

**ULUSLAR ARASI TİCARET YAPAN GEMİLERİN
TİPLERİNE VE FARKLI PERSONEL
MİLLETLERİNE GÖRE MALİYET ANALİZİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Özgür YILMAZ
(512041020)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 5 Mayıs 2008
Tezin Savunulduğu Tarih : 10 Haziran 2008**

**Tez Danışmanı : Y. Doç. Dr. Cemil YURTÖREN
Diğer Jüri Üyeleri: Doç. Dr. Ata BİLGİLİ (İTÜ)
Doç. Dr. Lütfighak ALPKAN (GYTE)**

HAZİRAN 2008

ÖNSÖZ

Bu çalışmada, personel yöneticiliğinin ilkeleri gösteren başta V.Ships Personel Yönetimi Bölüm Başkanı Andy Cook, Sendikalarla ilgili maliyet hesabında yardımcı olan V.Ships İnsan Kaynakları (Deniz) Grup Müdürü Brian Martis, gemi personeli eğitim bilgileri ile ilgili yardımlarından V.Ships Eğitim Departmanı Müdür Martin Burley, gemi işletmeciliğinde yardımlarından dolayı V.Ships CEO'su Bob Bishop, V.Ships UK Müdürü John Brechin, V.Capital CEO Yardımcısı Harun Düzgören, gemi personel temini konusunda yardımlarından dolayı V.Ships İnsan Kaynakları Müdürü Graham Rogers, V.Ships Bombay Senyör Personel Müdürü Rajiv Mehrotra, BGI Riga Müdürü Alexey Churkin, V.Ships Monako Senyör Personel Müdürü Pica Marcello, V.Ships Kıbrıs Senyör Personel Müdürü Christiana Moustaki, Türkiye'de personel işletmeciliğinin gelişimine her zaman katkıda bulunan ve Türk personeli giderleri hesaplamalarımda yardımlarından dolayı tüm Türk personel müdürlerine teşekkür ederim. Yüksek lisansım boyunca, hiçbir yardımı esirgemeyen Sayın Prof. Dr. Nil Güler, tez danışmanım Sayın Y. Doç. Dr. Cemil Yurtören ve her zaman yanımda olan eşim Selen'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

MAYIS 2008

Özgür YILMAZ

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	v
TABLO LİSTESİ	vi
ŞEKİL LİSTESİ	vii
ÖZET	viii
SUMMARY	x
1. GİRİŞ	1
1.1 Giriş	1
1.2 Yazın Özeti	2
1.3 Çalışmanın Amacı	3
2. GEMİ GİDERLERİNİN YAPISI	12
2.1 Sermaye giderleri	12
2.2 Sefer giderleri	12
2.3 Operasyon giderleri	12
3. PERSONEL MALİYETLERİ VE PERSONEL MALİYET BÜTÇELERİ	14
3.1 Personel Yönetimi	14
3.2 Günümüz Personel Donatımına Bakış	16
3.3 Uluslararası İşçi Arzı ve küresel tedarik durumu	17
3.4 Ticari Organize Kuruluşlar ve diğer taraf örgütler	19
3.5 Personel Yönetimi Harcamaları	20
3.5.1 Öncelik Faktörler	20
3.5.2 Diğer Faktörler	26
3.6 Personel Gider Kalemleri	27
3.6.1 Personel Maaşı Giderleri	27
3.6.2 Mesai Ücretleri	27
3.6.3 İzin Ücretleri	28
3.6.4 Emeklilik / Tasarruf Fonu	28
3.6.5 Ulaşım Masrafları	28
3.6.6 Eğitim Giderleri	28
3.6.7 Sendika Harçları	29
3.6.8 Personel Seçimi Sırasında Yapılan Harcamalar	30
3.6.9 Sağlık ve Uyuşturucu/Alkol Testleri	30
3.6.10 Refah / Sosyal Fonlar	30
3.6.11 Haberleşme ve Banka Masrafları	30
3.6.12 Liman ve Acente Masrafları	30
3.7 Gemi Tiplerine Göre Personel Bütçelerinin Maliyet Analizi	31
3.7.1 Dökme / Kuru yük gemileri personel bütçeleri analizi	34
3.7.2 Konteyner / Roro gemileri personel bütçeleri analizi	35
3.7.3 Petrol tankerleri personel bütçeleri analizi	36

3.7.4	Kimyasal tanker personel bütçeleri analizi	37
3.7.5	VLCC / ULCC personel bütçeleri analizi	38
3.7.6	LPG tankerleri personel bütçeleri analizi	39
4. SONUÇ VE TARTIŞMA		40
KAYNAKLAR		43
EKLER		45
ÖZGEÇMİŞ		106

KISALTMALAR

STCW	: Standard Training Certificate of Watch keeping
ITF	: International Transportation Workers' Federation
ISF	: International Shipping Federation
IMO	: International Maritime Organization
MUI	: Maritime Union of Indian Officers
FOC	: Flag of Convenience
NUSI	: National Union of Seamen of India
FSU	: Former Soviet Unions
TOTS	: Tanker Officers Training Standards
FAME	: Filipino Association for Mariners' Employment
BIMCO	: The Baltic and International Maritime Council
IBF	: International Bargaining Forum
ILO	: International Labor Organization
IMEC	: International Maritime Employers' Committee
P&I	: Protection and Indemnity Club
H&M	: Hull and Machinery premium
Panamax	: 50.000 – 80.000 DWT kapasitedeki kuru yük gemisi
Capesize	: 80.000 DWT ve üzeri kuru yük gemisi
VLCC	: Very large crude carrier – 200.000 ve 300.000 DWT arası tanker
LPG	: Liquid petroleum gas
FSPO	: Floating production storage offloading
FSU	: Floating and storage unit
FSU	: Former Soviet Union Countries (Eski sovyet ülkeleri: Rusya, Ukrayna, Gürcistan, Letonya, Estonya, Litvanya, ve ayrıca Polonya'yi kapsamaktadır.)

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1.1 Gemi Adamı Arz- Talep Dengesi, 2005.....	3
Tablo 1.2 Arz-Talep Dengesi, 2005-2015.....	4
Tablo 3.1 Kuru Yük Dökme / Genel Kargo Tipi Gemi Personeli Bütçe Karşılaştırma Analizi	34
Tablo 3.2 Konteyner Tipi Gemi Personeli Bütçe Karşılaştırma Analizi.....	35
Tablo 3.3 Tanker Tipi Gemi Personeli Bütçe Karşılaştırma Analizi.....	36
Tablo 3.4 Kimyasal Tanker Tipi Gemi Personeli Bütçe Karşılaştırma Analizi	37
Tablo 3.5 VLCC Tipi Gemi Personeli Bütçe Karşılaştırma Analizi.....	38
Tablo 3.6 LPG Tipi Gemi Personeli Bütçe Karşılaştırma Analizi.....	39

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1.1 : Yıllık Dünya Filosunun Büyümesi (Milyon DWT).....	3
Şekil 1.2 : Panamax Dökme Yük Gemisinin Operasyon Giderleri ve Ortalama T/C Değerlerinin Karşılaştırılması (1990-2005).....	4
Şekil 1.3 : Günlük giderler arasında aynı tip farklı gemilerde olan farklılıklar.....	5
Şekil 1.4 : Gider tiplerine göre olan farklılıklar.....	6
Şekil 1.5 : Panamax Dökme Yük Gemilerinde 2005-2010 Toplam Günlük Gider – Alt Giderler Karşılaştırması.....	7
Şekil 1.6 : Aframax Tipi Tankerlerde 2000-2010 Toplam Gider ve Alt Giderler Karşılaştırması.....	8
Şekil 2.1 : Gemi bakım-Tutum ve Tamir tablosu.....	13
Şekil 3.1 : Personel Sayısının Gemi Tiplerine Göre Dağılımı.....	21
Şekil 3.2 : Ukraynalı KuruYük Dökme Kaptan Maaşı Değişimi.....	22
Şekil 3.3 : Filipinli KuruYük Dökme Kaptan Maaşı Değişimi.....	22
Şekil 3.4 : Hintli Tanker Kaptan Maaşı Değişimi.....	23
Şekil 3.5 : Eski Sovyet Ülkeleri Kimyasal Tanker Kaptan Maaşı Değişimi	23
Şekil 3.6 : Dünya Ticaret Filosu Karma Personel Kullanan Gemilerin Yüzdeleri	24
Şekil 3.7 : Personel Giderleri Tablosu.....	27

ULUSLAR ARASI TİCARET YAPAN GEMİ TİPLERİNE VE FARKLI PERSONEL MİLLETLERİNE GÖRE MALİYET ANALİZİ

ÖZET

2000 yılı itibariyle, denizcilik sektöründe olumlu gelişmeler olmuştur. Özellikle Çin'in ham madde ihtiyacını karşılamak için ithalat rakamları kuru yük piyasasını canlandırırken, petrol varil fiyatlarındaki artış tanker navlunlarını da artırmıştır. Temiz enerjiye döndük stratejiler doğal gaz ihtiyacını artırmış ve açık denizlerde ki yeni gaz kaynaklarının bulunmasını, böylece de açık deniz petrol ve gaz platformlarının sayılarını artmasını sağlamıştır.

Piyasadaki canlılık, yeni tersanelerin kurulmasını, var olan tersanelerin genişletilmesi ile kapasitelerinin artırılmasını ve tersanelerde her sene artan projelere imza atılmıştır. Özellikle, uzak doğu tersanelerine büyük tonajda tanker ve kuru yük dökme gemi siparişleri alırken, Türkiye küçük tonaj kimyasal tanker ve Avrupa tersaneleri de yolcu, ro-ro- ro-pax ve LNG tip gemi siparişleri almaktadır. Yalnız, genel olarak yatırımlar, daha düz (straight) navlun hareketlerine sahip tankerler üzerine yapılmaktaydı.

Günümüze gelinildiğinde; piyasadaki canlılık azalırken, gemi giderleri her zamankinden daha fazla artış göstermektedir. Giderlerin artmasında başlıca neden personel masraflarındaki muazzam yükseliş olmuştur. Sadece personel maaşlarında artış değil aynı zamanda personel ile ilgili eğitim, ulaşım, acente ve kumanya masrafları da ayrıca etkilemiştir. Hem personel maaşlarının artması hem de kalifiye personel bulma sıkıntısı, armatörlerin batıdan doğuya tüm personel kaynaklarını değerlendirmeye mecbur bırakmıştır. Yalnız, burada da yanlış ulus birleşimleri ve yanlış gemi tiplerine uygun olmayan personelin seçilmesi, istenilen performans ve maliyet verimi alınamamaktadır.

Bu çalışmada, armatörlerin farklı millet arayışlarında, personel milletlerini tanımak, en fazla performans getirisi sağlanabilecek gemi tiplerini bulmak ve kültür-din ve ırk açısından en uygun birleşimleri sağlayarak gemi giderlerine olan etkisini görmek için personel yönetim bütçeleri oluşturulmuştur. Özellikle Türk armatörünün, yabancı personel çalıştırma amaçlarından birisi olarak maliyet avantajının olduğu düşünülmektedir.

Bu çalışma yapılırken, 3 farklı ülke çalışma sahası belirlenmiştir. Hırvatistan, Letonya ve Hindistan'a yapılan geziler ve araştırmaların sonuçları tezde kullanılmıştır.

Personel yönetimi bütçeleri, farklı şirketlerden alınan değerlerin ortalaması alınarak hesaplanan maaşlar ile ulaşım, yemek ve idari masraflar hesaplanarak her gemi tipi için en az üç farklı millet kombinasyonu yapılarak oluşturulmuştur. Her üç geminin

sonuçları analiz bölümünde ortaya konmuş ve günlük giderlere olan etkisi öngörülmüştür.

THE CREW MANAGEMENT COST ANALYSIS OF INTERNATIONAL MERCHANT FLEET ACCORDING TO THE VESSEL TYPE AND CREW NATIONALITY

SUMMARY

Since 2000, the shipping sector is growing with positive developing. Especially, Chinese import capacity makes the dry cargo increase to cover necessity on crude materials. The increase in the barrels of oil causes the freights of tanker market to up. The clean energy strategies show the necessity of gas and by the way, new gas fields are found in offshore, the number of gas and oil offshore platform has increased.

The brightness of the market future caused the increase of the number of shipyards, or expanding the capacity of existing shipyards and the number of new building projects increases every year. Especially, Far East shipyards receive orders of tanker or bulker which have big tonnages. Turkish shipyards have big share of new building small tonnage chemical tanker and European shipyards continue their life with passenger, ro-pax or gas carriers. On the other hand, mainly orders are on tankers due to the straight freights.

Nowadays, the market goes down and the running costs increase very fast. The most important reason of the increase is crewing costs. At the same time, the other costs which are related with crewing matter, but other than crew wages, have also increased. The crewing shortage and high crew wages caused the investor to find new crew sources from west to east. However, some owners could not take the good feedback due to wrong crew nationality combinations and wrong crew nationality selection for the appropriate vessel types.

In this study, during the owners looking for different crew nationalities, crew management budget proposals are constituted to find the effect to running cost of the vessel by knowing the main crew supplier countries and defining the best crew which has better performance in which combination and on which vessel type.

During this study, Croatia, Latvia and India were defined and visited as research area. The results of these researches in these countries are used in this study.

Average of crew wages from different companies in the world are used when the crew management budgets are done. The other costs like travel, training, and victualling are included to the budgets. Each type of vessel has minimum 3 different budgets with different nationality options. These three budgets are put into analysis to define the effect on the daily running costs.

1. GİRİŞ

1.1 Giriş

İnsan kaynakları yönetiminde profesyonelleşme, ortaçağ zamanında denizcilikte tüm tayfanın seçilmesi ve personel listelerinin hazırlanması ile başlar. Endüstri devrimi sonrası ve 2. Dünya Savaşı sırasında kalifiye personel kıtlığı, ücretlerin düşüklüğü ve çalışma koşullarının ağırlığı nedeniyle; işçilerin örgütlenmesiyle İKY evrimleşti. Organizasyonlarda personel etkinliği 1930’larda görülmeye başladı. 1940’larda personel bölümlerinin etkinliği kayıt tutmaktan öte değildi. 2.Dünya savaşı sırasında, savaşın getirdiği emek gücü kıtlığıyla başa çıkmak ve çalışanların verimini yükseltmek için şirketler endüstriyel psikolojiyi araştırmaya ve uygulamaya başladı. 1960’lı ve 1970’li yıllarda çıkarılan yasalarla daha da arttı. Personel fonksiyonunun verimin artmasındaki yeri ve önemi kabul edildi. 1980’lere gelindiğinde modern İKY, şirketlerin vazgeçilmez birimleri olmuş ve 1990’larda şirketlerin stratejik karar alma mekanizmalarında yer almıştır.[1]

Modern İKY’nin doğuşu denizcilik ile başlamasında rağmen, günümüzde yaşanan kalifiye gemi adamı kıtlığına kadar, denizcilik firmalarındaki personel yönetimi diğer sektörlerdeki evrimini gerçekleştirmedi.

Oysa günümüzde yaşanan tüm sorunlar, yüzyıllar önce denizcilikte yaşanmaktaydı. Kaptanlar gemilerine personel seçerken büyük bir titizlik ile çalışırlardı. Her ne kadar kaptana karşı olan sadakat önemli olsa da, personel maaşları/alacakları zamanında ödenmemesi durumunda gemi isyanları ile çok sık karşılaşıldı. Korsanlar zamanında ise hazine, personel arasında deniz tecrübesine göre dağıtılırdı. Bu da günümüz denizciliğinde alışagelmiş “kıdem ikramiyesine (Seniority)” benzer bir ek ödemedir. Yine, kaptanlar tayfaların toplandıkları yerlerde, iyi adamları kendi teknelerine alabilmeleri için diğer rakiplerinden daha fazlasını vermeleri gerekiyordu.

Orta çağlarda, Fransa rakipleri gibi güçlü bir ticari donanma kurmak istiyordu ve tüm Fransız kıyılarından gerekli personeli toplamaya çalışıyordu. Ancak, Fransız denizciler, eğer gemilerinde iyi şarap ve iyi kalite peynir yoksa çalışmak istemiyorlardı. İyi kalite şarap, peynir ve yiyeceklerde, Fransa için çok maliyetli oluyor ve çok sık şekilde kumanya yüzünden gemilerde isyan çıkıyordu. Bu yüzden, tarihte ilk olarak, Fransa kendi donanmasına Hollandalı denizciler istihdam etmeye başladılar. [2]

Batı Avrupa ve Kuzey Amerika'da 1970'ler öncesinde yaşanan kriz sonrası birçok büyük denizcilik firması iflas etmiş ve oradan ayrılan kalifiye ve tecrübeli personel ya başka sektöre geçmişler ya da emekliliğe ayrılmışlardır. 1980'ler ile canlanan denizcilik sektörü için Batı ülkelerin ihtiyacı olan personeli kendi ülkelerinden sağlayamayınca, başta Hindistan ve Filipinler olmak üzere 3.Dünya ülkelerinden kendi gemilerine istihdam etmeye başladılar.

Günümüzde ise; karadaki yaşam standartlarının daha iyi olması, deniz koşullarının ağırlığı ve dünya gemi filosunun hızla büyümesi nedeniyle, gemi personeli bulmak her geçen gün daha da zorlaşmaktadır. Armatörler, daha kolay bulunabilir, daha yetenekli ve daha ucuz olan personel milletleriyle kendi gemilerini donatmak istemektedirler. Hala, denizcilikte söz sahibi olan Filipinliler ve Hintliler, eğitim kurumlarının sayılarını artırarak, denizci ihraç etme konusundaki iddialarını sürdürmekte kararlıdırlar. Şu an en büyük takipçileri ise eski Sovyet ülkeleridir. Çinliler için beklenen patlama hala gerçekleşmedi. Ancak, Endonezya deniz personeli ihracı olarak çok hızlı gelişmektedir. Yine, bazı Afrika ülkelerinde en azından tayfa kısmı olarak çalışmaya başlamışlardır.

1.2 Yazın Özeti

Literatüre bakıldığında akademik olarak sadece Cardiff Üniversitesi Gemi Adamı Uluslar Arası Araştırma Merkezi yapılan çalışmalar mevcuttur. Obando-Rojas, B. (2003), Amante, M. S.V. (2003), ve Wu. B.'nin (2002) küresel personel marketi ile ilgili projeleri bulunmaktadır. Küresel olarak farklı milletlerden denizciler için hazırlanmış bir maliyet analizi bulunmamaktadır. [21,22,23]

1.3 Çalışmanın Amacı

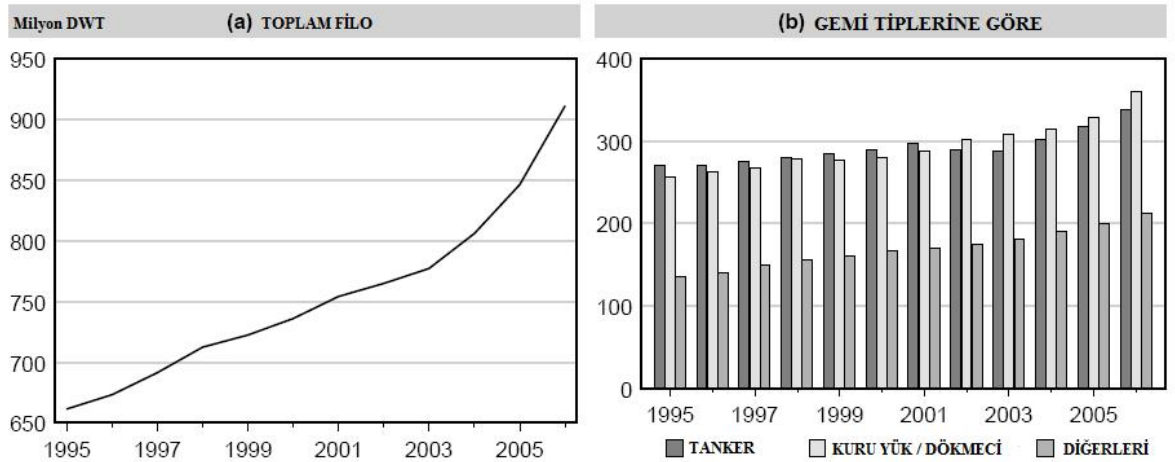
Günümüzde, tüm armatörler deniz personeli ile ilgili gelişmeleri büyük bir kaygıyla izlemektedirler. Maaşlarının sürekli ve hızlı artışına rağmen, kalifiye personelin azlığı herkese sıkıntı yaşatmaktadır.

Tablo 1.1 de, Bimco/ISF kaynaklarına göre tahmini gemi adamı arz-talep dengesi bulunmaktadır. 2005 yılındaki zabıt açığı %2.1 iken, 2015’li yıllarda %5.8’lere çıkması planlanmaktadır.

Tablo 1.1: Gemi Adamı Arz- Talep Dengesi, 2005 [16]

	Arz (000s)	Talep (000s)	Denge (000s)
Zabıt	466	476	-10
Tayfa	721	586	135

Şekil 1.1’de ise dünya filosunun büyüme hızının 2003’ten sonra ivmelendiği görülüyor. Araştırmalara göre de bu büyümenin yeni inşalar ile devam etmesi beklenmektedir.



Şekil 1.1 : Yıllık Dünya Filosunun Büyümesi (Milyon DWT) [3]

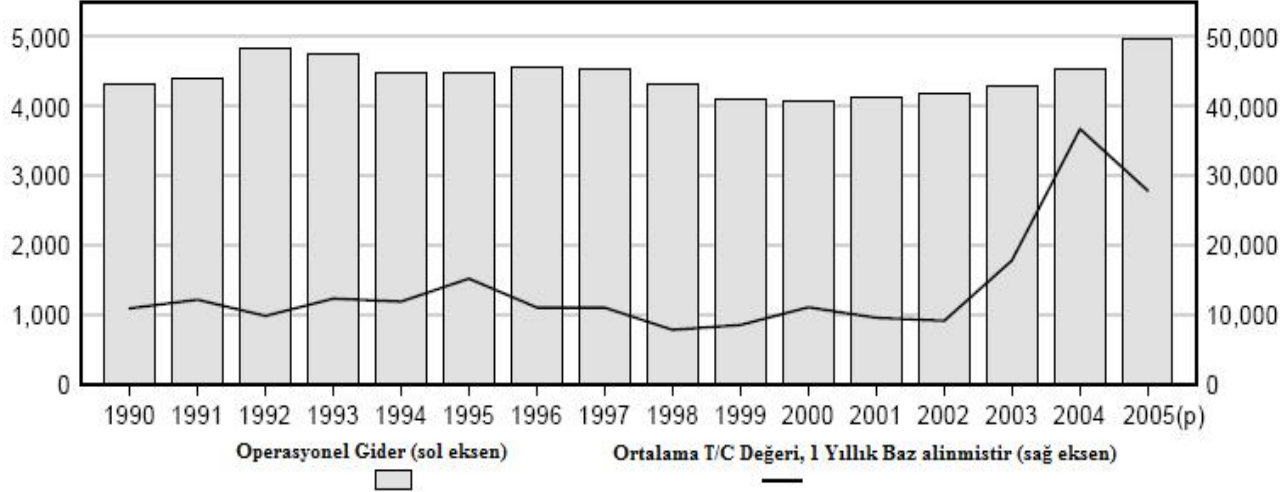
Tablo 1.2’de BIMCO/ISF 2005 kaynaklı araştırmalarına göre 2015’lerde zabıt açığının %5,8’lere çıkması tahmin edilmektedir. Buna rağmen, Uzakdoğu tersanelerinde yeni siparişler hızla artmaktadır.

