

GEMİ ACENTELERİNDE DİJİTALLEŞME VE ETKİLERİ ¹

DIGITALIZATION AND IMPACTS ON SHIPPING AGENCIES

Faruk KÖSEÖĞLU

Faruk.koseoglu@hotmail.com
0000-0002-3529-9618

Murat YORULMAZ

murat.yorulmaz@kocaeli.edu.tr
0000-0002-5736-9146

Araştırma Makalesi
Research Article

Geliş Tarihi

Received: 25.10.2024

Kabul Tarihi

Accepted: 18.12.2024

ÖZ Gemi acenteleri, gemilerin uğrak yaptığı limanlarda, gemi ve yük ile ilgili işlemler başta olmak üzere yasal yükümlülüklerin yerine getirilmesi işini donatan hesabına gerçekleştiren ve sözleşmeler vasıtasıyla yetkilendirilen kurumlardır. Acentelerin, atandıkları armatör firmalara ait gemilerin, limana geliş ve gidişlerinde liman başkanlığı, hudut ve sahiller sağlık genel müdürlüğü, liman işletmesi, polis ve gümrük ile olan işlerini yapmak; gemilerin açıkta demirleme, yanaşma-kalkma, yükleme, boşaltma, limbo vb. işlemlerini takip etmek ve sonuçlandırmak; gemi ile ilgili oluşacak tüm masrafları ödemek; gemilerin yakıt, kumanya, malzeme, su ikmal gibi ihtiyaçlarını temin etmek gibi sorumlulukları bulunmaktadır. Acentelik mesleği deniz yolu taşımacılığı kadar eski olmasa da 14. yüzyıl sonları 15. yüzyıl başlarında ihtiyaca cevap vermek için zorunlu olarak dünya denizcilik sektöründeki yerini almıştır. Gemi acenteliği uzun yıllardır var olan bir meslek dalı olmasına rağmen ülkemizde maalesef yeterince bilinmemektedir. Uygulamaya dayalı meslek dalı olması sebebiyle gemi acente personeli görererek, öğrenerek ve çalışarak deneyim kazanmaktadır. Dijitalleşme tüm sektör ve mesleklerle beraber gemi acentelerini de etkisi altına almıştır. Bu çalışmanın amacı dijitalleşmenin, gemi acenteliği üzerindeki olumlu/olumsuz etkileri belirlemek ve acentelerin adaptasyon sürecine ilişkin saptamalarda bulunmaktır. Çalışmada, nitel araştırma yöntemlerinden olgubilim deseni kullanılmış ve örneklemini ise Kocaeli ilinde faaliyette bulunan 15 farklı gemi acente firmasının müdürleri oluşturmaktadır. Çalışmada veri toplama aracı olarak yapılandırılmış görüşme tekniği kullanılmış olup verilerin analizinde içerik analizi ve betimsel analiz tekniği uygulanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Gemi Acenteliği, Dijitalleşme, Acentelikte Dijitalleşme.

ABSTRACT Ship agents are institutions authorised by contracts to carry out the fulfilment of legal obligations, especially the transactions related to the ship and cargo, on behalf of the shipowner in the ports where the ships call. Agents have responsibilities such as carrying out the affairs of the ships belonging to the shipowner companies to which they are assigned with the port authority, the general directorate of border and coastal health, port management, police and customs during the arrival and departure of the ships to and from the port; following and concluding the transactions of the ships such as mooring, berthing, loading, unloading, limbo, etc.; paying all expenses related to the ship; providing the needs of the ships such as fuel, provisions, materials, water supply. Although the agency profession is not as old as maritime transport, it took its place in the world maritime sector in the late 14th and early 15th centuries as a necessity to meet the needs. Although ship agency is a profession that has existed for many years, unfortunately it is not sufficiently known in our country. Since it is a practice-based profession, ship agency personnel gain experience by seeing, learning and working. Digitalisation has affected ship agencies together with all sectors and professions. The aim of this study is to determine the positive/negative effects of digitalisation on ship agency and to make determinations regarding the adaptation process of agencies. In the study, phenomenological design, one of the qualitative research methods, was used and the sample consisted of the managers of 15 different ship agency companies operating in Kocaeli province. Structured interview technique was used as a data collection tool in the study and content analysis and descriptive analysis techniques were applied to analyse the data.

Keywords: Ship Agency, Digitalization, Digitalization in Agency.

¹ Bu çalışma Livre De Lyon yaynevinden yayınlanan “Modern Research in Economics and Administrative Sciences-2024, Ed: Rahmi Yamak & Hamit Özman ‘adlı kitapta, kitap bölümü olan İngilizce dilinde yazılmış çalışmanın Türkçe versiyonudur.

1. GİRİŞ

Bilinen ilk deniz ticareti günümüzden yaklaşık 5000 yıl öncesinde Basra Körfezi'nde ortaya çıkmıştır. Geçmişte deniz ticareti özellikle MÖ 18. yüzyıl'da Babil'de Hammurabi döneminde zirveye ulaşmıştır (Esmer, 2020:1). Denizyolu taşımacılığında zaman içinde oyuk ağaç kanolarından, büyük konteyner gemilerine kadar gelişim ve değişimler yaşanmıştır. Ulusal ve uluslararası yük ve yolcu taşımacılığında önemli bir yol kateden denizyolu taşımacılığı, her zaman rağbet gören bir ulaşım biçimi olmuştur.

Geçmişten günümüze ulaştırma faaliyetlerinin büyük kısmı denizyolu ile sağlanmaktadır. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping[ICS], 2022:10)'nın raporuna göre, küresel ticaretin yaklaşık yüzde 90'ı, sayıları 70 binin üzerinde olan ticari gemilerle taşınmaktadır. Ülkemizde ise 2021 yılında ithalat yüklerinin hacim olarak yaklaşık yüzde 92,6'sı, ihracat yüklerinin ise hacim olarak yaklaşık yüzde 80,9'u denizyolu ile gerçekleştirilmiştir. Küresel olarak bakıldığında denizyolu ile yapılan yük hacmi son 50 yılda 20 kat büyümüştür (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UAB], 2022:46).

