



TC.

İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İşletme Yönetimi Ana Bilim Dalı /İşletme Yönetimi

TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE FREIGHT FORWARDER  
FİRMALARININ DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA İŞLEVİ VE  
UYGULAMA ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS

Çağla KENAR

135200221

Danışman: Prof. Dr. Necdet Özçakar

İstanbul, 2015

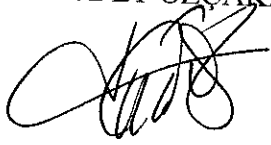
T.C.  
İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ  
TEZLİ YÜKSEK LİSANS SINAV TUTANAĞI

14/09/2015

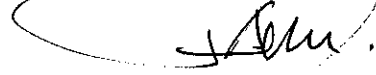
Enstitümüz *İşletme Yönetimi* Anabilim dalı yüksek lisans öğrencilerinden *135200221* numaralı *Çağla Kenar* "İstanbul Arel Üniversitesi Lisansüstü Eğitim - Öğretim ve Sınav Yönetmeliği"nin ilgili maddesine göre hazırlayarak, Enstitümüze teslim ettiği "**TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE FREIGHT FORWARDER FİRMALARININ DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA İŞLEVİ VE UYGULAMA ÖRNEĞİ**" konulu tezini, Yönetim Kurulumuzun 02.09.2015 tarih ve 2015/15 sayılı toplantısında seçilen ve Sefaköy Yerleşkesinde toplanan biz jüri üyeleri huzurunda, ilgili yönetmeliğin 48. maddesi gereğince (30?) dakika süre ile aday tarafından savunulmuş ve sonuçta adayın tezi hakkında *oyçokluğu/oybirliği* ile **Kabul/Red veya Düzeltme** kararı verilmiştir.

İşbu tutanak, 4 nüsha olarak hazırlanmış ve Enstitü Müdürlüğü'ne sunulmak üzere tarafımızdan düzenlenmiştir.

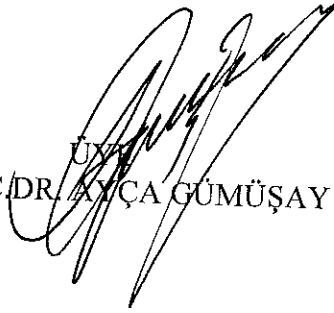
DANIŞMAN  
PROF.DR.NECDER ÖZÇAKAR



ÜYE  
YRD.DOÇ.DR. TARIK BİRGÖREN



ÜYE  
YRD.DOÇ.DR. AYÇA GÜMÜŞAY



## YEMİN METNİ

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “Türk Lojistik Sektöründe Freight Forwarder Firmalarının Denizyolu Taşımacılığındaki İşlevi Ve Uygulama” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlak ve geleneklere uygun şekilde tarafımdan yazıldığını, yararlandığı eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmanın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

13.08.2015

**Çağla KENAR**

## ONAY

Tezimin kağıt ve elektronik kopyalarının İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım:

- Tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.
- Tezim sadece İstanbul Arel yerleşkelerinden erişime açılabilir.
- Tezimin 5 yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.

13.08.2015

**Çağla KENAR**



## ÖZET

# TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE FREIGHT FORWARDER FİRMALARININ DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA İŞLEVİ VE UYGULAMA ÖRNEĞİ

Çağla KENAR

Yüksek Lisans Tezi, İşletme Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Necdet ÖZÇAKAR

Ağustos, 2015-206 sayfa

Lojistik sektörüne olan ilgi gün geçtikçe giderek artmaktadır. Türkiye jeopolitik konumu itibari ile Avrupa, Türk Cumhuriyetleri ve Orta Doğu arasında bir aktarma merkezi oluşumundan dolayı uluslararası boyutta lojistik üssü olma yolunda ilerlemektedir. Türkiye'nin dünya ticaretinde var olabilmesi ve ekonomik anlamda kalkınabilmesi, ihracat ve ithalatını ekonomik olarak gerçekleştirmesine ve lojistik anlayışının yaygınlaştırılmasına bağlıdır.

İthalat ve ihracatın ekonomik olarak gerçekleştirilebilmesi ise ancak denizyolu taşımacılığı ile sağlanır. Çünkü denizyolu taşımacılığı taşıma modları arasında en güvenli olmasının yanında demiryoluna göre 3,5 karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuzdur. Türkiye hem coğrafi hem de jeopolitik konumu itibari ile denizyolu taşımacılığına uygun olmasına rağmen yapılan yatırımlar ile bu avantajını yeteri kadar kullanamamaktadır. Son yıllarda deniz ticaretimizi güçlendirmek adına bazı düzenlemeler yapılsa da bu durum tam anlamıyla yeterli olamamaktadır.

Lojistik anlayışı malzemenin istenen zaman da, istenen yere, uygun fiyatlar ile en güvenli şekilde teslim edilmesinden geçmektedir. Tam da bu nokta da işletmeler, rekabet avantajı sağlayabilmek, ana faaliyet alanına odaklanmak ve maliyetlerini düşürmek gibi nedenlerden dolayı taşımacılık işlemlerini planlayıp organize edecek, malzemelerin güvenli bir şekilde taşınmasını sağlayacak profesyonel lojistik hizmet sağlayıcılarına ihtiyaç duymaktadırlar. Bu firmalar günümüzde Freight Forwarder (Taşıma İşleri Komisyoncusu) firmaları olarak

karşımıza çıkmaktadır. Freight Forwarder firmaları kendi bünyelerine dahil öz malı bulunmamakla beraber gemi, tır ,depo,sigorta, konteyner vb. gibi ekipmanları veya hizmetleri dışarıdan outsourcing ederek müşteriler,nakliyeciler, gümrük müşavirlikleri,tedarikçiler,üreticiler ve acentalar arasında bilgi paylaşımı yaparlar. Bütün bu işlemler için üzerine kendi kâr'ını ekleyerek müşterilerine hizmet sunan kurumlardır. Eklenen kârdan dolayı navlun komisyoncusu da denilmektedir. Arada köprü görevi görmekle beraber her bir halka arasındaki iletişimi sağlarlar. Her alanda uzmanlaşmış firmalar ile iş birliği içerisinde.

Bu çalışma dört bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm de Türkiye'deki lojistik sektörü, önemi, lojistik hizmetlerinin güçlü ve zayıf yönleri ele alınmaktadır. İkinci bölümde Türkiye'deki denizyolu taşımacılığı, avantaj ve dezavantajları, temel birleşenleri, taşıma üniteleri ile konteyner ve türleri. Üçüncü bölümde denizyolu taşımacılığında freight forwarder firmalarının yeri. Dördüncü bölümde ise denizyolu taşımalarında freight forwarder firmalarının işlevi üzerine uygulama örnekleri başlıkları ele alınmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik, Denizyolu Taşımacılığı, Freight Forwarder, İthalat, İhracat

## **ABSTRACT**

### **THE FUNCTION AND EXERCISING EXAMPLES OF THE FREIGHT FORWARDERS IN SEA FREIGHT TRANSPORTATION IN LOGISTICS SECTOR OF TURKEY**

**Çağla KENAR**

**Master Thesis, Business Department**

**Supervisor: Prof. Dr. Necdet ÖZÇAKAR**

**August, 2015 - 206 pages**

The interest in the logistics sector has been increasing day by day. Due to the Turkey's geopolitical position, it is moving towards becoming a logistics base by being a transshipment centre between. Europe, the Turkish Republics and the Middle East. Turkey's existence and developing economically in the world trade depends on economic realization of export and import and on the extension of the logistics concept.