Tablo 1.2: Arz-Talep Dengesi, 2005-2015 [16]

	2005 000s	%	2015 000s	%
Zabitler	-10	-2.1	-27	-5.8
Tayfa	135	18.8	167	21.6

Sürekli maaş artışları, ve mali gelirler deki artış gibi sorunlardan dolayı, kısa vade de başka milletlerde çözüm bulmak isteyen armatörler, bazen aradıkları verimi ne yazık ki alamadıkları gibi daha fazla mali kayba uğramaktadırlar.

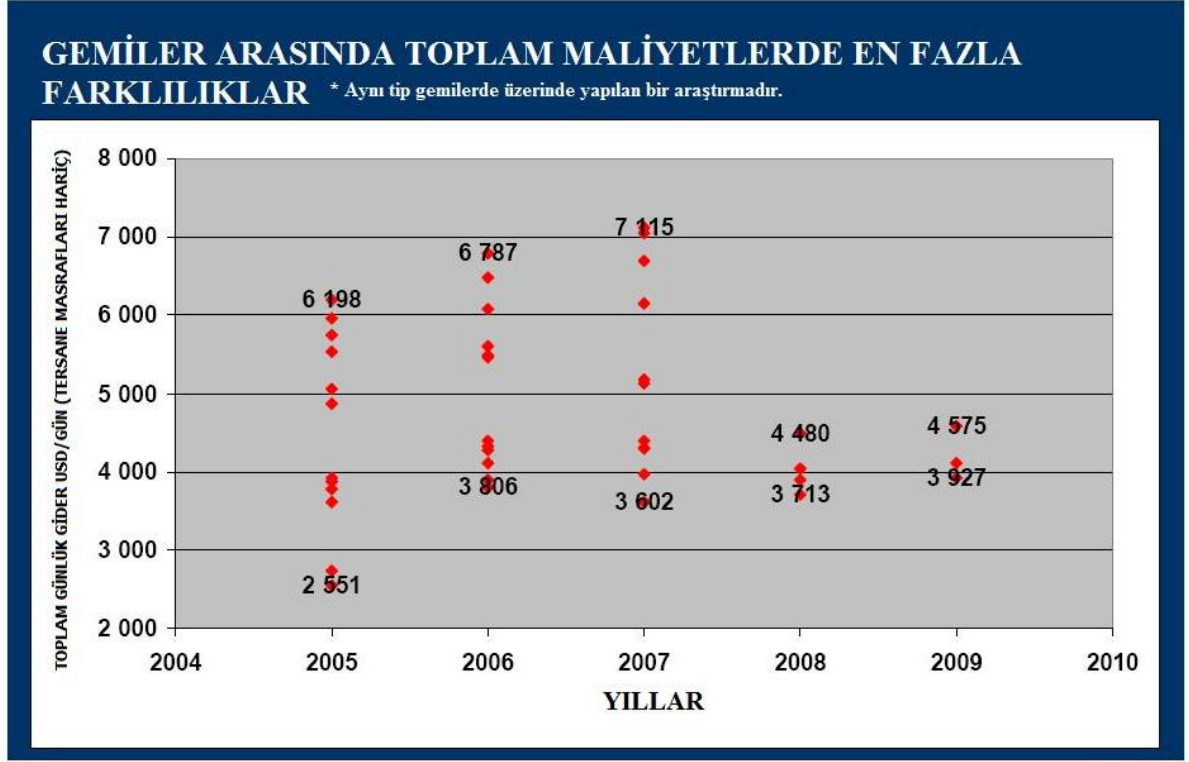
Örneğin, şekil 1.2’de görüldüğü üzere, Panamax dökme yük gemisinin operasyon maliyetleri artma eğiliminde iken gelir kaleminde düşüş gözlenmektedir. Eğer armatör, bu gemiyi kredi ile almışsa, öngörülemeyen gelir düşüşünden sonra aynı oranda gider kalemlerini de kontrol altına almaya ve mümkünse düşürmeye yönelik davranışlarda bulunacaktır. 2000’li operasyon gider değeri 4000 dolar olarak en düşük değerini yaşarken, 2010’lere kadar bir yükselme eğilimine geçmiştir. Ortalama toplam gider yaklaşık 5700 dolarlara çıkması tahmin edilmektedir.



Şekil 1.2 : Panamax Dökme Yük Gemisinin Operasyon Giderleri ve Ortalama T/C Değerlerinin Karşılaştırılması (1990-2005) [3]

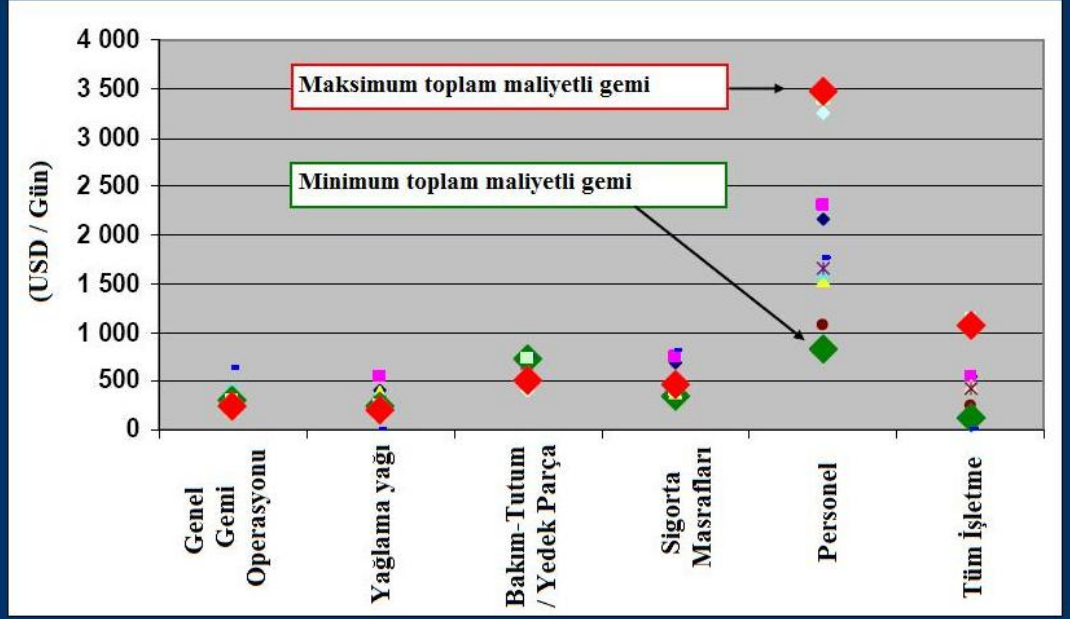
Şekil 1.3’de 12 Panamax dökme yük gemisi üzerinde 2007 yılında yapılan, toplam giderler araştırmasında, aynı yaş oldukları göz önüne alınarak toplam gider değerleri arasında farklılıkları ortaya konulmuştur. 2008 ortasında ise gelirlerin düşeceği

tahmin edilirken, bununla beraber giderlerin azaltılması yoluna gidileceği düşünülmektedir. Giderlerin azaltılmasındaki en yakın yöntem olarak, gemilerin yönetildiği merkezlerin, batı Avrupa ülkelerinden, eski Sovyet ülkeleri ile Hindistan'a transferleri planlanmaktadır. Ayrıca, gemi üzerindeki personel sayısının azaltılması ve daha ucuz milletler ile değişiklik öngörebiliriz.



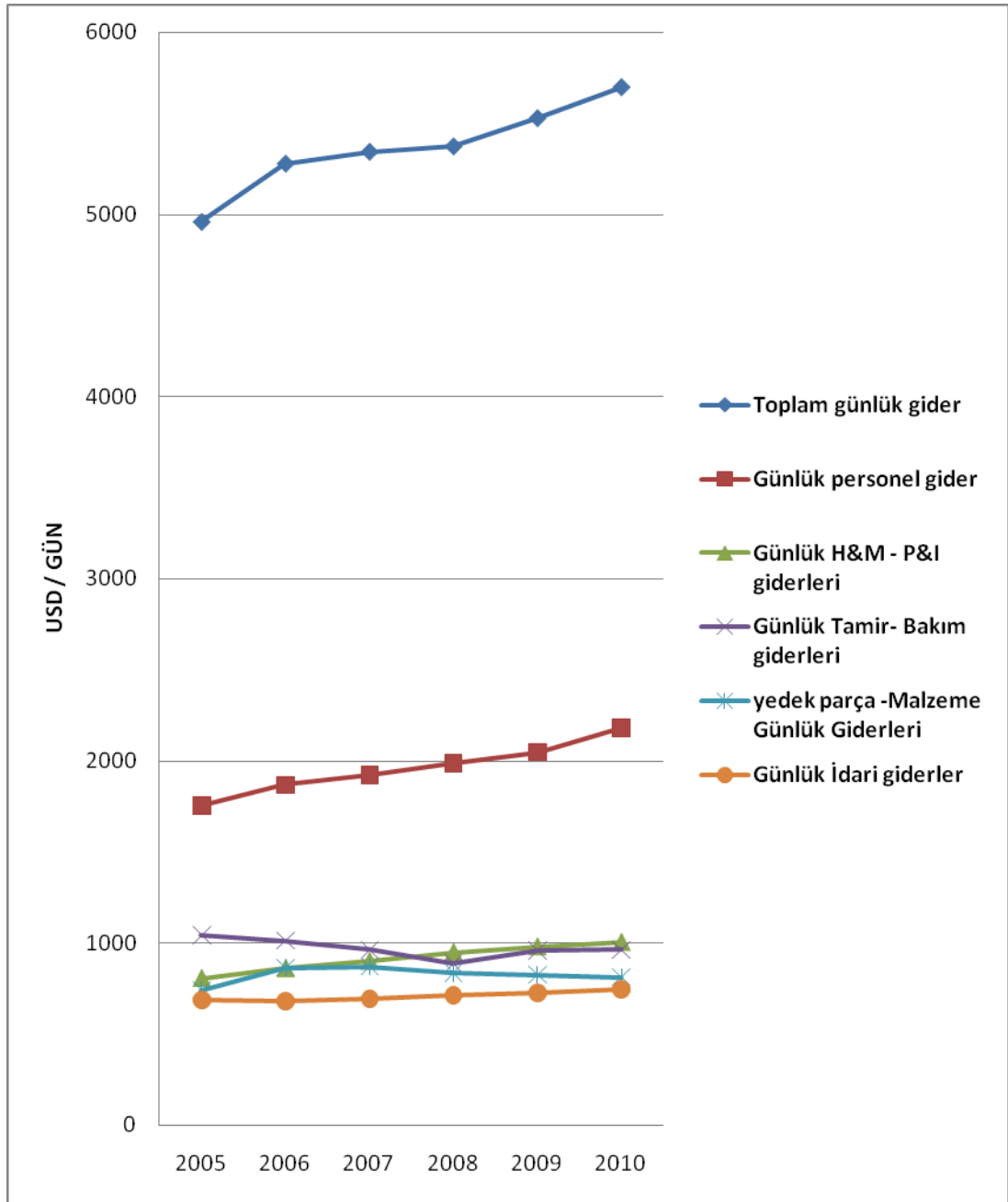
Şekil 1.3 : Günlük giderler arasında aynı tip farklı gemilerde olan farklılıklar [4]

Gider Tiplerine Göre Maliyetlerde Büyük Farklılıklar



Şekil 1.4 : Gider tiplerine göre olan farklılıklar [4]

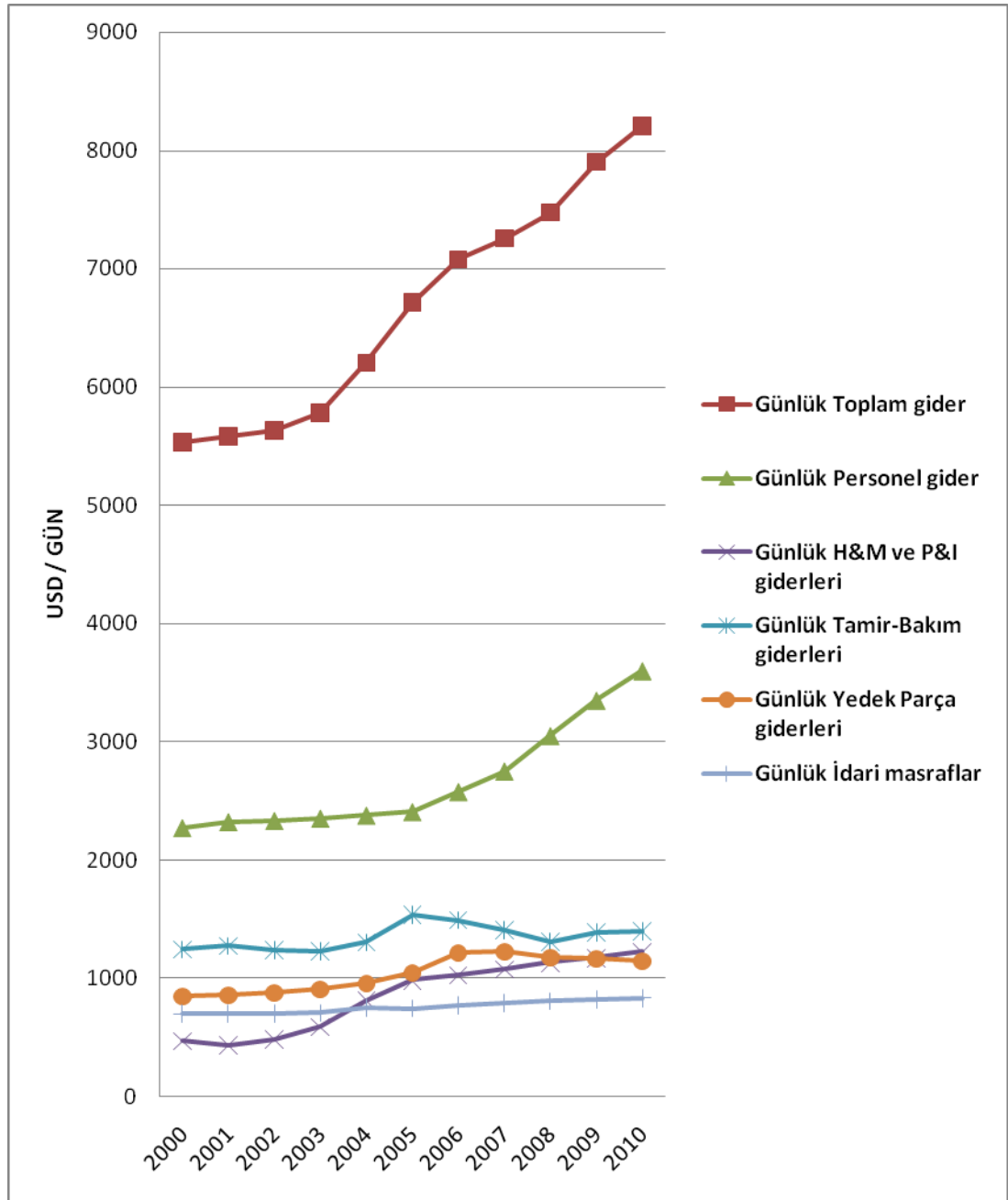
Şekil 1.4, firmaların personel üzerine yaptıkları harcamaların çok farklı olduğu ve bu yüzden toplam günlük giderlerinde de değer farklılıklarına neden olmaktadır. Özellikle, maksimum personel harcamasını yapan firma ile minimum personel maliyetini sağlayan firma arasında yaklaşık günlük 2700 Dolar'lık fark bulunmaktadır.



Kaynak: Yılmaz, Ö.2008

Şekil 1.5 : Panamax Dökme Yük Gemilerinde 2005-2010 Toplam Günlük Gider – Alt Giderler Karşılaştırması

Şekil 1.5’de ise yazar tarafından yapılan araştırmada 2000 yapımı bir Panamax dökme yük gemisinin 2005-2010 periyodunda değişen günlük toplam giderleri ile alt giderleri karşılaştırması bulunmaktadır. Günlük sigorta değerlerinde yükseliş görülürken, tamir-bakım masrafları ve yedek parça-malzeme masraflarında düşüş, idari giderlerde de hafif yükseliş görülmektedir. Yani, 2005 ve 2010 seneleri arasında günlük operasyon giderlerindeki farkın en büyük nedeninin, personel harcamalarındaki % 3 -5 arasındaki değişim olmuştur.



Kaynak: Yılmaz, Ö. 2008

Şekil 1.6 : Aframax Tipi Tankerlerde 2000-2010 Toplam Gider ve Alt Giderler Karşılaştırması

Şekil 1.6’da yazar tarafından yapılan araştırma sonucunda 2001 yapımı bir aframax tankerin günlük gider karşılaştırması görülmektedir. Özellikle dünya gemi filosundaki 2000’li yıllardan sonraki tanker sayısındaki artış, büyük petrol şirketlerinin personel tecrübesi arayışı, zorunlu ve tavsiye edilen eğitimlerdeki artış nedeniyle, kalifiye personel kıtlığı, özellikle senyör zabıt ve makine mühendislerinde krize dönüşmüştür. Personel masrafları ise kontrol altına alınamaz bir noktaya

gelmiştir. Büyük petrol şirketleri ise yeni kurallar ile tanker firmalarını daha bir çıkmaza sokmaktadır. Yine, günlük giderdeki en büyük artışın sebebinin yıllık %10'a varan personel giderlerindeki artış olmaktadır.

Norveçli kimyasal tanker armatör şirketi olan Eitzen'de, 2008 yılında personel harcamalarının %10 artacağını tahmin etmektedir. Sürekli maaş artışlarının sebebi kalifiye personel sıkıntısı olsa da, doların uluslararası piyasa değerinin zayıflığı nedeniyle gemi adamının alım gücünün düştüğünü sanmaktadırlar. 65 gemiye sahip Eitzen'in gemi operasyon masraflarının %55'ini personel maliyetleri oluşturmaktadır. [9]

Tanker armatörleri ise, bu koşullarda, farklı millet arayışını sürdürürken, ellerinde kapasiteli tayfa kısmından yeterli gördüklerini zabıt sınıfı için gerekli eğitimleri sağlayarak kriz biraz olsun hafifletmeye çalışmakta, ya da karada çalışan makine mühendisleri belli bir formasyondan sonra gemilere vardiya mühendisi olarak gönderme yollarını aramaktadır.[21,23]

Dünya da bu personel krizi artarken, 2000'li yıllara kadar yabancı personel çalıştırmaya sıcak bakmayan Türk armatörleri, bazı vergi ve beyaz liste avatajlarını kullanmak amacıyla yabancı bayraklara geçerken yabancı personel kullanmayı da bir seçenek olarak görmeye başlamıştır. Peki Türk armatörlerin giderek artan yabancı personel çalıştırma eğilimini, 90'a yakın bir armatörle yapılan toplantılar sonucu aşağıdaki maddeler elde edilmiştir.

- Türk zabıt ve personel sayısındaki yetersizlik

Türk armatörlerin, yurt içi dışındaki gemi siparişleri artarken, Türk gemi adamının arzı azalmaktadır. Özellikle, personel rotasyonlarının, zamanın yapılamaması, gemi üzerindeki personelin psikolojisini olumsuz yönde etkilerken, değişimlerin gecikmesi nedeniyle gelecekte personelede yeterli devir-teslim süreci yapılamamaktadır. Sonuç olarak tam olarak aşinalık sağlanmadan, hem gemi adamının hem de geminin kaza riskini oldukça artmış olmaktadır.

- Yabancı personelde kalite ve tecrübe arayışı

Çoğu armatör, Türk personelinin İngilizce yetersizliklerinde söz etmektedir. Türk Bayrağının kara listede olmasını da, liman devlet kontrollerinde iletişim eksikliğinden dolayı olduklarını düşünürler. Bunun yanında tankerler de, büyük petrol firmalarının şart koştuğu tecrübe matriksi ile senyör zabitlerinin, kendi pozisyonlarında ki yıl olarak tecrübesine bakılmaktadır. Intertanko 2008 yıllık olağan toplantısında açıklanan tanker zabitleri eğitim standartları ile beraber çok yakında, ast zabitlerde de tecrübe aranacağı düşünüldüğünde, gemilere uygun zabit bulamama riski artacaktır. Ayrıca, Avrupa, Kuzey Amerika ülkeleri ile Avusturya'da gemilerden kaçan Türk personel yüzünden şirketler çok zor durumda kalmış, armatörler gemilerinin tutulma riski ile büyük tazminatlar ödemek zorunda kalmışlardır. [28]

- Yabancı personelin maliyet olarak avantajı

Armatörler, Türk zabit ve personel maaşlarının eski doğu bloğu ülkeler ile Hintli personel maaşlarında yüksek olduğunu düşünmektedirler.

- Bazı bayrak devletlerin Türk yeterliliklerini tanımaması

Birkaç armatör, vergi avantajları, finans kaynakları sebebiyle veya kiracıların özel isteği ile çektikleri Isle of Man ve Cebelitarık bayraklarının Türk zabitlerinin yeterliliklerini tanımadıklarından, kendi gemilerinde Türk ehliyetli personel çalıştıramamaktadır. Bunun yanında, birkaç Norveçli armatör de, Türk yeterliliklerini tanımayan Norveç ikinci sicilinde kayıtlı gemilerinde Türk personel çalıştırmak istemektedir.