35 liman tesisi ile Türkiye'nin en büyük, Avrupa'nın ise altıncı en büyük liman şehri olan Kocaeli'nin (Çağdaş Kocaeli, 2022). 2022 yılı verilerini incelediğimizde; Liman Başkanlıkları bazında yük elleçlemesinde 82.799.204 ton ile birinci sırada, konteyner elleçlemesinde ise 2.059.310 TEU ile ikinci sıradadır (Denizcilik Genel Müdürlüğü [DGM], 2022).

19. yüzyılda teknolojinin gelişimiyle beraber ahşap yelkenli gemiler yerini demir gövdeli gemilere bıraktı. Buharlı gemilerin icadı, denizyolu taşımacılığında büyük bir değişim ve dönüşüme neden oldu. Gemi kaptanları hem geminin operasyonu ile uğraşmak hem de resmi otoritelerde yapılması gereken işlemleri takip etmek zorunda kaldığı için, bu işleri kendi adına yapacak birine ihtiyaç duymuş, o zamanki adıyla “deniz esnafılığı” olan gemi acenteliği, bu ihtiyaca cevaben bir zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır (Pamukoğlu, 1982:111).

Teknolojik gelişmelerin artık her alanda fazlasıyla hissedildiği Milenyum Çağı'nda, bilgisayar ve telefonların tıpkı temel bir ihtiyaç haline geldiği ve gün geçtikçe teknolojiye olan bağımlılığında arttığı görülmektedir (Batal, t.y.). Bu gelişmeler beraberinde dijitalleşmeyi getirirken, pek çok meslek örgütünde olduğu gibi gemi acenteliğinde de değişime neden olmuştur. Bu kapsamda çalışmanın amacı, dijitalleşmenin, gemi acenteliği mesleği üzerindeki etkileri belirlemek ve acentelerin adaptasyon sürecine ilişkin saptamalarda bulunmaktır. Bu araştırmada sektörel yayınlar ve akademik çalışmalar doküman incelemesi yöntemiyle incelenmiş ve ayrıca gemi acente müdürleri ile görüşme tekniği kullanılarak anket çalışması yapılmıştır.

2. GEMİ ACENTELİĞİNİN TANIMI VE SORUMLULUKLARI

Denizcilik sektörünün en önemli kollarından biri olan “*Gemi acenteleri; limanlarda veya boğaz geçişlerinde gemilerin yanaşıp kalkması veya boğaz geçişi için gerekli resmi işlemleri atandıkları kişi adına yapan, geminin su, yakıt, yedek parça, personel değişimi, kaptan avansı vb. ihtiyaçlarını atandıkları tarafın onayı üzerine karşılayan temsil yetkisine haiz kuruluşlardır. Son derece önemli olan temsil yetkisi taraflar arasında güvenirlilik esasına dayanır*” (DTO, 2023:251).

Genel olarak gemi acenteliği; düzenli hat (liner) ve düzensiz hat (tramp) gemi acenteliği olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Düzenli hatta çalışan gemilere yolcu (cruise) ve konteyner gemileri, düzensiz hatta çalışan gemilere ise dökme yük veya proje yükü gemileri örnek verilebilir. Gemi acenteliğinin temel olarak ikiye ayrılması, gemi acentelerinin hizmet verdikleri gemilerin düzenli ve düzensiz olarak sefer yapmalarından ibarettir (Yorulmaz & Feyzioğlu, 2023:680).

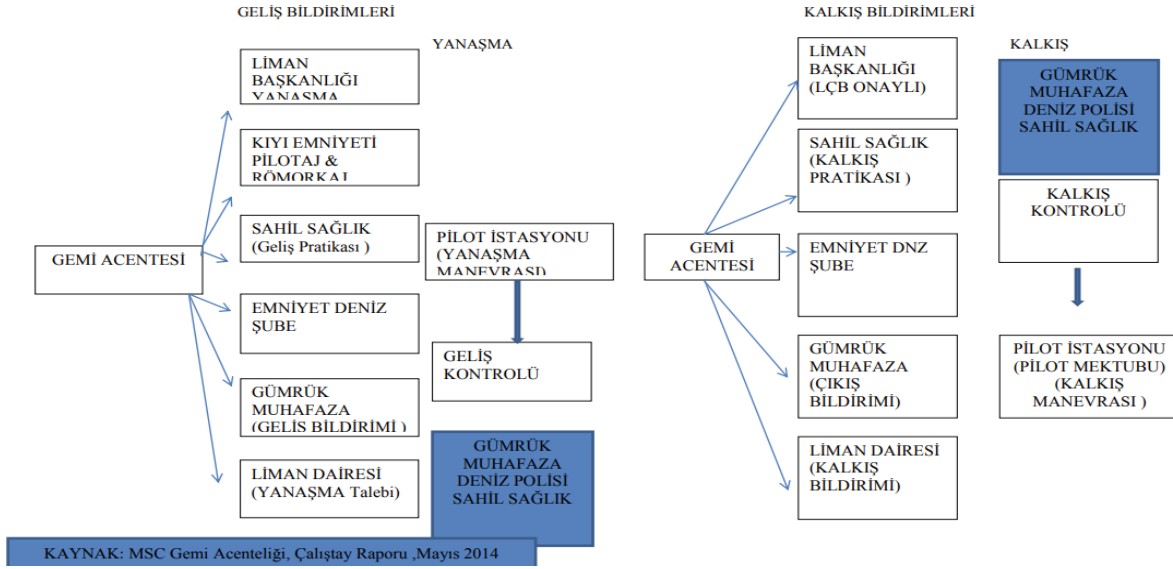
Gemi acenteliği gemilere verilen hizmetler açısından bakıldığında beş ana başlıkta toplanır;

- * Gemi acentelik teklifi ve acente atama aşaması,
- * Kurallara göre gemi limana varmadan resmi veya özel otoritelere yapılan ihbarlar,
- * Geminin limana geldiğinde yapılması gereken işler,
- * Gemi limana yanaştıktan sonra yapılması gereken işlemler,
- * Geminin operasyonu bittikten sonra yapılması gereken kalkış/gidiş işlemleridir (Yorulmaz & Feyzioğlu, 2023:682).

