 1957, s.281
- (2) MELLEROWICZ, T. "Kosten und Kostenrechnung" 1. Cilt, Theorie der Kosten, değiştirilmiş 3. baskısı, Berlin 1957, s. 301 v.d.

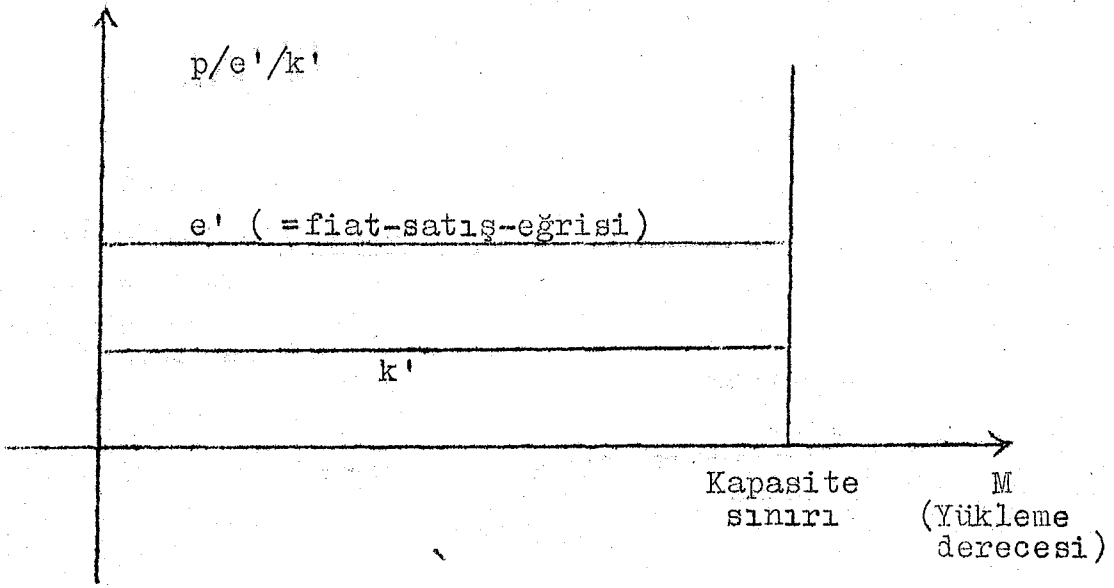
Konumuza girmediği için burada derine inilmeyecektir. Bununla beraber, şu bilinmelidir ki, bugün belki de ampirik maliyet araştırmalarından elde edilen sonuçların verdiği izlenimden olacak, yazarların çoğu hiç değilse endüstri için yatay ya da yataya yakın ama herhalde u şeklinde olmayan maliyet dolaşımına rağbet etmektedirler. Bu yazarlar arasında, MEYER, WALTHER ve HALLER'i sayabiliriz (1).

Bu sorun etrafındaki tartışmalar ulaşım teorisine sirayet etmemiştir. Çünkü bu teoride marjinal maliyet eğrisinin ve ona baz teşkil eden eşit seyreden değişken maliyetin eski ve değişmemiş bir tarihçesi (geleneği) vardır. Hem ulaşımında genel olarak, hem de ayrı ayrı ulaşım işletmelerinde, özellikle deniz taşıt işletmelerinde (gemilerde) kabul edilen husus şudur: Değişken Maliyetler orantılı olarak değişmektedirler. GROTEWOLD, "hareketli ve taşıma hizmetine bağlı, orantılı olarak artan maliyetler" demektedir (2).

Bu faraziyeye bağlılık belki de teorik araştırmalara ulaşım işletme ekonomisinin bigâne kalıp, küçümsenmiş olmasındandır. Fakat ne olursa olsun, değişken maliyetlerin orantılı değiştikleri gerçeği Taşımacılıkta öylesine açık ve seçiktir ki, bu hususun gözden kaçması kabil değildir. PIRATH, "Genel olarak, değişken maliyetlerin orantılı değişmesi tezi kabul edilebilir" (3) demektedir.

-
- (1) MEYER, A., Das Ertragsgesetz in der Industrie; "Unternehmung und Betrieb" Beitrage zur Betriebswirtschaftslehre, Bern 1951.
WALTHER, A., "Grenzkosten" Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 2. cilt, 3. baskı, 1958, s. 2405.
HALLER, H., Kostenlehren (volkswirtschaftlich) Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 2. cilt, 3. baskı, 1958, s.3411.
- (2) GROTEWOLD, C.; Die Deutsche Schifffahrt in Wirtschaft und Recht, Stuttgart 1914, s. 193.
- (3) PIRATH, C., Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft; Genişletilmiş 2. Baskısı, Berlin/Göttingen/Heidelberg 1949, s.230.

Literatürde yeri geldikçe şu konuya hep dikkatler çekilmiştir (1) : Eğer müteşebbis böyle bir maliyet oluşumunda talebe tâbi (=Mengemanpasser) bir tutum gösterirse, endividuel dengenin tayininde kullanılan arz kuralı "Marjinal Maliyet = Marjinal kâr" artık geçerli olmayacaktır, çünkü bu takdirde marjinal maliyet eğrisinden başka marjinal kâr eğrisi (e') de miktar eksenine paralel uzanacak, sonuç olarak iki eğri sonlu alanda (teorisyen olmayan bir ekonomisti ilgilendiren alan olarak) birbirini kesmeyecektir (Şekil : 3).

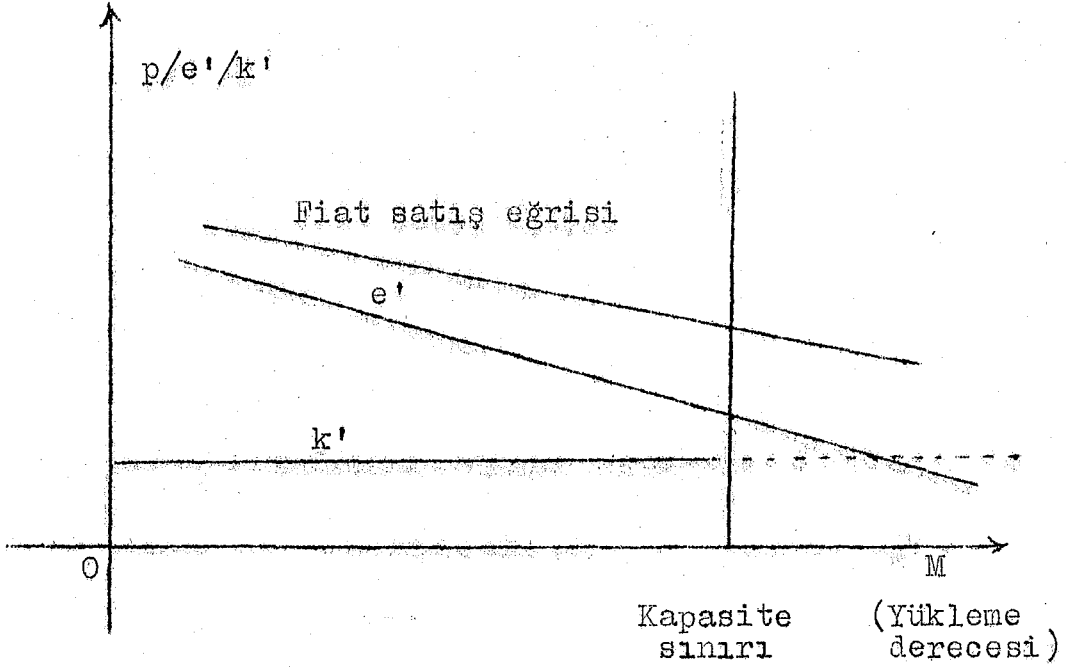


Şekil : 3

Fakat bunu önemsemeyebiliriz, çünkü deniz taşımacılığında miktara bağlılık söz konusu değildir. Bilindiği gibi, bu sektörde arz edenler (Elementar) monopolcüdürler. Şurası aşıkârdır ki, marjinal maliyet ve marjinal kâr eğrisinin kesin noktaları bir monopolcü -her arz eden için de aynı şey varit olabilir- nün grafiğinde görünmeyebilir. Kesiştikleri noktanın

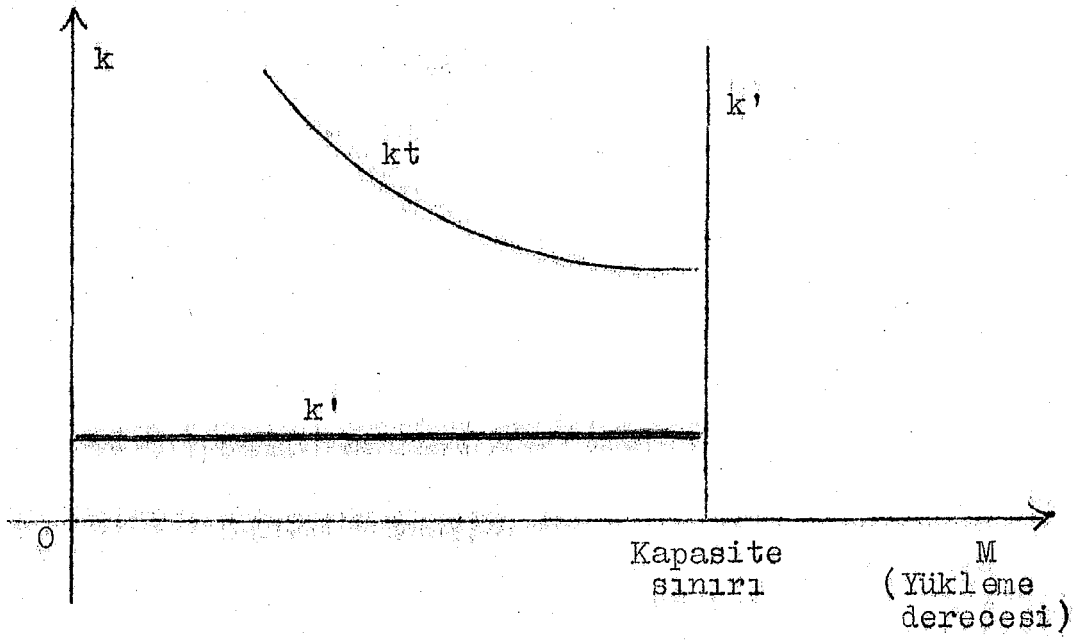
(1) SCHNEIDER, E., "Einführung in die Wirtschaftstheorie. II. Wirtschaftsplane und wirtschaftliches Gleichgewicht in der Verkehrswirtschaft"; 7. Baskı, Tübingen 1961, s.126.

grafikte eksik olması, fiyat-satış eğrisinin marjinal kâr eğrisinin marjinal maliyet eğrisini kapasite sınırının dışında keserek şekilde az bir meyille seyretmesine bağlıdır (Şekil : 4).



Şekil: 4

Bu şekli kusuru bertaraf etmek kolaydır. Çünkü marjinal maliyet bilindiği gibi, Toplam maliyet, üretim miktarının üretim kapasitesi verildiğinde birbirinin artması (eksilmesi) ile doğan değişikliğe denmektedir. Öyleyse denebilir ki, kapasite sınırında miktarın artmasına imkân olmayacağından toplam marjinal maliyet ve buna bağlı olarak marjinal maliyet sonsuza kadar artabileceklerdir. Böylece kapasite çizgisi marjinal maliyet eğrisinin bir kısmı olarak yorumlanacaktır. Burada kapasite çizgisi bir dik açı meydana getirmekte (Şekil : 5)(marjinal maliyet eğrisi koyu renk) ve-tıpkı u şeklinde marjinal maliyet eğrisi gibi- Toplam Birim Maliyetini minimumda ("İşletme optimumun", kâr basamağı -başabaş noktası") kesmektedir. Bu yorum takip eden araştırmalarımıza baz teşkil edecektir.



Şekil : 5

311. MALİYETLERDEKİ DEĞİŞİMLER VE KAPASİTEDEN YARARLANMA

Kapasite, bir işletmenin belirli bir süre içerisindeki üretim yeteneğidir (1).

Şimdiye kadar anlatılan maliyet oluşumları tüm ulaşım işletmeleri için olduğu gibi, deniz taşıt işletmelerinde de müşterebislerin kapasiteyi tam kullanma eğiliminde olduklarını göstermektedir. "Tüm deniz nakliyat işletmelerinde ortak gayenin taşıttan azamî istifade olduğuna" değinilmiştir(2). Kapasitenin tam kullanılması halinde elementer monopolcüler için teorik bir ifadeyle fiyat-satış eğrisi grafikte sağa kayacaktır. Bu kayma sırasında marjinal kâr eğrisi marjinal maliyet eğrisinin dik inen bacağına kesecektir. Durum böyle olunca da eğrinin

(1) YAZICI, M., "İşletmelerde Hesap İşleri Düzeni", İstanbul 1970, s. 73.