- Çalışacak personelin, geminin ticaret bölgesine olan yakınlığı

Özellikle Uzak doğu ve Güney Amerika'da ticaret yapan gemilerde, ulaşım masraflarının azlığı ve bölge koşullarına aşina personel çalıştırmayı tercih etmektedirler.

- Bazı milletlere vize kolaylıkları

Türk personelinin değişimlerinin zor olduğu schengen ülkelerinde çalışan gemilere, yeni Avrupa Birliği'ne katılmış eski Doğu Blok'u ülkelerinde personel istihdam etmek, personel risklerini çok aza indirmektedir.

ILO 2006 kararlarında birisi de gemi personelinin zamanında değiştirilmesinin istenmesidir. Bu koşullar, gemi armatöründe büyük baskılar oluşturacağı kesin olarak görölmektedir. Özellikle, zamanında değiştirilemeyen gemi adamına ödenecek tazminat riskine karşılık daha kolay ulaşım kabiliyetine sahip milletler tercih edilecektir.

Bu çalışmada, farklı gemi tiplerini farklı milletlerden deniz personeli ile donatarak maliyet analizi yapılmıştır. Böylece, armatörler farklı milletleri kullanarak kendi personel havuzlarını büyütecek ve personel riskini biraz olsa da indirgeyecektir. Ayrıca, Türk personelin diğer milletler ile olan maliyet farkı da görölmüştür.

2. GEMİ GİDERLERİNİN YAPISI

2.1 Sermaye Giderleri

Sermaye giderleri, gemi değerinin kendisi ile beraber, yatırımcının gemi satın almadan önce aldığı danışman ücretleri, gemi satın-alma brokerlerine verdikleri komisyon, gemi denetim masrafları leasing ücretleri, geri ödemeler veya kredi taksitleri, şirket kurulum masrafları gibi giderleri içermektedir.

Bu giderler, yatırımlar beraber gelen ödemelerdir ve sabittirler.

2.2 Sefer Giderleri

Sefer giderleri, geminin ticari yönetimi ile ilgili, yakıt masrafları, liman ve kanal harçları, pilotaj, römorkör, acente masrafları ve yükleme-tahliye harçları gibi giderleri içermektedir. Geminin yapacağı sefer ve taşıyacağı göre belli olan giderlerdir.

2.3 Operasyon Giderleri

Gemi giderleri denkleminde, armatör veya gemi işletmecisinin, gemi giderlerini kontrol edebileceği veya harcamalar üzerine karar alabileceği kategoridir.

Operasyon Giderleri;

- Personel giderleri

Alt bölümde daha da ayrıntılı anlatılacak olan gemi personeli ve onlarla ilişkili tüm masrafları içermektedir.

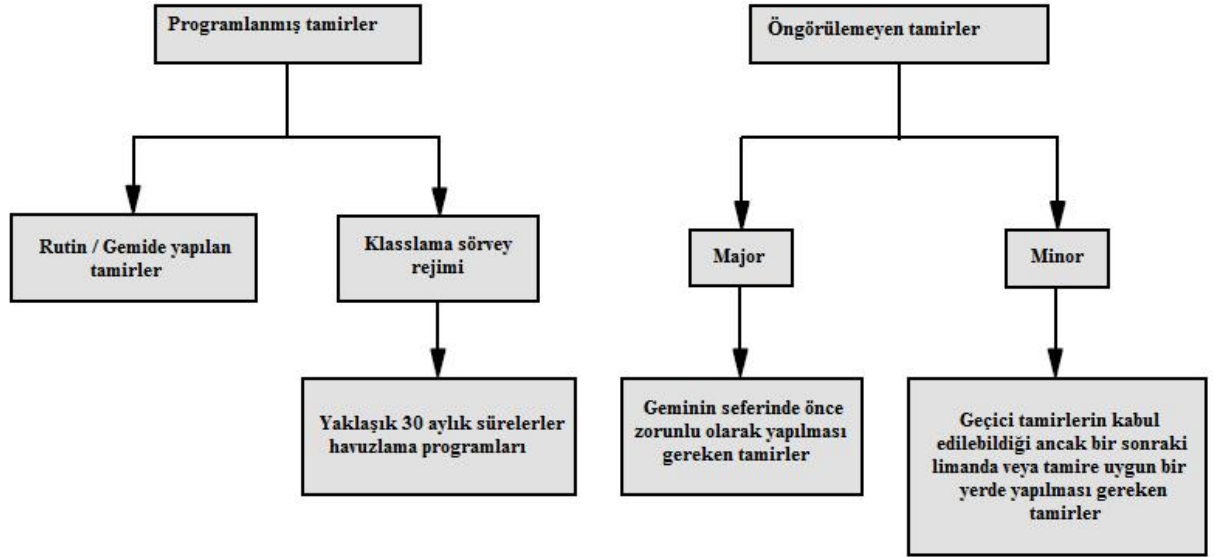
- Sigorta Giderleri

Sigorta giderleri, gemilerin yıllık ödedikleri H&M ve P&I sigorta primleri ile, diğer gemi sigorta çeşitlerini kapsamaktadır. Ortalama değer olarak hem kuru yük gemileri hem de tankerler için yıllık bazda 2000’li yıllardan itibaren artmaktadır.

- Tamir-bakım giderleri

Tamir-bakım giderleri, gemilerin düzenli olarak gemi üzerinde yaptıkları bakım-tutum işleri, güverte veya makine dairesinde yaptıkları tamirler, boyalar, temizlikler,

sualtı gemi sacı temizlikleri gibi küçük büyük tüm işleri içermektedir. Rutin bakımlar yanında, 30 aylık periyotlarda havuzlama ile gelen bakımları içeren planlanmış bakım-tutumlar vardır. Bunların yanında, çatışma, çarpma, yangın ve deniz felaketleri sonucu denize çıkmadan yapılması zorunlu öngörülemeyen tamirler ile geçici çözümün kabul edildiği tamirleri de içerir. Bu masraflar, gemi yaşına ve gemi üzerindeki personelin kalitesine göre değişmektedir.



Şekil 2.1 : Gemi bakım-Tutum ve Tamir tablosu

- Yedek parça temini

Gemi için gerekli tüm yedek parçalar, malzemeler, fenerlik, marangoz malzemeleri, boyalar, makine parçaları, temizlik-hijyen malzemeleri, mutfak gereçleri, makine kazan suyu ve yağlama yağı vs. gibi tüm malzemeleri içerir.

- İdari giderler

İdari veya yönetim giderleri olarak, kara personeli maaşları/harcamaları, haberleşme masrafları, bayrak devleti kayıt giderleri, ofis kırtasiye malzemeleri, muhasebe, yıpranma payı, aşınma ve diğer yönetim için gerekli harcamaları kapsamaktadır.

3. PERSONEL MALİYETLERİ VE PERSONEL MALİYET BÜTÇELERİ

Denizcilik şirketleri, uzun bir süre gemi adamları hadisesini sessizlikle izlediler. Ancak, denizcilik sektörü gemi adamları kaynak yönetiminde sıkıntını farkına varmada biraz geç kaldılar. Özellikle, özel tipteki gemiler için kalifiye personel veya başta makine mühendisleri olmak üzere bazı zabıt pozisyonlarına doğru adayların bulunmasında ve gemi adamlarının deniz kariyerlerini sürdürmelerini ya da aynı gemi ve firmalarda kalmalarını sağlamak için çözüm olarak ne kadar maaş artırma politikası da olsa, tamamı ile bir çözüm değildir.

Sonuç olarak;

- Genel kural olarak, çoğu farklı milletlerden gemi adamları maaşları çok az miktarda yükseldi.
- Hâlbuki ITF kendi çizelgesinde %10'lara varan artırma yaptı.
- Bu yüzde 10'luk yükselme, belki gelecek yıllarda ki daha büyük artışlara öngörmektedir. Örneğin, zabıt sıkıntısı, son zamanlarda market güçlerini Hintli zabıtlara yönelirken Hintli zabıt maaşları da çok yükseldi. Aynı şekilde, her hangi bir milletten gaz taşıma tecrübesine sahip personelin maaşlarında olduğu gibi.
- Önümüzdeki yıllarda, şirketler sadece maaş artışlarını değil, başka ikramiyeler ve primleri de tartışacak gibi gözüküyor.

3.1 Personel Yönetimi

İnsan Kaynakları Yönetim'i tüm profesyonel şirketlerde olduğu gibi denizcilik firmalarında kara ve deniz personeli için uygulanabilirliğinin olması için üst düzey yönetimin IKY sistemini tanıması gerekir. Özellikle, denizin stresli koşulları ile beraber kalifiye gemi adamının değeri profesyonel IKY sistemin kurulmasını zorunlu kılmaktadır.

‘Faydacı’ ve ‘İnsancıl’ İKY Modeli - [9]

a. Faydacı Model

- işgücü maliyetlerinin yönetimi
- yüksek etkinlik
- yüksek verimlilik
- kaynak yönetimi düşüncesi

Sonuç: Kurumsal Performans Artışı

b. İnsancıl Model

- çalışanlarla işbirliğini güven ve katılımı kurma
- çalışanlara yatırım yapma
- örgütsel bağlılığı artırma
- çalışan gelişimi düşüncesi

Sonuç: Çalışan Memnuniyeti Artışı Üzerinden Kurumsal Performans Artışı

Legge’nin modelinde iş gücü maliyetlerinin yönetimi ile kurumsal performans artışı ve çalışanların memnuniyetini sağlamak mümkündür.

İKY gereklerinden birisi de değişim unsurlarına uyum göstermeli:

- Küreselleşme
- Teknolojik değişimler
- Çalışan özellikleri
- Değişen bilgi, beceri, yetkinlik ihtiyaçları
- Sürekli iyileştirme programları
- Merkezileşmemiş örgütsel yapılanma
- Çalışanlarla yetki paylaşımı ve katılımlı yönetim anlayışı

Burada da başta İKY çalışanları, üst yönetim ve tüm firma çalışanları küreselleşmeye açık olmalılardır.

Küresel deniz emekçilerine baktığımızda, her markette farklı bir sorunlar karşılaşılmaktadır. Senyör zabıt açığı çok fazla iken, ast zabıtların fazlalığı ile tayfa kısmının aşırılığı diğer başka sorunlardır. BIMCO/ISF ‘in hazırladığı 2005 raporunda (Tablo 1.1 ve 1.2) dünya filosunun arz-talep dengesine dikkat çekmesine rağmen, denizcilik endüstrisi gemi adamı sıkıntısını daha öncesinden ve daha fazlasıyla yaşamaya başladı.

2005 yılında %3-4'ler kadar gemi adamı bölgesine göre değişen maaş artışları karşısında, ITF mavi sertifikalı gemiler için yaklaşık %10.7 ve yeşil sertifikalı gemiler içinde %7.5 kadar maaş artırımını yapmıştır. Özellikle yeşil sertifikalı gemiler için JNG ve denizci sendikaları arasında çok çekişmeli tartışmalara neden olmuştur. Sonuç olarak gemi adamı masrafları gemi bütçelerinin yaklaşık %50'lere yakın bölümünü kapsadı.

3.2 Günümüz personel donatımına bakış

Deniz endüstrisi, dünya ekonomisi ile eş değer şekillenmektedir. Dünya ticaretine %90'dan fazlası deniz ticareti ile yapılmakta ve yaklaşık 450 milyar dolarlık mal, deniz yoluyla yer değiştirmektedir. Dünya Ticaret Örgütünün 2006 raporunda dünya küresel ekonomi büyümesi %7 ile bir önceki yılı geçmiştir. Yine ihracatta Almanya, A.B.D ve Çin ilk sırayı alırken, ithalatta ise A.B.D., Almanya, ve Çin ilk üçte bulunmaktadır. Büyümenin artacağı tahminlerinin yerini, daha sonra A.B.D.'de çıkan nakit krizi ile bunun Avrupa'daki bazı ülkeler yansımasıyla, büyümenin %3'ler olacağı tahmin edilmektedir. [10]

Yeni inşa siparişler ile beraber dünya ticaret filosunun genişlemesi beklenirken, kaliteli deniz personeli bulma kaygısı giderek artmaya devam etmektedir. En büyük sebeplerinden birisi olarak, çoğu ülkede deniz mesleklerinin çekiciliğinin kaybetmesi denebilir. Ayrıca, karadaki deniz tecrübesine sahip personel olan talebin çok olmasıyla, büyüyen deniz endüstrisinin artık daha kaliteli ve yetenekli deniz personeline ihtiyaç duyması, zabıt kıtlığının artırmaktadır. Şu an, deniz personeli sadece gemiyi üzerinde operasyonunu sağlamak için aranmıyor, aynı zamanda liman ve bayrak devletleri temsilcilerinin, klas kuruluşlarının, P&I grupların, acentelerin ve özellikle tersanelerin ilgi odağı olmuş durumdadır.

Bu krizle beraber, gemi armatörleri ile gemi işletmecileri ortak veya ayrı birçok eğitim projesine yatırımda bulunmuşlardır.

LNG taşımacılığının gelişmesiyle, 200 kadar olan filonun yeni siparişler ile büyümesi bekleniyor. Şu an 130 kadar LNG siparişi verilmiştir. Önümüzdeki 30 yıl boyunca 400 parça LPG daha gerekmektedir. Ancak, hala gerekli özel personelin eğitimi için yapılacak yatırımlar gerçekleştirilmemiştir.

Ayrıca, petrol varil fiyatının hızlı yükselişi, açık denizlerde petrol ve gaz arayışları ile üretimleri artmıştır. FPSO (yüzer üretim depolama ve tahliye) gemileri sayesinde denizin derinliklerinde petrol çıkarılması ve üretilmesi mümkündür. Dünya filosu şu an 179 FPSO, 82 FSU (yüzer depolama üniteleri) kullanılmaktadır. 2007 yılına kadar 46 üretim sistemleri, 7 FSU siparişi verilmiştir. 2010'a kadar 100'den fazla açık deniz üretim sistemlerine ihtiyaç vardır.

Tanker yeni inşa siparişleri, şuan ki filonun %28'in oluşturmaktadır. Buzda seyir yeteneğine sahip 200 kadar tanker siparişi ise önümüzdeki yıllar da buz tecrübesine sahip personel ihtiyacı çıkaracaktır.

Konteyner marketi de hızla değişmektedir. Büyük filolara sahip şirketleri birleşmeleri ve rakipleri tarafından satın alınmalar, yeni konteyner siparişlerin önünü kesmemiştir. Yeni siparişler her gün yeni rekora imza atarken, 2010'da 12000 TEU'luk ultra büyük konteyner gemiler (ULCS) denizlerde seyredebilir.

Kuru yük piyasasında, gemi teslimleri devam etmektedir. İlginç nokta ise, 2004'ten itibaren Çin ve Vietnam'da kuru yük inşaların artması ve kuru yük navlunlarında yükseliş ile beraber, toplamda kuru yük siparişleri patlama göstermiştir.

2005 yılı sonu itibariyle 92,225 geminin yaş ortalaması 22'dir.

3.3 Uluslararası İşçi Arzı ve küresel tedarik durumu

1960 ve 1970'li yıllar birçok büyük firmanın iflası ve kapanmasıyla geçmiştir. Banka ve finans firmaları ise şirketlerin borçlarını silmek ve binlerce denizcinin ihtiyaç olmadığı için sektörü terk etmesine sebep olmuştur.

Bu krizin en büyük etkisi, özellikle başta batı Avrupa ülkelerinde ve ABD'de hissedilmiş, böylece gemi adamı sağlamak için uzak doğu ülkelerinden personel temini hızlıca artmıştır. Başka ülkelerde gemi personeli teminin başlıca nedenlerinde birisi de giderdeki kısıtlama çalışmalarıydı.

1980'lerde ise, bayrak değiştirme hızlanmıştır. Birçok büyük Avrupalı armatör, gemilerini Liberya, Panama, Bahamalar ve Bermuda bayraklarına geçerken, aynı zamanda uzak doğuda personel temini hız kazanmıştı. Bu aynı zamanda, üçüncü taraf gemi işletmeciliğinin de yayılmasına sebep olmuştu. [24]

Son 10 yıldır, uluslar arası deniz işgücü sektörü daha fazla tecrübe kazandı ve çok büyük bir değişiklik olmadı. Kısaca, gemi adam temini sektörü, OECD ülkelerinden ve Batı Avrupa'dan zabitler ile tayfa sınıfı Asya ve Uzak Doğu ile şuan tüm piyasada yer alan eski Sovyet Ülkeler yer almaktadır.

Dünya ticaret filosu, ulusal veya uluslar arası bayrağa göre, küresel bazda gemi adamı temin edilmektedir. Çoğu zamanda, bayrak devleti, çalıştırılacak personel ehliyetlerini tanıyan ülkeler seçilir.

Bazı bayrak devletleri sadece kendi vatandaşlarını kabul ederken (örneğin; Çin), bazı ülkeler belirli bir yüzdenin yabancı personel çalıştırma izni vermektedir (örneğin; Türkiye). Ancak Türk bayraklı gemilerde yabancı personel çalıştırmak koşullarından bir sosyal sigorta olunca, yabancı personele çalışma izni ile beraber oturma izni alınması zorunda kalınmıştır.

Dünyanın iki büyük filosuna sahip Liberya ve Panama'nın nerdeyse hiç gemi adamı yoktur. Tüm filosu, uluslar arası milletlerden gemi adamları ile donatılmıştır.

Yukarıdaki sebeplerden dolayı, ulus arası gemi adamı arzının ve fiilen çalışan deniz personelinin bulması, ülkelerin tek tek araştırma yapması çok zor olmaktadır ve tam bilgi almayı imkânsız kılmaktadır.

Bu nedenle; 5 yıl arayla BIMCO/ISF işgücü raporlarını güncelleştirmektedirler. Aralık 2005'te yayınlanan raporda, 2015 yıllardaki sıkıntıyı göstermişlerdir. (Tablo 1.1 ve 1.2)

Çin, ulusal gemi filonun 13,000 üst düzey gemi adamına ihtiyacının olduğunu bildirmiştir. Çin'de şuan 76 denizcilik eğitim kurumunda, yılda 10.000 zabıt adayı mezun olmasına rağmen; talep arzdan fazla artmaktadır. [20]

Hindistan bayrağı, yabancı personel çalıştırma yasağını kaldırdı. Yerel sektör, 600 kadar zabıt ihtiyacının olduğunu bildirmiştir. [19]

Tayfa kısmında vazgeçilmez olan Filipinlilerin, ast zabitler ile birlikte artık senyör zabitlerde de önemli bir talebe sahip olmaktadır. Zabıt maaşlarında ise Hintli personele yakın maaş skalalarına sahiptirler. Filipinler de birçok uluslar arası firma kendi zabitlerini yetiştirmek ve eğitmek için kendi okullarını açmaktadır.[22]

Endonezyalı yerel armatörler, Endonezya bayrağının kabotaj avantajını kullanmak için filolarını genişletme çabasındadırlar. Ülke, şuan 55 Milyon dolarlık yatırımla iki denizcilik akademisi kurmaktadır. Yerel talep, 33 bin gemi adamını geçmektedir.

Polonyalı zabıtlar, karada çok kolay iş bulabildiğinden son 5 yılda, zabıtlar sayısında yaklaşık %10 kadar azalma olmuştur. Birkaç yıl öncesinin iki katı kadar olan gemi adamı temini acentesinin havuzundaki gemi adamı sayısı her yıl azalmaktadır.

Nijerya, tayfa ve zabıtlarının, uluslar arası filolarda çalışmaya başladıklarında, kendi ulusal gemilerine gemi adamı bulmakta oldukça zorluk çekmektedirler.

3.4 Ticari Organize Kuruluşlar ve Diğer Taraf Örgütler

- Gemi Armatörler

Geleneksel olarak, gemi armatörleri denizcilik sektöründe en geniş gruba sahip olmalarına rağmen, uluslar arası denizcilikte gemi adamlarının kontrolünü ve arz-talep dengesini sağlayamamaktadırlar. Halbuki artan gemi armatörü sayısına rağmen, bağımsız gemi işletmecileri daha güçlü hale gelmektedir.

- Gemi işletmecileri

Gemi işletmecileri, genel olarak armatörler tarafından ya da bazen bankalar tarafından, gemilerin teknik fonksiyonların yönetilmesini, yedek parça ve malzemelerin alınmasını, sigorta ayarlamalarının yapılması ve hatta tam operasyon tayin edilebilir. 3. taraf gemi işletmeciler dünya filosunun %25'ini kontrol etmektedir.

- Gemi Adamı Temin Acenteleri

Bu acenteler, deniz işgücünü yönetiminde 3. Taraf kuruluş olarak yer almaktadır. Genel olarak, ülkelerinde işgücünü kullanırlar. Bazen, tamamı ile gemi işletmecilerinden ve armatörlerden bağımsız çalışabilecekleri gibi, bazen de o ülkedeki personelin yerel kontrolünü sağlamak için irtibat ofisi olarak açılmış olabilir. Çoğu acente, özellikle de Filipinler'de hükümet ve sendikalar üzerinde etkisi bulunmaktadır.

- ITF – Uluslar Arası Taşımacılık Çalışanların Federasyonu

ITF, 1896’da Londra’da kurulmuş ve daha sonra dünya çapında 5 milyondan daha fazla üyeye ulaşmıştır. Amaç olarak, çalışanların haklarını korumak ve organize etmektir. Genel olarak; kolay bayraklı gemileri kontrol etmek, toplu anlaşmalar sağlamak, mavi ve yeşil sertifika düzenlemek, maaş çizelgelerini düzenlemek gibi görevleri vardır.

- IMEC – Uluslar Arası Deniz İşverenlerin Komitesi

1994 yılında formasyon geçiren IMEC, Londra’da kurulmuştur. Ayrıca aynı şekilde Japon Deniz İşverenleri Tokyo’da IMMAJ’ı kurmuşlardır. Bunlarla beraber Danimarkalı Gemi Armatörleri Birliği ve Koreli Gemi Armatörleri Birliği toplu olarak JNG – Müşterek Görüş Grubunu oluşturmaktadır. Asıl amaçları, ITF ile olan bazı anlaşmalarda daha esnek kararlar almaktır. JNG üyelerinin gemilerine ITF yeşil sertifika hazırlar. IMEC, fiili olarak 60.000 gemi adamını istihdam eder.