Gemi acentesi, taşınacak yükün bilgisini aldığı anda geminin ilgilisi (armatör, kiracı, işletmeci, operatör, vb.) ile temasa geçip yükleme/boşaltma operasyonu hakkında liman müsaitlik durumu ve operasyon süresi gibi bilgileri, geminin yanaşacağı liman otoritesinden öğrenip, sorumlu olduğu ilgililere bildirir. Bilgilendirme sonrasında, geminin liman masraflarının yer aldığı “Proforma Faturasını” (Proforma D/A) taşıyana gönderip acente olarak atanmasını talep eder. Taşıyan gemi limana gelmeden önce taşıma sözleşmesinde belirtilen yükleme/boşaltma şartlarını kendi atadığı veya sözleşme ile atanan liman acentesine bildirir.

Gemi acentesi, geminin yanaşacağı liman otoritesine ve taşınmakta olan yükün yükleyicisi/alıcısına, gemi veya geminin ilgilisi tarafından bildirilen tahmini varış ihbarlarını (ETA-Estimated Time of Arrival) bildirir. Sonrasında gemi kaptanına geminin demirleyebileceği demir yeri ve yanaşacağı liman bilgilerini e-mail yoluyla bildirerek, kaptandan varış öncesi evraklarını (pre-arrival) talep eder. Gemi kaptanı, limana gelmeden önce kendisinden talep edilen varış öncesi evraklarını acentesine gönderir. Daha sonra gemi acentesi, ilgili resmi ve özel kurumlara gerekli tüm bildirimleri yaparak, geminin demirleme/yanaşma ordinosunu alır. Gemi limana yanaştıktan sonra resmi otoritelerden görevli memurlar alınarak geminin geliş kontrolü yapılır. Gemi, yükleme/boşaltma operasyonuna hazır hale getirilir. Yükleme/boşaltma operasyonu bitmeden önce ilgili resmi otoritelere geminin gidiş bildirimleri yapılır ve Liman Başkanlığı’ndan liman çıkış belgesi (Port Clearance) alınır. Yükleme/boşaltma operasyonu tamamlandıktan sonra eğer gemi yükleme yaptıysa, yük evrakları (konşimento, manifesto, zaman çizelgesi, yük ordinosu, vb.) acente yetkilisi tarafından hazırlanarak gemi kaptanına imzalatılır ve resmi otoritelerden görevli memurlar alınarak geminin kalkış kontrolü yapılır. Geminin limandan ayrılması için kılavuz kaptan talep edilir. Tüm bu iş ve işlemler sırasında geminin ilgilisi, acente tarafından düzenli olarak bilgilendirilir.

Bu süreç esnasında oluşan masraflar (pilotaj, fener, sağlık, vb.) gemi acentesi tarafından ödenerek acentelik komisyonu ile birlikte bir hesap özeti (Final D/A) oluşturulur. Hazırlanan bu hesap özeti armatöre gönderilir ve karşılıklı mutabakat sağlanır (Yorulmaz & Feyzioğlu, 2023:682-684). Gemi acentelerinin yapmış olduğu geliş ve gidiş bildirimleri Şekil.1 de gösterilmiştir.



Şekil 1: Gemilerin geliş-gidiş bildirimleri.

Kaynak: (aktaran Nomer, 2014:55)

Gemi acenteleri Şekil 1’de gösterilen tüm bu işlemleri yerine getirirken herhangi bir aksaklığa mahal vermeden 7 gün 24 saat zamanla yarış içerisinde. Ayrıca gemi acente çalışanları, gümrük işlemlerinden pasaport işlemlerine, çevre koruma kanunundan gemi adamı sağlık hizmetlerine, turizmden sigortaya kadar pek çok mevzuatı bilen ve uygulayan kişiler olup ülkenin dış ticaretinde etki sahibidir (DTO, 2018). 31.12.2022 tarihi itibariyle ülkemizde 1207’si merkez, 247’si şube olmak üzere toplam 1454 gemi acente şirketi faaliyet göstermektedir. Kocaeli ilinde ise 61’i merkez, 28’i şube olmak üzere toplam 89 gemi acente şirketi faaliyet göstermektedir (DTO, 2023:255-256).

Gemi acenteleri, armatörlerin talep ve ihtiyaçlarına göre kendilerini pozisyonlandırmışlardır. Armatörlerin ticari faaliyetlerine ve gemi acentelerinin vermiş oldukları hizmetlere bağlı olarak farklı acente türleri ortaya çıkmış olup bunlar;

- * Liman Acentesi
- * Kiracı Acentesi (Charterer’s Agent)
- * Koruyucu Acente (Protecting & Husbandry Agent)
- * Yük/Rezervasyon Acentesi (Cargo/Booking Agent)
- * Genel/Ana Acente (General Agent) ve Tali/Alt Acente (Sub Agent)
- * Tarifeli Gemi Acentesi olarak sınıflandırılmıştır (Esmer, 2020:334-338).

3. GEMİ ACENTELİĞİNDE DİJİTALLEŞME

Teknoloji, hayatımızı kolaylaştıran tüm araç ve gereçlerin diğer adıdır. Denizcilik, üretim, ticaret, bilim gibi aklımıza gelebilecek tüm sektörlerde teknolojinin nimetlerinden yararlanıyoruz. Çağımızda teknolojinin ulaşmadığı ve teknolojik ürünleri kullanmadığımız tek bir alan dahi kalmamıştır. 1936 yılında üretilen ilk programlanabilir bilgisayar bugünkü anlamda

dijitalleşme için başlangıç sayılabilir (Şahinaslan, 2020:32). İnternet ve dijital servisler günlük yaşamımızda önemli bir yer tutmaya başlamış ve günden güne tüm dünyada yaygınlaşmıştır. Dijitalleşme, çevremizle iletişim ve etkileşim kurma yöntemlerini de değiştirmektedir. Akıllı telefonlar, bilgisayarlar, otonom araçlar, giyilebilir cihazlarda dahil olmak üzere yeni teknoloji ve cihazların tümü bilgiye ulaşma ve bilgiyi yayma şeklimizi kolaylaştırmıştır (Nasiri vd., 2020:1).