(2) SAX, E., Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft 2. Cilt, Land-und Wasserstrassen, Post, Telegraph, Telefon; 2. Baskı, Hamburg 1954, s.219.

sağa kaymasından meydana gelen kâr değişikliğini üç ana kısma ayırıp inceleyebileceğiz (1).

Kârdaki değişikliğe konu olan bu üç kısım şöyle açıklanabilir. Satış miktarındaki değişiklikten, fiyattaki değişiklikten, toplam birim maliyetindeki değişiklikten meydana gelen kâr farkı. Bunlardan ikisi marjinal maliyeti yatay seyreden arz sahibinde kapasite sınırına kadar daima pozitif (yani miktara ve maliyete bağlı olan kısım), fiyata bağlı olan ise pozitif, negatif ya da constant olabilir. Buna mukabil maliyet eğrisi u şeklinde olan arz edende ise, en düşük maliyet kapasite sınırı üstünde değil, önünde olduğuna göre, kârın maliyete bağlı değişen kısmı kapasite alanının bir kısmında yani en düşük maliyet ile kapasite sınırı arasındaki alanda, negatif olacaktır. Bu takdirde arz eden, ancak fiyata bağlı kâr değişikliği maliyete bağlı olarak değişen kısmı aşarsa yani fiyatı hemen yükseltebilirse, satışı arttırma (eğriyi sağa kaydırma) eğiliminde olacaktır.

Kapasitenin tam kullanılması, işletmeciyi ancak fiyatı indirmek suretiyle elde edeceği kâr artışı eksi maliyet gerektirmediği takdirde, ilgilendirecektir.

Gemileri tarifeli sefer yapan deniz taşıt işletmelerinde (Linierverkehr) fiyatlar kural olarak, arz eden tarafından sabit tutulur, kendi değiştirmedikçe düşmez.

Genel olarak tüm ulaşım işletmeleri maliyet oluşumları dolayısıyla kapasitelerini tam kullanmaya zorlanırlar. REUTHER, "Teknik üretim hacminin tam kullanılması armatör için maliyet düzenlemesinde optimumu sağlar" demektedir (2).

-
- (1) SPRANGER, P.H., Theorie des Nachrichtenverkehrs als Grundlage für die Beurteilung von Integrationsmassnahmen einer Europäischen Postunion; "Verkehrswissenschaftliche Forschungen", Berlin 1961, s.179.
 - (2) REUTHER, D., Die Seeschifffahrt; Fischer/Reuther/Mayer Místerek Der Güter-und Personen verkehr; Grundriss der Betriebswirtschaftslehre, Leipzig 1930, s.218.

Maliyet düşüklüklerinin (degresyonunun) bu etkisi ulaşımında diğer iktisadî sektörlerdeki etkisine nazaran daha kuvvetlidir. Çünkü ürettikleri mal değil, hizmettir. Maliyet degresyonu teorisinden bakıldığında maliyet progresyonu olarak da görünmektedir. Bu demek oluyor ki, birim maliyeti, ters seyreden satısta toplam maliyetin düşmesine rağmen çıkmaktadır. Birim maliyeti, toplam maliyetin lineer olması dolayısıyla devamlı düşen işletmeler, satış azaldığında sürekli yükselen birim maliyeti karşısında kalırlar. Mal üreticileri bir süre bu duruma tam kapasiteyle üretime devam etmek şartıyla dayanabilirler, satamayacakları kısma stok ederler. Ulaştırmacı bunu yapamaz, çünkü ulaşım hizmeti stok edilemez. Bundan ötürü, ulaşım işletmeleri, satış düşüşlerine karşı çok hassastırlar. Buna karşılık satışa bir o kadar meyyal, satış düşerse, maliyetlerin yükselmesi nedeniyle, satıcıya fiyatları yükseltmek cazip gelebilir. Fakat genellikle uygulaması güç ya da başarısız olabilir, çünkü piyasadaki durum elvermeyebilir.

32. MALİYETLERİN SEFERDEN ÇEKİLME YÖNÜNDEN İNCELENMESİ

Bilindiği gibi ekonomik teori satıcının (kısa bir devre düşünülerek) fiyatların hiç değilse değişken birim maliyetlerini karşıladığı -daha doğrusu, biraz astığı- sürece piyasada kalacağını ifade etmektedir. Bu düşüncenin ardında şu yatmaktadır: İşletme faaliyetini tatil etse bile değişmeyen bir takım masrafları olacaktır. Şu halde, hiç değilse bunları kısmen karşılamak için mamül üretmek, arz etmeye devam etmekte, piyasadan çekilmemekte yarar vardır. Bunun için de değişken birim maliyetinin minimumuna (İşletme optimumu) ya da üretim basamağı denebilir.

Bu görüşe iki hususta karşı konulabilir: Birincisi -GUTENBERG'in de haklı olarak değindiği husustur-, Satıcının taşıyabileceği en düşük fiyat sınırı, (değişmez ya da değişken olsun) maliyet tarafından değil, daha ziyade teşebbüsün ödeme gücü tarafından tayin edilir: "Bu malî açıdan bakıldığında satış fiyatlarının daima öyle tutulması lâzım ki, kısa vadeli gider cinsinden olan tüm maliyeti kapsasın. Bu giderlerin değişken (orantılı) ya da değişmez karakterde olmaları önemli değildir" (1).

İkinci sakınca şöyle açıklanabilir: Üretimin durdurulup, tekrar başlatılması öylesine maliyete etken olacaktır ki, bu hususta karar vermeye bile müessir olacaktır. Hele deniz taşımacılığında bu etki kuvvetle hissedilecektir. İşte biz buna yöneleceğiz. Mesele şu olacaktır: Değişmez ve değişken maliyetlerden başka geminin seferden çekilip, tekrar girmesiyle meydana gelen extra masraflar da kaale alırsa, gemi sahibi deniz taşıt işletmesinin (armatörün) kabul edebileceği en düşük fiyat ne olacaktır?

(1) GUTENBERG, E., Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre, 2. Cilt Berlin/Göttingen/Heidelberg 1956, s. 299.

320. MALİYETLERİN SEFERDEN ÇIKIŞI YÖNÜNDEN
AYRILMASI

Bu soruya cevap vermek için, değişmez maliyetler önce iki kategoriye ayrılmalıdır: "Donatıma (geminin sabitlerine - Anlage) bağlı değişmez masraflar" ve "İşletmeye bağlı değişmez masraflar" (1).

3200. Donatıma Bağlı Değişmez Maliyetler

Donatıma bağlı değişmez maliyet, gemi sefere çıksın çıkmasın, sadece varlığının korunmasından doğan maliyete denir,

Bunlar arasında Sermaye maliyeti, Tamir, Bakım, Sınıflandırma, Sigorta ve Yönetim maliyetlerinin bir kısmı sayılabilir.

3201. İşletmeye Bağlı Değişmez Maliyetler

İşletmeye bağlı değişmez maliyet ise, geminin sefere çıkması sonucu, üretim miktarına bağlı olmaksızın hep aynı oranda (fix) meydana gelen maliyete denir. Buna örnek şunları sayabiliriz: Bakım, Onarım, Sınıflandırma maliyetinin, Yönetim maliyetinin, donatıma girmeyen kısmı, tüm Personel, Yakıt, İman ve kanal kullanma maliyeti.

İşletmeye bağlı değişmez maliyetler seferin başlamasıyla üretim miktarına bağlı olmaksızın hep aynı oranda meydana geldikleri için, bunlara "sabit-değişken maliyet" (2) veya "izafi sabit maliyet" (3) denir. Bunlara pekala "sıçrayan maliyetin özel hali - Sonderfall der Sprungkosten" demek de mümkündür.

(1) SONMANN, H., a.g.e., s.249.

(2) WAGNER, W., Die Kalkulation der Transportkosten in der Seefrachtschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung des Wettbewerbs und seiner Auswirkungen auf die Frachtraben Gestaltung, Ingolstadt 1929, s. 11

(3) MELLOROWICZ, K., "Kosten und Kostenrechnung, Cilt 1, Theorie der Kosten, 3. Baskı, Berlin 1957, s. 292.

Sıçrayan maliyetin özelliği, belirli sınırlar içinde iştiğâl derecesinden etkilenmeyip, bu sınırların aşılması halinde birden yükselip, bir süre daha sabit kalmaya çalışmalarıdır (1); bu belirli sınırlardan 0 ile 100 arasında seyreden üretim miktarı anlaşılır.

Gerçek sıçrayan maliyet (sprungkosten) yolcu taşımacılığında oluşur. Bir deniz taşıt işletmesi, yolcuya hizmet eden gemi adamlarını, ihtiyaca göre alıp, üretim miktarına göre ayarlayabilir. Böylelikle sorun'un gelişimine uygun olarak, durum sürekli olmayacak, sıçramalar gösterecektir.

321. SEFERDEN ÇEKİLMENİN MALİYETLERE ETKİLERİ

Bir sefer (üretim süreci) boyunca gemide meydana gelen Toplam Maliyet (k), Donatıma bağlı Değişmez Maliyet (kaf), İşletmeye bağlı değişmez maliyet (kbf) ve Değişken Maliyetlerden (kv) meydana gelir (2).

Böylece şu ilişkiyi elde ederiz :

$$(I) \quad k = k a f + k b f + kv$$

Geminin seferden çekilmesi (Auflegung)nin maliyetlere etkisi ne olacaktır? (3)

(1) SCHMACENBACH, E., "Kostenrechnung und Preispolitik" 7. Baskı, Köln/Opladen 1956, s. 57.

(2) GROTEWOLD, C., a.g.e. s. 193.

(3) SAX, E., a.g.e. s. 215.
SONMANN, H., a.g.e. s. 250.

ILLETSCHEK, L.L., "Betriebswirtschaftliche Probleme der Verkehrswirtschaft" Wiesbaden 1959, s. 46,47,48.

Geminin seferden çekilmesi halinde işletmeye bağlı değişmez Maliyet ve Değişken Maliyet konu dışı kalırlar. Yalnızca Donatıma Bağlı Değişmez Maliyet devam eder. Buna ek olarak çekilmenin doğurduğu makinaların yağlanması, korunma boyası, sefere yeniden çıkmanın doğurduğu makinaların temizlenmesi, yeniden boyama masrafları, nöbetçi personel, belki de kızağın bulunduğu limana kadarki yol, özel bir sigorta masraflı binecektir. İlişki (I)'de adı geçen bir üretim süreci içinde mütalâa edildiğinde yukarıdaki maliyetler de konstant (c) olacaktır.

$$(II) \text{ Seferden Çekilme Halinde} \\ \text{Toplam Maliyet} \dots\dots\dots = k a f + c$$

Seferde bulunan bir gemi, sefer maliyetini karşılamayan fiyat sonucu, zarara uğradığı takdirde:

$$(III) V = k a f + k b f + k v \quad ./ \quad E$$

ki, burda V zarar, E toplam hasılatı, öteki semboller bilinenleri gösteriyor.

Seferden çekilmenin söz konusu olduğu kritik nokta tabiidir ki, işletmenin zararının çekilmeden doğan masraflara eşit olduğu yerdedir.

$$(IV) \quad k a f + k b f + k v \quad ./ \quad E = k a f + c \quad \text{veya} \\ E + k a f + c = k a f + k b f + k v \quad \text{veya} \\ E = k b f + k v \quad ./ \quad c$$

Demek oluyor ki, seferden (piyasadan) çekilme noktası, Toplam hasılatın tüm işletmeye bağlı değişmez maliyet ve tüm değişken maliyet eksi özel çekilme maliyetini ucu ucuna karşıladığı seviyede belirlenecektir.

Toplam hasılat (E), fiyat (r) ile yük miktarının (m) çarpımına eşittir. Bunu şöyle de yazabiliriz:

$$(IV) \quad r \times m = k b f + k v \quad ./\cdot c$$

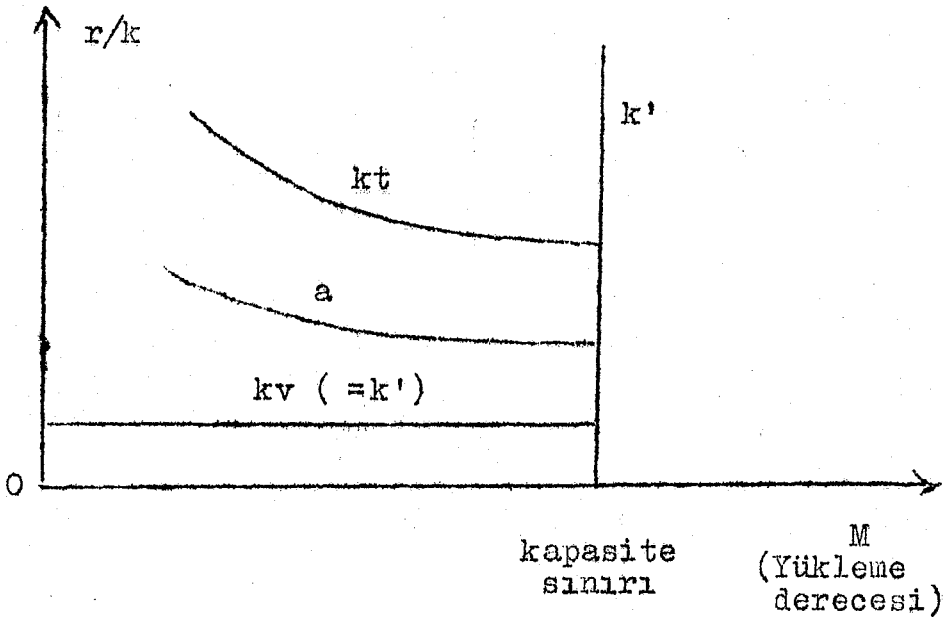
Sonuç olarak :

$$(V) \quad r = \frac{(k b f \quad ./\cdot c) + k v}{m}$$

çıkar. Burada piyasadan çekilmeyi seferden vazgeçmeyi gerektiren fiyat belirmiş olur.