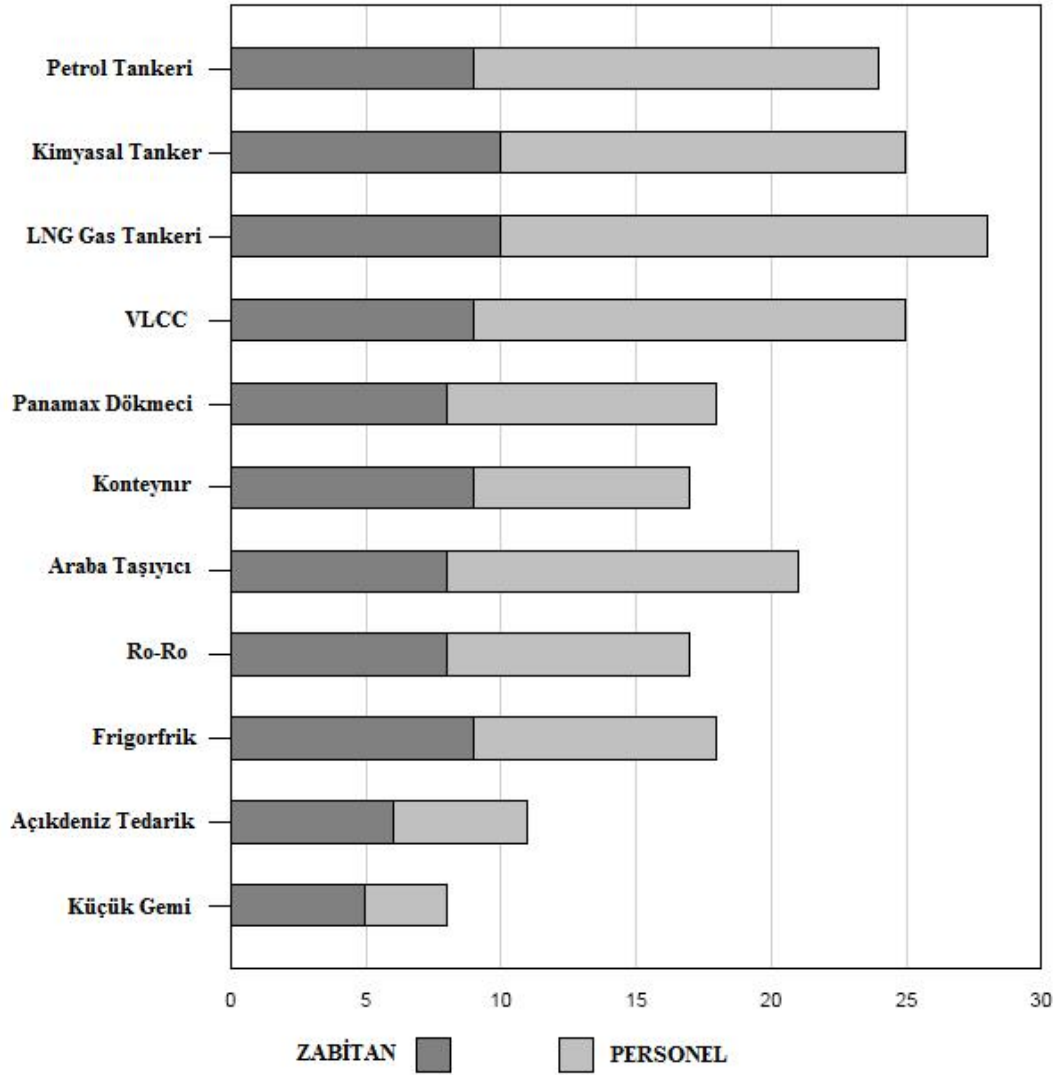
3.5 Personel Yönetimi Harcamaları

Personel giderleri, başlı başına gemi armatörü için büyük bir bütçedir. Personel bütçeleri, yıllık baz alınarak hazırlanır. Bir armatör veya gemi işletmeci, birkaç faktör üzerinden maliyet hesabı yapar.

3.5.1 Öncelik faktörler

- Gemideki personel sayısı

Geminin tipi, yaşı ve sefer bölgesine göre değişen personel sayısı, ortalama Şekil 3.2 gösterildiği gibidir. Örnek bütçelerde, personel sayısı tahmini olarak alınmıştır.

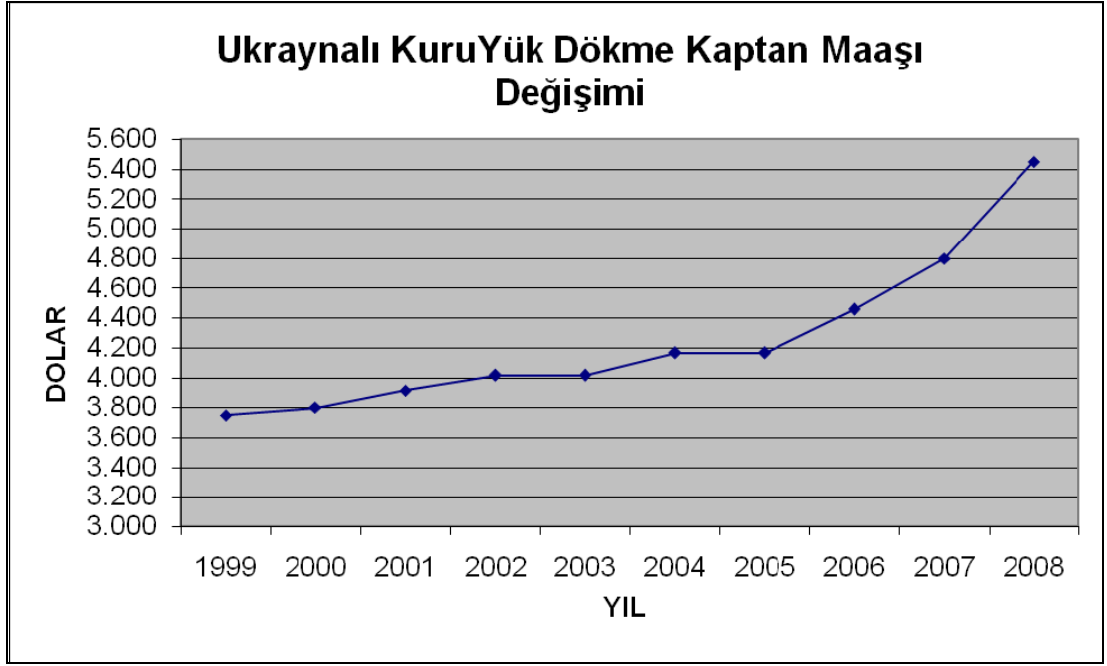


Şekil 3.1 : Personel Sayısının Gemi Tiplerine Göre Dağılımı [3]

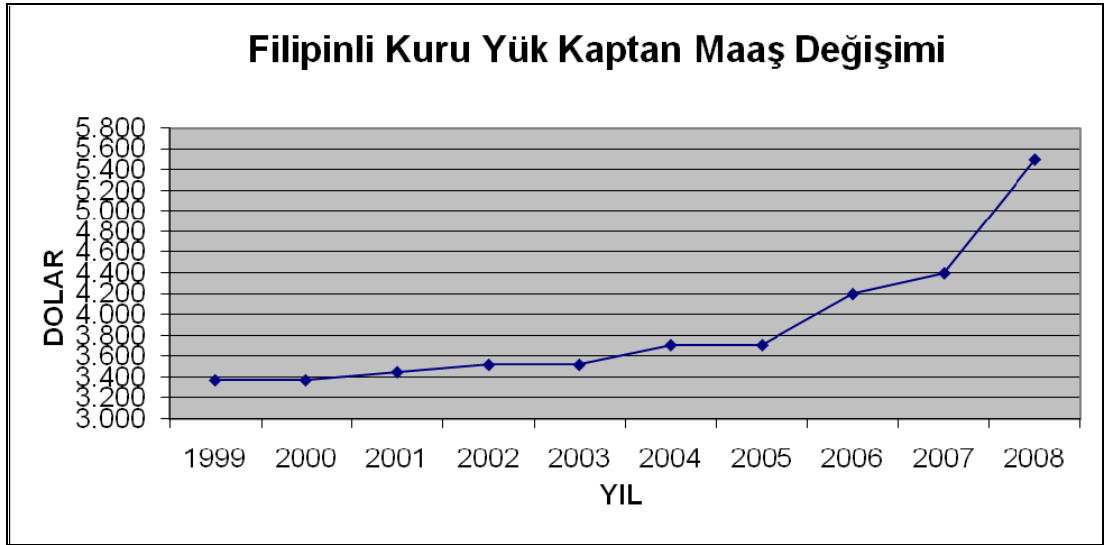
- Maaş Skalası

Gemi tipi, yaşı ve sefer yapacağı bölge ile çalışacak personelin tabiiyeti, ITF, ILO kuralları veya ulusal bayrak devletinin kurallarına göre belirlenir. Personel kalitesini yükseltmek isteyen armatörler, başka firmalardaki personeli çekebilmek ve kendi personelin karaya ve başka firmaya kaçışını engelleme amacıyla maaşlarda yükselmeye gider.

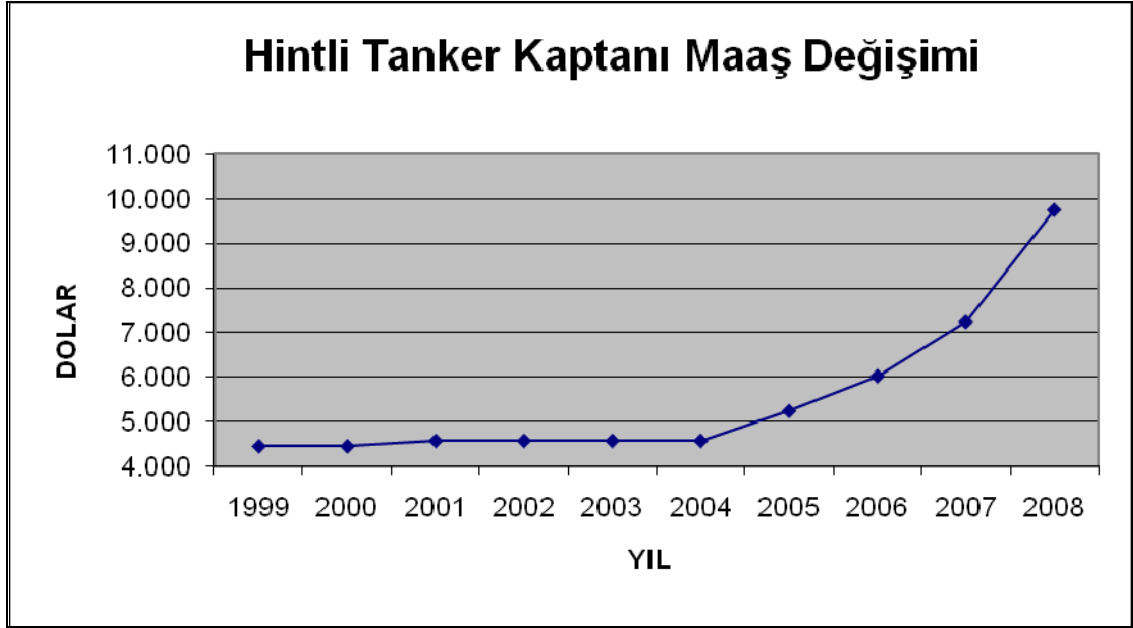
Şekil 3.3, 3.4, 3.5 ve 3.6’da farklı milletlerden farklı gemi tiplerine yaptığımız araştırmada, kaptanların 1999’dan itibaren maaş değişimleri bulunmaktadır. Özellikle 2004 ve 2005 yıllarından sonraki maaş artışlarında hızlanma olduğu fark edilmektedir.



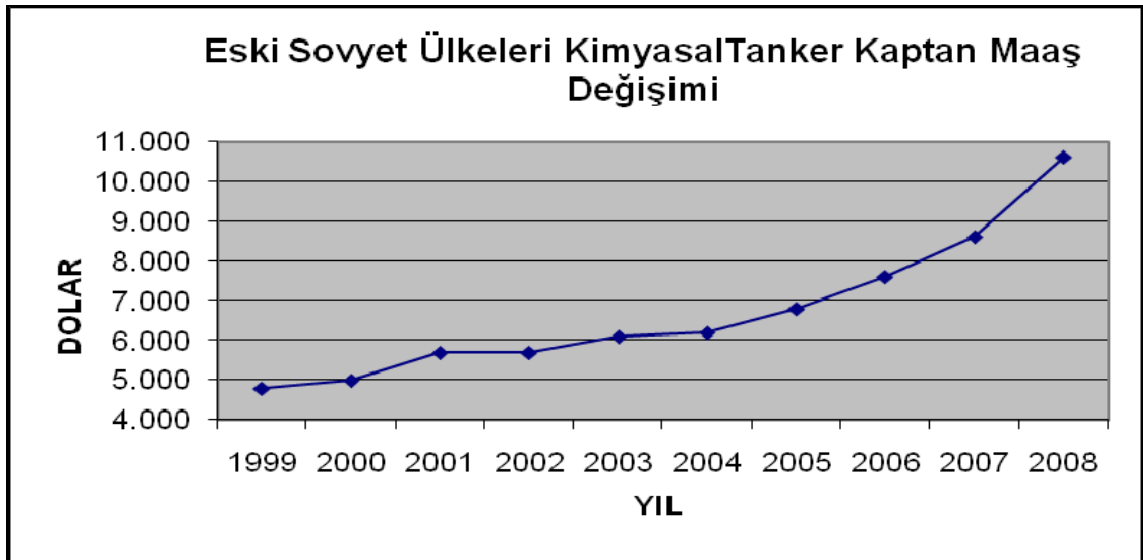
Şekil 3.2 : Ukraynalı Kuru Yük Dökme Kaptan Maaşı Değişimi [26,28]



Şekil 3.3 : Filipinli Kuru Yük Dökme Kaptan Maaşı Değişimi [27,28]



Şekil 3.4 : Hintli Tanker Kaptan Maaşı Değişimi [27,28]



Şekil 3.5 : Eski Sovyet Ülkeleri Kimyasal Tanker Kaptan Maaşı Değişimi [26,28]

- Kontrat Koşulları ve Süreleri

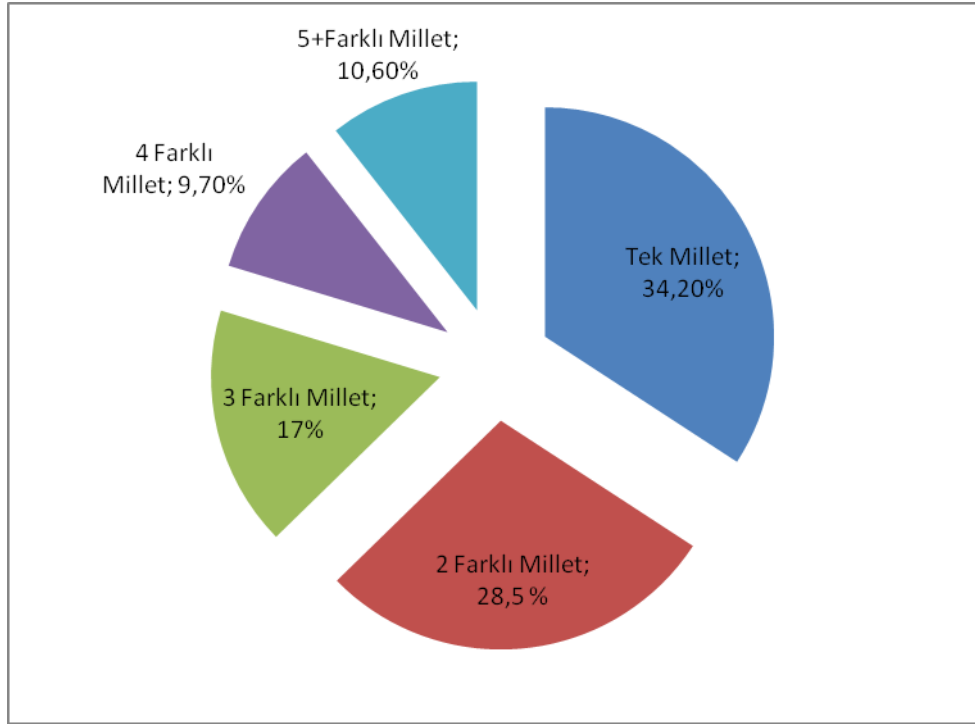
Kontrat koşulları, eğer gemi kolay bayrakta ve mavi sertifikalı ise ITF'in belirlediği kurallar geçerli olur. Bu koşullar, her sene yapılan toplu iş anlaşmalarında yenilenir. Mavi sertifikasız gemilerde, koşulları bayrak devleti veya armatör tarafından belirlenir, ancak personel sıkıntısında bu çok normal değildir.

Kontrat süreleri, personel sıkıntısında daha çok personelin talebi doğrultusunda gemi sefer bölgesine veya tipine göre belirlenir. Genel olarak; Senyör zabıtların 3 ile 4 ay,

ast zabitlerin 5-6 ay, tayfa sınıfının ise 6 ile 9 ay arasındadır. Kontratlar son zamanlarda, yıllık olarak yapılmakta ve her 4 ayın sonunda 2 aylık ücretli izin verilmektedir.

- Gemilerde farklı milletlerden personel istihdamı

Son 30 yıldır, dünya ticaret filosunda dikkate değer bir biçimde çok dilli ve çok kültürlü personel kompozisyonları kullanıldı. Bu zamanlarda, karma personel, hem iş sırasında hem de iş harici, gemi emniyetini, çevre kirliliğini engelleme veya güvenlik konularında davranışsal problemler gözlenmiş olabilir. O zamanlarda; kaza müfettişleri, kişiler arası durumları ve gemideki personel ilişkilerini araştırmaların yer etmiyorlardı. İnsan ilişkilerinin etkileri üzerine raporlarda bir şey bulmak imkânsızdı. [11] Şekil 3.7’de Dünya filosundaki karma personel istihdam edilen gemilerin yüzdeleri görülebilir.



Şekil 3.6 : Dünya Ticaret Filosu Karma Personel Kullanan Gemilerin Yüzdeleri [8]

Günümüzdeki birçok armatör gemilerinde karma personel kullanmaktadır. Bu ticari nedenler olduğu gibi, başka faydaları da olabilir. Eskiden, ulusal gemilerde yabancı personel kullanımı, övülecek bir olgu olarak görülürdü ve o günlerden karma personel kullanımıyla ilgili bir yorum bulmak çok zordu. İstisna olarak sadece Dr.

David Moreby'n (1990) gemideki iletişim problemleri üzerine bulunan bir araştırması mevcut bulunmaktadır. [12]

İnsanlar arasında verimliliği artırmak, çok uluslu bir personel ayarlamasında bile pozitif bir deneyim olabilir. Öncesinde gerekli olan şirketin bu yaklaşımını tüm birimlerinde uygulanabilirliğini sağlaması gerekir. Aynı zamanda yabancı personel istihdam etmeye hazırlanan bir firmada, öncelikle tüm bölümlerde yabancı personelin kabulünü sağlamalı, işletim sistemlerini yabancı personele de uygun hale getirmeli ve karma personel kullanılacaksa, kara kısmına ve denize alınacak her personel için kullanılacak dilin minimum kriterlerin aranması gerekir. İletişim, bizim anlama, algılama, işbirliği ve birlikte hareketlilik için en önemli insani aracımızdır. Ne yazık ki, aynı zamanda kafa karıştıran ve başkalarını korkutan da bir araçtır. [11] Eski Doğu Blok ülkelerinden senyör zabıtlara olan talebin artmasında ki en büyük neden olarak yüksek seviyedeki yetenekleri ve Hintli zabıtlara göre daha iyi kıyaslanabilir olması ile İngilizce yeterlilikleri görülebilir. [13]

Tahmin edilebilir zabıt kıtlığı, farklı coğrafyalardan denizcileri bir araya getirme zorunluluğu getirebilir. Kısıtlamasız uluslar arası personel havuzu, gemi adamı sağlama limitlerini düşürecektir. [14]

Çok kültürlü karma personel kullanımı aşağıdaki gibi avantajları olabilir. [11]

- a. Farklı kültürlerden gemi adamları farklı entelektüel süreçler veya şablonlar kullanma eğiliminde veya değişik tepkiler ve girdiler sağlama durumunda olabilirler.
- b. Müşterilerin, aynı dilden veya kültürden personeli seçerek gemi üzerinde anlaşma sağlaması yarar sağlayabilir.
- c. Fazla karma milletlerden oluşturulan personelin, kaptan otoritesi aynı milletle gruplaşan personele göre daha zor olmayacaktır.
- d. Daha geniş personel havuzunda, gemilere daha uygun, kaliteli ve daha az riskli gemi adamı seçilebilir.
- e. Çok kültürlü personel ile çalışmak, her personelin bireysel dünya bilgisi gelişecek ve bu şirketin daha sonra bu personellerden bazıları kara bazlı görevlerde kullanmak istediklerinde avantaja dönüşecektir.

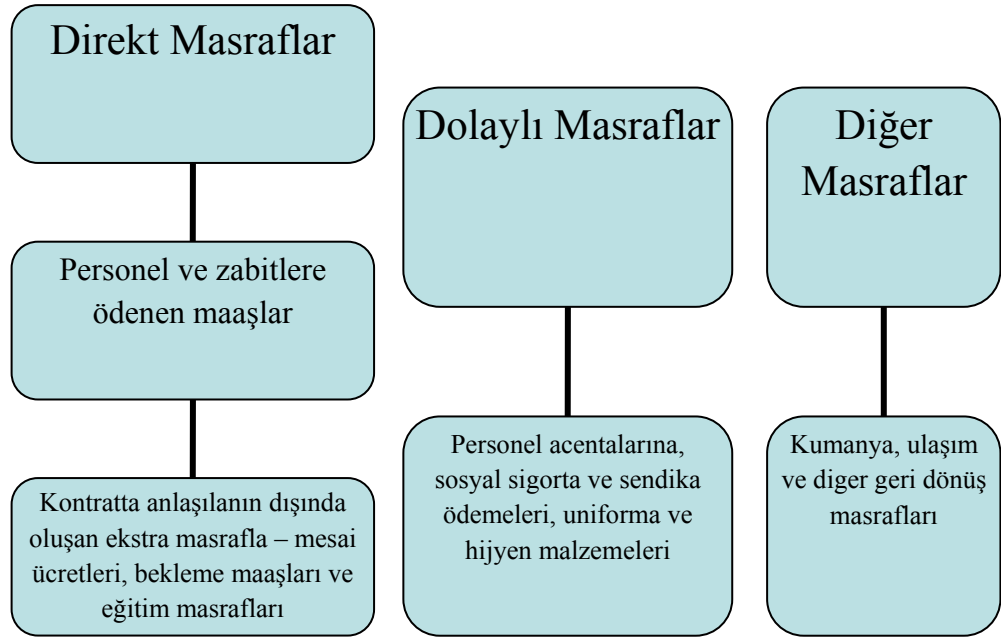
- f. Kültürel farklılıkları, şirketler avantaja dönüştürebilir. Örneğin, az alkol tüketimi olan Asya milletleri ile istihdam edilen yoğun tüketime eğilimli milletler kontrol altına alınabilir.
- g. Gelişen ülkelere personel istihdamı, bu ülkelere olan desteği artırmaktadır. Özellikle fakir olan ülkelere sağlanan personellerin evlerine yolladıkları maaşları, ülkelerin kalkınmasını sağlar ve hatta ileride açılacak yeni eğitim merkezlerine temelini yardımcı olur.