The realization of imports and exports economically can be only provided by maritime transportation. Because beside the maritime transportation is the safest among the other transport modes, it is 3.5 times cheaper than the railways, 7 times than the road transport, and 22 times than the airlines transport. Despite Turkey is appropriate for maritime transport due to the wrong investments made so far. Although some adjustments have been undertaken in the recent years to strengthen our maritime trade, unfortunately they were not really enough.

The concept of logistics means to deliver the material in time required, to the location required with reasonable prices in a safest way. Exactly at this point, the enterprises shall plan and organize their transport operations for reasons such as to provide a competitive advantage, to focus on core businesses and to reduce the cost, therefore there is a need for professional logistics service providers who will ensure that materials are being safely transported. These companies stand out today as Freight Forwarders (Transport Works Agents).

This study consists of four parts. In the first part was shown the logistics sector in Turkey. It is importance, strengths and weaknesses, in the second part the maritime transport, in Turkey, it is advantages and disadvantages, the types of containers and transport units, in the third part the place of the freight forwarding companies in the maritime transport, in the fourth part the function of the freight forwarding companies in maritime import and export shipments and examples documents have been presented and have been explained by application and case studies.

**Key Words** : Logistics, Ocean Transportation, Freight Forwarder, Import, Export.

## ÖNSÖZ

Küresel dünya da bir ülkenin varlığını sürdürebilmesi, uluslararası ticarete rekabet edebilecek güce sahip olmasından geçmektedir. Bu güç gelişmiş ulaşım altyapısını takiben sağlam lojistik faaliyetleri ile mümkün olur. Ülke ekonomisini bir vücuda benzetecek olursak, ulaşım ağları ülkenin damarları, lojistik merkezler de bu vücudun kalbi gibidir. Dolayısıyla ekonomi; ancak ulaştırma ve sanayi politikalarının kapsamında çalışmalarını sürdüren lojistik firmalarının desteklenmesi ile gelişip büyüme gösterebilecektir.

Bugün özellikle dış pazarlara yönelen işletmelerin, lojistik çözümleri dış kaynaktan yararlanma yolu ile uzmanlaşmış firmalardan satın alma yönündeki tercihleri ağırlıklı hale gelmiştir. Yapılan çalışma da denizyolu taşımacılığında lojistik olgusu tüm süreçler ve iş akışı ele alınarak detaylandırılmıştır.

Bu çalışmada, yoğun akademik çalışmaları arasında zamanını ayırarak bana yol gösteren ve yardımcı olan tez danışmanım Prof. Dr. Necdet ÖZÇAKAR'a, Yrd. Doc. Dr. Tarık BİRGÖREN'e ve Yrd. Doc. Dr. Ayça Gümüştay ÇAPIN'a ilgi ve desteklerinden ötürü teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca çalışmam boyunca bana destek olan aileme ve tüm meslektaşlarıma yardımlarından ötürü sonsuz teşekkür ederim.

**İSTANBUL, 2015**

**Çağla KENAR**

## İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	v
ABSTRACT .....	vii
ÖNSÖZ .....	ix
İÇİNDEKİLER .....	x
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xv
TABLolar LİSTESİ .....	xvi
ŞEKİLLER LİSTESİ .....	xvii
GİRİŞ.....	1

### 1. BÖLÜM LOJİSTİK SEKTÖRÜ

1.1. Tarihsel Süreçte Lojistik Olgusu.....	4
1.2. Lojistik Kavramı.....	6
1.3. Lojistik Yönetiminin Ana Faaliyet Alanları.....	9
1.3.1. Ulaştırma.....	9
1.3.2. Envanter Yönetimi.....	9
1.3.3. Sipariş İşleme.....	9
1.3.4. Depolama.....	9
1.3.5. Elleçleme .....	9
1.3.6. Tedarik.....	9
1.3.7. Koruyucu Ambalajlama.....	9
1.3.8. Enformasyon Yönetimi.....	10
1.4. Lojistik Sistemde Operasyonel Değişkenler .....	10
1.4.1. Yeterli Düzeyde Mamul Stoğu Bulundurabilme .....	10
1.4.2. Hizmet Güvenirliliği .....	10
1.4.3. Mamul Stoklama Yerleri .....	10
1.4.4. Mamul Dizaynı .....	11
1.4.5. Mamulün Doğası .....	11
1.5. Lojistiğin Prensipleri .....	11
1.5.1. Standartlık.....	11
1.5.2. Ekonomik Olma.....	11

1.5.3. Yeterlilik.....	12
1.5.4. Sadelik .....	12
1.5.5. İzlenebilirlik.....	12
1.5.6. Koordinasyon.....	12
1.6. Lojistik Maliyetler .....	12
1.6.1. Lojistik Maliyet Türleri .....	13
1.6.1.1. Direkt Lojistik Maliyetler - Endirekt Lojistik Maliyetler .....	13
1.6.1.2. Değişken Lojistik Maliyetler ve Sabit Lojistik Maliyetler .....	14
1.7. Lojistin Önemi Ve Amacı.....	16
1.8. Türkiye’de Lojistik Sektörü.....	18
1.9. Türkiye’nin Jeostratejisinin Lojistik Potansiyeline Etkisi .....	26
1.10. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Güçlü Ve Zayıf Yönleri .....	27
1.10.1. Güçlü Yönleri .....	27
1.10.2. Zayıf Yönleri .....	28
1.11. Türkiye’deki Lojistik Hizmetleri.....	31
1.11.1. Karayolları Taşımacılığı .....	34
1.11.1.1. Karayolu Eşya Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Türlerine Göre Üstünlükleri.....	36
1.11.1.2. Karayolu Eşya Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Türlerine Göre Zayıf Yönleri.....	39
1.11.2. Denizyolu Taşımacılığı.....	40
1.11.2.1. Denizyolu Taşımacılığın Güçlü Yönleri.....	41
1.11.2.2. Denizyolu Taşımacılığın Zayıf Yönleri .....	42
1.11.3. Havayolu Taşımacılığı.....	43
1.11.3.1. Dünya Kargo Taşımacılığında İlk 10.....	47
1.11.3.2. Havayolu Taşımacılığının Avantajları.....	48
1.11.3.3. Havayolu Taşımacılığının Dezavantajları.....	49
1.11.4. Demiryolu Taşımacılığı .....	49
1.11.4.1. Demiryolu Taşımacılığının Üstün Yönleri .....	52
1.11.4.2. Demiryolları Taşımacılığının Zayıf Yönleri .....	52
1.11.5. Boru Hattı Taşımacılığı .....	53
1.11.5.1. Mevcut Ham Petrol Boru Hatlarımız.....	54
1.11.5.1.1. Irak –Türkiye Ham Petrol Boru Hattı.....	54
1.11.5.1.2. Ceyhan – Kırıkkale Ham Petrol Boru Hattı .....	55