(V) numaralı ilişkide (k b f ./\cdot c) ifadesi yük miktarından bağımsız olduğundan, yani sabit bir maliyet ifadesi olduğundan ve Değişken Maliyetler (k v) yükleme miktarıyla orantılı değiştiğinden, seferden çekilme noktası yükleme derecesi azaldıkça yükselecektir, ya da tersi.

Şekil 6'da kapasite sınırına kadar devamlı düşen bir eğri görülmektedir. Bu eğri, Değişken Birim Maliyetinin (Marjinal Maliyet) ve Total Birim Maliyet eğrisi arasında seyretmektedir.



Şekil : 6

Çekilme eğrisi (Auflegungskurve) (a) diyebiliriz, çünkü bu eğrinin altındaki fiyat çekilmeyi daha avantajlı kılmaktadır. Deniz taşımacılığında üretim basamağını (başabaş noktasını) aynı şekilde yatay uzanan Değişken Birim Maliyet eğrisi değil, en son gördüğümüz, değişken ve değişmez maliyetleri kapsayan "Auflegungskurve" (Çekilme eğrisi) temsil etmektedir (1).

(V) numaralı ilişkiden Donatıma Bağlı Değişmez Maliyetlerin çekilme kararına etken olmadığı sonucu çıkmaktadır. Armatörün gemisinin amortismanına ilişkin sorunu bu konunun dışında kalmaktadır.

Bundan da anlaşılmaktadır ki, en yeni ve pahalı gemiler yerine eskice ve ucuz gemiler tercih edilmektedir. Tabii bu gemilerin de zamanında hedefe varmış olması istenecektir. Yenilere nazaran eski gemilerin Donatıma Bağlı Değişmez Maliyetleri dolayısıyla Toplam Maliyeti düşüktür, buna karşılık İşletmeye Bağlı Değişmez Maliyeti özellikle onarım, Bakım, Sigorta ve Yakıt Maliyetleri yüksektir. Bunun için de çekilme noktasına (Auflegungspunkt) daha çabuk ulaşırlar.

33. ÇEŞİTLİ YÜK TAŞINMASI YÖNÜNDEN MALİYETLERİN İNCELENMESİ

Şimdiye kadar anlatılanlar geminin sadece tek tür yük taşıyacağı faraziyesinden ileri gitmedi. Başka bir deyimle tek tip üretim söz konusu edildi.

Oysa ki, bir geminin taşıyacağı yük çoğu kez çeşitli olmaktadır. Bu takdirde gemi birçok üretimi, birbirine bağlı şekilde yapmış olmaktadır. Asıl mesele de işte böyle bir işletmede sürekli değişen üretim miktarı karşısında maliyet ne olacaktır?

(1) SONMANN, H., a.g.e., s. 252.

Bir gemide çeşitli yük varsa, farklı fiyatların yanı sıra değişken birim maliyetleri de farklı olacaktır, çünkü limandaki yükleme, boşaltma masraf ve harçları da farklı olacaktır. Fakat maliyet oluşumu eğrileri tek tip yük varmışcasına aynı kalacaktır. Bunu açıklamak için bileşik şekilde üretilen bir hizmet grubunu bir bütün miktar kompleksi olarak alalım. Bu kompleksin verildiğini kabul edelim. Kompleksi meydana getiren çeşitli yük miktarları arasında belirli bir oran vardır. (Örneğin: $1A + 1/2 B + 3 C$) aralarındaki bu proporsiyonu (oranı) değiştirmeden çeşitlemeler (varyasyonlar) yapalım.

Öyleyse sonucu verecek sorumuz şu olmalıdır: Geminin taşıdığı çok tip yükten meydana gelen bir bütün kabul edilen miktarın (kompleksinin) değişmesi halinde (örneğin: $2 A + 1 B + 6 C$ olmakta, sonra da $3 A + 1 1/2 B + 9 C$ v.s.) maliyet ne olacaktır?

Miktar oranının değişmeyeceği faraziyesi belki biraz gerçekten uzak olacaktır, zira, mutad olan geminin hiç değilse her seferde ayrı bir kompleks taşıyacağıdır. Fakat şurası da aşikârdır ki, miktar orantısındaki değişiklik demek, teorik ifadesiyle üretim programında değişiklik demek olacaktır. Şimdilik bu konuya burada yer vermeyip, yük (miktar) çeşitleri arasındaki orantıyı veri kabul edeceğiz.

Buna göre de diyebiliriz ki, hizmet birimi tek tip üretimde olduğu gibi beher yük tipinin yük birimiyle değil, bir bütün kabul edilen yük kompleksiyle ($1 A + 1/2 B + 3 C$) verilmiş kabul edilecektir, bu arada değişken maliyet kısımları farklı olan bütüne göre hesaplanacaktır.

Limanlardaki yükleme, aktarma, harçlar vb. yükün türüne göre değişmesine rağmen, bunların da miktarla orantılı olacağı açıktır. Öyleyse, değişken maliyetler de buna paralel deği-

şecektir. Bunun sonucu olarak çok tip üretimde de maliyet oluşumları tek tip üretimdekini aynı olacak, buna bağlı olarak da maliyet eğrisi açıklamalarda aynen kullanılabilir. Hele birim maliyet eğrilerinin (Toplam Birim Maliyet Eğrisi, Değişken Birim Maliyet Eğrisi, Marjinal Maliyet Eğrisi) çok tip üretimde farklı her yük birimini ayrı ayrı değil de, bunların toplamı olan kompleksi temsil için kullanılacağı düşünülürse, şüpheler giderilmiş olacaktır.

Yukarıdaki açıklamalardaki düşünce geminin piyasadan çekilmesi halinde de geçerli olacak, yani kurallar çok tip üretim için de kullanılacaktır. (V) numaralı ilişkide çekilme noktasını veren fiyat (r), burada yük kompleksinin birim başına gelir toplamı olarak yorumlanacaktır.

Değişken maliyet (kv) yük kompleksininkiler gibi kabul edilecek, m büyüklüğü için (yani miktar olarak) yük kompleksinin birim toplamı alınacaktır. Başka da bir şey söylemeye lüzum kalmayacaktır.

Tek tip yük ya da çeşitli yük taşıyan geminin maliyet oluşumu arasında prensip olarak bir fark yoktur. Asıl mesele başka bir konu da ortaya çıkmaktadır. Şöyleki: Değişmez maliyetin beher hizmete düşen kısmının hesabı nasıl olacaktır? Şüphesiz maliyet ve rantabilite hesabını içine alan bu iş, gemideki yük çeşidinin artmasıyla güçleşecektir. Bunlar şimdilik yer veremeyeceğimiz sorunlar olacaktır.

34. DENİZ TAŞIMA HİZMETİ ÜRETİMİNDE ÜRETİM PROGRAMI VE MALİYET YAPISI

Çoğu kez gemiler her seferde başka tür bir yük, dolaşısıyla yük kompleksi taşımaktadırlar. Bu da demek oluyor ki, her üretim sürecinde başka bir hizmet ya da hizmet kompleksi ifa etmekte, yine başka bir deyişle, her seferinde başka bir üretim programını gerçekleştirmektedirler.

Üretim programının bu şekilde değişip durmasının maliyete etkisi ne olacaktır? Bu soruyu cevaplandırabilmek için bilinen başlıca Maliyete Etken Faktörlerin (büyüklüklerin) yanısıra istigâl derecesini de verilmiş kabul edeceğiz. Geminin rotası da şimdilik kaydıyla verilmiş kabul edilecektir.

Sorumuzun cevabı yalın olacaktır. Geminin farklı yükler taşınması halinde kural gereğince değişken maliyeti de farklı olacak; değişen (farklı) üretim programına bağlı olarak, maliyet yapısı (strüktürü) de değişecek, yani değişmez ve değişken maliyet toplamı olan tüm yapı değişecektir.

340. TARİFELİ SEFER YAPAN GEMİLER İÇİN ÜRETİM PROGRAMI VE MALİYET YAPISI

Geminin birden fazla türde yük taşıma yeteneği, farklı yük çeşit ve komplekslerini alternatif olarak nakletme yeteneğini de gerektirmektedir. Gemileri tarifeli sefer yapan bir deniz taşıt işletmesinde (Linierverkehr) bunun pratik bir değeri yoktur. Çünkü bir hattın kapasitesi, taşınması gereken tüm malı alacak şekilde hesaplanmıştır. Yani armatör belirli bir zamanda şu ya da bu yükü dolayısıyla şu ya da bu yük kompleksini taşıma sorunuyla karşılaşmamaktadır. Birini tercih zorunludur. Fakat durum gemileri tarifesiz sefer yapan deniz taşıt işletmelerinde (Trampverkehr) aynı değildir. Burada armatör hep belirli bir zamanda şu ya da bu yükün (örneğin: Kömür, demir ya da tahıl vb.) taşıma seçimini yapmakta serbest, teorik ifadesiyle şu veya bu üretim programını gerçekleştirmekte serbesttir.

Bir an için rotanın da verildiğini kabul edelim. Yükten yüke çeşitli Değişken Birim Maliyetinin, fiyatların buna paralel olarak farklı üretim programının, farklı maliyet yapısı ve kâr durumunun ortaya çıktığını göreceğiz. Öylesine ki, armatör her alternatif üretim programı (farklı yük dolayısıyla

yük kompleksinin, verilen rotada her alternatif sefer) için aynı düşünce yolunu ve hesapları baştan ele alacaktır. Verilen üretim programına ilişkin bu düşünce tarzı ve hesapları daha önce de zikretmiştik.

341. TARİFESİZ SEFER YAPAN GEMİLER İÇİN ÜRETİM PROGRAMI VE MALİYET YAPISI

Gemileri tarifersiz sefer yapan deniz taşıt işletmelerinde seçme zorunluğu yalnız çeşitli yüklerle aynı rotada alternatif seyahate (sefer) inhisar etmeyip, çeşitli yüklerle çeşitli rotada alternatif sefer şeklinde belirlemektedir. Bu yüzden gemileri tarifersiz sefer yapan deniz taşıt işletmelerinin (armatörün) verilen, belirli bir zamanda, sadece maddi yönüyle değil (kastedilen yüküdür) mekân yönüyle de (kastedilen rota) farklı ve alternatif üretim programlarından birini seçebilme olanağı vardır.

Mekân farkının maliyete etkisini hesaplamak için deniz taşıt işletmesinin (armatörün) belirli tip ve miktarda yükü çeşitli rotalar (örneğin: Hampton Roads - Triest, Hampton Roads - Hamburg, Hampton Roads - Stockholm) üzerinden taşıma konusunda bir seçim yapacağını düşünelim. Burada yüke ait bilgiler verilmiş, yükün miktarı tam kapasite ile; türü, kömür şeklinde belirlenmiştir. Armatör yalnızca rotalardan birini seçecektir. Üç ayrı (rota) için yapacağı hesaplamalar (kalkülasyon) sonucu fiyatların, değişken maliyetin, değişmez maliyetin her sefer başka başka olduğunu görecektir.

Farklı fiyatları bir tarafa bırakırsak, her rota için farklı bir veçhe gösteren değişken ve değişmez maliyetlere yönelebiliriz. Çeşitli limanlarda (Triest, Hamburg, Stockholm) yükün boşaltma ya da başka gemiye aktarma masrafları farklı olacağından değişken maliyetler de farklı olacaktır. Varsayımıza uygun olarak

rotalar değişse bile, yükün türü hep aynı olacağından, karşımıza birbirinden farklı fakat her rota için bilinen üretim faktörü fiyatları çıkacaktır.