3.5.2 Diğer Faktörler

- Sendika durumları (ITF)

Milletlere göre, her personel kendi ülkesinde haklarının korunması amacıyla bir sendikaya üye olunur. Yıllık olarak alınan bir harcı, son zamanlarda armatör firma ödemeye başlamıştır. Ayrıca, mavi veya yeşil sertifika almak isteyen armatörler, direk olarak ITF'e yıllık harç ödemek zorundadır.

- Politik durumlar
- Tecrübe/yetenek/eğitim
- Gemi adamı ulusu ve bulma esnekliği
- Gemi sefer bölgesi
- İngilizce yeterlilik / Armatör özel istekleri / gelecekteki diğer etkiler
- Gemi bayrağı



Şekil 3.7 : Personel Giderleri Tablosu

3.6 Personel Gider Kalemleri

3.6.1 Personel Maaşı Giderleri

Personel maaşı, personelin ulusuna, kontrat anlaşmasına ve diğer yerel şartlara göre değişecektir. Genelde, personel maaşı dolar olarak ödense de, gemi adamının milletine, gemi armatörünün ulusuna ve gemi seferlerine göre değişmektedir. Ancak, bazı durumlarda hükümetlerin sınırlaması sebebiyle, gemi adamlarının maaşları mahallî para biriminden yatırılmasını şart koşturmaktadır. Avrupa’da durum ise, eski Sovyet ülkelerinde gelen çoğu gemi adamı AB vatandaşı olduğundan, maaşlarını Avro olarak almaktadır.

Bütçede hesaplanan pozisyon başına maaşta temel maaş ve birleşik maaş bulunmaktadır. Birleşik maaş, izin maaşını ve garanti edilmiş mesai ücretini içermektedir. Tüm bütçe koşulunda, bekleme (standby) maaşlarını, hastalık maaşlarını, çakışma maaşlarını ve ayrıca varda sosyal giderler ile sendika masraflarını içerir.

3.6.2 Mesai Ücretleri

Haftalık 40 ve 44 saat olan standart çalışma saatlerinden sonra yapılan işler de mesai ücretleri geçerli olur. Hafta sonu ve tatil günleri de ful mesai olarak hesaplanır. Mesai ücretleri ITF veya işveren tarafından belirlenerek uygulanır.

3.6.3 İzin Ücretleri

Son zamanlarda sıkça karşılaşılan ve özellikle Norveçli armatörlerin uyguladıkları yıllık kontratlarda yaklaşık yılda 4 ayı ücretli izin verilmektedir. Türk firmalarında ise kontrat sonunda 1 aylık izin ücreti verilmekte ve ay sonunda tekrar istihdam edilme şartı konmamaktadır.

ILO' ya göre ayda yaklaşık 2,5 gün izin parası olarak verilmelidir.

3.6.4 Emeklilik / Tasarruf Fonu

Bu gemi adamının faydasına olan bir durumdur ve genel de sendikanın istediği özel bir koşuldur. Armatörler, sendikaya kendiler fon, harçları aktarsa bile bazı koşullarda gemiler bu harçlar personelden kesilmektedir.

Bazı armatörler, kendi personeli için özel emeklilik sistemlerin kurmakta ve denizde kariyeri daha çekici hale getirmektedir.

3.6.5 Ulaşım Masrafları

Bu gider, geminin sefer bölgesine, personelin kontrat süresine ve uçak biletlerinin tam olarak alındığı yere göre farklılık göstermektedir. Hava yollarının, gemi adamları için özel indirimleri bulunmaktadır. Bütçede, Singapur ve Rotterdam personel değişiklikleri göz önüne alınarak 2007 uçak bilet fiyatlarının ortalamaları alınarak hesaplanmıştır.

3.6.6 Eğitim Giderleri

Özel gemiler için istihdam edilen personelin eğitimleri de özel olmakta ve giderleri o kadar çok olmaktadır. Eğitim bütçesi hazırlanırken aşağıdaki koşullar göz önüne alınır.

- Armatör ve kiracının özel istekleri
- Gemi adamının eğitim ihtiyacı
- Değerlendirme sonucu
- Performans planlama süreci
- Diğerleri

Bütçe elemanları ise;

- Kurs fiyatı
- Ulaşım ve otel masrafları
- Personel maaşları
- Herhangi bir dış sunucu ücretleri
- Stajyer eğitim masrafları olacaktır.

Bütçede yer alacak eğitimler ise;

- Yeterlilik eğitimi
- Zorunlu kısa kurslar
- Zorunlu olmayan kurslar
- Teknik ve üretim eğitimleri
- Yönetim ve performans eğitimleri
- Gemi üzerindeki eğitimler
- Gemi tipine özel eğitimler.

Özellikler son zamanlarda, büyük petrol şirketler çok özel şart koşmaktadır. Bu eğitimleri hazır almış personelin zorluğu ile beraber, almamış kişileri de eğitime yollamak ve bekletmek çok zor olmaktadır. Bir de eğitim tarihlerinin, personelin hazır olma tarihleriyle uygun olması gerekir. Şu an çoğu şirket, eğitim süresince gemi adamına tam maaş ve bekleme maaşı vermektedir.

Hazırlanan bütçelerde, gemi tiplerine göre ve gemide bulunacak personel sayısına göre ortalama ve tahmini bir rakam belirlenerek hesaplanmıştır. Kuru yük gemiler için 45, ve sıvı/gaz taşıyan gemiler için 60 dolar aylık kişi başı olarak kullanılmıştır.

3.6.7 Sendika Harçları

ITF ile olan anlaşma ve çalıştırılacak personel milletine göre değişir. ITF sosyal fonuna yıllık verilen harç sabit olurken, kişi başı ödenen sendika harcı ise millete göre değişir ve aylık veya yıllık ödenir.

Bütçelerimiz de, yurt dışında belirlenmiş personel temini acentelerinde alınmış ve farklı millete göre değişen ortalama değerler kullanılmıştır.

3.6.8 Personel Seçimi Sırasında Yapılan Harcamalar

Gemi adamını sağlayan personel acentesine veya reklam, gazete ilanı giderleri içerir. Bütçelerde, belirli personel temini acentelerinden alınmış ve farklı millete göre değişen ortalama değerler kullanılmıştır.

3.6.9 Sağlık ve Uyuşturucu/Alkol Testleri

Gemiye katılmadan önce yapılan Standard sağlık testleri ile alkol/uyuşturucu testlerini içermektedir. Kimyasal Tankerler de bunun yanında kurşun ve benzen kanda birikme testleri yapılmaktadır. Ayrıca, rastgele yapılacak alkol testleri de bu gidere eklenir.

Bütçelerde, belirlenmiş acentelerden alınmış ve farklı millete göre değişen ortalama değerler kullanılmıştır.

3.6.10 Refah / Sosyal Fonlar

ITF / TCC anlaşmalarına göre değişecek bu fon aynı zaman armatörün isteği doğrultusunda da değiştirilebilir. Gemini sefer bölgesine ve gemide ki hayat şartlarına göre değişmelidir.

3.6.11 Haberleşme ve Banka masrafları

Personel ilgili tüm ihtiyaçlarda gemi ile kontakta bulunmak gerekli uydu haberleşmesini kullanmak gerekir. Bu masrafta tahmini olarak bütçeye eklenir. Aynı zamanda, personel maaşlarının banka hesaplarına yatırırken kullandıkları hesaplara para aktarırken yapılan kesintilerin personel yansıtılmaması için belli bir bank transfer harcı üzerine konulur.

Bütçelerde banka transferleri kişi başı ortalama 15 dolar olarak belirlenmiştir.

3.6.12 Liman ve Acente Masrafları

Personel değişiklikleri gemi seferlerine göre planlanır. Ancak bütçe hazırlamada daha çok Rotterdam ve Singapur kullanılır. Daha çok ana limanlar personel değişikliği için kullanılırken, personel milletine göre de vize sıkıntıları yüzünden

uygun limanlar seçilmelidir. Örneğin, İstanbul Boğazı personel değişikliği için uygun bir geçiş noktası olmasına rağmen, denizci milletler için zorunlu kıldığı transit vizeyi Hintli ve Filipinli personel için en az 20 gün şart koşturmaktadır. Bu yüzden çoğu armatör, Rotterdam, Cebelitarık ve Malta gibi vize sıkıntısı olmayan AB ülkelerini kullanmaktadır.

Bütçelerimizde her millet için ortalama 150 dolarlık acente masrafı ve 90 dolarlık diğer masraflar olarak belirlenmiştir.

3.7 Gemi Tiplerine Göre Personel Bütçelerinin Maliyet Analizi

3.7.1 Bütçe Analizlerin Hazırlanması

Bütçeler hazırlanmasında kullanılan veriler, her ülkeden belirlenmiş personel temini acenteleri üzerinden sağlanmıştır.

- a. Çin: Çinli personel için yapılan bütçede, 6 büyük uluslar arası firmadan aldığımız kuru yük dökme personel maaşların ortalaması kullanılmıştır. Maaş çizelgeleri çoğu direkt olarak şirketlerden istenmiştir. 2 firma içinse, orada çalışan personelden tahmini olarak alınmıştır. Gemiye katılım öncesi yapılan harcamalar ise, ortalama olarak orada belirlenmiş bir acente tarafından verilmiştir.
- b. Ukrayna: Dünya genelinde bir talebe sahip olan Ukraynalı personel için, personel istihdam kapasitesi yüksek ve Ukrayna'da acentesi bulunan kuru yük dökme tipi gemilere 8 farklı firmadan, konteyner gemilere 8 farklı firmadan alınan personel maaşların ortalamaları kullanılmıştır. Genel olarak personel acenteleri Odessa, Ilicevsky, Izmail ve Kerch bölgelerinde bulunmaktadır. Eğitimleri, yabancı armatörler tarafından açılan özel eğitim merkezleri tarafında desteklenen personelin kalitesi giderek artmaktadır. Gemiye katılım öncesi harcamaları ise ortalama olarak, orada belirlenmiş bir personel acentesi tarafından sağlanmıştır.
- c. Hindistan: Devlet destekli veya özel olarak yabancı armatörlerin açtıkları eğitim kurumları ile beraber zabıt sayısını her yıl artırmasına rağmen, personel sıkıntısının en fazla hissedilen ülkelerden birisi olmuştur. Bu bakımdan, yazarın

Çalışma sahalarından bir yer olarak belirlediği Hindistan'da Mart 2008 yılında gerçekleştirilen

Personel maaşları araştırılırken, Hintli personeli en fazla istihdam eden firmalar ele alınmıştır. Dökme kuru yük gemiler için 8 farklı firmadan, konteyner gemileri için 6 farklı firmadan, kimyasal tankerler için 8 farklı firmadan, VLCC gemiler için 7 farklı firmadan ve LPG gemiler için de 5 farklı firmadan personel maaş çizelgeleri elde edilmiş olup, bütçelerde ortalaması kullanılmıştır. Hintli personel sağlayan acenteler yoğunluk olarak Bombay, Delhi ve Goa da olmak üzere Kochi, Chennai, Madras, Chandigarh ve Kalküta ile beraber tüm Hindistan'da bulunmaktadır. Gemiye katılış öncesi masraflar ile lokal ulaşım masrafları tanınmış bir personel acentesi tarafında ortalama değerleri sağlanarak, bütçelere işlenmiştir. [27]

- d. Hırvatistan: Avrupalı büyük armatörlerin gözdesi olan Hırvat zabitler, personel sıkıntısı ve AB'nin vize zorunluluğunu kaldırması ile maaşları çok yükselmiştir. Özellikle İtalyan armatörler ile iş birliği içindeki eğitim kurumlarının sayısı hızlı bir şekilde artmaktadır. Kuru yük dökme gemiler için 7, tankerler için 8, VLCC'ler için 4, LPG'ler için de 3 farklı fönde gelen firmadan personel maaşları tabloları alınmıştır. Genel olarak acenteler ve irtibat büroları Rijeka, Split ve Sibenik şehirlerinde kurulmuştur. Gemiye katılış öncesi harcamaları, kişi başi olarak belirlenen bir acenteden sağlanan ortalama veriler alınarak hesaplanmıştır.[25]
- e. Filipinler: Yüzlerce personel sağlayan acente bulunan Filipinler de, devletin etkisi ve gemi adamlarının haklarına yönelik kararlar ile beraber yabancı armatörlerin Çinli personel kullanımına yönelik olan korku gerçekleşmedi ve acente sayıları giderek arttı. Bütçede kullanılan Filipinli personel maaşları IBF anlaşmasında geçen minimum maaşlar alınmıştır. Ast zabitler içinde 6 farklı dökme kuru yük acenteden ve 7 farklı tanker personeli sağlayan acenteden alınan verilerin ortalamaları kullanılmıştır. Tanınan bir acentenin, personel başına hesaplanan gemiye katılış öncesi değerlerinin ortalamaları alınarak, bütçelere işlenmiştir.
- f. Türkiye: Karadaki iş oluşumlarının, tecrübeli gemi adamına olan taleplerin artması ve Türk lirasının dolar karşısında değerlenmesi, gemi inşasının en parlak

dönemini yaşaması gibi nedenler Türkiye'yi personel sıkıntısının en çok hissedilen ülkesi haline getirmiştir. Bütçelerde kullanılan maaş ve diğer veriler, üç denizcilik fakültesi arasında yapılan araştırmada ilk sırayı alan firmalar kullanılmıştır. Dökme yük için 6 ve kimyasal tanker içinde 7 büyük firmadan alınan maaşlarının ortalamaları kullanılmıştır. Türk bayraklı gemiler için zorunlu olan sigorta primleri maaş dışında kabul edilmiştir. Gemi öncesi katılım harcamaları da 2008 yıl ortalaması alınmıştır.

- g. Bulgaristan: Uluslar arası üne sahip olan Bulgaristan, AB'ye girişinden sonra gemi adamlarında maaşlar çok yükseldir. Bütçeler için kullanılan maaşlar, Bulgar gemi adamı istihdam eden uluslar arası 7 armatör tarafından sağlanan verilerin ortalaması alınmıştır. Gemiye katılım öncesi harcamalar ise orada belirlenmiş bir acentenin sağladığı ortalama değerler kullanılmıştır.
- h. Rusya: Batı armatörleri için kültürel ve dini olarak yakın olan Rusların, özellikler tanker piyasasında aranılan millet olmuşlardır. Tanker ve VLCC tankerler için 7 büyük gemi işletmecisi ve büyük petrol şirketinden alınan maaş çizelgelerinin ortalamaları kullanılmıştır. Rusya'dan genel olarak tek merkez bulunmamaktadır. Ama St. Peterburg ve Novorossiysk başta olmak üzere, Arhangelsk, Nakhodka, Vladivostok gibi şehirlerde büyük eğitim kurumları ve personel temini acenteleri bulunmaktadır.[26]
- i. Romanya: Romenler, hem Türkiye, İtalya gibi Akdeniz milletlerine hem de eski Sovyet ülkelerine yakınlığı ile birçok farklı milletle kombinasyon yapılabilir. 9 büyük firmadan alınan verilerin ortalamaları, bütçelerde kullanılmıştır. Köstence, personel temini konusunda ve eğitim kurumlarının merkezidir.
- j. Letonya: Sovyetler Birliği zamanında, devlet tanker firmasının merkezi Riga olunca, çoğu Letonyalı gemi adamı tanker ve gaz taşıyıcı gemilerde tecrübe kazanmışlardır. Bütçede kullanılan LPG maaşları, 5 farklı firmadan alınan verilen ortalamalar kullanılmıştır. [26]

3.7.1 Dökme / Kuru yük gemileri personel bütçelerinin analizi

Tablo 3.1: Kuru Yük Dökme / Genel Kargo Tipi Gemi Personeli Bütçe Karşılaştırma Analizi

	Çinli Zabitler Çinli Tayfa	Ukraynalı Zabitler Ukraynalı Tayfa	Hintli Zabitler Hintli Tayfa	Hırvat Senyör Zabitler Filipinli Ast Zabitler Filipinli Tayfa	Türk Zabitler Türk Tayfa
Gider Kalemleri	USD	USD	USD	USD	USD
Personel Maaşları	413.208	609.307	694.351	676.125	712.038
Personel Ulaşım	59.280	45.560	37.440	39.850	40.940
Eğitim	15.600	14.500	14.500	14.500	14.500
Diğer Personel Giderleri	22.310	19.200	21.300	20.500	19.200
Personel Acente Gideri	38.127	43.000	48.960	54.720	34.000
Sağlık Testleri	4.209	4.700	4.950	5.760	4.800
Kumanya	61.685	56.940	56.940	56.940	56.940
Toplam Personel	614.419	793.207	878.441	868.395	882.418
İdari Masraflar	6.000	6.000	6000	6000	6000
Yıllık Operasyon Gideri	620.419	799.207	884.441	874.395	888.418
Günlük Operasyon Gideri	1.700	2.190	2.423	2.396	2.434

Tablo 3.1’de kuru yük ve dökme piyasası için hazırlanan beş farklı bütçede, farklı milletlerin giderlerini ve günlük olarak etkileri görülebilir. Çinli personel ne kadar avantajlı gibi gözükse de, Çinli personel arzı kendi iç ve Ulusal bayrağın arzını karşılamamaktadır ve ayrıca denizde kalma oranlarının düşük olmasından personel başına yapılan eğitim yatırımının geri bildirimi olmamasından dolayı eğitim bütçesi tahmini rakamların üzerinde çıkmasına sebep olmaktadır. Ukraynalı personel, hem fiyat hem de kalite olarak dökme tipi gemilerde bu yüzden çok avantajlıdır. Yalnız Ukraynalı personele yönelik talep artışı, gemi günlük giderlerinin 6 ayda bir değişmesine sebep olabilir. Diğer kombinasyonlarda çok fazla günlük gider farkı bulunmamaktadır.

3.7.2 Konteyner gemileri personel bütçelerinin analizi

Tablo 3.2: Konteyner Tipi Gemi Personeli Bütçe Karşılaştırma Analizi

	Ukraynalı Zabitler Ukraynalı Tayfa	Hintli Zabitler Hintli Tayfa	Bulgar Zabitler Filipinli Tayfa
Gider Kalemleri	USD	USD	USD
Personel Maaşları	623.359	702.294	717.723
Personel Ulaşım	55.290	34.440	51.900
Eğitim	14.500	14.500	14.500
Diğer Personel Giderleri	19.200	21.300	19.800
Personel Acente Gideri	43.000	48.960	54.720
Sağlık Testleri	4.700	4.950	5.760
Kumanya	58.765	58.765	58.765
Toplam Personel	818.814	885.209	923.168
İdari Masraflar	7.500	7500	7500
Yıllık Operasyon Gideri	826.314	892.709	930.668
Günlük Operasyon Gideri	2.264	2.446	2.550

Konteyner sektöründe var olan personel sıkıntısını, tankerler ve kimyasal tankerlerdeki maaşlarla aynı seviyeye çıkararak çözüm bulma arayışındadır. Yine tüm personelin Ukraynalı olacağı bir seçenek düşünülebilir. Eğer geminin Kuzey Avrupa hattında çalıştığı planlanırsa, gemi personelinin AB ülkelerinden gemi adamları ile donatılması, personel değiştirme riskini indirgeyecektir.

3.7.3 Tanker tipi gemilerin personel bütçelerinin analizi

Tablo 3.3: Tanker Tipi Gemi Personeli Bütçe Karşılaştırma Analizi

	Rus Zabitler Rus Tayfa	Hırvat Senyör Zabitler Filipinli Ast Zabitler Filipinli Tayfa	Romen Zabitler Romen Tayfa
Gider Kalemleri	USD	USD	USD
Personel Maaşları	918.894	956.935	955.871
Personel Ulaşım	48.720	46.080	46.020
Eğitim	18.000	18.000	18.000
Diğer Personel Giderleri	19.200	20.500	19.800
Personel Acente Gideri	43.000	48.960	52.350
Sağlık Testleri	6.500	7.200	6.100
Kumanya	61.320	61.320	61.320
Toplam Personel	1.115.634	1.158.995	1.159.461
İdari Masraflar	9.000	9000	9000
Yıllık Operasyon Gideri	1.124.634	1.167.995	1.168.461
Günlük Operasyon Gideri	3.081	3.200	3.201

Tankerler de, Rusların performansında çok memnun olan büyük armatörler, eski Sovyet ülkelerine eğitim yatırımlarına devam etmektedir. Ancak, tankerler de personel kıtlığı her ülkede hissedilmektedir. Özellikle Doğu Avrupa ülkelerinden gemi adamları kombinasyonları personel sıkıntısını en aza indirmek için kullanılabilir. Yapılan bütçelerde çok fazla bir fark bulunmamaktadır. Bunun en büyük sebebinin tanker zabitan maaşlarında milliyete göre çok fazla farklılık olmamasında kaynaklanır.

3.7.4 Kimyasal Tanker tipi gemilerin personel bütçelerinin analizi

Tablo 3.4: Kimyasal Tanker Tipi Gemi Personeli Bütçe Karşılaştırma Analizi

	Rus Zabıtlar Rus Tayfa	Hintli Zabıtlar Hintli Tayfa	Türk Zabıtlar Türk Tayfa
Gider Kalemleri	USD	USD	USD
Personel Maaşları	925.687	918.918	904.022
Personel Ulaşım	51.330	46.020	52.510
Eğitim	18.000	18.000	18.000
Diğer Personel Giderleri	19.200	21.300	19.200
Personel Acente Gideri	43.000	48.960	52.350
Sağlık Testleri	6.500	7.200	6.600
Kumanya	61.320	61.320	61.320
Toplam Personel	1.125.037	1.121.718	1.114.002
İdari Masraflar	9.000	9000	9000
Yıllık Operasyon Gideri	1.134.037	1.130.718	1.123.002
Günlük Operasyon Gideri	3.107	3.098	3.077

Kimyasal tankerler de, Türk personeli avantajı olsa da zabıt sıkıntısı başka bir millet ile kombinasyonunu zorunlu kılmaktadır. Türk personelin ve Bulgar veya Romen personel ile olan kombinasyonlarından güzel verim alınmıştır. Ayrıca Türk / Bulgar / Romen zabitan ile Filipinli tayfa iyi bir kombinasyon olabilir.