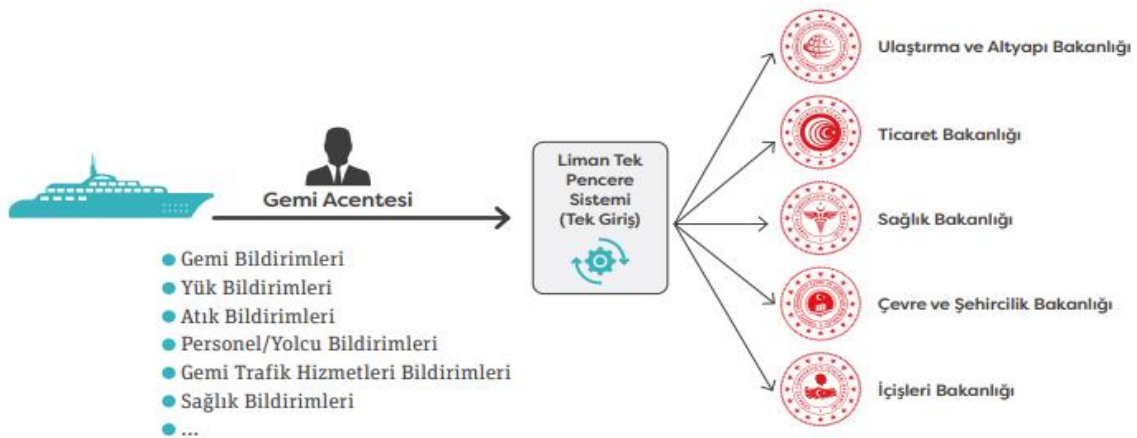
İletişim ve bilgi teknolojilerindeki gelişmeler küresel olarak tüm kurumları etkilemektedir. Dijitalleşmenin artmasıyla beraber bilgi teknolojilerinde yaşanan gelişmeler günümüzde birçok faaliyetin artık dijital ortamlarda gerçekleşmesine neden olmaktadır.

Dijitalleşme; ulaşılabilir bilgilerin herhangi bir bilgisayar, akıllı telefon, tablet vb. teknolojik araçlar tarafından okunabilecek, sanal ortamda düzenlenebilecek ve iş akışlarına dahil edilecek şekilde dijital ortama aktarılması sürecine verilen addır (Çalışkan, 2020). Diğer bir tanımla ise dijitalleşme bir ses, resim veya görüntünün değerinin sayısal bir form ile sanal ortama aktarılmasıdır (Esmer, 2018).

"Bilgi çağı" ya da "dijital çağ" olarak adlandırdığımız 21. yüzyıl, teknolojik yenilikleri insanlığın hizmetine sunmakla kalmamış (Ürer, 2015:6), bazı mesleklerin yok olmasına neden olurken, bazı mesleklerinde bu değişime paralel olarak gelişmesine ve şekillenmesine neden olmuştur. Teknolojinin gelişmesi, internet kullanımının yaygınlaşması ve dijital cihazların kullanımı serbest piyasada bir yarış ortamı oluşturmuştur. İşletmelerin faaliyetlerini daha etkin, verimli ve sürdürülebilir kılmak için kullandıkları bir yöntem olan dijitalleşmeden en çok etkilenen sektörlerden biri de denizciliktir.

Tanım ve türlerinden de anlaşılacağı üzere gemi acenteleri, deniz ticaretinde son derece önemli ve kritik bir rolü üstlenmektedir. Ülke ve denizcilik sektörü açısından önemli bir değer olan gemi acenteleri, dijital teknolojinin getirdiği yenilikleri öğrenmeye çalışırken, resmi kurum ve kuruluşlar tarafından yapılan yeniliklere de uyum sağlamaya çalışmaktadır.

Denizcilik sektöründe yaşanan dijital dönüşümün, gemi acentelerine sağladığı en büyük avantaj armatör/kaptan/işleten/kiralayan/diğer kişi, kurum ve kuruluşlarla olan bilgi alışverişini hızlandırmasıdır. Ayrıca dijitalleşme kapsamında gemi acente mesleğinin miladı sayılabilecek Liman Tek Pencere (LTP) sistemi, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı koordinesinde 01.07.2018 tarihinde tüm Türk limanlarında faaliyete geçirilmiştir. Bu uygulama gemi acentelerine, 5 farklı bakanlığa bağlı kurumlara (UAB, TB, SB, ÇŞB, İB) fiziki olarak gitmeden, 7 gün 24 saat bildirimde bulunma imkânı tanımış olup Şekil.2 de gösterilmiştir.



Şekil 2: Liman tek pencere şeması.

Kaynak: (URL-1)

Gemi acenteliği ile alakalı iş ve işlemler 13.09.2021 tarihi itibarıyla UAB tarafından oluşturulan, Gemi Acenteliği Bilgi Sistemi (GABS) üzerinden gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Bu uygulama sayesinde gemi acenteleri, taleplerine ait evrakları sistem üzerinden yüklemektedir. Yeterlilikleri tespit edilen ve işlemleri GABS üzerinden tamamlanan firmalara Quick Response (QR) kodlu ve barkodlu Gemi Acentesi Yetki Belgesi, personele ise Gemi Acentesi Personeli Tanıtım Kartı sistem üzerinden verilebilmektedir ayrıca bu belgelerin barkod/karekod okuma yöntemiyle doğrulaması da yapılabilmektedir. GABS, gemi acentelerine zaman ve maddi açıdan tasarruf sağlamaktadır (UAB, 2021:419).