1.11.5.1.3. Batman – Dörtyol Ham Petrol Boru Hattı.....	55
1.11.5.1.4. Bakü- Tiflis Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı .....	55
1.11.5.2. Boru Hattı Taşımacılığının Üstün Yönleri.....	56
1.11.5.3. Boru Hattı Taşımacılığının Zayıf Yönleri.....	57

## 2.BÖLÜM

### DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI VE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA FREIGHT FORWARDER'IN YERİ

2.1. Denizyolu Taşımacılığı Kavramı.....	58
2.2. Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığı.....	59
2.3. Türk Deniz Taşımacılığında Taşınan Mal Grupları .....	60
2.4. Denizyolu Taşımacılığının Avantajları.....	64
2.5. Denizyolu Taşımacılığının Dezavantajları .....	64
2.6. Denizyolu Taşımacılığının Temel Bileşenleri.....	65
2.6.1. Denizyolu Eşya Taşıma Araçları Gemiler .....	65
2.6.2. Terminal ve Liman Hizmetleri .....	70
2.6.3. Taşınacak Eşyalar .....	73
2.7. Taşıma Üniteleri.....	73
2.7.1. Paletler .....	73
2.7.2. Sandıklar .....	74
2.7.3. Konteynerler .....	74
2.8. Konteyner Ve Türleri .....	74
2.8.1. Kullanım Şekillerine Göre Konteyner Çeşitleri .....	75
2.8.1.1. Parça (Kuru) Yük Konteynerleri.....	75
2.8.1.2. Dökme Yük Konteynerleri (Bulk Container).....	75
2.8.1.3. İzole (İnsulated-Reefer) Konteynerler .....	75
2.8.1.4. Özel Amaçlı Konteynerler .....	76
2.8.2. Konteyner Tanımlama Sistemi .....	80
2.9. En Büyük Deniz Taşıma Şirketleri Ve Türkiye’nin Sıralamadaki Yeri.....	81
2.10. Denizyolu Taşımacılığında Freight Forwarder Firmalarının Yeri .....	84
2.10.1. Freight Forwarder Kavramı .....	84
2.10.2. Freight Forwarder’in Faaliyet Alanları.....	84



2.10.3. Freight Forwarder Türleri .....	86
2.10.4. Freight Forwarder'in Beş Doğrusu .....	88
2.10.5. Freight Forwarder Şirketler'inin Global Ekonomisindeki Rolü ve Önemi .....	88
2.10.6. Freight Forwarder ve Taşıma Organizasyonu .....	90
2.10.7. Müşterilerin Freight Forwarder Seçimi Ve Lojistik Hizmet Alımı .....	91
2.10.8. Müşterilerin Forwarder Lojistik Hizmet Satın Alma Süreci .....	91
2.10.9. Müşterilerin Freight Forwarder'in Sağladığı Hizmeti Algılama Kriterleri .....	92
2.10.10. Forwarder'in Konteynere Ve Ticarete Sağladığı Katkıları .....	92
2.10.11. Dünyadaki En Büyük 25 Freight Forwarder Firması .....	93

### 3. BÖLÜM

#### DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA FREIGHT FORWARDER FİRMALARININ İŞLEVİ ÜZERİNE UYGULAMA ÖRNEKLERİ

3.1. Sektörel Anlamda Freight Forwarder Firmalarının Tanımı .....	96
3.2. Forwarder Firmalarının Genel İş Akışı .....	97
3.3. Forwarder Firmalarının Denizyolu İhracat Yük Taşımalarında Operasyonel İş Süreçleri ve Uygulama Örnekleri .....	98
3.3.1. Konu Destinasyon İçin Alış Rakamının Hesaplanması .....	105
3.3.2. Konu Destinasyon İçin Satış Rakamının Hesaplanması .....	105
3.3.3. Müşteriye İletilen Teklif Formatında Yer Alan Bilgiler .....	106
3.3.4. Oluşturulan İhracat Dosyasında Sırasıyla Yer Alan Evraklar .....	110
3.4. Forwarder Firmalarının Denizyolu İthalat Yük Taşımalarında Operasyonel İş Süreçleri Ve Uygulama Örnekleri .....	143
3.4.1. Konu Destinasyon İçin Alış Rakamının Hesaplanması .....	147
3.4.2. Konu Destinasyon İçin Satış Rakamının Hesaplanması .....	148
3.4.3. Oluşturulan İthalat Dosyasında Sırasıyla Yer Alan Evraklar .....	149
3.5. Denizyolu İhracat Sevkiyatında Malların Alıcı Tarafından Çekilmemesi Durumunda Yaşanan Gerçek Vaka Örneği .....	172
3.6. Forwarder Firmalarına Neden İhtiyaç Var ? .....	175