Bütçelerdeki farkın az olmasının nedeni zabitan maaşlarındaki benzerlikten kaynaklanmaktadır.

3.7.5 VLCC tipi tankerlerin personel bütçelerinin analizi

Tablo 3.5: VLCC Tipi Gemi Personeli Bütçe Karşılaştırma Analizi

	Rus Zabitler Rus Tayfa	Hintli Zabitler Hintli Tayfa	Hırvat Zabitler Filipinli Tayfa
Gider Kalemleri	USD	USD	USD
Personel Maaşları	1.064.048	965.418	1.110.560
Personel Ulaşım	52.200	46.800	57.120
Eğitim	18.720	18.720	18.720
Diğer Personel Giderleri	19.600	21.900	21.700
Personel Acente Gideri	43.000	48.960	48.960
Sağlık Testleri	7.100	7.600	7.600
Kumanya	66.430	66.430	66.430
Toplam Personel	1.271.098	1.175.828	1.331.090
İdari Masraflar	9.000	9000	9000
Yıllık Operasyon Gideri	1.280.098	1.184.828	1.340.090
Günlük Operasyon Gideri	3.507	3.246	3.671

VLCC’de Hintli zabitler avantajını korumaktadır. Belki Avrupalı senyör zabitler ile Filipinli personel’de olumlu bir kombinasyon olarak kullanılabilir. Tablo 3.3 bütçe örneklerinde de görüldüğü üzere, Hintli personelin maliyet avantajı bulunmaktadır. VLCC yatırımında bulunacak Türk armatörler içinde tecrübeli Hintli zabit ile yüksek performanslı başka milletten tayfa kombinasyonu kurulabilir.

3.7.6 LPG tipi tankerlerin personel bütçelerinin analizi

Tablo 3.6: LPG Tipi Gemi Personeli Bütçe Karşılaştırma Analizi

	Letonyalı Zabit Letonyalı Tayfa	Hintli Zabitler Hintli Tayfa	Hırvat Zabitler Filipinli Tayfa
Gider Kalemleri	USD	USD	USD
Personel Maaşları	1.063.938	1.001.256	1.137.720
Personel Ulaşım	78.570	48.360	59.940
Eğitim	18.720	18.720	18.720
Diğer Personel			
Giderleri	19.600	21.900	21.700
Personel Acente Gideri	75.000	55.000	59.000
Sağlık Testleri	8.100	8.300	7.600
Kumanya	68.985	68.985	68.985
Toplam Personel	1.332.913	1.222.521	1.373.665
İdari Masraflar	9.000	9000	9000
Yıllık Operasyon			
Gideri	1.341.913	1.231.521	1.382.665
Günlük Operasyon			
Gideri	3.676	3.374	3.788

Gaz taşımacılığı, kendi içinde kapalı bir sektördür. Sovyetler zamanında, ülkenin gaz taşımacılık merkezi olan Letonya, Avrupa’da bu konuda lider durumdadır. Letonyalıların, diğer personel seçeneklerine göre bütçeleri daha yüksek olmasına rağmen seçilmesinde verim olarak yarar vardır. Yalnız ilerideki LPG/LNG teslimleri ile şu an bulunan gaz tecrübeli personelin önümüzdeki yıllarda kat kat artacağı beklenmektedir. LPG yatırımı düşünen armatörlerin, mutlaka başka bir millet içinde eğitim yatırımlarını yapması şarttır.

4. SONUÇLAR VE TARTIŞMA

Dünya Ekonomisinin büyümesiyle, denizcilik sektörünün ivmelenmiş ve gemi siparişleri ile beraber deniz ticaret filosu büyümüştü. Ancak, aynı hızla deniz personel havuzu genişlemedi. Sektörün, her geçen daha eğitilmiş ve daha kaliteli zabıtlara ihtiyacı olurken, bu sayı düşmüştür. Yaşam standartları artan ülkelerde ise denizcilik çekiliciliğini kaybetmiş ve gelişen ekonomilerdeki halka hitap etmeye başlamıştır. Bunun sonucunda 1970'li yılların ortaların başlayan ve 1980'li yıllarda hız kazanan, kolay bayrağa kaçma eğilimi ile yabancı personel kullanma eğilimi de başlamıştır.

2000'li yıllara kadar yabancı personel çalıştırmaya sıcak bakmayan Türk armatörleri de zabıt sıkıntısı, personel kalitesi, bazı bayrakların Denizcilik Müsteşarlığın hazırladığı Türk Yeterliliklerini tanımadığından ve Türk personelin yüksek maliyeti olmasından yabancı personel kullanma zorunda kalmıştır.

Küçük koster ve tanker sınıfının alınmadığı personel işletme bütçelerinde, genel olarak Türk armatörleri yabancı personel olarak Karadeniz ülkelerinden personel ithal etse de, aynı kalite ve standartları korumak isteyen armatör için günlük giderde çok fazla fark etmeyecektir.

Kuru yük ve dökme piyasası için hazırlanan beş farklı bütçelerde, farklı milletlerin giderlerini ve günlük olarak etkilerini gördük. Çinli personel ne kadar avantajlı gibi gözükse de, Çinli personel arzı kendi iç ve Ulusal bayrağın arzını karşılamamaktadır. Ukraynalı personel, dökme tipi gemilerde bu yüzden daha avantajlıdır. Diğer kombinasyonlarda çok fazla günlük gider farkı bulunmamaktadır.

Konteyner sektöründe var olan personel sıkıntısını, tankerler ve kimyasal tankerlerdeki maaşlarla aynı seviyeye çıkararak çözüm bulma arayışındadır. Yine tüm personelin Ukraynalı olacağı düşünülebilir.

Tankerler de, Rusların performansında çok memnun olan büyük armatörler, eski Sovyet ülkelerine eğitim yatırımlarına devam etmektedir. Ancak, tankerler de personel kıtlığı her ülkede hissedilmektedir.

Kimyasal tankerler de, Türk personeli avantajı olsa da vardiya mühendisi sıkıntısı başka bir millet ile kombinasyonunu zorunlu kılmaktadır. Türk personelin ve Bulgar veya Romen personel ile olan kombinasyonlarından güzel verim alınmıştır.

VLCC’de Hintli zabitler avantajını korumamaktadır. Belki Avrupalı senyör zabitler ile Filipinli personel’de olumlu bir kombinasyon olarak kullanılabilir.

LPG sektörünü elinde bulunduran Letonyalıların, diğer personel seçeneklerine göre bütçeleri daha yüksel olmasına rağmen seçilmesinde verim olarak yarar vardır.

Hedef olarak koyduğumuz, Türk Armatörünün, dökme yük gemiler ve kimyasal tankerler için yabancı personel çalıştırmasının eğiliminin maliyet olarak bir avantajı bulunmamaktadır. Bunun yanı sıra %10 işsizlik olan ülkemizde, hem kendi ulusal filomuza hem de uluslar arası armatörlerin talep edebileceği gemi adamı arzını yetiştirebilmemiz gerekiyor.

Türk armatörün, yabancı personel ile çalışması yerine kendi milleti ile çalışmasını sağlamak için yapılması gereken çok şey var. Ancak öncelik olarak şu gibi öneriler sunabiliriz;

- Zabit yetiştiren kurumlara, armatör olarak destek verilmeli ve var olan kurumların kapasite artırılmasını çalışmaları yapıp, yeni uluslar arası standartlarda akademiler açılmalıdır.
- Özel gemiler için eğitim sağlayacak eğitim kurumları açılmalıdır.
- Tayfa kısmı için lise düzeyinde meslek okulları açılmalı, var olan denizcilik meslek liselerinin belirli bir tayfa olarak tecrübesinden sonra uzak yok vardiya mühendise ve zabiti yeterliliklere hak kazandırmalı.
- Karada iş sahibi olamayan makine, elektrik, gaz ve soğutma mühendislerine gemilerde çalışma yeteneklerini kazandıracak formasyonlar sağlanmalıdır.
- Tüm denizcilik eğitim kurumlarında, İngilizce eğitime önem verilmeli ve şart koşulmalıdır.

- Eğitim alan stajyerlerin, giderlerinin karşılayabilmesi için devlet destekli eğitim kredileri hazırlanmalı ve geri ödemesini mezun olduktan sonra başlatılmalıdır.
- Diğer kolay bayrak ve AB devletleriyle, devlet düzeyinde anlaşma sağlayarak Türk personelin, diğer bayraklı gemilerde çalışabilme özgürlüğü sağlanmalıdır.
- Türk Bayraklı gemilerde çalışan personeli, aynı yabancı gemiler de çalışıyormuş gibi askerlik tecilinin sağlanması ve bedelli askerlik haklarının sağlanılmalıdır.
- Türk denizcisinin daha organize olunması sağlayacak ve haklarını koruyacak sendika kurumları desteklenmelidir.

Denizcilik sektör her gün geliştikçe daha kalifiyeli personel ihtiyaç duyacaktır. Türk personelinin, uluslar arası piyasada adının geçmesi sadece eğitim kalitesinin artırılması ve Türk denizciliğinin gelişmesi, Türk personelinin uluslar arası kalitesiyle mümkündür.

Ayrıca, ileride bundan sonra bu konularda araştırma yapacaklara ise şu önerileri sunabiliriz;

- Armatörlerin rekabet stratejileri ve amaçları
- Armatörlerin sahip oldukları IK profili
- Türk gemi adamının profili çıkarılarak, profesyonelliği, çalışma süreklilikleri, başka kültürler ile olan ilişkileri ve etkin çalışabilecek milletlerin belirlenmesi

KAYNAKLAR

- [1] **Bingöl D.**, (1998), İnsan Kaynakları Yönetimi
- [2] **Cipolla, M. C.**, 2000. Neşeli Öyküler, Yurt Yayınları
- [3] **Drewry Consultant Ltd.**, 2006, Ship Managament, London
- [4] **Klaveness Commercial Management**, 2008, Benchmarking of Opex-2007, UK
- [5] **Zhao, M.**, 2001. The Impact of Enterprise Reform on Chinese Seafarers, Seafarers International Research Centre
- [6] **Lloyd Shipping Economics**, Aug 2007. Counting Cost, Operating the Cost.
- [7] **Koehn, S.**, 2007. A Semi-paramatic Approach to the Economic Determinants of OPEX, Leicester University Economy Department
- [8] **Kahveci E., Lane T., Sampson H.**, 2002, Transnational Seafarer Communities
- [9] **Legge, K.**, 1995,. Human Resource Management, Rhetoric and Realities
- [10] **World Trade Organisation**, 2007, International Trade statics
- [11] **Horck, J.**, 2005, Getting The Best From Multi-Cultural Manning, WMU
- [12] **Moreby, D.**, 1990, Communication Problems Inherent In A Cross-Cultural Manning Environment, Maritime Policy & Management
- [13] **Moritmer, J.**, 2004, Strong Demand for Crew From New EU Members, Fairplay. 251 (6277)
- [14] **Hand, M.**, 2005, Crewing: Officer Shortage Could Get Worse Warns Barber., Lloyd List,1.
- [15] **Lloyd's Shipping Economist**, 2007, Counting the cost
- [16] **BIMCO/ISF**, 2005, Manpower 2005 Update, The Worldwide Demand For and Supply Of Seafarers
- [17] **Gilmour Research / Shiptalk**, 2007, Seafarer Attraction and Retention Survey Report
- [18] **Chadka, K.**, 2007, Getting Selective, Marex Bulletin
- [19] **Capt. Osnin, N.**, 1998, Manpower Requirements In The Shipping Industry
- [20] **Zhao, M.**, 2001, The Impact of Enterprise Reform on Chinese Seafarers
- [21] **Obando-Rojas, B.**, 2003, New Jobs for Seafarers In Short Supply
- [22] **Amante, M. S.V.**, 2003, Philippine seafarers in the global labour market.

- [23] **Lane, A. D., Obando-Rojas, B., Wu, B., Tasiran, A.,** 2002, Crewing the International Merchant Fleet
- [24] **U.S. Department of Transportation And Maritime Administration,** 2006, Foreign Flag Practices
- [25] **Yılmaz, Ö.,** Aralık-2007, Zagreb/Hırvatistan Çalışma Sahası Sonuçları
- [26] **Yılmaz, Ö.,** Mart-2008, Riga/Letonya Çalışma Sahası Sonuçları
- [27] **Yılmaz,Ö.,** Mart-2008, Bombay/Hindistan Çalışma Sahası Sonuçları
- [28] **Yılmaz, Ö.,** Eylül-2007, Glasgow/İskoçya Personel Yönetim Atölyesi Verileri
- [29] **Yılmaz, Ö.,** Nisan-2008, Intertanko Yıllık Olağan Buluşması Verileri

EKLER

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

Dökme Kuru Yük / Genel Kargo

Bütçe No

1

Gemi Dökme Kuru Yük / Genel Kargo

tipi

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiyet	Temel	SBT / GRT Mesai	İzin	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çakışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Çinli	1.803	1.215	361	0	0	150	0	0	3.529	71	3.600	1	3.600
1. Vard. Zbt.	Çinli	1.164	784	233	0	0	100	0	0	2.281	46	2.327	1	2.327
2. Vard. Zbt.	Çinli	932	628	186	0	0	0	0	0	1.746	35	1.781	1	1.781
3. Vard. Zbt.	Çinli	899	606	180	0	0	0	0	0	1.685	34	1.719	1	1.719
Baş Mühendis	Çinli	1.638	1.104	327	0	0	150	0	0	3.219	64	3.283	1	3.283
2. Mühendis	Çinli	1.164	784	233	0	0	100	0	0	2.281	46	2.327	1	2.327
3. Mühendis	Çinli	932	628	186	0	0	0	0	0	1.746	35	1.781	1	1.781
4. Mühendis	Çinli	899	606	180	0	0	0	0	0	1.685	34	1.719	1	1.719
Elektrik Zbt.	Çinli	932	628	186	0	0	0	0	0	1.746	35	1.781	1	1.781
Stajer	Çinli	228	154	46	0	0	0	0	0	428	9	437	2	873
Gv. Lostromosu	Çinli	598	352	120	0	0	0	0	0	1.070	21	1.091	1	1.091
U. Gemici	Çinli	535	316	107	0	0	0	0	0	958	19	977	3	2.931
Gemici	Çinli	398	234	79	0	0	0	0	0	711	14	725	3	2.176
Miço	Çinli	228	134	46	0	0	0	0	0	408	8	416	1	416
Kaynakçı	Çinli	598	352	120	0	0	0	0	0	1.070	21	1.092	2	2.183
Yağcı	Çinli	535	316	107	0	0	0	0	0	958	19	977	2	1.954
Silici	Çinli	228	134	46	0	0	0	0	0	408	8	416	1	416
Aşçı	Çinli	598	352	120	0	0	0	0	0	1.070	21	1.091	1	1.091
Kamarot	Çinli	456	269	91	0	0	150	0	0	966	19	985	1	985
Toplam Personel maaşları		17.992	11.518	3.599	0	0	650	0	0	33.759	675	34.434	26	34.434
Yıllık toplam														413.208

Personel Ulaşımı: Personel değişiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Çinli	Pekin	Üst Zabitler	4	10	8	900	0	7200
Çinli	Pekin	Ast Zabitler	7	10	14	900	0	12600
Çinli	Pekin	Şef.Tafya	3	10	6	900	0	5400
Çinli	Pekin	Tayfa	12	10	24	900	0	21600
Alt-Toplam								46800
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			52					7.800
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			52					4.680
Toplam Ulaşım Masrafları								59.280

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

Dökme Kuru Yük / Genel Kargo

Bütçe No

2

Gemi Dökme Kuru Yük / Genel Kargo
tipi

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çıkışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Ukraynalı	2.125	3.327	0	0	0	0	48	5.500	110	5.610	1	5.610
1. Vard. Zbt.	Ukraynalı	1.398	2.569	0	0	0	0	33	4.000	80	4.080	1	4.080
2. Vard. Zbt.	Ukraynalı	1.163	1.513	0	0	0	0	24	2.700	54	2.754	1	2.754
3. Vard. Zbt.	Ukraynalı	1.113	1.365	0	0	0	0	22	2.500	50	2.550	1	2.550
Baş Mühendis	Ukraynalı	1.901	1.901	0	0	0	0	43	3.845	77	3.922	1	3.922
2. Mühendis	Ukraynalı	1.398	2.569	0	0	0	0	33	4.000	80	4.080	1	4.080
3. Mühendis	Ukraynalı	1.163	1.513	0	0	0	0	24	2.700	54	2.754	1	2.754
4. Mühendis	Ukraynalı	1.113	1.365	0	0	0	0	22	2.500	50	2.550	1	2.550
Elektrik Zbt.	Ukraynalı	1.163	2.313	0	0	0	0	24	3.500	70	3.570	1	3.570
Stajer	Ukraynalı	378	25	0	0	0	0	0	403	8	411	2	822
Gv. Lostromosu	Ukraynalı	710	986	0	0	0	0	16	1.712	34	1.746	1	1.746
U. Gemici	Ukraynalı	604	821	0	0	0	0	14	1.439	29	1.468	3	4.403
Gemici	Ukraynalı	457	639	0	0	0	0	11	1.107	22	1.129	3	3.387
Kaynakçı	Ukraynalı	710	986	0	0	0	0	16	1.712	34	1.746	1	1.746
Yağcı	Ukraynalı	604	821	0	0	0	0	14	1.439	29	1.468	2	2.936
Silici	Ukraynalı	457	639	0	0	0	0	11	1.107	22	1.129	1	1.129
Aşçı	Ukraynalı	700	893	0	0	0	0	15	1.608	32	1.640	1	1.640
Kamarot	Ukraynalı	453	611	0	0	0	0	10	1.074	21	1.095	1	1.095
Toplam Personel maaşları		17.610	24.856	0	0	0	0	380	42.846	857	43.703	24	50.776
Yıllık toplam													609.307

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Ukraynalı	Kiev	Üst Zabitler	4	4	8	730	0	5840
Ukraynalı	Kiev	Ast Zabitler	7	6	14	730	0	10220
Ukraynalı	Kiev	Şef.Tafya	3	7	6	730	0	4380
Ukraynalı	Kiev	Tayfa	10	7	20	730	0	14600
Alt-Toplam								35040
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			48					7.200
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			48					4.320
Toplam Ulaşım Masrafları								46.560

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

Dökme Kuru Yük / Genel Kargo

Bütçe No

3

Gemi Dökme Kuru Yük / Genel Kargo
tipi

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çakışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Hintli	1.999	4.351	0	0	300	0	160	6.810	136	6.946	1	6.946
1. Vard. Zbt.	Hintli	1.507	3.413	0	0	200	0	160	5.280	106	5.386	1	5.386
2. Vard. Zbt.	Hintli	1.076	2.164	0	0	0	0	160	3.400	68	3.468	1	3.468
3. Vard. Zbt.	Hintli	947	1.963	0	0	0	0	160	3.070	61	3.131	1	3.131
Baş Mühendis	Hintli	1.948	4.212	0	0	300	0	160	6.620	132	6.752	1	6.752
2. Mühendis	Hintli	1.507	3.413	0	0	200	0	160	5.280	106	5.386	1	5.386
3. Mühendis	Hintli	1.076	2.164	0	0	0	0	160	3.400	68	3.468	1	3.468
4. Mühendis	Hintli	947	1.963	0	0	0	0	160	3.070	61	3.131	1	3.131
Elektrik Zbt.	Hintli	1.076	2.274	0	0	0	0	160	3.510	70	3.580	1	3.580
Stajer	Hintli	285	115	0	0	0	0	0	400	8	408	2	816
Gv. Lostromosu	Hintli	612	664	0	0	0	0	160	1.436	29	1.465	1	1.465
U. Gemici	Hintli	550	599	0	0	0	0	160	1.309	26	1.335	3	4.006
Gemici	Hintli	491	537	0	0	0	0	160	1.188	24	1.212	2	2.424
Kaynakçı	Hintli	590	640	0	0	0	0	160	1.390	28	1.418	1	1.418
Yağcı	Hintli	550	599	0	0	0	0	160	1.309	26	1.335	2	2.670
Silici	Hintli	491	537	0	0	0	0	160	1.188	24	1.212	1	1.212
Aşçı	Hintli	577	628	0	0	0	0	160	1.365	27	1.392	1	1.392
Kamarot	Hintli	491	537	0	0	0	0	160	1.188	24	1.212	1	1.212
Toplam Personel maaşları		16.720	30.773	0	0	1.000	0	2.720	51.213	1.024	52.237	23	57.863
Yıllık toplam													694.351

Personel Ulaşımı: Personel değişiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Hintli	Bombay	Üst Zabitler	4	6	8	540	0	4320
Hitnli	Bombay	Ast Zabitler	7	6	14	540	0	7560
Hitnli	Bombay	Şef.Tafya	3	9	6	540	0	3240
Hitnli	Bombay	Tayfa	10	9	20	540	0	10800
Alt-Toplam								25920
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			48					7.200
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			48					4.320
Toplam Ulaşım Masrafları								37.440