Fakat farklı üretim faktörü fiyatları, İşletmeye Bağlı Değişmez Maliyetlerden bazılarına da (örneğin: Triest, Hamburg, Stockholm için liman ve kanal harçları) etken olacağından, çeşitli rotadaki maliyet yapısı, yalnız farklı değişken maliyet dolaşısıyla değil, aynı zamanda yukarıda söylendiği gibi değişmez maliyetin farklılığı sonucu da değişecektir.

342. ÇEŞİTLİ YÜK TAŞINMASI YÖNÜNDEN MALİYETLERİN AYRIMLANMASI

Bundan başka İşletmeye ve Donatıma Bağlı değişmez maliyetin tümü, çeşitli rotalarda faktör fiyatları aynı kalsa bile, sefer süresine bağlı olmak üzere seferden sefere değişecektir.

Bilindiği gibi Değişmez Maliyet zamana bağlı türden olduğu için, sefer süresine göre değişir (1).

Maliyetin zamanla ilişkisi dolayısıyla yeni bir ayırmama ile karşılaştık. Aynı şekilde maliyetin iştiğâl derecesiy-le ilişkisini incelerken, yeni bir sınıflama yapmak zorunda kalmıştık.

Farklı iştiğal derecesinin maliyete etkisi söz konusu olduğu sürece maliyeti, Donatıma Bağlı Değişmez Maliyet, İşletmeye Bağlı Değişmez Maliyet ve Değişken Maliyet diye ayırmak anlamlı ve gerekli olmaktadır.

-----y-----

(1) Seferin süresi, rotanın uzunluğuna sonra da limanda kalışa (Aram) bağlıdır.

Deniz taşıt işletmesi farklı iştigâl derecesinin yanı sıra farklı üretim programlarının da maliyete etkisini gözönüne almak zorundadır.

Gemileri tarifeli sefer yapan deniz taşıt işletmelerinde farklı üretim programı, ancak aynı rota üzerinde arka arkaya gerçekleştirilecek olursa, dikkate değer bir rol oynamaktadır. Çünkü tarifeli seferlerde geminin takip edeceği rota önceden bilindiğinden, üretim programları arasındaki farklar ancak yükün türündeki ya da iştigâl derecesindeki değişikliklerden (geminin her seferde başka tonda yük alması) meydana gelecektir.

Buna karşılık, gemileri tarifesiz sefer yapan deniz taşıt işletmeleri daima alternatif üretim programlarıyla karşı karşıyadır. Üretim programı farkı her iki konuda da (yükün türü, rota) mevcuttur. Rotaların değişik olması, farklı faktör fiyatları ve farklı zamana bağlı maliyetleri gerektirir.

Bütün bundan sonra amaca uygun olarak, pratikte sık rastlanan şu ayırımı yapabileceğiz:

3420. Zamana Bağlı Maliyetler

- 1) Sermaye maliyeti,
- 2) Onarım, Bakım, Sınıflandırma maliyeti,
- 3) Sigorta maliyeti,
- 4) Yönetim maliyeti,
- 5) Personel maliyeti.

3421. Zamana ve Faktör Fiyatına Bağlı Maliyetler

- 6) Yakıt maliyeti,
- 7) Liman ve kanal kullanma maliyeti.

3422. Faktör Fiyatı ve Yük Miktarına Bağlı Maliyetler

- 8) Yükleme, Yığma, Boşaltma maliyeti.

Uygulamada çoğu kez sadece zamana bağlı maliyet "İşletme Maliyeti" şeklinde yorumlanır. Bu İşletme Maliyetinin yıllık tahmini tutarı, bir yıla düşen işletmenin çalışma günleri toplamına bölünür. Böylece elde edilen değişmez "günlük maliyet" hesaplarda kullanılır. Tabii bu günlük maliyet, her seferin maliyetine sefer gün sayısına göre yüklenir. Buna ek olarak genellikle "Yol Maliyeti" nadiren de "Seyahat Maliyeti" denen maliyet türü gelir. Bu maliyet türü faktör fiyatına bağlı maliyetlerin özelliklerini taşıdığı, yani her yük rota ve seyahata göre değiştikleri için, her sefer için ayrı hesaplamak gerekir (1).

Bazı işletmeler, maliyet hesaplamalarında yukarıda anlatılana biraz uzak düşen bir usul kullanmaktadırlar. Şöyleki: geminin piyasadan çekilmesi halinde dahi mevcut olacak maliyeti (terminolojimizde Donatıma Bağlı Değişmez Maliyet dediğimiz) ayırıp, kalkülâsyonda hesaba katmayıp, sene sonu hesaplarında mahsup etmek şeklinde. Bunun da sebebi işletmenin kabul edebileceği en düşük fiyatın hesaplanmasında Donatıma Bağlı Değişmez Maliyetin (yani bu sefer yapılmalı mı, yoksa çekilmeli mi sorusuna cevap ararken) pek önem taşıyor olmasıdır (2).

Daha uzun anlatmaya lüzum kalmadan bu usul herhangi bir diğerine göre anlamlıdır. Çünkü burada sadece sermaye maliyeti hesaplama dışı bırakılıp, sene sonunda mahsup edilmemektedir (3).

Belirtildiği gibi ayırım usulleri uygulamada birbirinden ufak farklılıklar göstermektedir. Ayırım nasıl yapılırsa yapılsın, hepsinde amaç faktör fiyatına ve iştigâl derecesine bağlı

-
- (1) FISSER, F.M.; Trampschiffahrt, Entwicklung, Bedeutung, Markt elemente; "Weltschiffahrts-Archiv" Beitrage zur Internationalen Schiffahrtforschung, 1. Cilt, Bremen 1957, s. 229.
 - (2) GRIPAIOS, H., Tramp Shipping, "Nelson's Nautical Series" Nr.3 New-York 1959, s. 48.
 - (3) GRIPAIOS, H., a.g.e. s. 35.

maliyetleri zamana bağılı -dolayısıyla günlük ciroda değişmeyen- maliyetlerden ayırmaktır. Çünkü bunlar her seferde değişmektedir. Uygulamada görülür ki, alternatif seferler her halükârda farklı iştigâl derecesi ve farklı üretim programı (farklı üretim faktörü fiyatından ötürü) demektir. Bunun için de maliyet ayırımında Başlıca Maliyete Etken Büyüklük olan bu her iki kavrama yer verilmektedir.

Bir yazarın bu, diğerinin şu olayı değişken maliyet kavramıyla nitelenmesi sonucu literatürde deniz nakliyatında Sabit Maliyet Yüğü hakkında çok farklı tasavvurların varlığına yol açmıştır.

35. TONAJ KULLANILMASI (TONNAGEUNTZUNG) HALİNDE MALİYET PLANLAMASI

Bir deniz taşıt işletmesi gemisini tamamen kiraya verdiği, yani gemi tonajını kullandığında, maliyet hesabına aşağıdaki maliyetler girmektedir :

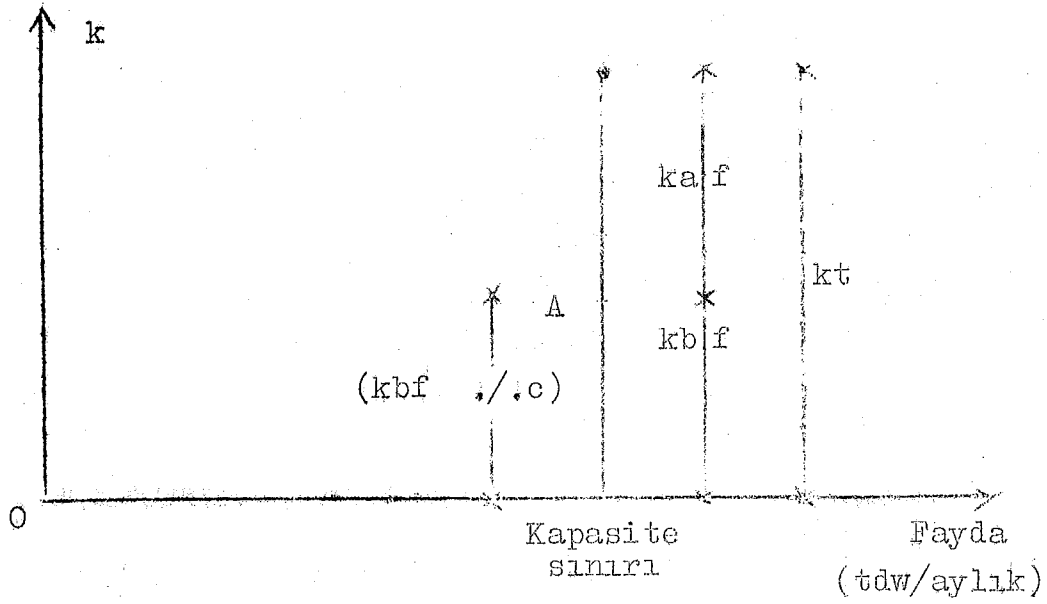
- 1) Sermaye,
- 2) Onarım, Bakım, Sınıflandırma (Clasification Kosten)
- 3) Sigorta,
- 4) Yönetim,
- 5) Personel maliyeti.

Geri kalan maliyetlerde (6, 7 ve 8 grup maliyetler) gemiyi kiralayanın hesabına geçmektedir. Görüldüğü gibi burada söz konusu olan sadece zamana bağılı, Başlıca Maliyete Etken faktörlerden iştigâl derecesi açısından değişmez maliyetler olmaktadır. Bunlar da önce değinildiği üzere özelliklerine göre Donatıma Bağılı ve İşletmeye Bağılı Değişmez Maliyet olarak ayrılabilir.

Daha önce de belirtildiği gibi, ancak geminin tamamı kiraya verilebilir. Bu da demek oluyor ki, deniz taşıt işletmesi (armatör) için değişen yükleme derecesi diye bir sorun yoktur. Daha çok, kiraya vermek suretiyle geminin toplam tonajı, tam kapasite ile çalıştırılır olmaktadır. Bunun için de farklı iştigâl derecelerinden doğan maliyet oluşumları yerine (maliyet eğrileri yerine) kapasite çizgisi üzerinde maliyet noktaları görülmektedir.

Aslına bakılacak olursa, bunu grafikte tam olarak göstermek mümkün değildir, çünkü, kiralanın şeyden sağlanan faydayı kantiteymiş gibi optimal şekilde bir diagrama aktarabilecek usul yoktur. Bunun için de geminin tonajının kullanılması halinde kapasitesini temsilen bir miktar deyimi bulmak güçtür. (Buna karşılık Deniz Taşıma Hizmetinde = Seetransportleistung) geminin kapasitesini ifade için ton ya da yolcu/km. birimleri ya da yük miktarlarıyla temsil edilmektedir.

Yine de objektif bir ölçü birimi ile bir şeyler yapılabilir. Kapasite kavramı daima zaman faktörünü kapsadığı için belirli bir kira devresini de gözönünde bulundurmak gerekir. Böyle bir birim Deadweight-tonaj olmaktadır. Kira devresi ay olmamalı, çünkü tonaj kiralama ücreti aylık olarak hesaplanmakta ve birim teşkil etmektedir. Öyleyse gerçeğe en yakın ölçü ifadesi Deadweight-tonaj olmaktadır. Bundan ötürü de aylık maliyet: Deadweight-ton sayısı = Tonaj kullanılması biriminin maliyetini verecektir. (Şekil 7, sembolleri yine aynı şeyi ifade etmektedir).



Şekil : 7

350. SEFERDEN ÇEKİLMENİN TONAJ KULLANILMASI YÖNÜNDEN İNCELENMESİ

Literatürde şimdiye kadar sadece Deniz taşıma hizmeti için Çekilme noktası tartışılmış, besbelli Tonnaj kullanılması ile arasındaki prensip farkı gözden kaçmıştır. Çeşitli charter şekillerinin tarifiyle yetinilmiş, tamamen farklı hizmet türü meydana getirdiklerine dikkat edilmemiştir (1).

Geminin kiralanması (tonaj kullanılması) halinde kısa süre taşınabilecek nitelikte olan şu düşük fiyat sınırı (çekilme noktası = r Auflegungspunkt) Deniz Taşıma Hizmeti üretiminde olduğu gibi kolaylıkla hesaplanabilir.

Bir ay zarfında deniz taşıt işletmesi (armatör) hesabına, oluşan toplam maliyet (k), Donatıma/Bağlı Değişmez Maliyet (kaf) ve İşletmeye Bağlı Değişmez Maliyet (kbf)den meydana gelmektedir (daha önce de görmüştük).