Dijitalleşme ya da dijital dönüşüm diğer denizcilik kolları içinde çeşitli fırsatlar sunmaktadır. Örnek olarak büyük veri teknolojisi kullanılarak filo kontrolleri optimize edilebilir, maliyetler düşürülebilir ve hatta çevresel faktörler kontrol edilebilir. Dijital teknolojiler vasıtasıyla deniz ve liman trafiğinin denetlenmesi ve kontrol edilmesi, gemilerin işletme verileri kullanılarak optimize edilmesi, böylece kaza risklerinin düşürülmesi gibi kritik faydalar sağlanabilir (Balık vd. 2021:275).

4. YÖNTEM

Bu bölümde araştırma modeli, çalışma grubu, veri toplama aracı ve verilerin analizi süreci ile ilgili bilgiler yer almaktadır.

Bu çalışmada nitel araştırma yöntemlerinden biri olan “olgubilim” deseni kullanılmıştır. Bu yönde yapılan araştırmalarda görüşme, gözlem ve doküman incelemesi gibi teknikler kullanılmaktadır. Olgubilim desenine en uygun veri toplama aracı görüşmedir. Bu çalışmada elde edilen örneklem, araştırmanın konusu hakkında yüksek bilgi ve tecrübe sahibi, çalışmaya katkısı bulunacak katılımcılardan oluşmaktadır.

Olgubilim deseninin kullanılmasındaki amaç, gemi acente uzmanlarının bilgi ve tecrübelerinden faydalanarak, genele yönelik objektif yorumlarda bulunmasıdır (Yorulmaz vd. 2022:93). Nitel araştırmalarda örneklem genellikle az sayıda katılımcıdan oluşması sebebiyle bu araştırmadaki katılımcılar alanında tecrübeli bireylerden seçilmiştir.

4.1. Çalışma Grubu

Araştırmanın evreni bütün gemi acente çalışanlarından oluşmaktadır. Araştırmanın çalışma grubunu (örneklem) ise, Kocaeli ilinde, gemi acentelik hizmeti veren, 15 gemi acente şirketinin müdürleri oluşturmaktadır. 2022 yılında Liman Başkanlıkları bazında yük elleçlemede birinci sırada olmasından ötürü Kocaeli bölgesi özellikle seçilmiştir. Katılımcıların tamamı sektörde en az on iki yılı aşkın, ortalama 20 yıllık tecrübeye sahip olan müdürlerden oluşmaktadır. Çalışmanın geçerliliği ve güvenilirliği açısından gemi acenteliği sektöründe farklı yük tiplerine göre acentelik hizmeti veren katılımcılar tercih edilmiştir.

4.2. Veri Toplama Araçları

Çalışmada veri toplama aracı olarak yazılı kaynakları analiz etmede kullanılan doküman inceleme yöntemi ile birlikte, yapılandırılmış görüşme tekniği kullanılmıştır. Amaçsal örnekleme yöntemi ile gemi acente müdürleri ile görüşme yapılmış ve araştırmacı tarafından belirlenen 10 açık-uçlu sorudan oluşan tam yapılandırılmış anket formu kullanılmıştır. Anket içeriğinde yer alan sorular aşağıdaki gibidir;

- 1) Dijitalleşme kavramından ne anlıyorsunuz?
- 2) İşyerinizde dijitalleşme için gerekli olan altyapıya sahip olduğunuzu düşünüyor musunuz?
- 3) İşiniz ile ilgili olarak kullandığımız dijital uygulamalar ve teknolojiler nelerdir?
- 4) İşiniz ve işyerinizde yaşanan dijital dönüşüme karşı kendinizi hazır hissediyor musunuz?
- 5) İşiniz ve işyerinizde yaşanan dijital dönüşüme, çalışanlarımızın uyum sağladığını düşünüyor musunuz?
- 6) Dijitalleşme ve teknolojik gelişmelerin mesleğinize etkileri nelerdir?
- 7) Dijitalleşmenin iş yaşamınızda meydana getirdiği değişim ve dönüşümler nelerdir?
- 8) İşiniz ile alakalı güncel duyuru veya haberleri nerelerden takip ediyorsunuz?
- 9) Sektörünüzde yaşanan dijital dönüşümün işsizlik kaygısı oluşturduğunu düşünüyor musunuz?
- 10) Gemi acenteliğinde dijitalleşme ile ilgili önerileriniz nelerdir?

4.3. Verilerin Analizi

Çalışmada verilere ulaşmak için görüşme tekniği kullanılmış, verileri analiz etmek için ise içerik analizi ile betimsel analiz tekniklerine başvurulmuştur. Betimsel analiz tekniği, nedensel ilişkilerin incelenmesi, elde edilen bulguların açıklanması sürecinde verilerin anlaşılır olmasına imkân sunar (Yıldırım, & Şimşek, 2016).

5. BULGULAR

Anket formunun birinci bölümü katılımcılara ait demografik bilgilerden oluşmakta olup analiz edildiğinde elde edilen bulgular aşağıdaki gibidir.

Katılımcıların tamamı gemi acente müdürlerinden oluşmakta olup 13'ü erkek, 2'si kadındır ve yaş ortalamaları 43'tür. Katılımcıların 14'ü evli 1'i bekarıdır. Katılımcıların sektördeki çalışma sürelerinin ortalaması 20 yıldır. Katılımcıların mevcut şirketlerindeki çalışma sürelerinin ortalaması 12 yıldır. Anket formunun ikinci bölümü ise araştırmacı tarafından belirlenen 10 açık-uçlu sorudan oluşmakta olup analiz edildiğinde elde edilen bulgular aşağıdaki gibidir.

Tablo 1: Dijitalleşme kavramından ne anlıyorsunuz?