#### 4. BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER.....	178
KAYNAKÇA.....	182
ÖZGEÇMİŞ.....	187

## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>KKTF</b>	<b>:Konteyner Kayıt Formu</b>
<b>B/L</b>	<b>:Konşimento</b>
<b>ETA</b>	<b>:Geminin Tahmini Yükleme Limanına Geliş Tarihi</b>
<b>ETD</b>	<b>:Geminin Tahmini Varış Limanına Varış Tarihi</b>
<b>ETS</b>	<b>:Geminin Tahmini Yükleme Limanından Kalkış Tarihi</b>
<b>T/S</b>	<b>:Transit Süre</b>
<b>ENS</b>	<b>:Giriş Özet Beyanı</b>
<b>THC</b>	<b>:Limandaki Elleçleme Ücreti</b>
<b>ISPS</b>	<b>:Liman Güvenlik Ücreti</b>
<b>MHL</b>	<b>:Ana Konşimento</b>
<b>HBL</b>	<b>:Ara Konşimento</b>
<b>POL</b>	<b>:Yükleme Limanı</b>
<b>POD</b>	<b>:Varış Limanı</b>
<b>FOB</b>	<b>:Gemide Teslim</b>
<b>EXP</b>	<b>:Konteyner Servis</b>
<b>BAF</b>	<b>:Benzin Fiyatlarındaki Dalgalanmaların Belli Oranda Navluna Dahil Edilmesi</b>
<b>CAF</b>	<b>:Amerikan Dolarındaki Dalgalanmaları Navluna Dahil Edilmesi</b>
<b>SOC</b>	<b>:Yükleyici'nin Kendi Firması Adına Satın Aldığı Konteyner</b>
<b>ISPM 15</b>	<b>:Malın Ahşap Ambalaj Kuralı</b>
<b>MRP</b>	<b>:Malzeme İhtiyaç Planlaması</b>
<b>ERP</b>	<b>:İşletme Kaynak Planlaması</b>
<b>JIT</b>	<b>:Tam Zamanında Üretim</b>
<b>LPI</b>	<b>:Lojistik Performans Endeksi</b>
<b>TIACA</b>	<b>:Uluslararası Hava Kargo Birliği</b>
<b>BOTAŞ</b>	<b>:Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi</b>
<b>CIF</b>	<b>:Mal Bedeli Sigorta Ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim</b>
<b>TUİK</b>	<b>:Türkiye İstatistik Kurumu</b>
<b>GTİP</b>	<b>:Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu</b>
<b>DWT</b>	<b>:Geminin Yük Taşıma Kapasitesinin Ölçüsü</b>
<b>ISO</b>	<b>:Uluslararası Standartlar Örgütü</b>
<b>UTİKAD</b>	<b>:Uluslararası Taşımacılık Ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği</b>
<b>ASA</b>	<b>:Amerikan Standart Enstitüsü Standartı</b>
<b>DIN</b>	<b>:Alman Endüstri Normları</b>
<b>CSC</b>	<b>:Güvenli Konteyner İçin Uluslararası Konvansiyon</b>
<b>BIC</b>	<b>:Uluslararası Konteyner Bürosu</b>
<b>TEU</b>	<b>:Konteyner Gemisinin Taşıma Kapasitesi</b>
<b>FCL</b>	<b>:Full Konteyner</b>
<b>LCL</b>	<b>:Parsiyel Konteyner</b>

## TABLolar LİSTESİ

<b>Tablo 1.1.</b> Lojistik Olgusunun Gelişimi. ....	5
<b>Tablo 1.2.</b> 2012-2014 Lojistik Performans Endeksinde İlk 10 Ülke. ....	20
<b>Tablo 1.3.</b> LPI 2014'te En İyi 10 Üst Orta Gelirli Ülke. ....	21
<b>Tablo 1.4.</b> Bir Araya Getirilmiş LPI Endeksi (2014). ....	23
<b>Tablo 1.5.</b> Türkiye'de Dış Ticaret Yıllara Göre İthalat Dağılımı (Milyon \$) (Yıllık) (TÜİK, 2009- 2014).....	32
<b>Tablo 1.6.</b> Türkiye'de Dış Ticaret Yıllara Göre İhracat Dağılımı (Milyon \$) (Yıllık) (TÜİK,2009- 2014).....	32
<b>Tablo 1.7.</b> 2011 Yılı Dış Ticaret Tutarlarının Taşıma Türlerine Göre Dağılımı (Milyar \$).....	32
<b>Tablo 1.8.</b> Ulaştırma Türlerine Göre Türk Dış Ticaret Yüklerinin Ağırlık Yüzdeleri.33	
<b>Tablo 1.9.</b> Ulaştırma Türlerine Göre Türk Dış Ticaret Yüklerinin Değer (\$) Yüzdeleri. .....	34
<b>Tablo 1.10.</b> Karayolları Uzunlukları (TUİK).....	38
<b>Tablo 1.11.</b> Havaalanlarında Toplam Yolcu ve Yük Trafiği.....	45
<b>Tablo 1.12.</b> Türkiye'de Havaalanı ve Uçak Sayıları. ....	45
<b>Tablo 1.13.</b> 2014 Havaaracı ve Yolcu/Kargo (Kg) Kapasiteleri. ....	46
<b>Tablo 1.14.</b> Demiryolları Uzunluğu, Tren, Yolcu, Yük Taşımaları ve Ton Kilometre. .....	51
<b>Tablo 1.15.</b> Mevcut Ham Petrol Boru Hatlarımız. ....	54
<b>Tablo 2.1.</b> Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre DWT Bazında Gelişimi - 150GT ve Üzeri Gemiler. ....	68
<b>Tablo 2.2.</b> Yıllara Göre Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalamaları 150 GT' dan Büyük. ....	69
<b>Tablo 2.3.</b> İstanbul Boğazı 2014 Yılı Gemi Geçiş İstatistikleri. ....	70
<b>Tablo 2.4.</b> Liman Başkanlıkları Bazında Bazı Limanlarımıza Uğrayan Gemi İstatistikleri (2015 İlk 1Ay ). ....	72
<b>Tablo 2.5.</b> Konteyner Boyutları. ....	77
<b>Tablo 2.6.</b> Konteyner Cinsleri Bazında Limanlarımızda Elleçlenen İhracat Konteyner. .....	78
<b>Tablo 2.7.</b> Konteyner Cinsleri Bazında Limanlarımızda Elleçlenen İthalat Konteyner. .....	79
<b>Tablo 2.8.</b> Dünyadaki En Büyük 25 Freight Forwarder Firması. ....	94
<b>Tablo 3.1.</b> Ambarlı Limanı Lokal Masrafları. ....	102
<b>Tablo 3.2.</b> Gemlik Limanı Lokal Masrafları. ....	102
<b>Tablo 3.3.</b> İzmir Limanı Lokal Masrafları. ....	102
<b>Tablo 3.4.</b> Mersin Limanı Lokal Masrafları. ....	103
<b>Tablo 3.5.</b> İskenderun Limanı Lokal Masrafları.....	103
<b>Tablo 3.6.</b> Demuraj Tarifesi.....	136