(1) SONMANN, H., a.g.e., s.260.

$$(1 a) \quad k = k a f + k b f$$

Çekilme halinde İşletmeye Bağlı Değişmez Maliyet kalmamakta, Donatıma Bağlı olanlara ise çekilmeden doğan özel maliyetler (bir ay için hesaplanıp, bir sabit (konstante) (c) ifade olan) eklenmektedir :

$$(2 a) \quad \begin{array}{l} \text{Çekilme halinde} \\ \text{toplam maliyet} = k a f + c \end{array}$$

Deniz taşıt işletmesinin, kiralama ücreti, maliyeti karşılamadığı takdirde karşılaştığı zarar ise, şu şekilde ifade edilir :

$$(3 a) \quad \begin{array}{l} V = k a f + k b f \quad ./ \quad E \\ V = \text{Zarar}; \quad E = \text{Hasılat} \end{array}$$

Bu zarar çekilme maliyetine eşitse, kritik nokta, yani çekilmenin zamanı gelmiş demektir:

$$(4 a) \quad \begin{array}{l} k a f + k b f \quad ./ \quad E - k a f + c \text{ veya} \\ E + k a f + c = k a f + k b f \text{ veya} \\ E = k b f \quad ./ \quad c \end{array}$$

Tabii burada da toplam hasılat (E) fiyat ve miktar çarpımına eşittir. Geminin kirallanması (tonaj kullanılması) için mutad olan şekilde yazıldığında:

$$(4 a) \quad r \times t d w = k b f \quad ./ \quad c \text{ olmaktadır.}$$

Ve nihayet :

$$(5 a) \quad r = \frac{k b f \quad ./ \quad c}{t d w}$$

çekilme noktasını veren kiralama ücreti bulunmuş olmaktadır.

(5 a) ilişkisi, deniz taşıma hizmeti arz eden deniz taşıt işletmesi (armatör) için hesapladığımız (V) numaralı ilişki-den iki konuda farklıdır. Birincisi, ifadede değişken maliyet yoktur. İkincisi, kesrin paydası sabit bir büyüklüktür. Birinci fark açık ve seçiktir. İkincisine gelince, ister istemez böyle olmaktadır. Çünkü geminin tamamı kiraya verilmektedir. Kısmi yük alamıyor ki, alsa bile bunları tonaj kullanımına =tonnageuntzung'a dönüştürmeye imkân yoktur. Öyleyse, birçok çekilme noktaları yani grafikte bir çekilme eğrisi de söz konusu olamaz. Ancak, bu kapasite çizgisi üzerinde bulunan bir nokta olabilir. (Şekil 7, A noktası).

Deniz taşıt işletmesi (armatör) gemisini şu ya da bu amaçla, şu ya da bu coğrafi alanda kiraya verebilir. Böyle olunca Tonaj kullanılması - kiralama, halinde de alternatif üretim programları söz konusu olacak, bunlar da tabii, farklı faktör fiyatları sonucu, farklı işletmeye Bağlı Değişmez Maliyetler doğuracaktır.

Mekân farkından doğan bu maliyet değişikliklerine örnek olarak aynı iase (erzak) fiyatlarının her yerde başka oluşunu gösterebiliriz. Bunun sonucu olarak da farklı personel maliyeti ile karşılaşılacaktır. Gemi uzun süreli kiralanmışsa, bu süre içerisinde meydana gelebilecek farklar için sözleşmeye özel bir hüküm konulabilir.

Sigorta maliyeti de, sigorta primleri ülkeden ülkeye çeşitli farklılıklar gösterdiğinden, yere göre değişebilir. Sık sık bu farkların kiralayan (charterci) hesabına geçmesi kararlaştırılabilir.

36. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE MALİYET MUHASEBESİ VERİLERİNİN YÖNETİM ARACI OLARAK KULLANILMASI

Bundan önceki bölümlerde verilen maliyet modelleri, her konuda olduğu gibi, belirli bir işletme (gemi) esas alınarak işlenmiştir. Tabii bundan, genel esaslara hâlel gelmeksizin, her geminin ya da aynı şartlarda birçok geminin her birinin maliyet yapısının (strüktür) aynı olmadığı sonucu çıkıyor. Yani Deniz Taşımacılığında karadaki belirli bir bransın işletmelerinden farklı hiç bir şey yoktur.

Yine de Deniz Taşıt İşletmeciliğini öteki kara işletmelerinden, daha doğrusu mamül üreten işletmelerinden esas olarak ayıran yukarıda açıklanan üretim programının değişkenliğidir. Üretim programındaki bu değişiklik, yükün türünün ya da rotanın en ufak değişişinde tezahür edecektir. Tabii bu da geminin çeşitli hizmetlerin alternatif üretim özelliğini bünyesinde taşımasındandır. Bir geminin taşıma konusu ve yeri ne kadar az olursa, o kadar çok üretim programı gerçekleştirebilir demektir. Kara işletmesiyle kıyaslandığında önemli fark şu noktada belirir: Deniz Taşımacılığında program değişikliği tüm makinelerin değişmesini gerektirmez, onun için de zaman kaybı olmaksızın üretim gerçekleşir. Bu da tabii gemileri tarifersiz sefer yapan deniz taşıt işletmesine (armatör) belirli bir zamanda konu ya da mekân yönünden farklı üretim programları arasında, tercih imkânı vermektedir.

Görüldüğü gibi, farklı üretim programları sonucu, farklı maliyet yapısı gemiler için kaçınılmaz olmaktadır. Bir gemi belirli bir yükü taşıma ya da yükü belirli bir rotada taşıma konusunda spesiyalize olmamışsa, pratik olarak, üretim programı kadar değişik maliyet yapısı var demektir. Bu maliyet yapılarının toplamına (kostenbild) maliyet kesiti diyecek olursak, şimdiye kadar gördüğümüze dayanarak, her geminin kendine özgü maliyet kesiti olduğunu söyleyebiliriz.

Çekilme noktası, yükleme (üretim) bilindiğinde maliyet yapısına göre hesaplanabilir. Üretim bilinmeden nokta bulunamaz. Ama, ya geminin (işletmenin) üretebileceği hizmet türleri (dolayısıyla maliyet yapısı) verilmişse bile, çekilme noktasının teşekkül ettiği elementar piyasalar çeşitliyse ne olacak? Bunun içindir ki, bir piyasada fiyat çekilme noktasının altındaysa, oradan çekilip, fiyatın noktanın üstünde olduğu piyasaya kayacaktır. Birinden çekilip, ötekine geçip, artık piyasa değiştirmek mümkün olmayınca, gerçek çekilme zamanı gelmiş olacaktır.

Piyasa değiştirme ile intihac alanından (piyahasından) çekilme arasındaki farka pek büyük önem atfetmemek gerek. Aslında bir geminin çeşitli piyasalarda çeşitli çekilme noktaları mevcuttur. Fakat hepsinde çeşitli fiyatlar da vardır. Piyasa fiyat seviyesi aşağı doğru bastırırsa, yani fiyatlar genel olarak artan rekabet sonucu maliyete yaklaşırsa, geminin hemen her piyasadaki çekilme noktasına aynı zamanda yaklaşacağı kabul edilebilir. Çünkü fiyat seviyesinin hızlanarak düşmesi sonucu fiyat farkları çeşitli çekilme noktaları arasındaki farklara yaklaşacaktır. Fakat bunun istisnaları da olabilir. Örneğin son zamanlarda tahıl taşıyan tankerlerin bir kaçı, petrol taşıma piyasasındaki kritik noktanın altında fiyata çalışmışlar, buna karşılık kendi piyasalarında henüz bu noktaya varmamış oldukları görülmüştür.

Aynı şey, yol charteri (Raten für Seetransportleistung-Reise charter) fiyatları ve zaman charteri (Raten für Tonnagenutzung Zeit charter) fiyatları arasındaki fark için de düşünülebilir.

Yukarıda (5 a) ifadesinde verilen zaman charterinde çekilme noktasını gördük. (V) ifadesinde yol charterininkini, karşılaştırdığımızda birincinin çekilme noktalarının ikincinin-
kinden daha yüksek fiyat seviyesinde olduğu anlaşılacaktır. Ama

bu demek değildir ki, birinci tür hizmet piyasasından çekilen zaman charteri piyasasına geçebilecektir.

Deniz taşıt işletmesini (gemiyi) tanımlayan (gemi yapan) tek maliyet yapısı değil, çeşitli maliyet yapıları toplamı olan maliyet kesiti ve piyasadan direkt etki yapan da tek fiyat değil, çeşitli fiyatların bileşimi olan fiyat seviyesidir.

Deniz taşıt işletmesi (armatör) belirli bir zaman gemisi için veri teşkil eden fiyat-maliyet durumlarına göre nasıl karar alacaktır? Bu kararlar buradaki teorik modeller uyarınca nasıl olacaktır?

Maliyet oluşumuna ilişkin her şey söylendi; armatörün tam kapasiteyle çalışma isteği, Maliyet değişimleri (düşüklükleri) ve nedenleri belirtilerek açıklanmaya çalışıldı.

Maliyet yapısına gelince, acaba geminin piyasadan çekilmesi (ya da girmesi) yukarıda verdiğimiz formüller uyarınca olacak mı? Bu tabii hemen anlaşılacağı gibi, arzın belirli, kritik bir fiyat alanındaki elâstikiyeti sorunudur.

360. DENİZ TAŞIT İŞLETMELERİNDE DEĞİŞMEZ MALİYET YÜKÜ

Toplam maliyet içindeki değişmez maliyetin payına Değişmez Maliyet Yüğü denmektedir. Deniz taşıt işletmelerinde sefer maliyetleri içerisinde değişmez maliyet yükünün fazla olması, yöneticinin vereceği kararlarda da ağırlığını hissettirmektedir. Yöneticiyi, vereceği kararlarda daha çok değişmez maliyet yükü düşündürmektedir. Değişmez maliyet yükü, ele alınacak işletmeye ilişkin, iki kararda yol gösterici olmaktadır.

Birincisi, işletmenin üretimindeki dalgalanmalara karşı hassasiyetinin bu yükü ölçülmesidir. Çünkü değişmez maliyet yükü büyüdükçe, birim maliyet de işletme optimumuna kadar artacaktır. İşletme optimumunun altına düşüldüğünde maliyetlerin artması da hızlanacaktır. Buna bağlı olarak da üretimin gerilemesi halinde maliyet baskısı artacak ve işletmenin optimumunda kalma isteği kuvvetlenip belki de ürettiğini süremeyip, ambara yığılacaktır. Burada araştırılıp, ifade edilmek istenilen değişmez maliyet yükünün işletmenin gerileyen üretim sırasında iktisadiliğine etken olma özelliğidir.

İkinci husus da şudur: Değişmez maliyet yükü, işletmenin mamüllerini zararına satabileceği olanağının ölçülmesinde önemlidir. Çünkü değişmez maliyet yükü büyüdükçe, kısa vadeyle fiyat tabanı kabul edilen değişken maliyetin toplam maliyetteki payı küçülecektir. Böyle olunca kısa süre dayanılabilecek nitelikteki zarar, yani fiyatların maliyeti karşılamamasına rağmen piyasada kalma yeteneği büyük olacaktır. Burada da belliki arzın belirli, kritik bir fiyat alanındaki elâstikiyeti, yani bu elâstikiyetin değişmez maliyet yüküyle ters orantılı olduğu ifade edilmektedir.

Öne sürülen bu iki hususun deniz taşımacılığında ne denli geçerli olduğunu araştıracak olursak, birinci hususa ait akla ilk gelen, müteşebbisin üretim miktarını tayin edemeyeceğidir. Üretim ile sürüm arasında bir ambar durağı olamaz. Üretim ve satış ister istemez aynı kabul edilecektir, çünkü üretilecek miktar talebin belirlediği satış miktarı tarafından tayin edilmektedir.

Onun için genellikle ulaşım işletmeleri mal üretenlere nazaran satıştaki olumsuz dalgalanmalara karşı daha hassastır. Bir ulaşım işletmesinde satışın her gerilemesi, sonradan ambar-daki malın satışıyla telâfi olunamayacak bir rantabilite düşmesi

demektir. İkinci hususa ilişkin itiraz ise şudur: Bilindiği gibi deniz taşımacılığında sadece değişken maliyet değil, değişken maliyet ve işletmeye bağlı değişmez maliyet (eksi çekilme maliyeti) birlikte fiyat tabanını tayin ederler. Bu da mamül stokunun imkânsızlığı gibi, deniz taşımacılığı dahil tüm taşıt işletmeleri için geçerli olmayan bir şeydir. Önemli bir nokta olan değişmez maliyet yüküne ait iki farklı sorun doğurmaktadır burada.

Örneğin deniz taşıt işletmelerinin satışın gerilemesine karşı hassas oldukları hususunu ele alalım. O takdirde, tüm donatıma bağlı ve işletmeye bağlı değişmez maliyet karşınıza çıkacaktır. Buna karşılık aklımızı kurcalayan husus maliyetin altında satış yeteneği ise, o zaman sadece donatıma bağlı değişmez maliyetin yükü söz konusu olacaktır. Çünkü deniz taşıt işletmesi, ancak bu maliyetin (artı çekilme maliyeti) fiyat karşılanmasına kısa süre tahammül edebilir.