Tema	Kodlar	f
Dijitalleşme kavramı	Teknolojik dönüşüm	12
	Zaman yönetimi	2
	Maliyet tasarrufu	2

Tablo 1 incelendiğinde; katılımcıların “Dijitalleşme kavramından ne anlıyorsunuz?” sorusuna vermiş oldukları cevaplar 3 farklı grupta kodlanmıştır. Verilen cevaplar incelendiğinde

“Teknolojik dönüşüm” en fazla frekansa (f) sahip olurken, “Zaman yönetimi” ve “Maliyet tasarrufu” düşük frekansa sahip görüşlerdir.

Tablo 2: İşyerinizde dijitalleşme için gerekli olan altyapıya sahip olduğunuzu düşünüyor musunuz?

Tema	Kodlar	f
İşyerinde yeterli teknolojik altyapı	Yeterli olduğunu düşünüyorum	13
	İnternet bağlantısının yeterli olduğunu düşünüyorum	3
	Altyapıya yatırım yapılmaktadır	3
	Yeterli olduğunu düşünmüyorum	2
	Teknolojik eğitim yetersizliği	1

Tablo 2 incelendiğinde; katılımcıların “İşyerinizde dijitalleşme için gerekli olan altyapıya sahip olduğunuzu düşünüyor musunuz?” sorusuna vermiş oldukları cevaplar 5 farklı grupta kodlanmıştır. Verilen cevaplar incelendiğinde “Yeterli olduğunu düşünüyorum” en fazla frekansa sahip olurken, “Teknolojik eğitim yetersizliği” en düşük frekansa sahip görüşlerdir.

Tablo 3: İşinizle ilgili olarak kullandığımız dijital uygulamalar ve teknolojiler nelerdir?

Tema	Kodlar	f
Dijital uygulama ve teknoloji kullanımı	Bilgisayar programları	13
	Bilgisayar ve ekipmanları	7
	Cep telefonu	5
	Bulut depolama alanı	3
	Altyapı yetersizliği	1

Tablo 3 incelendiğinde; katılımcıların “İşinizle ilgili olarak kullandığımız dijital uygulamalar ve teknolojiler nelerdir?” sorusuna vermiş oldukları cevaplar 5 farklı grupta kodlanmıştır. Verilen cevaplar incelendiğinde “Bilgisayar programları” en fazla frekansa sahip olurken, “Altyapı yetersizliği” en düşük frekansa sahip görüşlerdir.

Tablo 4: İşiniz ve işyerinizde yaşanan dijital dönüşüme karşı kendinizi hazır hissediyor musunuz?

Tema	Kodlar	f
Dijitalleşmeye hazır hissetme durumu	Hazır hissediyorum	14
	Hazır hissetmiyorum	1
	Adaptasyon sorunu yaşıyor	1
	Teknoloji eğitimi yetersizliği	1

Tablo 4 incelendiğinde; katılımcıların “İşiniz ve işyerinizde yaşanan dijital dönüşüme karşı kendinizi hazır hissediyor musunuz?” sorusuna vermiş oldukları cevaplar 4 farklı grupta kodlanmıştır. Verilen cevaplar incelendiğinde “Hazır hissediyorum” en fazla frekansa sahip olurken, “Teknoloji eğitimi yetersizliği” en düşük frekansa sahip görüşlerdir.

Tablo 5: İşiniz ve işyerinizde yaşanan dijital dönüşüme çalışanlarınızın uyum sağladığını düşünüyor musunuz?

Tema	Kodlar	f
Çalışanların dijitalleşmeye uyumu	Uyum sağlıyorlar	9
	Kullanıcı yaşı uyumu etkiliyor	6

Tablo 5 incelendiğinde; katılımcıların “İşiniz ve işyerinizde yaşanan dijital dönüşüme çalışanlarınızın uyum sağladığını düşünüyor musunuz?” sorusuna vermiş oldukları cevaplar 2 farklı grupta kodlanmıştır. Verilen cevaplar incelendiğinde “Uyum sağlıyorlar” yüksek frekansa sahip olurken, “Kullanıcı yaşı uyumu etkiliyor” düşük frekansa sahip görüşlerdir.

Tablo 6: Dijitalleşme ve teknolojik gelişmelerin mesleğinize etkileri nelerdir?

Tema	Kodlar	f
Dijitalleşmenin gemi acentelerine etkileri	Zaman tasarrufu	13
	Maliyet avantajı	5
	Esnek çalışma (Olumlu)	4
	Bilgiye ulaşma kolaylığı	4
	Fiziki iş gücünün azalması	1
	Kontrol mekanizması	1
	Esnek çalışma (Olumsuz)	1

Tablo 6 incelendiğinde; katılımcıların “Dijitalleşme ve teknolojik gelişmelerin mesleğinize etkileri nelerdir?” sorusuna vermiş oldukları cevaplar 7 farklı grupta kodlanmıştır. Verilen cevaplar incelendiğinde “Zaman tasarrufu” en fazla frekansa sahip olurken, “Fiziki iş gücünün azalması”, “Kontrol mekanizması” ve “Esnek çalışma (olumsuz)” en düşük frekansa sahip görüşlerdir.

Tablo 7: Dijitalleşmenin iş hayatınızda meydana getirdiği değişim ve dönüşümler nelerdir?

Tema	Kodlar	f
Dijitalleşmenin iş hayatına etkileri	Zaman tasarrufu	6
	Esnek çalışma (Olumlu)	4
	Maliyet avantajı	4
	Bilgiye ulaşma ve saklama kolaylığı	2
	Kontrol mekanizması	2
	İş ve işlem yükünün azalması	1
	Nitelikli personel ihtiyacı	1
	Teknolojik dönüşüm	1
	Ekran bağımlılığı	1
	Esnek çalışma (Olumsuz)	1

Tablo 7 incelendiğinde; katılımcıların “Dijitalleşmenin iş hayatınızda meydana getirdiği değişim ve dönüşümler nelerdir?” sorusuna vermiş oldukları cevaplar 10 farklı grupta kodlanmıştır. Verilen cevaplar incelendiğinde “Zaman tasarrufu” en fazla frekansa sahip

olurken, “İş ve işlem yükünün azalması”, “Nitelikli personel ihtiyacı”, “Teknolojik dönüşüm”, “Ekran bağımlılığı” ve “Esnek çalışma (olumsuz)” en düşük frekansa sahip görüşlerdir.