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1. 2014 LPI Skorlarının Kümülatif Dağılımı.....	25
Şekil 1.2. Türkiye Dış Ticaretinde Yük Taşımacılığı Dağılımı (Ton -%).	31
Şekil 1.3. Türkiye Karayolları Haritası.....	36
Şekil 1.4. Türkiye'deki Havalimanları ve Havaalanları. ....	46
Şekil 1.5. Türkiye Demiryolu Ağı Haritası.....	51
Şekil 2.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre DWT Dağılımı. ....	68
Şekil 2.2. Yıllara Göre Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalamaları Grafiği.....	69
Şekil 2.3. Armatörlerin Gemi Sayılarına ve taşıdıkları Kapasiteye Göre Dünya Sıralaması (05.05.2014).....	82
Şekil 2.4. Forwarder Firmalarının Döngüsü. ....	88
Şekil 3.1. Forwarder Firmalarının Sektördeki Döngüsü.....	96
Şekil 3.2. Survey Sertifikası (Inspection Certificate) Örneği. ....	100
Şekil 3.3. Deniz İhracat Teklif Formatı Örneği. ....	108
Şekil 3.4. X Acentası'nın Konu Destinasyon İçin Sistemindeki Gemi Bilgileri Örneği.....	111
Şekil 3.5. Konşimento Talimatı Örneği. ....	114
Şekil 3.6. X Acentasına Ait Sistem Üzerinde Alınan Rezervasyon Sayfasının Örneği. ....	116
Şekil 3.7. Marport Limanı Konteyner Sorgulama Sistemi Örneği. ....	119
Şekil 3.8. Beyanname Örneği. ....	121
Şekil 3.9. İntra Sistemi'nin Konşimento Talimatı Girişi Örneği.....	124
Şekil 3.10. Deniz İhracat Ara Konşimento Örneği.....	127
Şekil 3.11. Ara Konşimento Örneği 2.....	128
Şekil 3.12. Deniz İhracat Ana Konşimento Örneği. ....	129
Şekil 3.13. Acenta Kullanılmayan Yüklemelerde Oluşturulan Hat Konşimentosu Örneği.....	131
Şekil 3.14. Parsiyel Listesi Örneği.....	133
Şekil 3.15. Gemi Kalkış Kontrolü Sistemi. ....	135
Şekil 3.16. Geçici Kabul Taahhütnamesi Örneği. ....	138
Şekil 3.17. Sistemde Konteyner Sorgulama Sayfası Örneği. ....	140
Şekil 3.18. POD (Malzeme Teslim Evrağı). ....	142
Şekil 3.19. Deniz İthalat Teklif Formatı Örneği.....	150
Şekil 3.20. Deniz İthalat Ara Konşimento Örneği.....	153
Şekil 3.21. Deniz İthalat Ana Konşimento Örneği .....	155
Şekil 3.22. Deniz İthalat Seawaybill Ana Konşimento Örneği .....	157
Şekil 3.23. Deniz İthalat Gemi Varış İhbarı Örneği .....	160
Şekil 3.24. Deniz İthalat Tescil Evrağı Örneği.....	164
Şekil 3.25. Deniz İthalat Mersin Limanı X Acentasına Ait Geçici Kabul Taahhütnamesi Örneği .....	167
Şekil 3.26. Ana Ordino Örneği .....	169
Şekil 3.27. Deniz İthalat Ara Ordino Örneği .....	171
Şekil 3.28. Konşimento Arka Nüshası Örneği.....	174

## GİRİŞ

Küreselleşen dünyada artan ticaret hacmi ile birlikte, dünyanın bir ucunda üretilen malların bir diğer ucunda tüketilmesi günümüzde olağandışı bir durum olmaktan çıkmış ve ülkelerin ticaretteki başarılarını etkileyen faktörlerin başında lojistik sektörü gelmeye başlamıştır.

Ağlarının coğrafi olarak genişleyip çeşitlenerek küreselleşmesi, lojistik faaliyetleri ticaretin vazgeçilmez unsuru olarak kılmış olup uluslararası ticarete de firmaların rekabet gücünü arttıran en önemli unsurlardan biri konumuna gelmiştir.

Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç noktasından tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içerisindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, depolanması, taşınması ve kontrol altında tutulmasıdır.

Türkiye’de lojistik sektörünün ön plana çıkmasında ülkenin coğrafi konumu etkindir. Türkiye, Balkanlar, Orta Doğu, Kafkaslar ve Akdeniz bölgeleri arasında kalan bir ülke olması itibarıyla lojistik merkezi ya da lojistik bağlantı noktası olabilme fonksiyonunu üstlenebilmektedir.

Dünyada hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüzde deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimi gibi yönleriyle başlı başına bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet dalıdır.

Denizyolu Taşımacılığı, insanların ve malların denizde hareket eden araçlar vasıtasıyla bir yerden diğer bir yere taşınması olarak tanımlanabilir.

Dünya deniz ticaretinin yaklaşık % 80’ni ve ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarının ise yaklaşık %90’ına yakın bir bölümü Denizyoluyula yapılmaktadır. Ülkemizde, İstanbul ve Marmara’nın bir bölümü gibi lokal alanlar dışında, yolcu ve araç taşımacılığında denizyolunun kullanılmadığı, büyük yatırımlar ve bakım-onarım bütçeleri gerektiren, riskli ve pahalı bir taşıma yolu olan karayolu taşımacılığının tercih edildiği, temel ulaşım politikalarının da bu doğrultuda oluşturulduğu

görülmektedir. Oysa ki, gelişmiş ülkelerin çoğunda ulaştırma politikalarında denizyolu tercih edilmektedir. Denizyolu taşımacılığı demiryollarına göre 3,5 karayoluna göre 7 havayollarına göre de 22 kat daha ucuz olmakla birlikte Denizyoluyla bir defada en çok yük, en güvenli şekilde, en ucuza taşınmaktadır. Ülkeler arası sınır aşımı problemi yoktur. Amerika'dan alınan bir mal sınır aşmadan doğrudan ülkemize gelir, ülkemizden ihraç edilen mal sınır aşmadan doğrudan Hollanda'ya gider. Bu nedenle ülkemizde denizyolu taşımacılığına daha gereken önem verilmelidir.

Freight Forwarder, "Navlun Göndericisi" olarak da isimlendirilir. Türk yasal mevzuatında "Taşıma İşleri Komisyoncusu" olarak tanımlanmış, tüm taşıma türlerinde sevkiyat, gümrükleme, sigorta depolama ve dağıtım hizmetlerini gerçekleştirme yeteneğine sahip lojistik hizmeti veren organizatör kuruluştur.

Freight Forwarder ürünün alıcıya ulaştırılmasına kadar yapılması gereken tüm faaliyetleri sürdürür. Bunu yapabilmesi için Freight Forwarder hizmeti veren firmanın depolama, dağıtım, ambalajlama, gümrükleme, taşıma yönetimi konusundaki mevzuatları iyi bilmesi gerekir. Malların teslimine kadar bütün sorumluluk Freight Forwarder'a aittir. Bünyesinde taşıma aracı olmadan taşımayı organize etmesi sebebiyle diğer taşımacılık firmalarından ayrılmaktadır. Bu anlamda Türkiye'de Freight Forwarderlar firmaları UTIKAD tarafından temsil edilmektedir.

Her forwarder firması birbirinin aynı değildir. Kimi forwarder firmaları uzun yıllardır var olduklarından ya da oldukça fazla kurumsal ve disiplinli olmaları gibi çeşitli nüanslar sayesinde verdikleri hizmet diğerlerine oranla daha kaliteli ya da kapsamlı olabilir. Sadece şirketlerin yapıları değil bu şirketlerin çalışmış oldukları firmaların kalitesi de vermiş oldukları hizmetin niteliğini doğrudan etkileyen faktörler arasındadır. Bu noktada forwarder firmalarını destekleyici çalışmalar yapılmalıdır.

Çalışmamız da Türk lojistik sektöründen başlayıp Türk denizyolu taşımacılığının önemini, denizyolu taşımacılığında ihracat ithalat rakamlarının yıllara göre değişiklikleri, forwarder firmalarının tam bu noktada ne kadar stratejik öneme sahip olduğunu ve baştan sona kadar müşterilerine sundukları hizmetler ile Türk

denizyolu taşımacılığını her geçen gün daha ileri seviyeye taşıdıklarını, ihracat ve ithalat rakamlarını daha da arttırdıklarını göstermekteyiz.