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

Dökme Kuru Yük / Genel Kargo

Bütçe No

4

Gemi Dökme Kuru Yük / Genel Kargo
tipi

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çıkışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Hırvat	2.125	4.875	0	0	300	0	69	7.369	147	7.516	1	7.516
1. Vard. Zbt.	Hırvat	1.398	3.902	0	0	200	0	69	5.569	111	5.680	1	5.680
2. Vard. Zbt.	Filipinli	1.013	1.487	0	0	0	0	200	2.700	54	2.754	1	2.754
3. Vard. Zbt.	Filipinli	878	1.422	0	0	0	0	200	2.500	50	2.550	1	2.550
Baş Mühendis	Hırvat	1.901	4.799	0	0	300	0	69	7.069	141	7.210	1	7.210
2. Mühendis	Hırvat	1.398	3.902	0	0	200	0	69	5.569	111	5.680	1	5.680
3. Mühendis	Filipinli	1.013	1.487	0	0	0	0	200	2.700	54	2.754	1	2.754
4. Mühendis	Filipinli	878	1.422	0	0	0	0	200	2.500	50	2.550	1	2.550
Elektrik Zbt.	Filipinli	1.013	1.887	0	0	0	0	200	3.100	62	3.162	1	3.162
Stajer	Filipinli	350	0	0	0	0	0	0	350	7	357	2	714
Gv. Lostromosu	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
U. Gemici	Filipinli	563	566	0	0	0	0	200	1.329	27	1.356	3	4.067
Gemici	Filipinli	430	382	0	0	0	0	200	1.012	20	1.032	2	2.064
Kaynakçı	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Yağcı	Filipinli	563	566	0	0	0	0	200	1.329	27	1.356	2	2.711
Silici	Filipinli	430	382	0	0	0	0	200	1.012	20	1.032	1	1.032
Aşçı	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Kamarot	Filipinli	430	382	0	0	0	0	200	1.012	20	1.032	1	1.032
Toplam Personel maaşları		16.477	29.537	0	0	1.000	0	2.876	49.890	998	50.888	23	56.344
Yıllık toplam													676.125

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Hırvat	Zagreb	Üst Zabitler	4	5	10	700	0	7000
Filipinli	Manila	Ast Zabitler	7	9	10	630	0	6300
Filipinli	Manila	Şef.Tafya	3	9	5	630	0	3150
Filipinli	Manila	Tayfa	10	9	20	630	0	12600
Alt-Toplam								29050
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			45					6.750
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			45					4.050
Toplam Ulaşım Masrafları								39.850

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

Dökme Kuru Yük / Genel Kargo

Bütçe No

5

Gemi Dökme Kuru Yük / Genel Kargo
tipi

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çıkışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Türk	2.325	4.575	0	0	0	0	80	6.980	140	7.120	1	7.120
1. Vard. Zbt.	Türk	1.497	3.503	0	0	0	0	80	5.080	102	5.182	1	5.182
2. Vard. Zbt.	Türk	1.200	2.200	0	0	0	0	80	3.480	70	3.550	1	3.550
3. Vard. Zbt.	Türk	1.126	1.874	0	0	0	0	80	3.080	62	3.142	1	3.142
Baş Mühendis	Türk	2.044	4.856	0	0	0	0	80	6.980	140	7.120	1	7.120
2. Mühendis	Türk	1.497	3.503	0	0	0	0	80	5.080	102	5.182	1	5.182
3. Mühendis	Türk	1.200	2.200	0	0	0	0	80	3.480	70	3.550	1	3.550
4. Mühendis	Türk	1.126	1.874	0	0	0	0	80	3.080	62	3.142	1	3.142
Elektrik Zbt.	Türk	1.200	2.200	0	0	0	0	80	3.480	70	3.550	1	3.550
Stajyer	Türk	386	64	0	0	0	0	0	450	9	459	2	918
Gv. Lostramosu	Türk	657	944	0	0	0	0	80	1.681	34	1.715	1	1.715
U. Gemici	Türk	559	791	0	0	0	0	80	1.430	29	1.459	3	4.376
Gemici	Türk	423	623	0	0	0	0	80	1.126	23	1.149	2	2.297
Kaynakçı	Türk	657	944	0	0	0	0	80	1.681	34	1.715	1	1.715
Yağcı	Türk	559	791	0	0	0	0	80	1.430	29	1.459	2	2.917
Silici	Türk	423	623	0	0	0	0	80	1.126	23	1.149	1	1.149
Aşçı	Türk	648	846	0	0	0	0	80	1.574	31	1.605	1	1.605
Kamarot	Türk	419	590	0	0	0	0	80	1.089	22	1.111	1	1.111
Toplam Personel maaşları		17.946	33.001	0	0	0	0	1.360	52.307	1.046	53.353	23	59.336
Yıllık toplam													712.038

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Türk	Istanbul	Üst Zabitler	4	6	8	650	0	5200
Türk	Istanbul	Ast Zabitler	7	6	14	650	0	9100
Türk	Istanbul	Şef.Tafya	3	6	6	650	0	3900
Türk	Istanbul	Tayfa	9	6	18	650	0	11700
Alt-Toplam								29900
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			46					6.900
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			46					4.140
Toplam Ulaşım Masrafları								40.940

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

KONTEYNİR / RO-RO GEMİLERİ

Bütçe No

6

Gemi **KONTEYNİR / RO-RO GEMİLERİ**

tipi

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çakışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Ukraynalı	2.125	3.327	0	0	200	0	48	5.700	114	5.814	1	5.814
1. Vard. Zbt.	Ukraynalı	1.398	2.569	0	0	200	0	33	4.200	84	4.284	1	4.284
2. Vard. Zbt.	Ukraynalı	1.163	1.513	0	0	0	0	24	2.700	54	2.754	1	2.754
3. Vard. Zbt.	Ukraynalı	1.113	1.365	0	0	0	0	22	2.500	50	2.550	1	2.550
Baş Mühendis	Ukraynalı	1.901	3.256	0	0	200	0	43	5.400	108	5.508	1	5.508
2. Mühendis	Ukraynalı	1.398	2.569	0	0	200	0	33	4.200	84	4.284	1	4.284
3. Mühendis	Ukraynalı	1.163	1.513	0	0	0	0	24	2.700	54	2.754	1	2.754
4. Mühendis	Ukraynalı	1.113	1.365	0	0	0	0	22	2.500	50	2.550	1	2.550
Elektrik Zbt.	Ukraynalı	1.163	2.413	0	0	0	0	24	3.600	72	3.672	1	3.672
Stajer	Ukraynalı	378	25	0	0	0	0	0	403	8	411	2	822
Gv. Lostromosu	Ukraynalı	710	986	0	0	0	0	16	1.712	34	1.746	1	1.746
U. Gemici	Ukraynalı	604	821	0	0	0	0	14	1.439	29	1.468	3	4.403
Gemici	Ukraynalı	457	639	0	0	0	0	11	1.107	22	1.129	2	2.258
Kaynakçı	Ukraynalı	710	986	0	0	0	0	16	1.712	34	1.746	1	1.746
Yağcı	Ukraynalı	604	821	0	0	0	0	14	1.439	29	1.468	2	2.936
Silici	Ukraynalı	457	639	0	0	0	0	11	1.107	22	1.129	1	1.129
Aşçı	Ukraynalı	700	893	0	0	0	0	15	1.608	32	1.640	1	1.640
Kamarot	Ukraynalı	453	611	0	0	0	0	10	1.074	21	1.095	1	1.095
Toplam Personel maaşları		17.610	26.311	0	0	800	0	380	45.101	902	46.003	23	51.947
Yıllık toplam													623.359

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Ukraynalı	Kiev	Üst Zabitler	4	4	12	730	0	8760
Ukraynalı	Kiev	Ast Zabitler	7	4	21	730	0	15330
Ukraynalı	Kiev	Şef.Tafya	3	6	6	730	0	4380
Ukraynalı	Kiev	Tayfa	9	6	18	730	0	13140
Alt-Toplam								41610
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			57					8.550
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			57					5.130
Toplam Ulaşım Masrafları								55.290

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

KONTEYNİR / RO-RO GEMİLERİ

Bütçe No

7

Gemi
tipi

KONTEYNİR / RO-RO GEMİLERİ

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çıkışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Hintli	1.999	4.351	0	0	300	0	160	6.810	136	6.946	1	6.946
1. Vard. Zbt.	Hintli	1.507	3.413	0	0	200	0	160	5.280	106	5.386	1	5.386
2. Vard. Zbt.	Hintli	1.076	2.164	0	0	0	0	160	3.400	68	3.468	1	3.468
3. Vard. Zbt.	Hintli	947	1.963	0	0	0	0	160	3.070	61	3.131	1	3.131
Baş Mühendis	Hintli	1.948	4.212	0	0	300	0	160	6.620	132	6.752	1	6.752
2. Mühendis	Hintli	1.507	3.413	0	0	200	0	160	5.280	106	5.386	1	5.386
3. Mühendis	Hintli	1.076	2.164	0	0	0	0	160	3.400	68	3.468	1	3.468
4. Mühendis	Hintli	947	1.963	0	0	0	0	160	3.070	61	3.131	1	3.131
Elektrik Zbt.	Hintli	1.076	2.274	0	0	0	0	160	3.510	70	3.580	1	3.580
Stajer	Hintli	285	115	0	0	0	0	0	400	8	408	2	816
Gv. Lostromosu	Hintli	612	725	0	0	0	0	160	1.497	30	1.527	1	1.527
U. Gemici	Hintli	550	654	0	0	0	0	160	1.364	27	1.391	3	4.174
Gemici	Hintli	491	586	0	0	0	0	160	1.237	25	1.262	2	2.523
Kaynakçı	Hintli	590	699	0	0	0	0	160	1.449	29	1.478	1	1.478
Yağcı	Hintli	550	654	0	0	0	0	160	1.364	27	1.391	2	2.783
Silici	Hintli	491	586	0	0	0	0	160	1.237	25	1.262	1	1.262
Aşçı	Hintli	577	686	0	0	0	0	160	1.423	28	1.451	1	1.451
Kamarot	Hintli	491	586	0	0	0	0	160	1.237	25	1.262	1	1.262
Toplam Personel maaşları		16.720	31.208	0	0	1.000	0	2.720	51.648	1.033	52.681	23	58.525
Yıllık toplam													702.294

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Hintli	Bombay	Üst Zabitler	4	5	10	540	0	5400
Hitnli	Bombay	Ast Zabitler	7	6	14	540	0	7560
Hitnli	Bombay	Şef.Tafya	3	9	6	540	0	3240
Hitnli	Bombay	Tayfa	9	9	18	540	0	9720
Alt-Toplam								25920
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			48					7.200
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			48					4.320
Toplam Ulaşım Masrafları								37.440

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

KONTEYNİR / RO-RO GEMİLERİ

Bütçe No

8

Gemi
tipi

KONTEYNİR / RO-RO GEMİLERİ

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çakışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Bulgar	2.125	4.375	0	0	300	0	69	6.869	137	7.006	1	7.006
1. Vard. Zbt.	Bulgar	1.398	3.802	0	0	200	0	69	5.469	109	5.578	1	5.578
2. Vard. Zbt.	Bulgar	1.163	2.337	0	0	0	0	69	3.569	71	3.640	1	3.640
3. Vard. Zbt.	Bulgar	1.113	1.987	0	0	0	0	69	3.169	63	3.232	1	3.232
Baş Mühendis	Bulgar	1.901	4.299	0	0	300	0	69	6.569	131	6.700	1	6.700
2. Mühendis	Bulgar	1.398	3.802	0	0	200	0	69	5.469	109	5.578	1	5.578
3. Mühendis	Bulgar	1.163	2.337	0	0	0	0	69	3.569	71	3.640	1	3.640
4. Mühendis	Bulgar	1.113	1.987	0	0	0	0	69	3.169	63	3.232	1	3.232
Elektrik Zbt.	Bulgar	1.163	2.987	0	0	0	0	69	4.219	84	4.303	1	4.303
Stajer	Bulgar	432	118	0	0	0	0	0	550	11	561	2	1.122
Gv. Lostromosu	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
U. Gemici	Filipinli	563	567	0	0	0	0	200	1.330	27	1.356	3	4.068
Gemici	Filipinli	430	382	0	0	0	0	200	1.012	20	1.032	2	2.064
Kaynakçı	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Yağcı	Filipinli	563	567	0	0	0	0	200	1.330	27	1.357	2	2.713
Silici	Filipinli	430	382	0	0	0	0	200	1.012	20	1.032	1	1.032
Aşçı	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Kamarot	Filipinli	430	382	0	0	0	0	200	1.012	20	1.032	1	1.032
Toplam Personel maaşları		17.479	32.387	0	0	1.000	0	2.221	53.087	1.062	54.148	23	59.810
Yıllık toplam													717.723

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Bulgar	Sofya	Üst Zabitler	4	4	12	700	0	8400
Bulgar	Sofya	Ast Zabitler	7	4	21	700	0	14700
Filipinli	Manila	Şef.Tafya	3	6	6	630	0	3780
Filipinli	Manila	Tayfa	9	6	18	630	0	11340
Alt-Toplam								38220
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			57					8.550
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			57					5.130
Toplam Ulaşım Masrafları								51.900

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

PETROL TANKERİ

Bütçe No

9

Gemi
tipi

PETROL TANKERİ

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çakışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	RUS	2.325	7.575	0	0	0	0	100	10.000	200	10.200	1	10.200
1. Vard. Zbt.	RUS	1.497	6.483	0	0	0	0	70	8.050	161	8.211	1	8.211
2. Vard. Zbt.	RUS	1.200	2.550	0	0	0	0	50	3.800	76	3.876	1	3.876
3. Vard. Zbt.	RUS	1.126	2.328	0	0	0	0	46	3.500	70	3.570	1	3.570
Baş Mühendis	RUS	2.044	7.516	0	0	0	0	90	9.650	193	9.843	1	9.843
2. Mühendis	RUS	1.497	6.483	0	0	0	0	70	8.050	161	8.211	1	8.211
3. Mühendis	RUS	1.200	2.550	0	0	0	0	50	3.800	76	3.876	1	3.876
4. Mühendis	RUS	1.126	2.328	0	0	0	0	46	3.500	70	3.570	1	3.570
Elektrik Zbt.	RUS	1.200	3.750	0	0	0	0	50	5.000	100	5.100	1	5.100
Stajer	RUS	386	25	0	0	0	0	0	411	8	419	2	838
Gv. Lostromosu	RUS	719	983	0	0	0	0	32	1.734	35	1.769	1	1.769
Pompacı	RUS	719	983	0	0	0	0	32	1.734	35	1.769	1	1.769
U. Gemici	RUS	611	818	0	0	0	0	28	1.457	29	1.486	3	4.458
Gemici	RUS	464	636	0	0	0	0	20	1.120	22	1.142	2	2.285
Kaynakçı	RUS	719	983	0	0	0	0	32	1.734	35	1.769	1	1.769
Yağcı	RUS	611	818	0	0	0	0	28	1.457	29	1.486	3	4.458
Aşçı	RUS	708	892	0	0	0	0	30	1.630	33	1.663	1	1.663
Kamarot	RUS	458	609	0	0	0	0	20	1.087	22	1.109	1	1.109
Toplam Personel maaşları		18.610	48.310	0	0	0	0	794	67.714	1.354	69.068	24	76.574
Yıllık toplam													918.894

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Rus	Moskova	Üst Zabitler	4	4	12	630	0	7560
Rus	Moskova	Ast Zabitler	7	5	18	630	0	11340
Rus	Moskova	Şef.Tafya	3	6	6	630	0	3780
Rus	Moskova	Tayfa	10	6	20	630	0	12600
Alt-Toplam								35280
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			56					8.400
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			56					5.040
Toplam Ulaşım Masrafları								48.720

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

PETROL TANKERI

Bütçe No

10

Gemi tipi **PETROL TANKERİ**

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çıkışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Hırvat	2.125	9.575	0	0	300	0	69	12.069	241	12.310	1	12.310
1. Vard. Zbt.	Hırvat	1.398	7.702	0	0	200	0	69	9.369	187	9.556	1	9.556
2. Vard. Zbt.	Filipinli	1.013	1.657	0	0	565	0	200	3.435	69	3.504	1	3.504
3. Vard. Zbt.	Filipinli	878	1.872	0	0	265	0	200	3.215	64	3.279	1	3.279
Baş Mühendis	Hırvat	1.901	9.599	0	0	300	0	69	11.869	237	12.106	1	12.106
2. Mühendis	Hırvat	1.398	7.702	0	0	200	0	69	9.369	187	9.556	1	9.556
3. Mühendis	Filipinli	1.013	1.657	0	0	565	0	200	3.435	69	3.504	1	3.504
4. Mühendis	Filipinli	878	1.872	0	0	265	0	200	3.215	64	3.279	1	3.279
Elektrik Zbt.	Filipinli	1.013	2.387	0	0	535	0	200	4.135	83	4.218	1	4.218
Stajer	Filipinli	350	0	0	0	0	0	0	350	7	357	2	714
Gv. Lostromosu	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Pompacı	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
U. Gemici	Filipinli	563	566	0	0	0	0	200	1.329	27	1.356	3	4.067
Gemici	Filipinli	430	382	0	0	0	0	200	1.012	20	1.032	2	2.064
Kaynakçı	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Yağcı	Filipinli	563	566	0	0	0	0	200	1.329	27	1.356	3	4.067
Aşçı	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Kamarot	Filipinli	430	382	0	0	0	0	200	1.012	20	1.032	1	1.032
Toplam Personel maaşları		16.745	48.687	0	0	3.195	0	2.876	71.503	1.430	72.933	24	79.745
Yıllık toplam													956.935

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Hırvat	Zagreb	Üst Zabitler	4	4	12	700	0	8400
Filipinli	Manila	Ast Zabitler	7	6	14	630	0	8820
Filipinli	Manila	Şef.Tafya	3	10	6	630	0	3780
Filipinli	Manila	Tayfa	10	10	20	630	0	12600
Alt-Toplam								33600
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			52					7.800
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			52					4.680
Toplam Ulaşım Masrafları								46.080

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

PETROL TANKERİ

Bütçe No

11

Gemi PETROL TANKERİ

tipi

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çıkışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Romen	2.125	7.375	0	0	300	0	69	9.869	197	10.066	1	10.066
1. Vard. Zbt.	Romen	1.398	6.202	0	0	200	0	69	7.869	157	8.026	1	8.026
2. Vard. Zbt.	Romen	1.163	3.037	0	0	0	0	69	4.269	85	4.354	1	4.354
3. Vard. Zbt.	Romen	1.113	2.437	0	0	0	0	69	3.619	72	3.691	1	3.691
Baş Mühendis	Romen	1.901	7.099	0	0	300	0	69	9.369	187	9.556	1	9.556
2. Mühendis	Romen	1.398	6.202	0	0	200	0	69	7.869	157	8.026	1	8.026
3. Mühendis	Romen	1.163	3.037	0	0	0	0	69	4.269	85	4.354	1	4.354
4. Mühendis	Romen	1.113	2.437	0	0	0	0	69	3.619	72	3.691	1	3.691
Elektrik Zbt.	Romen	1.163	3.587	0	0	200	0	69	5.019	100	5.119	1	5.119
Stajer	Romen	432	218	0	0	0	0	0	650	13	663	2	1.326
Gv. Lostromosu	Romen	672	1.060	0	0	0	0	69	1.801	36	1.837	1	1.837
Pompacı	Romen	672	1.163	0	0	0	0	69	1.904	38	1.942	1	1.942
U. Gemici	Romen	616	968	0	0	0	0	69	1.653	33	1.686	3	5.058
Gemici	Romen	447	750	0	0	0	0	69	1.266	25	1.291	2	2.583
Kaynakçı	Romen	672	1.060	0	0	0	0	69	1.801	36	1.837	1	1.837
Yağcı	Romen	616	968	0	0	0	0	69	1.653	33	1.686	3	5.058
Aşçı	Romen	672	1.060	0	0	0	0	69	1.801	36	1.837	1	1.837
Kamarot	Romen	447	750	0	0	0	0	69	1.266	25	1.291	1	1.291
Toplam Personel maaşları		17.783	49.410	0	0	1.200	0	1.173	69.566	1.391	70.957	24	79.656
Yıllık toplam													955.871

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Romen	Constanta	Üst Zabitler	4	4	12	540	0	6480
Romen	Constanta	Ast Zabitler	7	4	21	540	0	11340
Romen	Constanta	Şef.Tafya	3	6	6	540	0	3240
Romen	Constanta	Tayfa	10	6	20	540	0	10800
Alt-Toplam								31860
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			59					8.850
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			59					5.310
Toplam Ulaşım Masrafları								46.020

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

KİMYASAL TANKER

Bütçe No

12

Gemi
tipi

KİMYASAL TANKER

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çıkışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Türk	2.325	7.675	0	0	0	0	80	10.080	202	10.282	1	10.282
1. Vard. Zbt.	Türk	1.497	6.103	0	0	0	0	80	7.680	154	7.834	1	7.834
2. Vard. Zbt.	Türk	1.200	2.700	0	0	0	0	80	3.980	80	4.060	1	4.060
3. Vard. Zbt.	Türk	1.126	2.274	0	0	0	0	80	3.480	70	3.550	1	3.550
Baş Mühendis	Türk	2.044	7.956	0	0	0	0	80	10.080	202	10.282	1	10.282
2. Mühendis	Türk	1.497	6.103	0	0	0	0	80	7.680	154	7.834	1	7.834
3. Mühendis	Türk	1.200	2.700	0	0	0	0	80	3.980	80	4.060	1	4.060
4. Mühendis	Türk	1.126	2.274	0	0	0	0	80	3.480	70	3.550	1	3.550
Elektrik Zbt.	Türk	1.200	2.700	0	0	0	0	80	3.980	80	4.060	1	4.060
Stajer	Türk	386	64	0	0	0	0	0	450	9	459	2	918
Gv. Lostromosu	Türk	657	944	0	0	0	0	80	1.681	34	1.715	1	1.715
Pompacı	Türk	657	944	0	0	0	0	80	1.681	34	1.715	1	1.715
U. Gemici	Türk	559	791	0	0	0	0	80	1.430	29	1.459	3	4.376
Gemici	Türk	423	623	0	0	0	0	80	1.126	23	1.149	2	2.297
Kaynakçı	Türk	657	944	0	0	0	0	80	1.681	34	1.715	1	1.715
Yağcı	Türk	559	791	0	0	0	0	80	1.430	29	1.459	3	4.376
Aşçı	Türk	648	846	0	0	0	0	80	1.574	31	1.605	1	1.605
Kamarot	Türk	419	590	0	0	0	0	80	1.089	22	1.111	1	1.111
Toplam Personel maaşları		18.180	47.022	0	0	0	0	1.360	66.562	1.331	67.893	24	75.335
Yıllık toplam													904.022

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Türk	Istanbul	Üst Zabitler	4	4	12	650	0	7800
Türk	Istanbul	Ast Zabitler	7	4	21	650	0	13650
Türk	Istanbul	Şef.Tafya	3	6	6	650	0	3900
Türk	Istanbul	Tayfa	10	6	20	650	0	13000
Alt-Toplam								38350
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			59					8.850
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			59					5.310
Toplam Ulaşım Masrafları								52.510