361. DONATIMA VE İŞLETMEYE BAĞLI DEĞİŞMEZ MALİYET YÜKÜ

Önce ilk soruna yönelip, toplam maliyetin içindeki donatıma bağlı ve işletmeye bağlı değişmez maliyetin payına (yüküne) bakacak olursak;

Bunların yükünün 100 üzerinden 80 ilâ 90 olduğunu görürüz. Bu da işletmelerin satış düşüşüne karşı hayli hassas olduklarını düşünmeye yeter.

Yalnız rakamların kaba ortalamaları dile getirdikleri kuvvetle ifade edilmelidir. Birçok işletme bunların altında ya da üstünde rakamlar verebilir. Belirli işletmelerin maliyet yapısına ait konkre veriler hemen hiç yoktur, olsa bile kısmen işe yaramaz hâle gelmişlerdir, çünkü bir takım yanlış maliyet

kavramları kullanılmıştır. Örneğin H.RETTICH, işletme maliyeti ve yol maliyetini değişmez ve değişken maliyet olarak nitelendirmiştir. (1). Fakat şurası muhakkak ki, ortalama rakamlardan sapmalar pekâlâ olabilir.

Derine inmeden önce şurasını belirtelim ki, zamana göre kiraya verilen gemilerin, kiraya veren açısından sadece değişmez maliyeti vardır, yani değişmez maliyet yükü 100 üzerinden 100'dür. Gemisini zamana göre kiraya veren deniz taşıt işletmesinin (armatör) değişen iştigâl derecesi diye bir sorunu yoktur. Öyleyse, üretim dalgalanmalarına karşı hassasiyet konusu da yoktur. Onun için bundan sonra sadece deniz taşıma hizmeti üreten deniz taşıt işletmelerinin gemilerini konu alacağız.

Bir geminin üretim programına göre, değişen çeşitli maliyet yapısı göstermesi olağandır. Değişmez maliyet yükünden söz edildikçe, maliyet kesitinden elde edilen ortalama bir rakamla karşılaşılmış olduğu unutulmamalıdır. Maliyet kesitini meydana getiren bir dizi maliyet yapısı arka arkaya oluştukça (yani üretim programları gerçekleştirildikçe) belirli bir zaman kesimini de hesaba katmak gerekecektir).

Böyle bir ortalama rakamın ifade gücü, geminin yaptığı seferler yük ve rota açısından birbirine ne kadar benzerse, o kadar büyük olacaktır. Yani statik anlamda maliyet kesiti homojen oldukça, ortalama rakamlara güven artmalıdır.

Oldukça homojen maliyet kesitlerini, gemileri tarifesiz özel sefer yapan deniz taşıt işletmelerinde bulmak mümkündür, çünkü burada maliyet yapıları sadece farklı rotalardan etkilenmektedir. Başkaca homojenlikten saptırılan faktör yoktur.

(1) RETTICH, H. Vorfragen der Reedereifinanzierung, Rostock 1933, s. 83.

Diğer taraftan aynı şeyi gemileri tarifeli sefer yapan deniz taşıt işletmeleri için de düşünebiliriz, çünkü burada da maliyet yapısını etkileyen farklı yük türleridir. Bu ortak yönlerinden ötürü her iki tür işletmeyi birlikte mütalâa etmek, daha akla yakın olacaktır.

Tarifersiz sefer yapan gemilerde, belirli bir zamanda yapılan tüm seferler içinde denge seferlerinin (Ballastreise) payının büyük olduğu görülmektedir (1).

Çünkü trafik tek yöne nakil şeklindedir. Buna extrem bir örnek verecek olursak, daima ayrı iki liman arasında sefer yapan bir gemi düşünebiliriz. Örneğin ham maddenin çıktığı ve işlendiği iki ayrı yerin limanı arasında gidip gelen gemi tarifersiz özel sefer yapmaktadır. Burada denge seferinin oranı % 50'dir. Denge seferlerinde sadece değişmez maliyet meydana gelmektedir. Hele taşınılan ham madde gibi bir şeyse, değişken maliyet de düşüktür, çünkü aktarma ve boşaltma limanlarda mekanize ve ucuzdur.

Böyle özellikli bir sefer yapan geminin değişmez maliyet yükü yukarıda belirttiğimiz genel ortalamaya nazaran büyüktür.

Gemileri tarifeli sefer yapan deniz taşıt işletmesinde de (Linienverkehr) Değişmez Maliyet yükünün ortalamasının üstünde olduğu görülür, çünkü ortalamasının üstünde Donatıma Bağlı değişmez maliyet ve işletmeye bağlı değişmez maliyete sahiptir.

(1) Ballastreise = Taşıma hizmetine devam için asıl limana dönüş seferi.

Bunun için gemileri tarifeli sefer yapan deniz taşıt işletmeleri, gemileri tarifesiz sefer yapan işletmelerin aksine daha sık bir acenta ağına sahiptirler. Ençok katettikleri rota üzerinde bulunan limanlarda, kendi boşaltma, aktarma makinaları, personeli bile mevcuttur. Bu sayede daima istenilen zamanda yükü yetiştirme olanakları vardır. Tarifeli sefer yapan işletme gemilerinde gemi materyeli tarifesiz gemilerinininkine nazaran kalite bakımından daha iyidir, çünkü yolculuğun arz ettiği özelliklere ayak uydurması için bazı şeyler değiştirilmiş veya takviye edilmiştir. Bu da tabii sigorta maliyetini yükseltmektedir. Gemileri tarifeli sefer yapan işletmelerde liman harçları da maliyeti kabartmaktadır. Çünkü gemisi, tarifesiz sefer yapan gemiye oranla bir uğradığı limana bir daha uğrayabilmektedir.

Sonuç olarak, gemileri tarifeli sefer yapan deniz taşıt işletmesinde hem toplam maliyet ortalaması, hem de değişmez maliyet yükü ortalaması yüksektir.

Eğer geminin, değişmez maliyet yükü çok sayıda ve çeşitli maliyet yapısı gösteren ve yine sayısı birden fazla ve çeşitli olan seferleri sırasındaki değerlerin ortalaması olarak alınsa bile, bir komplikasyon daha doğmaktadır. Bu da geminin her seferinde üretimin değişmesi şeklindedir. Değişmez maliyet yükü üretim azaldıkça yükselmektedir (Ters orantılı). Üretim farklılıklarını da bertaraf edip, daha doğru bir değere varmak için, bunların da ortalaması alınmalıdır. Bu arada konjonktür çerçevesi içinde çeşitli gemi tiplerini, daha genel bir ifadeyle, değişen iktisadî durum karşısında genel olarak deniz taşımacılığını dikkate almak gerekir.

Yukarıda gemileri tarifesiz özel sefer yapan deniz taşıt işletmelerinde gemilerin denge seferlerinin çokluğu yüzünden

asıl üretimin az, buna karşılık üretim-Değişmez Maliyet Yükünün ters orantılı ilişkisi dolayısıyla, değişmez maliyetinin ortalamadan fazla olduğunu belirtmiştik. Gemileri tarifeli sefer yapan işletmelerde durum buna benzemekte ise de, aradaki fark o kadar fazla değildir. Gemileri tarifesiz sefer yapan işletmede toplam üretimi düşüren, geminin boş olarak yaptığı denge seferleri vardır. Tarifeli seferlerde çoğu kez bu denge seferlerine lüzum kalmamaktadır.

362. DEĞİŞMEZ MALİYET YÜKÜ VE KONJONKTÜR

Ortalama üretim dolayısıyla değişmez maliyet yükünü ilgilendiren bir diğer faktör de konjonktürdür.

Konjonktürün parlak zamanlarında ortalaması yüksek ve de tersine üretim değerleri meydana gelmektedir. Bu iki kavram ters orantılı olduğundan, duruma göre değişmez maliyet yükü düşmekte veya çıkmaktadır.

Konjonktürün yüksek olduğu devrelerde tarifesiz seferlerle yapılan deniz taşımacılığında fiyatlar yüksek kâr sağlayan şekildedir. Bu da geminin bir seferi bitirip hemen yenisine çıkmasını cazip kılan bir durumdur. Bir limanda gemi boşalıp, yeniden yük alıncaya kadar şu veya bu sebepten beklemek zorunda kalırsa, daha iyi fiyat ödeyen yükün bulunduğu limana gitmeyi tercih eder. Ya da yine beklemektense, daha düşük fiyatla yük alacağı, ama beklemeyeceği limana gider.

Konjonktürün düşük devrelerinde de tersine, düşük fiyatlar yüzünden geminin en rasyonel şekilde kullanılması, denge seferlerinden kaçınması gerekir. Bunun için genellikle iktisadî durumun iyi olduğu devrelerde denge seferinin fazla yapıldığı görülür (1).

(1) HEECKT, H., "Die neuere Dynamik in der Seeschiffahrt; Jahrbuch des Schiffahrtswesens, Bremen 1960, s.19.

Aslında, konjonktürün düşük olduğu devirlerde, talebin azlığı yüzünden sık sık pazar değiştirilmesi nedeni ile, denge seferinin arttığı da görülebilir. Talebin azlığı deniz taşıt işletmesini denge seferini arttırmaya itebilir.

Sonuç olarak denebilir ki, iktisadî durumun kötü olduğu zamanlarda üretim oranı düşmekte, üretim oranı ile ters orantılı olan değişmez maliyet yükü artmaktadır. Bundan da konjonktürün yüksek devrelerinde gemiyi yeni sefere en çabuk şekilde çıkarmak isteği doğmaktadır. Bunu sağlamak için yalnız denge seferlerine çıkmak yetmediğinden, geminin hızını arttırmak yoluna da gidilmektedir. Bu hız geminin teknik gücünü zorluyorsa, değişmez ve toplam maliyet artacaktır. Böylece normal hız aşıldıkça, değişmez maliyet yükü artacaktır.

Bu durum, ilk bakışta yanlışmış gibi gelir, çünkü hızın arttırılması sefer süresini kısaltacaktır. Böylece günlük maliyetin çarpanı küçülecek ve zamana bağlı maliyet düşecektir. Fakat aynı zamanda günlük maliyetin kendi yükselmektedir, çünkü normalden aşan hız, makinalara yeni teknik veçhe verecek, bunların maliyet payı (amortisman, faiz, bakım-onarım maliyeti) günlük maliyeti yükseltecektir. Bundan başka yakıt tüketimi artacak ve tabii yakıt maliyeti de yükselecektir. Yakıt maliyetinin, yakıtının karesi olduğu kabul edilir. Bu yükselmelerin hepsi daha önce belirtilen maliyeti düşürme usulleriyle önlenebilir. Örneğin; yükün tonu başına toplam maliyeti normal hızda 100 olsun. Tankerin hacmi 47.000 tondur. Hız % 20 arttığında 108 olacaktır.

Fakat iki faktör de değişmez maliyet yükünün yüksek devrelerde arttığı kuralını çürütecek kadar önemli değildir.

363. GEMİNİN BAYRAĞI VE DEĞİŞMEZ MALİYET YÜKÜ

Burada tartışılacak faktörlerden sonuncusu geminin bayrağıdır.

Geminin bayrağı da değişmez maliyet yükünü ortalamadan saptıran, personeline ve onun milliyetine ilişkin bağlayıcı hükümler getiren niteliktedir. Örneğin bu konuda Danimarkalı armatörler kendileri için öngörülen tayfa sayısının ve talimatın başka bazı filolardakinden zorlayıcı olmasından uzun zamandır şikâyetçidirler. Bunun da tabii Değiş^{mez} Maliyet Yükünü arttıracacağı aşikârdır. Amerikan Filosunda yabancılar istihdam edilmemekle beraber, olağanüstü ücretler sonucu Sabit Maliyet Yüğü büyüktür. Bunun tam tersi, yani ücretlerin düşük olması hali de Asya ülkeleri filoları için varittir.

Örneğin: 60.000 tđw'si olan bir tankerin rotası Basra Körfezi - Ümit Burnu - New York - Süveyş Kanalı - Basra Körfezi olduğu halde personel maliyeti yılda Amerikan bayrağı altında 600.000 USA \$, Avrupa bayrağı altında 125.000 USA \$ olmaktadır. Üstelik geminin USA'da (ya da Avrupa'da) yapıldığını ve orada bakıldığını düşünecek olursak, yıllık amortismanın 1.163.200 \$, tamir maliyetinin 260.000 \$ olduğunu göreceğiz. Toplam olarak 1,2 milyon dolarlık bir maliyet farkı USA gemisi aleyhine teşekkül etmektedir. Bunun subvansiyonlarla ne derece karşılanacağı da belli değildir (1).

Bütün bunlardan sonra deniz taşımacılığında toplam maliyet içinde değişmez maliyet payının büyük olduğu sonucuna varılabilir. Bunun sonucu olarak, üretimdeki olumsuz dalgalanmalara karşı hassasiyetinin büyük olduğu söylenebilir.

(1) SONMANN, H., a.g.e., s.273.