## 1. BÖLÜM

### LOJİSTİK SEKTÖRÜ

#### 1.1. Tarihsel Süreçte Lojistik Olgusu

Tarihsel gelişime bakıldığında lojistik konusunun bugün ortaya çıkmış, yeni bir kavram olmadığı görülmektedir. Yunanca “logisticos” kelimesinden türemiş olup, hesap, kitap yapma bilimi ya da “hesapta beceri” anlamına gelmektedir. Destek için gereksinimlerin hesaplanması gerektiği düşünüldüğünde; bu kelimenin temel anlamı ile doğrudan bağlantı kurabilmektedir.

Askeri kökenli bir ifade olarak ilk başlarda literatürde yer almış olup bir askeri birliğin operasyon yeteneğini destekleyecek tüm unsurların tasarımı ve uygulaması, ilgili ekipman ve malzeme sağlanarak, savaşta ve barışta etkinliğin ve hazırlığın garantilenmesi şeklinde tanımlanmıştır. Ekonomi biliminin ortaya çıkmasından itibaren ise çok yönlü incelenmiş, bir uzmanlık ve çalışma alanı haline gelmiştir.

1900’lü yılların başlarında, yönetim stratejisinin bir bölümü olarak değerlendirilmiş olup, özellikle zaman ve yer faydası sağlama yöntemi olarak tarım ürünlerinin dağıtımında kullanımı dikkat çekmiştir. Akademik çalışmalarda lojistik ile ilgili ilk atıflar 1960’lı yıllarda görülmüştür. 1966-1970 arası yıllar için, lojistikle ilgili ilk test dönemi olduğu söylenebilir. 1970-1980 arası yıllar lojistiğin çok sayıda özel ve kamu girişimleri ile kurumsallaştığı dönem olmuştur. 1980-1990 dönemi, taşımacılık düzenlemeleri, bilgisayar teknolojisine giriş ve iletişimde devrim yaratan teknolojik ve politik değişimlerin yaşandığı bir süreç olmuştur. 20. yüzyılın sonu ve 21. yüzyılın başlangıcında ise lojistik kavramı, globalleşme, tedarik zinciri yönetimi kavramları ile anılır olmuştur (Koban, 2008: 35 ).

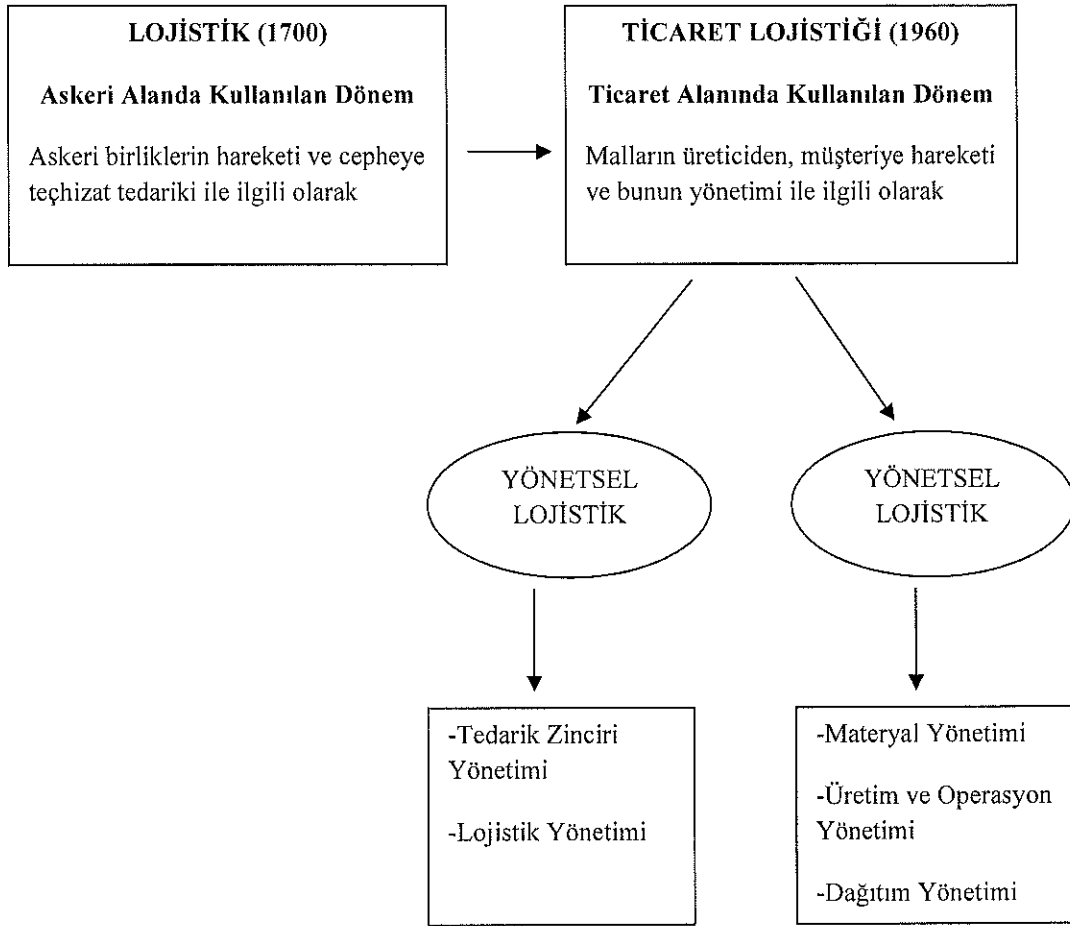
Günümüzde lojistik; malların, kişilerin ve bilginin akışının optimizasyonu olarak kabul edilmiştir. Lojistik; outsourcing, değer zinciri, ulaştırma ekonomisi, dağıtım planlaması vb. kavramların da tartışılmasının kaynağı şeklinde görülmektedir (Orhan, 2003: 10 ).

Lojistik olgusunun gelişimi Tablo 1.1’de görmek mümkündür.

Lojistik sektörü dünyada pek çok ülkede ve Türkiye’de hızlı gelişim gösteren az sayıda sektörden biridir. Ayrıca ABD ’ de 20. yüzyılın son çeyreğinde yapılan bir araştırmada; 21. Yüzyılın gelecekte üç iş kolundan biri olarak da görülmektedir. (Bilgi Teknolojisi, Mikro Biyoloji, Lojistik ).

Bunda min globalleşmesi, malların kullanıcıya ulaştırılmasında zamana dayalı yarış ve buna bağlı olarak taşıma, depolama ve dağıtım merkezlerinin yönetimi konularının giderek artan önemi etkili olmuştur (Koban, 2008: 36 ).