Tablo 8: İşiniz ile alakalı güncel duyuru veya haberleri nerelerden takip ediyorsunuz?

Tema	Kodlar	f
Duyuru ve haberlerin takip alanları	Sektörel Platformlar	11
	E-posta	7
	İnternet haber siteleri - Görsel basın	5
	Sosyal medya	4
	Kamu kurum ve kuruluşları	2

Tablo 8 incelendiğinde; katılımcıların “İşiniz ile alakalı güncel duyuru veya haberleri nerelerden takip ediyorsunuz?” sorusuna vermiş oldukları cevaplar 5 farklı grupta kodlanmıştır. Verilen cevaplar incelendiğinde “Sektörel platformlar” en fazla frekansa sahip olurken, “Kamu kurum ve kuruluşları” en düşük frekansa sahip görüşlerdir.

Tablo 9: Sektörünüzde yaşanan dijital dönüşümün işsizlik kaygısı oluşturduğunu düşünüyor musunuz?

Tema	Kodlar	f
İşsizlik kaygısı	Düşünmüyorum	11
	Düşünüyorum	3
	Departmana göre görecelidir	1

Tablo 9 incelendiğinde; katılımcıların “Sektörünüzde yaşanan dijital dönüşümün işsizlik kaygısı oluşturduğunu düşünüyor musunuz?” sorusuna vermiş oldukları cevaplar 3 farklı grupta kodlanmıştır. Verilen cevaplar incelendiğinde “Düşünmüyorum” en fazla frekansa sahip olurken, “Departmana göre göreceli” en düşük frekansa sahip görüşlerdir.

Tablo 10: Gemi acenteliğinde dijitalleşme ile ilgili önerileriniz nelerdir?

Tema	Kodlar	f
Gemi acenteliğinde dijitalleşme önerileri	Devlet kontrolünün azaltılması	4
	Yazılım programlarının işlevselleştirilmesi	4
	Kullanılan mesleki uygulamaların veri tabanlarının geliştirilmesi	3
	Henüz dijitalleşmemiş firmaların dijitalleşmesi	1
	Mesleki uygulamaların mobil uyumlu uygulamalarının yapılması	1
	Türkiye'deki tüm limanlara girişte tek kart uygulaması getirilmesi	1
	Dijital gelişmeler takip edilmeli	1
	Sektör çalışanları eğitim almalı	1
	Önerim yok	1

Tablo 10 incelendiğinde; katılımcıların “Gemi acenteliğinde dijitalleşme ile ilgili önerileriniz nelerdir?” sorusuna vermiş oldukları cevaplar 9 farklı grupta kodlanmıştır. Verilen cevaplar incelendiğinde “Devlet kontrolünün azaltılması” ve “Yazılım programlarının işlevselleştirilmesi” en fazla frekansa sahip olurken, “Henüz dijitalleşmemiş firmaların dijitalleşmesi”, “Mesleki uygulamaların mobil uyumlu uygulamalarının yapılması”, “Türkiye'deki tüm limanlara girişte tek kart uygulaması getirilmesi”, “Dijital gelişmeler takip edilmeli”, “Sektör çalışanları eğitim almalı”, “Önerim yok” en düşük frekansa sahip görüşlerdir.

6. TARTIŞMA VE SONUÇ

Teknolojik gelişmelere ve buna bağlı olarak karşımıza çıkan dijitalleşme toplum yaşamını etkileyen önemli gelişmeleri beraberinde getiren bir süreçtir. Dijitalleşme ve dijital dönüşüm pek çok sektörde etkili olduğu gibi denizcilik sektöründe de etkili olmuştur. Teknolojinin hızla gelişmesi ve dijitalleşmenin hayatımızın her alanında etkili olması hem işletmelerde hem de çalışanlar arasında bilgiye ulaşma, bilgiyi üretme ve bilgiyi paylaşma süreçlerinde büyük kolaylık sağladığı görülmektedir.

Araştırmada elde edilen bulgular incelendiğinde, dijitalleşmenin gemi acenteliği mesleğinde büyük bir değişime neden olduğu görülmektedir. Dijitalleşmenin somut etkilerini giderek daha yaygın olarak hissettiğimiz denizcilik sektöründe hem olumlu hem olumsuz etkileri olduğu saptanmıştır. Dijitalleşme öncesi kurum/kuruluşlara fiziken giderek yapılan başvurular,

yaşanan teknolojik gelişmelerle birlikte kurumlara bizzat gitmeden 7 gün 24 saat online olarak yapılabilmektedir. Bunun en büyük avantajı ise çalışanlara uzaktan çalışma (hibrit) imkânı sağlamasıdır. Katılımcıların bazıları verdikleri cevaplar ile mesai saatleri dışında çalışma sürelerinin artmasını dezavantaj olarak değerlendirdiği görülmektedir.

Katılımcıların verdiği yanıtlarda zaman tasarrufu, maliyet avantajı, bilgiye kolay ulaşabilme, bilgiyi dijital depolama alanlarında saklayabilme, hataları tespit edebilme ve müdahale edebilmede dijitalleşmenin gemi acenteliğine sağladığı diğer başlıca avantajlar olarak sayılabilir.

Bazı katılımcılar tarafından genç gemi acente çalışanlarının dijitalleşmeye daha rahat uyum sağladığı, yaşı ileri olan gemi acente çalışanlarının ise uyum problemi yaşayabildikleri belirtilmiştir. Dijitalleşme ile gemi acenteliği mesleğinde nitelikli personel ihtiyacı doğmakta ve ekran başında geçirilen sürenin arttığı vurgulanmaktadır.

İş yerinde dijitalleşme için gerekli alt yapıya sahip olduklarını düşünen katılımcıların büyük çoğunluğu, fiziki iş yükünün azaldığını, zaman ve maliyet avantajı sağladığını belirtmiştir.