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

KİMYASAL TANKER

Bütçe No

13

Gemi
tipi

KİMYASAL TANKER

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çıkışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	RUS	2.125	8.375	0	0	0	0	48	10.548	211	10.759	1	10.759
1. Vard. Zbt.	RUS	1.398	6.602	0	0	0	0	33	8.033	161	8.194	1	8.194
2. Vard. Zbt.	RUS	1.163	2.637	0	0	0	0	24	3.824	76	3.900	1	3.900
3. Vard. Zbt.	RUS	1.113	2.387	0	0	0	0	22	3.522	70	3.592	1	3.592
Baş Mühendis	RUS	1.901	8.099	0	0	0	0	0	10.000	200	10.200	1	10.200
2. Mühendis	RUS	1.398	6.602	0	0	0	0	33	8.033	161	8.194	1	8.194
3. Mühendis	RUS	1.163	2.637	0	0	0	0	24	3.824	76	3.900	1	3.900
4. Mühendis	RUS	1.113	2.387	0	0	0	0	22	3.522	70	3.592	1	3.592
Elektrik Zbt.	RUS	1.163	3.837	0	0	0	0	24	5.024	100	5.124	1	5.124
Stajer	RUS	381	25	0	0	0	0	0	406	8	414	2	828
Gv. Lostromosu	RUS	710	968	0	0	0	0	16	1.694	34	1.728	1	1.728
Pompacı	RUS	710	968	0	0	0	0	16	1.694	34	1.728	1	1.728
U. Gemici	RUS	604	807	0	0	0	0	14	1.425	29	1.454	3	4.361
Gemici	RUS	457	628	0	0	0	0	11	1.096	22	1.118	2	2.236
Kaynakçı	RUS	710	968	0	0	0	0	16	1.694	34	1.728	1	1.728
Yağcı	RUS	604	807	0	0	0	0	14	1.425	29	1.454	3	4.361
Aşçı	RUS	700	882	0	0	0	0	15	1.597	32	1.629	1	1.629
Kamarot	RUS	453	602	0	0	0	0	10	1.065	21	1.086	1	1.086
Toplam Personel maaşları		17.866	50.218	0	0	0	0	342	68.426	1.369	69.795	24	77.141
Yıllık toplam				925.687									

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Rus	Moskova	Üst Zabitler	4	4	12	630	0	7560
Rus	Moskova	Ast Zabitler	7	4	21	630	0	13230
Rus	Moskova	Şef.Tafya	3	6	6	630	0	3780
Rus	Moskova	Tayfa	10	6	20	630	0	12600
Alt-Toplam								37170
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			59					8.850
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			59					5.310
Toplam Ulaşım Masrafları								51.330

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

KİMYASAL TANKER

Bütçe No

14

Gemi
tipi

KİMYASAL TANKER

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çıkışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Hintli	2.125	7.605	0	0	300	0	160	10.190	204	10.394	1	10.394
1. Vard. Zbt.	Hintli	1.398	6.212	0	0	200	0	160	7.970	159	8.129	1	8.129
2. Vard. Zbt.	Hintli	1.163	2.767	0	0	0	0	160	4.090	82	4.172	1	4.172
3. Vard. Zbt.	Hintli	1.113	2.207	0	0	0	0	160	3.480	70	3.550	1	3.550
Baş Mühendis	Hintli	1.901	7.629	0	0	300	0	160	9.990	200	10.190	1	10.190
2. Mühendis	Hintli	1.398	6.212	0	0	200	0	160	7.970	159	8.129	1	8.129
3. Mühendis	Hintli	1.163	2.767	0	0	0	0	160	4.090	82	4.172	1	4.172
4. Mühendis	Hintli	1.113	2.207	0	0	0	0	160	3.480	70	3.550	1	3.550
Elektrik Zbt.	Hintli	1.163	2.897	0	0	0	0	160	4.220	84	4.304	1	4.304
Stajer	Hintli	308	92	0	0	0	0	0	400	8	408	2	816
Gv. Lostromosu	Hintli	654	776	0	0	0	0	160	1.590	32	1.622	1	1.622
Pompacı	Hintli	632	747	0	0	0	0	160	1.539	31	1.570	1	1.570
U. Gemici	Hintli	589	698	0	0	0	0	160	1.447	29	1.476	3	4.428
Gemici	Hintli	526	626	0	0	0	0	160	1.312	26	1.338	2	2.676
Kaynakçı	Hintli	632	747	0	0	0	0	160	1.539	31	1.570	1	1.570
Yağcı	Hintli	589	698	0	0	0	0	160	1.447	29	1.476	3	4.428
Aşçı	Hintli	618	731	0	0	0	0	160	1.509	30	1.539	1	1.539
Kamarot	Hintli	526	626	0	0	0	0	160	1.312	26	1.338	1	1.338
Toplam Personel maaşları		17.611	46.244	0	0	1.000	0	2.720	67.575	1.352	68.927	24	76.577
Yıllık toplam													918.918

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Hintli	Bombay	Üst Zabitler	4	4	12	540	0	6480
Hitnli	Bombay	Ast Zabitler	7	5	21	540	0	11340
Hitnli	Bombay	Şef.Tafya	3	9	6	540	0	3240
Hitnli	Bombay	Tayfa	10	9	20	540	0	10800
Alt-Toplam								31860
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			59					8.850
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			59					5.310
Toplam Ulaşım Masrafları								46.020

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

VLCC TANKER

Bütçe No

15

Gemi
tipi

VLCC TANKER

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çıkışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Hintli	1.999	8.391	0	0	300	0	160	10.850	217	11.067	1	11.067
1. Vard. Zbt.	Hintli	1.507	6.583	0	0	200	0	160	8.450	169	8.619	1	8.619
2. Vard. Zbt.	Hintli	1.076	2.854	0	0	0	0	160	4.090	82	4.172	1	4.172
3. Vard. Zbt.	Hintli	947	2.373	0	0	0	0	160	3.480	70	3.550	1	3.550
Baş Mühendis	Hintli	1.948	8.242	0	0	300	0	160	10.650	213	10.863	1	10.863
2. Mühendis	Hintli	1.507	6.583	0	0	200	0	160	8.450	169	8.619	1	8.619
3. Mühendis	Hintli	1.076	2.854	0	0	0	0	160	4.090	82	4.172	1	4.172
4. Mühendis	Hintli	947	2.373	0	0	0	0	160	3.480	70	3.550	1	3.550
Elektrik Zbt.	Hintli	1.076	2.984	0	0	0	0	160	4.220	84	4.304	1	4.304
Stajer	Hintli	285	115	0	0	0	0	0	400	8	408	2	816
Gv. Lostromosu	Hintli	612	725	0	0	0	0	160	1.497	30	1.527	1	1.527
Pompacı	Hintli	590	699	0	0	0	0	160	1.449	29	1.478	1	1.478
U. Gemici	Hintli	550	654	0	0	0	0	160	1.364	27	1.391	4	5.565
Gemici	Hintli	491	586	0	0	0	0	160	1.237	25	1.262	2	2.523
Kaynakçı	Hintli	590	699	0	0	0	0	160	1.449	29	1.478	1	1.478
Yağcı	Hintli	550	654	0	0	0	0	160	1.364	27	1.391	3	4.174
Aşçı	Hintli	577	686	0	0	0	0	160	1.423	28	1.451	1	1.451
Kamarot	Hintli	491	586	0	0	0	0	160	1.237	25	1.262	2	2.523
Toplam Personel maaşları		16.819	48.641	0	0	1.000	0	2.720	69.180	1.384	70.564	26	80.451
Yıllık toplam													965.418

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Hintli	Bombay	Üst Zabitler	4	4	12	540	0	6480
Hitnli	Bombay	Ast Zabitler	7	5	18	540	0	9720
Hitnli	Bombay	Şef.Tafya	3	9	6	540	0	3240
Hitnli	Bombay	Tayfa	12	9	24	540	0	12960
Alt-Toplam								32400
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			60					9.000
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			60					5.400
Toplam Ulaşım Masrafları								46.800

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

VLCC TANKER

Bütçe No

16

Gemi
tipi

VLCC TANKER

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çıkışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Hırvat	2.125	10.575	0	0	300	0	69	13.069	261	13.330	1	13.330
1. Vard. Zbt.	Hırvat	1.398	8.902	0	0	200	0	69	10.569	211	10.780	1	10.780
2. Vard. Zbt.	Hırvat	1.163	3.037	0	0	0	0	69	4.269	85	4.354	1	4.354
3. Vard. Zbt.	Hırvat	1.113	2.687	0	0	0	0	69	3.869	77	3.946	1	3.946
Baş Mühendis	Hırvat	1.901	10.199	0	0	300	0	69	12.469	249	12.718	1	12.718
2. Mühendis	Hırvat	1.398	8.902	0	0	200	0	69	10.569	211	10.780	1	10.780
3. Mühendis	Hırvat	1.163	3.037	0	0	0	0	69	4.269	85	4.354	1	4.354
4. Mühendis	Hırvat	1.113	2.687	0	0	0	0	69	3.869	77	3.946	1	3.946
Elektrik Zbt.	Hırvat	1.163	4.837	0	0	0	0	69	6.069	121	6.190	1	6.190
Stajer	Hırvat	378	622	0	0	0	0	0	1.000	20	1.020	2	2.040
Gv. Lostromosu	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Pompacı	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
U. Gemici	Filipinli	563	566	0	0	0	0	200	1.329	27	1.356	4	5.422
Gemici	Filipinli	430	382	0	0	0	0	200	1.012	20	1.032	2	2.064
Kaynakçı	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Yağcı	Filipinli	563	566	0	0	0	0	200	1.329	27	1.356	3	4.067
Aşçı	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Kamarot	Filipinli	430	382	0	0	0	0	200	1.012	20	1.032	2	2.064
Toplam Personel maaşları		17.693	60.149	0	0	1.000	0	2.221	81.063	1.621	82.684	26	92.547
Yıllık toplam												1.110.560	

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Hırvat	Zabreb	Üst Zabitler	4	4	12	700	0	8400
Hırvat	Zagreb	Ast Zabitler	7	4	21	700	0	14700
Filipinli	Manila	Şef.Tafya	3	10	6	630	0	3780
Filipinli	Manila	Tayfa	12	10	24	630	0	15120
Alt-Toplam								42000
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			63					9.450
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			63					5.670
Toplam Ulaşım Masrafları								57.120

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

VLCC TANKER

Bütçe No

17

Gemi
tipi

VLCC TANKER

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çıkışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	RUS	2.325	7.575	0	0	0	0	69	9.969	199	10.168	1	10.168
1. Vard. Zbt.	RUS	1.398	8.902	0	0	0	0	69	10.369	207	10.576	1	10.576
2. Vard. Zbt.	RUS	1.163	3.037	0	0	0	0	69	4.269	85	4.354	1	4.354
3. Vard. Zbt.	RUS	1.113	2.687	0	0	0	0	69	3.869	77	3.946	1	3.946
Baş Mühendis	RUS	1.901	10.199	0	0	0	0	69	12.169	243	12.412	1	12.412
2. Mühendis	RUS	1.398	8.902	0	0	0	0	69	10.369	207	10.576	1	10.576
3. Mühendis	RUS	1.163	3.037	0	0	0	0	69	4.269	85	4.354	1	4.354
4. Mühendis	RUS	1.113	2.687	0	0	0	0	69	3.869	77	3.946	1	3.946
Elektrik Zbt.	RUS	1.163	4.837	0	0	0	0	69	6.069	121	6.190	1	6.190
Stajer	RUS	378	622	0	0	0	0	0	1.000	20	1.020	2	2.040
Gv. Lostromosu	RUS	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Pompacı	RUS	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
U. Gemici	RUS	563	566	0	0	0	0	200	1.329	27	1.356	4	5.422
Gemici	RUS	430	382	0	0	0	0	200	1.012	20	1.032	2	2.064
Kaynakçı	RUS	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Yağcı	RUS	563	566	0	0	0	0	200	1.329	27	1.356	3	4.067
Aşçı	RUS	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Kamarot	RUS	430	382	0	0	0	0	200	1.012	20	1.032	2	2.064
Toplam Personel maaşları		17.893	57.149	0	0	0	0	2.221	77.263	1.545	78.808	26	88.671
Yıllık toplam												1.064.048	

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Rus	Moskova	Üst Zabitler	4	4	12	630	0	7560
Rus	Moskova	Ast Zabitler	7	5	18	630	0	11340
Rus	Moskova	Şef.Tafya	3	6	6	630	0	3780
Rus	Moskova	Tayfa	12	10	24	630	0	15120
Alt-Toplam								37800
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			60					9.000
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			60					5.400
Toplam Ulaşım Masrafları								52.200

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

LPG TANKER

Bütçe No

18

Gemi
tipi

LPG TANKER

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çıkışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Hırvat	2.125	10.575	0	0	0	0	69	12.769	255	13.024	1	13.024
1. Vard. Zbt.	Hırvat	1.398	8.402	0	0	0	0	69	9.869	197	10.066	1	10.066
2. Vard. Zbt.	Hırvat	1.163	3.037	0	0	0	0	69	4.269	85	4.354	1	4.354
3. Vard. Zbt.	Hırvat	1.113	2.887	0	0	0	0	69	4.069	81	4.150	1	4.150
Baş Mühendis	Hırvat	1.901	10.299	0	0	0	0	69	12.269	245	12.514	1	12.514
2. Mühendis	Hırvat	1.398	8.402	0	0	0	0	69	9.869	197	10.066	1	10.066
3. Mühendis	Hırvat	1.163	3.037	0	0	0	0	69	4.269	85	4.354	1	4.354
4. Mühendis	Hırvat	1.113	2.887	0	0	0	0	69	4.069	81	4.150	1	4.150
Elektrik Zbt.	Hırvat	1.163	4.837	0	0	0	0	69	6.069	121	6.190	1	6.190
Gaz Mühendisi	Hırvat	1.013	2.637	0	0	0	0	69	3.719	74	3.793	1	3.793
Stajer	Hırvat	378	622	0	0	0	0	0	1.000	20	1.020	2	2.040
Gv. Lostromosu	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Pompacı	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
U. Gemici	Filipinli	563	566	0	0	0	0	200	1.329	27	1.356	4	5.422
Gemici	Filipinli	430	382	0	0	0	0	200	1.012	20	1.032	2	2.064
Kaynakçı	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Yağcı	Filipinli	563	566	0	0	0	0	200	1.329	27	1.356	3	4.067
Aşçı	Filipinli	698	692	0	0	0	0	200	1.590	32	1.622	1	1.622
Kamarot	Filipinli	430	382	0	0	0	0	200	1.012	20	1.032	2	2.064
Toplam Personel maaşları		18.706	62.286	0	0	0	0	2.290	83.282	1.666	84.948	27	94.810
Yıllık toplam												1.137.720	

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Hırvat	Zabreb	Üst Zabitler	4	4	12	700	0	8400
Hırvat	Zagreb	Ast Zabitler	8	4	24	700	0	16800
Filipinli	Manila	Şef.Tafya	3	10	6	630	0	3780
Filipinli	Manila	Tayfa	12	10	24	630	0	15120
Alt-Toplam								44100
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			66					9.900
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			66					5.940
Toplam Ulaşım Masrafları								59.940

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

LPG TANKER

Bütçe No

18

Gemi
tipi

LPG TANKER

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çıkışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Hintli	1.999	8.121	0	0	300	0	160	10.580	212	10.792	1	10.792
1. Vard. Zbt.	Hintli	1.507	6.383	0	0	200	0	160	8.250	165	8.415	1	8.415
2. Vard. Zbt.	Hintli	1.076	2.854	0	0	0	0	160	4.090	82	4.172	1	4.172
3. Vard. Zbt.	Hintli	947	2.373	0	0	0	0	160	3.480	70	3.550	1	3.550
Baş Mühendis	Hintli	1.948	1.972	0	0	300	0	160	4.380	88	4.468	1	4.468
2. Mühendis	Hintli	1.507	6.383	0	0	200	0	160	8.250	165	8.415	1	8.415
3. Mühendis	Hintli	1.076	2.854	0	0	0	0	160	4.090	82	4.172	1	4.172
4. Mühendis	Hintli	947	2.373	0	0	0	0	160	3.480	70	3.550	1	3.550
Elektrik Zbt.	Hintli	1.076	2.984	0	0	0	0	160	4.220	84	4.304	1	4.304
Gaz Mühendisi	Hintli	1.200	3.774	0	0	0	0	160	5.134	103	5.237	2	10.473
Stajer	Hintli	285	115	0	0	0	0	0	400	8	408	1	408
Gv. Lostromosu	Hintli	612	725	0	0	0	0	160	1.497	30	1.527	1	1.527
Pompacı	Hintli	590	699	0	0	0	0	160	1.449	29	1.478	1	1.478
U. Gemici	Hintli	550	654	0	0	0	0	160	1.364	27	1.391	4	5.565
Gemici	Hintli	491	586	0	0	0	0	160	1.237	25	1.262	2	2.523
Kaynakçı	Hintli	590	699	0	0	0	0	160	1.449	29	1.478	1	1.478
Yağcı	Hintli	550	654	0	0	0	0	160	1.364	27	1.391	3	4.174
Aşçı	Hintli	577	686	0	0	0	0	160	1.423	28	1.451	1	1.451
Kamarot	Hintli	491	586	0	0	0	0	160	1.237	25	1.262	2	2.523
Toplam Personel maaşları		18.019	45.475	0	0	1.000	0	2.880	67.374	1.347	68.721	27	83.438
Yıllık toplam												1.001.256	

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Hintli	Bombay	Üst Zabitler	4	4	12	540	0	6480
Hitnli	Bombay	Ast Zabitler	8	5	20	540	0	10800
Hitnli	Bombay	Şef.Tafya	3	9	6	540	0	3240
Hitnli	Bombay	Tayfa	12	9	24	540	0	12960
Alt-Toplam								33480
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			62					9.300
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			62					5.580
Toplam Ulaşım Masrafları								48.360

BÜTÇE Örnekleri

Gemi Tipi

LPG TANKER

Bütçe No

19

Gemi
tipi

LPG TANKER

Personel maaşları (ITF)

Aylık Toplam Mesai Saatleri: 0

Personel	Tabiyet	Temel	Birleşik Maaş	Ekstra Mesai	Sosyal	Ticari Kıdem Bonus	Sendika	Toplam	Çakışma 2%	Pozisyon masrafı	Adet	Toplam	
Kaptan	Letonyalı	2.325	7.621	0	0	0	0	54	10.000	200	10.200	1	10.200
1. Vard. Zbt.	Letonyalı	1.497	6.468	0	0	0	0	35	8.000	160	8.160	1	8.160
2. Vard. Zbt.	Letonyalı	1.200	2.574	0	0	0	0	26	3.800	76	3.876	1	3.876
3. Vard. Zbt.	Letonyalı	1.126	2.350	0	0	0	0	24	3.500	70	3.570	1	3.570
Baş Mühendis	Letonyalı	2.044	7.559	0	0	0	0	47	9.650	193	9.843	1	9.843
2. Mühendis	Letonyalı	1.497	6.468	0	0	0	0	35	8.000	160	8.160	1	8.160
3. Mühendis	Letonyalı	1.200	2.574	0	0	0	0	26	3.800	76	3.876	1	3.876
4. Mühendis	Letonyalı	1.126	2.350	0	0	0	0	24	3.500	70	3.570	1	3.570
Elektrik Zbt.	Letonyalı	1.200	3.774	0	0	0	0	26	5.000	100	5.100	1	5.100
Gaz Mühendisi	Letonyalı	1.200	3.774	0	0	0	0	26	5.000	100	5.100	2	10.200
Stajer	Letonyalı	386	25	0	0	0	0	0	411	8	419	1	419
Gv. Lostromosu	Letonyalı	719	983	0	0	0	0	18	1.720	34	1.754	1	1.754
Pompacı	Letonyalı	719	983	0	0	0	0	18	1.720	34	1.754	1	1.754
U. Gemici	Letonyalı	611	818	0	0	0	0	15	1.444	29	1.473	4	5.892
Gemici	Letonyalı	464	636	0	0	0	0	11	1.111	22	1.133	2	2.266
Kaynakçı	Letonyalı	719	983	0	0	0	0	18	1.720	34	1.754	1	1.754
Yağcı	Letonyalı	611	818	0	0	0	0	15	1.444	29	1.473	3	4.419
Aşçı	Letonyalı	708	892	0	0	0	0	16	1.616	32	1.648	1	1.648
Kamarot	Letonyalı	458	609	0	0	0	0	11	1.078	22	1.100	2	2.199
Toplam Personel maaşları		19.810	52.259	0	0	0	0	445	72.514	1.450	73.964	27	88.661
Yıllık toplam												1.063.938	

Personel Ulaşımı: Personel degisiklikleri Rotterdam ve Singapur olarak hesaplanmıştır.

Yıllık

Tabiyet	Havalimanı	Grup Personel	Adet	Kontrat suresi	Hareket	Uçuş Masrafı	Lokal Ulaşım	Toplam
Letonyalı	Riga	Üst Zabitler	4	4	12	730	0	8760
Letonyalı	Riga	Ast Zabitler	8	4	24	730	0	17520
Letonyalı	Riga	Şef.Tafya	3	5	9	730	0	6570
Letonyalı	Riga	Tayfa	12	5	36	730	0	26280
Alt-Toplam								59130
Liman Acenta Masrafları hareket başına: 150 X Toplam hareket:			81					12.150
Diğer Giderler hareket başına: 90 * Toplam hareket:			81					7.290
Toplam Ulaşım Masrafları								78.570

ÖZGEÇMİŞ

02.01.1982 yılında Bursa’da doğdu. Orta öğretimini Bursa Erkek Lisesi’nde üstün başarıyla tamamlayan Özgür YILMAZ, ilk tercihi olan İTÜ. Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünü 3. olarak kazandı. 2004 yılında mezun olduktan uluslar arası ticaret yapan kimyasal tanker gemilerinde vardiya zabitliği yaptı. Daha sonra İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma Mühendisliği Yüksek Lisans bölümüne girdi. K-Sunrise Ship Management şirketinde 7 ay kadar personel müdürü olarak çalıştıktan sonra, dünya çapında lider gemi işletmecisi firması V.Group bünyesindeki V.Ships Türkiye irtibat ofisinde personel müdürü olarak çalışmaya başladı. 20 Ekim 2007 yılında evlendikten kısa bir süre sonra, V.Ships Türkiye Proje Müdürü pozisyonuna terfi etmiştir. Aynı zamanda eşi ile birlikte profesyonel Tango dansçısı ve eğitmeni olarak hayatına devam etmektedir.