**Tablo 1.1.** Lojistik Olgusunun Gelişimi.



**Kaynak :** Koban ve Keser, 2008: 37

## 1.2. Lojistik Kavramı

Lojistik terimi köken olarak askeri alanda araç- gereç ve birliklerin hareket organizasyonu tanımlamak için kullanılmaktadır. Bu açıdan lojistik, bir plan veya operasyonun ayrıntılı bir biçimde örgütlenmesi ve uygulanmasıdır. Lojistiğin temel hedefi, müşteri hizmetlerinde yüksek bir seviyeye ulaşılması, kaynak ve yatırımların optimum kullanımıyla rekabet avantajının yaratılmasıdır (Çancı ve Erdal, 2013: 41 ).

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi'nin tanımına göre, lojistik yönetimi, tedarik zinciri yönetiminin bir parçası olarak kabul edilmekte ve şu şekilde tanımlanmaktadır. Lojistik yönetimi, müşterilerin gereksinimlerini karşılamak üzere, her türlü ürün, hizmet ve onlarla ilgili bilginin başlangıç noktasından tüketim noktasına kadar etkin ve verimli bir şekilde ileri ve ters yönlü akışının gerçekleştirilmesi, depolanması, denetlenmesi ve planlanmasıdır (Lojistik Yönetimi. (t.y.) 2015).

Lojistik, doğasında tahminleme, planlama, örgütleme, organizasyon, koordinasyon ve kontrol unsurlarını taşımaktadır. Lojistik, bir ürün veya hizmetin üretimi ve dağıtılması ile ilgili olarak tüm faaliyetleri sevk ve idare eder. Lojistikte amaç; firmanın varlığını sürdürülebilirliği için organizasyonu kalite, fiyat, zaman ve hizmet gibi hayati pazar değişkenlerine karşı dayanıklı hale getirmektir.

İşletme-Yönetim literatüründe lojistik, hammadde temininden üretim ortamına, nihai ürünün tamamlanmasından dağıtım kanalları ve müşteriye kadar tedarik zinciri dahilindeki tüm yönetim ve sevk faaliyetlerini sağlamayı amaçlayan bir süreçtir. Modern anlamda lojistik denildiğinde 'akış', 'pazar' ve 'zaman yönelimli' düşünülmektedir. Bununla birlikte hedef pazarı, tedarik süreçlerini, imalat operasyonlarını ve dağıtım kanallarını rekabet avantajı yaratacak ve sürdürecektir biçimde bağlantılı hale getirmek alt hedefler arasındadır. Ayrıca lojistik, satışların ve verimliliğin artırılması, hizmet seviyesinin iyileştirilmesine büyük destek olmaktadır (Çancı ve Erdal, 2013: 41).

Lojistik, çok çeşitli alanlardan oluşan bir faaliyetler bütünü olup ilgili tüm bölümlerin ortaklaşa işbirliğini gerektirmektedir ;

1. **Planlama ve Pazarlama Stratejisi:** Tasarım ve pazarlamanın lojistik faaliyetlerine en büyük etkisi malzeme gereksinimi ve dağıtım ihtiyaçları, kısaca 'akış yönetimi' üzerine olmaktadır.
2. **Pazar Stratejisi ve Ürün Tasarımı:** İşletme için pazar stratejisinin belirlenmesi hayati önem taşımaktadır. 'Hangi pazarlara ne zaman ve nasıl girilecek?', 'Ürün veya hizmetler hangi stratejilere pazara sunulacak?'... vb. soruların dikkatle ele alınması gerekmektedir. Pazarlama, araştırma-geliştirme, mühendislik ve üretim bölümleri arasında yüksek bir işbirliği sağlanarak tasarımı düşünülen ürünlerin 'lojistik dostu' olmasına özen gösterilmelidir.
3. **Üretim Planlama:** Üretim planlaması, kapasite yönetimi, yerleşim düzeni, imalat programı, kaynak planlama, süreç içerisindeki işin denetim ve desteklenmesi gibi konularla yakından ilgilenmektedir.
4. **Malzeme Yönetimi:** Malzeme yönetimi, yüzlerce alt parçadan oluşan ürünlerin üretilmesinde ve işletme içerisinde kullanılan diğer malzeme, araç-gerecin envanter durumunun görülmesinde ve buna uygun olarak satın alma- tedarik sistemlerinin sağlıklı bir şekilde çalıştırılmasında hayati rol oynamaktadır. Malzeme ihtiyaç Planlaması (Material Requirements Planning: MRP) olarak ortaya çıkan, İmalat Kaynak Planlaması (Manufacturing Resources Planning: MRP-II) şeklinde gelişen uygulamalar günümüz işletme ortamında en önemli konuların başında gelmekte ve Kurumsal Kaynak Planlaması (Enterprise Resources Planning: ERP) olarak daha geniş bir vizyon içerisinde ele alınmaktadır.
5. **Envanter Yönetimi:** Envanter yönetimi, imalat işletmelerinde malzeme yönetiminin bir parçası olarak görülür. Envanterin denetlenmesi, asgari kullanılabilir stok seviyelerinin izlenmesi, stoklama maliyetinin düşürülmesi, kayıp ve zarar yönetimi gibi hususlar son derece önemlidir.
6. **Depolama ve Malzeme Elleçlemesi:** Malzemelerin elleçlenmesi ve depolanması, ambalajlanması ve paketlenmesi sırasında güvenlik, koruma, maliyet faktörleri ön plandadır. Gerek tedarik sistemlerinden işletmeye,

gerekse işletme içi ve dışı dağıtım sistemlerin, sürekli bir 'malzeme hareketi' bulunmaktadır.

7. **Dağıtım:** Dağıtım faaliyetleri, depolama, giriş ve çıkış lojistiği gibi unsurlarla etkileşim halindedir. İşletme ve müşteri arasındaki zincirin kurulması ve faaliyetlerin tam zamanında (Just In Time: JIT) gerçekleştirilmesinde büyük önem taşımaktadır. Tamamlanmış ürünlerin alıcılara ulaştırılmasında aracılar, toptancılar, bayiiiler, perakendeciler gibi tüm kanal üyelerinin dağıtım faaliyetlerinde sorumlulukları ve görevleri vardır.
8. **Depo ve Antrepolar:** Dağıtım merkezleri, depo, antrepo ve gümrüklü sahaların yani stok alanlarının konumu, kapasitesi, işletilmesi ve operasyonlara uygunluğu lojistik faaliyetlerinde giderek daha fazla önem kazanmaktadır.
9. **Taşımacılık:** Taşıma türünün tespiti, sevk ve operasyon yönetimi, zaman planlaması ve program hazırlama gibi konular lojistik aktivitelerinin öncelikli işlemleridir.
10. **Sigorta:** Taşınması ya da depolanması planlanan eşya ile birlikte, taşıma aracı ve sürücü gibi unsurların sigorta ile koruma altına alınması gerekmektedir.
11. **Gümrükleme Hizmetleri:** Uluslar arası lojistik ve taşıma faaliyetlerinde ihracat- ithalat işlemlerinin ayrılmaz bir parçası gümrükleme hizmetleridir.
12. **Satınalma:** İşletmenin ihtiyaç duyduğu hammadde, hazır parça ve yarı mamullerin uygun tedarikçiler arasında kaynak araştırması yapılarak seçimi, pazarlık, tedarik ortaklığı programının yürürlüğe sokulması satınalma faaliyetleri içinde yer almaktadır.
13. **Müşteri Hizmetleri:** Talep öngörüsü, hizmet seviyeleri, sipariş yönetimi, parça/ servis desteği , satış sonrası hizmetler.
14. **Teknik Destek:** Operasyonel faaliyetleri desteklemek için ihtiyaç duyulan sistemin sağlanması (Quayle ve Jones, : 88 ).