Buna karşılık deniz taşıt işletmelerinin maliyetin altında satış yeteneği olduğu sonucuna varmak doğru olmaz. Çünkü bu yetenek toplam maliyet üzerinden, değişmez maliyet yüküyle değil, sadece Donatıma Bağlı değişmez maliyetin yüküyle ölçülmektedir. Bunun sebebi de şudur: İşletme, yalnız fiyatın bu tür maliyetin altına düşmesi haline kısa süre dayanabilir.

S O N U Ç :

Doktora tezimizin incelenmesinden de anlaşılacağı üzere:

Deniz taşıt işletmelerinde, yükten sağlanan taşıma (navlun) geliri, ton başına ortalama geliri gösterecek şekilde her yükleme limanından, boşaltma limanına kadar olan geliri belirleyebilmek üzere, yönetim yönünden incelenmiş ve eleştirilmiş olmalıdır.

Taşınan yükler; kereste, demir, şeker, un, makina, boru, petrol vb. bölümler altında toplanarak incelenmeli ya da o ticaret yolunda sürekli olarak taşınan yükler bölümlendirilmelidir. Böylece, sürekli taşımalarda herhangi bir bölüme giren yüklerdeki bir azalış ya da artış kolaylıkla saptanabilir ve belirli bir dönemdeki sonuçları yansıtan karşılaştırılmalı çizelgeler düzenlenebilir. Aynı şekilde, yolcu taşıma ücretlerinden sağlanan gelir de incelenerek taşınan yolcu sayısı ve yolcu başına ortalama gelir bulunabilir. İncelemeler, yük ve yolcu dışında sağlanan öteki gelirler (posta, bagaj vb.) için de yapılmalıdır.

Bunlara ek olarak yöneticiler için, istatistiklere dayanılarak hazırlanacak bir diğer rapor'da, yükleyiciler için belirli bir dönem içerisinde ne kadar yük verdiklerini gösteren çizelgelerdir. Bunların bir önceki dönem ile karşılaştırılmasıyla yük getiren müşterilerin ve yükleyicilerin, toplam yükleme hacimleri biliniyorsa, yüklerinin bir kısmını başka taşıyanlara verip vermediklerinin anlaşılması mümkün olur. Eğer böyle bir durum varsa, müşteri ya da yükleyicilerle ilişki kurularak durumun düzeltilmesi olanaklarının aranması, işletmenin Ticaret/Trafik Bölümü ilgililerinden istenebilir.

Deniz taşıt işletmelerinde yöneticilerce, gemilerin toplam dolaysız ulaşım giderlerinin, aramdaki ve seyirdeki ortalama miktarları ayrı ayrı bilinmelidir. Özellikle, bunker kullanımı ile ilgili giderlerde, seyirde aramdakine bakarak daha çok kullanım söz konusu olduğundan iki tür bunker gideri arasında büyük fark vardır, bu nedenle her ikisi için ayrı ayrı ortalamalar alınmak gerekir. Ücretler, bakım-onarım malzemesi, güverte, makine, kamara olmak üzere her bölüm için ayrı ayrı ve ortalama günlük gider olarak hesaplanmalıdır. Kumanya giderleri de yolcu ve gemi adamları için kişi başına günlük ya da öğün olarak gösterilmelidir. Bu şekilde istatistikî raporlar hazırlanmasından amaç, hem ayrıntılı olarak maliyetlerin bilinmesi hem de aynı ticaret yolunda çalışan aynı tipteki gemilerin giderlerinin karşılaştırılabilme olanağının sağlanmasıdır. Böylece aynı sayıda gemi adamı ile fakat biri diğerinden daha ekonomik olarak çalıştırılan aynı tipte iki geminin giderlerinin karşılaştırılması ile, daha doğru sonuç ve kararlara varmak mümkün olabilir. Söz gelişi, iki geminin kamara bölümünün giderleri arasında açık farklar varsa, belki kamara memurunu değiştirmek gerekebilir, ya da geminin seyirdeki bunker kullanımı aynı tipteki öteki gemiden fazla ise ve bunun için de makûl bir neden yoksa

baş mühendisin, bunker kullanımını gemi kaptanının daha uzun bir rota izlemesinden artmışsa, gemi kaptanının değiştirilmesi, oldukça farklı sonuçlar verebilir.

Gemi adamlarına ödenen ücretlerin incelenmesinde, fazla çalışma için ödenen ücretlerin her gemi için ayrı ayrı bölümlere ayrılmış olarak incelenmesi, bazı faydalar sağlar.

Yükleme ve boşaltma giderlerine gelince, bunların yük/ton başına hesaplanması ve incelenmesi gerekir ve bu tür giderlerin azaltılması konusunda çareler aranır. Bu tür giderlerin büyük bir kısmını fazla çalışma ücretleri kapsıyorsa, bunların ayrıca belirtilmesi işletmenin yöneticilerine, sefer programlarının yeniden gözden geçirilerek düzeltilmesi yolunda gerekli adımların atılması konusunda yardımcı olur.

Liman giderlerinin de gemilerin birbirleriyle karşılaştırılarak incelenmesi gerekir. Ancak, burada liman giderlerinin daha çok bazı vergi ve resimleri kapsamaması ve liman otoritelerince ve hükümetlerin onayı ile saptanmaları nedeni ile, deniz taşıt işletmelerinin bunlar üzerinde etkili olmalarının çoğu zaman mümkün bulunmadığı hatırlanmalıdır. Zaman zaman, deniz taşıt işletmelerinin adil olmayan vergi ve liman resimlerinin düzeltilmesi ve indirilmesi konusundaki istekleri, otoriteler tarafından olumlu karşılanabilir.

Yukarıda belirtilenlere ek olarak, bunker'in beher tonunun kaç mal olduğu, yük/tonu başına ortalama gelir, yük/tonu başına ortalama yük giderleri, çalıştırma oranı (operation ratio) (yani sefer maliyet giderlerinin toplamının gelir toplamına bölünmesi ile elde edilen sonuçlar) daha ayrıntılı incelemeler için yararlı olabilir.

Bu arada denilebilir ki, hazırlanacak olan raporların yük gemileri için geminin deetweight tonu başına, yolcu gemileri için yolcu başına, hem yük, hem de yolcu taşıyan miks gemilerde her ikisi için oluşan giderleri gösterecek şekilde düzenlenmesi gerekir. İyi bir yönetici, yalnız bir sefer için ton başına maliyeti değil, aynı zamanda geminin uğradığı her liman için yük/tonu başına gideri bilmek isteyecektir. Bir limana taşınan yükün, taşıma maliyeti, ücret ile karşılaştırıldığında belki bu limanın sefer programından çıkarılmasının ya da belirli bir yükün, tarifesinde gösterilen taşıma ücreti ile taşınmasının mümkün olamayacağını anlaşılmaması sonucunu vermesi söz konusu olabilir. Bu durumda ya o limanın programdan çıkarılması, ya da konferansın, işletme bağımsız bir taşıyan ise, tarife ilgililerinin o yüke ait taşıma fiyatını yeniden gözden geçirmeleri gerekebilir.

Yönetim yönünden maliyetlerin incelenmesi konusunda vardığımız sonuçlar arasında mil/ton başına maliyet üzerine tartışmalı bir noktanın aydınlığa kavuşmasında yarar vardır. Bazı kimseler bir deniz taşıt işletmesinde yöneticilerin bir ton yükün bir mil taşınmasının maliyetini bilinceye kadar karanlıkta olduğunu düşünürler. Diğerleri ise, böyle bir ortalama rakkamın belirtildiği durumu şüphe ile karşılamakta ve mil/ton başına ortalama maliyet 2.000 millik bir taşıma ile 20.000 millik bir taşımada tamamen farklıdır demektedirler. Gerçekten durum bir bakıma böyledir, bazı yükler (sıvı yükler gibi) sifting ve istif giderlerine ihtiyaç göstermezler; bazı yükler ise (kimyasal ve patlayıcı maddeler gibi) tehlikeli olduklarından gemi adamlarına daha fazla bir ücret ödenmesi gerekebilir. Ayrıca bazı yükler kolaylıkla ve basit olarak istif edilirlerken, diğerleri daha fazla yitik hacim (atıl hacim) bırakır ve daha çok istif malzemesi kullanmasını gerektirebilir ya da daha fazla özen gerektirirler. Geminin normal yük donanımı ile yüklenilip boşaltılmazlar ve özel bir donanım ve teçhizatı gerekli kılabilirler.

Öte yandan, yükleme ve boşaltma giderleri seferin kısa olmasına bakılmaksızın bir kez yükleme, bir kez de boşaltma esnasında ortaya çıkarlar; taşıma mesafesi arttıkça yalnız dolaysız ulaşım giderlerinde bir artış olur. İşte bu düşünceler ile mil/ton başına maliyet bir ölçü, bir kıstas olmaktan uzaklaşır ve değişik çalıştırmalar için aldatıcı olabilir. Ancak belki özel bir malın taşınmasında yararlı bir kıstas olarak kullanılabilir.

Burada tekrar belirtmek gerekir ki, istatistiklere dayanılarak düzenlenen raporlar her fırsatta yararlanılacak değerli bilgilerin toplanmış ve hazırlanmış olduğu birer yönetim aracıdır.

Örneğin, bir yıl önceki rakamlar bir süre daha bu şekilde çalışıldığı takdirde ağır kayıplar nedeni ile deniz taşıt işletmesinin büyük zarar göreceği belki de iflâsa gideceğini gösterebilir; bunlar zamanında bilinirse durumu kolayca düzeltme olanakları bulunabilir.

Bu konuda önemli olan deniz taşıt işletmelerinde yöneticilerin olayları ve durumları yakından izlemesidir. Yukarıda da değinildiği üzere, eğer durum önceden biliniyor ya da tahmin edilebiliyorsa, çoğu zaman bir şeyler yapılabilir. Deniz ticareti endüstrisi diğer endüstri kollarına bakarak daha fazla dalgalanmalar gösterir. Bu nedenle kârlı dönemlerde de taşıma ücretlerinin düşük olduğu dönemlerdeki kadar özenle çalışılması gerekir. Gemi adamları ücretleri, yükleme ve boşaltma giderleri, bunker fiyatlarındaki artışlar, milletlerarası ticaretteki değişiklikler, deniz taşıt işletmelerinde maliyetlerin gelecekteki durumunu etkiler.

Örneğin; yalnız gemi yapım fiyatlarındaki artışlar; kâr sağlamaz durumdaki yıpranmış, eskimiş gemilerin yenilenmesini olanak dışı bırakırsa, belki o işletme deniz taşımasından vazgeçerek işini tasfiye etmek durumunda kalabilir, ya da çok düşük bir tekne sigortası olan işletme, gemisinin kaybı ile sigortadan gemisinin sigorta bedelini almış olsa bile, bu bedel ile (başkaça finansman olanakları yoksa) yeni bir gemi alamıyacağından deniz taşımacılığından vazgeçecektir.

Kısaca, deniz taşıt işletmelerinde yönetim yönünden bilinmesi, izlenmesi gerekli bütün bu veriler, işletmenin maliyet muhasebesi servisinde verilecektir.

Deniz taşıt işletmelerinde, maliyet muhasebesi düzeni gerçek ve karşılaştırılabilir maliyetleri verebilecek şekilde örgütlenmelidir. İncelenmesinden de anlaşılacağı üzere, tezimizin, ikinci bölümünde deniz taşıt işletmelerinde maliyet muhasebesi teknikleri, maliyet muhasebesi düzeni, maliyet giderleri, dolaysız ulaşım giderleri, dolaylı ulaşım giderleri, genel yönetim giderleri, dolaylı ulaşım giderleri ve genel yönetim giderlerinin sefer maliyetlerine yüklenmesi sorunu tartışıldıktan sonra, deniz taşıt işletmelerinde birim maliyetleri ve ortak hizmet maliyetlerinin hesaplanması konusunda görüşlerimiz sunulmuştur. Yine bu bölümde, deniz taşıt işletmelerinde maliyet sistemleri hakkında kısaca bilgi verilmiş bulunmaktadır. Ancak, doktora tezimizin konusu ya da amacı deniz taşıt işletmelerinde bir maliyet muhasebesi düzeni kurmak değildir. Bu işletmelerde maliyet muhasebesi düzeni kurulurken, hangi sorunlarla karşı karşıya kalınabileceği, deniz taşıt işletmelerinde yöneticilerin kurulacak maliyet muhasebesi sistemi'nden neler beklediği ya da beklemesi gerektiği sorularına cevap aranmaktadır.

Özellikle, üçüncü bölümde, deniz taşıt işletmelerinde karşılaşılan bir çok sorunların cevabını bulmak mümkündür. Deniz taşıt işletmelerinde maliyet değişimleri ve nedenleri, taşıma mesafesinde ya da yük miktarındaki değişimler maliyetleri nasıl etkiler? Maliyetlerdeki değişimler ve kapasiteden yararlanma? Çeşitli yük taşınması yönünden maliyetlerin durumu? Geminin sefere çıkarılmama ya da başka bir deyişle seferden çekilme (vazgeçme) zamanı; geminin taşıma hizmeti üretmesi ya da tonaj kullanılması (kiralama) halinde, nasıl saptanabilir?