Bazı katılımcılar teknolojik altyapı eksiklikleri olduğunu belirtmiş; internet bağlantı hızının artırılacağı, kamu kurumlarının kullandığı veri tabanı kapasitesinin geliştirilebileceğini ve sistemsel hataların gecikmelere sebep olmaması açısından teknolojik altyapının güçlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Ayrıca gemi acente çalışanlarının kullanmış olduğu sistemlerde yapılan/yapılacak güncelleme veya değişikliklerle alakalı olarak yüz yüze veya online eğitim verilmesinin faydalı olacağı önerilmiştir.

Yapılan bu araştırma sonucuna bakıldığında tüm sektörlerde etkili olan dijitalleşmenin denizcilik sektörü başta olmak üzere gemi acenteliğinde de köklü bir değişime neden olduğu görülmektedir. Gemi acente şirketleri ve çalışanlarının teknoloji alanında yaşanan hızlı gelişmeleri yakından takip etmeleri ve yeni gelişmelere adapte olmalarının kendilerine fayda sağlayacağı düşünülmektedir.

İleriki araştırmalarda, gemi acenteliğinde kullanılan dijital uygulamaların etkileri, dijital uygulamaların maliyetleri ve dijital teknolojilere yönelik işletme verimliliği ile ilgili çalışmalar yapılabilir.

KAYNAKÇA

- BALIK, İ., AYDIN, Z., & BİTİKTAŞ, F. (2019). Limanlarda yaşanan dijitalleşme: Çevrimiçi medyadan yansımalar. *IV. Ulusal Liman Kongresi “Küresel Eğilimler-Yerel Stratejiler”* 2019, İzmir doi: 10.18872/0.2019.0
- BATAL, M. S. (t.y.). Teknolojiyle evrilen meslekler. Erişim Adresi: <https://www.mehmetbatal.com/egitim/teknolojiyle-evrilen-meslekler.pdf> (Erişim Tarihi: 12.11.2023)
- Çağdaş Kocaeli, (2022, Mar 29). Kocaeli haber – “Kocaeli, Avrupa’nın en büyük 6’ncı en büyük liman şehri”. Erişim Adresi: <https://www.cagdaskocaeli.com.tr/haber/9809011/kocaeli-haber-kocaeli-avrupanin-en-buyuk-6inci-en-buyuk-liman-sehri> (Erişim Tarihi: 14.11.2023)
- ÇALIŞKAN, G. (2020). Dijitalleşme / dijital dönüşüm nedir?. Erişim Adresi: <https://binbiriz.com/blog/dijitallesme-dijital-donusum-nedir> (Erişim Tarihi: 14.11.2023)
- DGM. (2022). İstatistikler. Erişim Adresi: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/yuk-istatistikleri> (Erişim Tarihi: 10.11.2023)
- ESMER, S. (2018). “Tedarik Zincirinde Dijitalleşme Hareketi: Lojistik 4.0.” *Denizden merhaba*, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi. Ocak, Şubat, Mart 2018, Sayı 17, s. 12-14.
- ESMER S. (Ed.). (2020). *Deniz taşımacılığı ve lojistiği*. Yenişehir/Ankara: Akademisyen Kitabevi A.Ş.
- ICS. (2022). Trade policy review 2022. Erişim Adresi: <https://www.ics-shipping.org/current-issue/trade-policy-review-2022> (Erişim Tarihi: 14.11.2023)
- İMEAK DTO. (2018). *Gemi acenteliği eğitimi*. İstanbul: Umur Basım A.Ş. Erişim Adresi: https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/yayinlar/IMEAK_GEM_I_ACENTE_EGITIM_KITABI.pdf (Erişim Tarihi: 12.11.2023)
- İMEAK DTO. (2023). *Denizcilik sektör raporu*. İstanbul. Erişim Adresi: <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/yayinlarimiz/sektorraporu> (Erişim Tarihi: 10.11.2023)

- NASİRİ, M., UKKO, J., SAUNILA, M., & RANTALA, T. (2020). Managing the digital supply chain: The role of smart technologies. *Technovation*. doi:<https://doi.org/10.1016/j.technovation.2020.102121>
- NOMER, F. (2014). *Deniz Taşımacılığında Gemi Acentelerinin Yeri ve Önemi ve Bir Araştırma*. (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- PAMUKOĞLU, S. Z. (1982). *Türk deniz taşımacılığı*. İstanbul: İstanbul Matbaacılık.
- ŞAHİNASLAN, Ö., (2020). *Yeni nesil teknolojiler (kitap bölümü)*. Telli, G. & Aydın, S.(Ed), Dijital Dönüşüm, İstanbul: Maltepe Üniversitesi Kitapları, ISBN: 978-605-2314-34-0.
- UAB. (2021). Ulaşan ve erişen Türkiye 2021. Erişim Adresi: <https://www.uab.gov.tr/bakanlik-yayinlari> (Erişim Tarihi: 25.11.2023)
- UAB. (2022). Ulaşan ve erişen Türkiye 2022. Erişim Adresi: <https://www.uab.gov.tr/bakanlik-yayinlari> (Erişim Tarihi: 25.11.2023)
- URL-1 Erişim Adresi: <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2021.pdf> s.407 (Erişim Tarihi: 25.11.2023)
- ÜRER H. (2015). Sunu. *Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi*. Ankara: Sistem Ofset Basım Yayın San. ve Tic. Ltd. Şti. Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/issue-file/33959> (Erişim Tarihi: 19.11.2023)
- YILDIRIM, A., & ŞİMŞEK, H. (2016). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- YORULMAZ, M., TONGUÇ B., & TAŞ A. (2022). Dijitalleşmenin gemi brokerliğindeki yeri ve geleceğine etkileri. *International Journal of Management and Administration*, 6(12), 87-99.
- YORULMAZ, M., & FEYZİOĞLU, İ. (2023). Gemi Acentelerini Konu Alan Ulusal Literatürdeki Çalışmaların Analizi. doi: 10.29228/kesit.70016