Deniz taşıt işletmeleri için vardığımız sonuçlar, öteki ulaşım işletmelerinin sorunlarına da daha kolay çözüm yolu bulunmasında yardımcı olabilir.

YARARLANILAN YAYINLAR

- Doğrudan Doğruya ve Dolaylı Yararlanılanlar

- ARKUN, O.F. : Muhasebe Teorisi ve Pratiği, İstanbul, 1944.
- AKTEN, N. : Ortak Pazar Denizciliği ve Türkiye;
A.E.T. ve Türk Denizciliği Seminer Tebliğ-
leri, İstanbul, 1972.
- BARDA, S. : Münakale Ekonomisi, İstanbul, 1958.
- BARDA, S. : Modern Ulaştırımda Finansman Meselesi ve
Türkiye'deki Durum; Maliye Enstitüsü Konfe-
ransları XV'ten ayrı baskı, İstanbul, 1968.
- BELLINGER, B. : Abrechnungssysteme in der Verkehrswirtschaft,
Wiesbaden, 1969.
- BROCK, H.R. : Muhasebenin Yönetime Uygulanması, (Çev.Mezh-
hepoğlu, M.) İstanbul, 1969.
- BES, J. : Chartering and Shipping Terms, Amsterdam,
1951, "Kiralama ve Nakliyat Terimleri, Çev.
Biren, F., İstanbul, 1964".
- BURSAL, N. : Maliyet Muhasebesi, İstanbul, 1968.
- CHENG, P.C. : Steamship Accounting, Cambridge, 1969.
- COX, E.P. : Marketing, (Çev.Sağtur, N.), Ankara, 1965.
- ÇELİK, N. : İş Hukuku Dersleri, İstanbul, 1972.
- DERELİ, E.S. : DPT Türk Deniz Ticaret Filosu Dış Hatlar
Yük Taşınması Yeterlik Etüdü (1971-1980)
(Teksir), Ankara, 1971.
- ESER, İ.N. : İşletme İlminin Genel Kuralları, Cilt II,
Ankara, 1969.
- ETE, M. : Münakalât, İstanbul 1938.
- EVLIYAĞLU, K. : Özel Teşebbüs Rehberi, Ankara, 1972.
- FISSER, F.M. : Trampschiffahrt, Entwicklung, Bedeutung,
Marktelemente; "Weltschiffahrts-Archiv",
Beiträge zur Internationalen Schiffahrtsfor-
schung, Cilt 1, Bremen, 1957.
- GRIPAIOS, H. : Tramp Shipping, "Nelson's Nautical Series",
New-York, 1959.
- GROTEWOLD, C. : Die Deutsche Schiffahrt in Wirtschaft und
Recht, Stuttgart, 1914.

- GUTENBERG, E. : Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre, Cilt 1, Die Produktion, 3. Baskı, Berlin/Göttingen/Heidelberg, 1957.
- GUTENBERG, E. : Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre, Cilt 2, Der Absatz, 2. Baskı, Berlin/Göttingen/Heidelberg, 1956.
- HALLER, H. : Kostenlehren (volkswirtschaftlich), Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, =(HWB), Cilt 2, değiştirilmiş 3. Baskı, Stuttgart, 1958, s. 3411 vss.
- HATİPOĞLU, Z. : Maliyet Muhasebesi, İstanbul, 1959.
- HEECKT, H. : Die neuere Dynamik in der Seeschifffahrt, Jahrbuch des Schiffahrtswesens, Bremen, 1960.
- ILLETSCSKO, L.L. : Betriebswirtschaftliche Probleme der Verkehrswirtschaft, Wiesbaden, 1959.
- ILLETSCSKO, L.L. : Transport-Betriebswirtschaftslehre, 2. Baskı, Wien, 1966.
- İHSAN ALI : Nakliyat ve Tarifeler Notları, İstanbul, 1935.
- İKTİSADİ DEVLET TEŞEKKÜLLERİNİ YENİDEN DÜZENLEME KOMİSYONU: - Muhasebenin Temel Kavramları ve Genel Kabul Görmüş Muhasebe Prensipleri, Ankara, 1968.
- Terimler ve Açıklamaları, Ankara, 1968.
- Raporlama, Ankara, 1968.
- İKTİSADİ ARAŞTIRMALAR VAKFI : Türkiye'de Milletlerarası Deniz Nakliyeciliği ve Geliştirilmesi İmkânları, İstanbul, 1972.
- KESKİNOĞLU, S. : Endüstride Hesap İşleri Bilgisine Giriş, İstanbul, 1959.
- KUMBARACIBAŞI, O. : Türkiye'nin Ortak Pazar İle Olan Dış Ticaretinin Yapısal Analizi, Ankara, 1970.
- LECHNER, K. : Betriebswirtschaftslehre und Verkehrswissenschaft, Wien, 1960.
- LOUHI, K. : İdarî Muhasebe ve Kontrol: Seçilmiş Bahisler, İzmir, 1966.
- LUE, H.J. : Die Praxis des Seefrachtgeschäfts, Wiesbaden, 1964.
- MELLOROWICZ, K. : Kosten und Kostenrechnung, 1.Cilt, Theori der Kosten, Berlin, 1957.

- MEYER, A. : Das Ertragsgesetz in der Industrie, "Unternehmung und Betrieb" Beitrage zur Betriebswirtschaftslehre, Bern, 1951.
- OLALI, H. : Para, Ziraat, Sanayi, Ulaştırma, Dış Ticaret, İ Ticaret Ekonomisi, İzmir, 1966.
- OLU, M. : İşletme Organizasyonu ve Yönetimi, Cilt 1, İstanbul, 1963.
- OETTLER, K. : Verkehrspolitik, Stuttgart, 1967.
- ÖCAL, F. : Maliyet Muhasebesi, "Temel Bilgiler", İstanbul, 1969.
- ÖCAL, F. : Maliyet Muhasebesi Ders Notları (teksir), İstanbul, 1972.
- ÖZELMAS, E. : İktisat, Cilt 1, İstanbul, 1967.
- ÖZELMAS, E. : Milletlerarası İktisadî Münasebetler, İstanbul, 1968.
- ÖZGÜR, F./TÜFEKÇİ-
OĞLU, T. : Maliyet Muhasebesi, Sipariş Maliyeti Metodu, İstanbul, 1967.
- ÖZASLAN, İ. : Kamu Kurumu Niteliğindeki Meslekî Teşekküllerde Hesap İşleri Organizasyonu, İstanbul, 1969.
- ÖZASLAN, İ. : Muhasebenin Teknik Yapısı, İstanbul, 1972.
- PRATH, C. : Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Cilt 2, Berlin/Göttingen/Heidelberg, 1949.
- RALL, L. : Ekonomik Analiz:Yönetici Yönünden, (Çev.Akalın, S.), İzmir, 1967.
- RETTICH, H. : Vorfragen der Reedereifinanzierung, "Hamburger wirtschafts-und sozialwissenschaftliche Schriften" Bölüm 26, Rostock, 1933.
- REUTHER, O. : Die Seeschiffahrt, Fischer/Reuther/Mayer, müşterek. "Der Güter-und Personenverkehr, Grundriss der Betriebswirtschaftslehre" Leipzig, 1930, s. 218, vss.
- RİCHTER, K.J. : Verkehrsökonomie, Köln/Opladen, 1967.
- SAX, E. : Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft, Cilt 1, Land und Wasserstrassen, Post, Telegraph, Telefon, değıştirilmiş 2.Baskı, Berlin, 1920.
- SAYAR, N. : Amme Maliyesi Devlet Gelirleri, İstanbul, 1968.
- SCHMALENBACH, E. : Kostenrechnung und Preispolitik, değıştirilmiş ve genişletilmiş 7. Baskı, Köln/Opladen, 1956.

- SCHNEIDER, E. : Einführung in die Wirtschaftstheorie. II. Wirtschaftspläne und wirtschaftliches Gleichgewicht in der Verkehrswirtschaft, değiştirilmiş 7. Baskı, Tübingen, 1961.
- SPRANGER, P.H. : Theorie des Nachrichtenverkehrs als Grundlage für die Beurteilung von Integrationsmassnahmen einer Europäischen Postunion; "Verkehrswissenschaftliche Forschungen" Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Seminars der Universität Hamburg", Berlin, 1961.
- SONMANN, H. : Seeverkehrsmärkte, Grundlegung einer Ökonomik des Seeverkehrs, Göttingen, 1965.
- SUNER, A.Y. : Genel İşletme Ekonomisi, İstanbul, 1956.
- şANVER, S. : İşletme Vergiciliği ve Türk Vergi Sistemi, İstanbul, 1968.
- WAGNER, W. : Die Kalkulation der Transportkosten in der Seefrachtschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der Wettbewerbs und seiner Auswirkungen auf die Frachtratengestaltung; Ingolstadt, 1929.
- WALTHER, A. : Grenzkosten, Handwörterbuch der Betriebswirtschaft = (HWB) Cilt 2, 3. Baskı, Stuttgart, 1958, s.2405, vss.
- YAZICI, M. : Türk İşletmelerinin Tekdüzen Hesap Çerçevesi (THÇ) Üzerine Bir Öneri, İstanbul, 1966.
- YAZICI, M. : İşletmelerde Hesap İşleri Düzeni, İstanbul, 1970.
- YAZICI, M. : Örgütlenme İlkeleri, İstanbul, 1971.

- Kanun, Tebliğ ve Nizamnameler :

Türk Ticaret Kanunu (6762) Nr.)

Türkiye Sahillerinde Kabotaj ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun, (19.4.1926 gün ve 815 Nr.)

Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun (14.6.1946 gün ve 8922 Nr.)

Umumî Hıfzıssıhha Kanunu (4255 sayılı Kanunla Değişik 1593 Nr.Kanun)

Rüsümü Sıhhiye Kanunu (5115 Sayılı Kanunla Değişik 500 Nr. Kanun)

Harçlar Kanunu (492 Nr.)

Deniz İş Kanunu (854 Nr.)

Gider Vergileri Kanunu (6802 Nr.)

Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında 17 Sayılı Karara İlişkin Görünmeyen Muameleler Tebliği (5.10.1963 tarihli T.C. Resmî Gazete)

Gemi Adamlarının Sağlık, İaşe ve İkâmet Şartlarını Gösterir Nizamname (27.3.1958 gün ve 9968 Nr.)

- Plân, Program, Rapor, İstatistiksel-Tablolar ve Sözlükler :

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Plânı (DPT)

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Plânı (DPT)

Yıllık Kalkınma Programları (DPT)

D.B. Deniz Nakliyatı A.Ş. Hesap Plânı (teksir), İstanbul, 1972.

D.B. Deniz Nakliyatı A.Ş. 1972 Yılı Programı (teksir), İstanbul 1973.

D.B. Deniz Nakliyatı A.Ş. İşyeri İçin TÛTİS Sendikası İle İstanbul Deniz Ulaş-İş Sendikası (1971-1973) Toplu İş Sözleşmesi, İstanbul, 1971.

O.E.C.D., Maritime Transport Committee: Maritime Transport, Paris 1970.

Trands in Developing Countries, World Bank, Ağustos, 1970.

İktisadî Rapor 1971, Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği, Ankara, 1972.

Kara Yolları İstatistik Bülteni, (DİE), Ankara, 1960.

Ulaştırma Bakanlığı Yüksek İstişare Kurulu Toplantısı ile İlgili Bakanlık Bülteni (teksir), Ankara, 1970.

Kara ve Deniz Taşıt İstatistikleri (DİE) 1965, Ankara, 1966.

Aylık İstatistik Bültenleri, (DİE)

İstatistik Cep Yıllığı (DİE), Ankara, 1972.

Türkiye'de Nakliyecilik ve Problemleri, Nakliyeciler Derneği Raporu, İstanbul, 1968.

Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1970 ve 1971 London.

Deniz ve Sigorta Terimleri Sözlüğü, İngilizce-Türkçe (N. Incediken) İstanbul, 1964.

Türkçe Sözlük, 3. Baskı, (TDK Yayınları Nr. 175), Ankara, 1959.

Türkçe Almanca Lûgat, 3. Baskı, Türkisch-Deutsches Wörterbuch (Heuser-Şevket), Wiesbaden, 1954.

Almanca Türkçe Büyük Lûgat, Grosses Deutsch Türkisches Wörterbuch, (Denker C./Davran, B.) İstanbul, 1955.

Deutsch-Türkisches Wörterbuch, (Jansky, H.) Wiesbaden, 1961

Redhause Sözlüğü, İngilizce-Türkçe, (Amerikan Bord Neşriyat Dairesi) İstanbul, 1969.