### **1.3. Lojistik Yönetiminin Ana Faaliyet Alanları**

İşletme lojistiği, tedarik kaynağından başlayıp müşteriye kadar uzanan kanal içerisinde ürün ya da hizmetlerin akışı ile ilgili birçok faaliyeti kapsamaktadır. Bu faaliyetler şu şekilde sıralanabilir:

#### **1.3.1. Ulaştırma**

Ulaştırma şekli, hizmeti seçimi ve taşıma ile ilgili bütün faaliyetlerin yönetimini içerir.

#### **1.3.2. Envanter Yönetimi**

Ham madde ve bitmiş ürünlerin stoklama politikalarının düzenlenmesini, tam zamanlı üretim (Just-In Time/ JIT) stratejilerinin belirlenmesini içerir.

#### **1.3.3. Sipariş İşleme**

Sipariş alınması ve kaydedilmesi ile ilgili bütün faaliyetleri içerir.

#### **1.3.4. Depolama**

Depo yerinin ve düzeninin belirlenmesi faaliyetlerini içerir.

#### **1.3.5. Elleçleme**

Materyallerin yüklenip boşaltılması için gerekli araçların belirlenmesi ve düzenin oluşturulması ile ilgili faaliyetleri içerir

#### **1.3.6. Tedarik**

Tedarik kaynağı seçimi, satın alma zamanı ve miktarının belirlenmesi faaliyetlerini içerir.

#### **1.3.7. Koruyucu Ambalajlama**

Bitmiş ürün ya da ham madde, malzemelerin depolanması, elleçlenmesi esnasında korunması için paketleme ile ilgili faaliyetleri içerir.

### **1.3.8. Enformasyon Yönetimi**

Bilginin toplanması ve analizi ile ilgili faaliyetleri içerir (Sezgin, 2008: 35-36).

## **1.4 Lojistik Sistemde Operasyonel Değişkenler**

Lojistik sistemde, fiziki değişkenlere ek olarak önemli operasyonel değişkenler de mevcuttur. Bunlar;

### **1.4.1. Yeterli Düzeyde Mamul Stoğu Bulundurabilme**

Önceden planlanmış zamanlarda müşteri taleplerini karşılayacak düzeyde mamul stoğu bulundurabilmek için bir amaç belirlenmeli ve bu amaçlar doğrultusunda varsayımlar yapılmalıdır. Belirlenen amaç mamul gruplarına ve müşteri ihtiyaçlarına göre değişebilecektir.

### **1.4.2. Hizmet Güvenirliliği**

Güvenirlilik birçok şekilde tanımlanabilir ancak bunların hepsi doğrudan veya dolaylı olarak mamul veya maddelerin ihtiyaç olduğu yerde beklenen zamandan bulunmasını ölçer. Diğer konuların aynı olduğu durumlarda, hizmet güvenirliliği stokları artırarak yüksek düzeyde tutabilir. Ama stok kontrol sisteminin, nakliye sisteminin ve iletişim sisteminin fiziki dizaynının, istenilen seviyede hizmet güveni sağlayabilmesi için gerekli stok seviyesinin önemli etkisi vardır. Mamul bulunulabilirliği ve hizmet güvenirliliği birlikte net veya beklenen bulunulabilirlik seviyesini ortaya çıkarır ve müşteri hizmetinin temel elemanlarıdır.

### **1.4.3. Mamul Stoklama Yerleri**

Her ne kadar depoların konumu seçilebilirse de işletme bütün stok kalemlerini mevcut depolarında saklamamaya karar verebilir. Değişik maliyetleri, talep oranlarını, pazar gereklerini düşününce bütün stok kalemlerini böyle saklamak çok ender bir sistemdir. Farklı maliyetler ve farklı teslim tarihleri farklı saklama politikalarının sonuçlarıdır.

#### **1.4.4. Mamul Dizaynı**

Mamul dizaynı önemli bir lojistik sistem değişkenidir. Mamul dizaynı seçimiyle işletme kendine farklı mamullerini farklı yerlerde üretme, ekonomik ve esnek üretim teknikleri seçme, madde ve malzemeyi farklı kullanma, standart mamulleri özel siparişlere uyarlama veya müşteriye yakın montaj yapma olanakları sağlar.

#### **1.4.5. Mamulün Doğası**

Mamulün doğası (ağırlığı, kütlesi, değeri ve pazar özellikleri) lojistik sistem dizaynını etkiler. Kömür gibi ağır ve düşük değerli bir mamule saklama ve nakletme yöntemleri, elektrik parçaları gibi hafif ama yüksek değerli mamullerinkinden farklılık gösterir (Demir, 2008:32).

#### **1.5. Lojistiğin Prensipleri**

Lojistiğin kavramsal tanımı yapıldıktan sonra gerek üretim sektöründe, gerek askeri alanda, gerekse diğer lojistik sektörlerde uygulanan lojistik faaliyetlerin genelde aynı olan prensiplerine değinmek gerekir. Lojistik prensipler lojistik faaliyetlerin planlanması ve icrası için rehber olarak kullanılmaktadır.

##### **1.5.1. Standartlık**

Desteklenen sistemlerde kullanılan lojistik hizmetlerin standart olması önemlidir. Malzemede, hizmetlerde ve usullerde standartlık sağlanmalıdır. Lojistik ile ilgili uygulamalarda uluslar arası standartların kullanılmasına önemlidir. Demiryolları, konteynerlar, elleçleme ekipmanı, bilişim teknolojisi gibi temel lojistik unsurların standart olması küreselleşme sürecindeki lojistik aktörler için önem taşımaktadır. Standartlık konusunda müşterek çalışabilme, kullanılabilme, yönetilebilme asgari hedefler olmalıdır.

##### **1.5.2. Ekonomik Olma**

Ekonominin abc'sinde ifade edildiği gibi kaynaklar kıt ihtiyaçlar sonsuzdur. Ekonomi prensibi en az masrafla maliyet-etkin bir şekilde lojistik desteğin sağlanmasıdır. Kaynaklar ihtiyaçların tamamını karşılamak için yetersiz olduğundan



kaynakların tahsis edilmesi ve önceliklerin belirlenmesinde ekonomi faktörü gerek maliyet gerekse zaman açısından dikkat edilmelidir.

### **1.5.3. Yeterlilik**

Yeterli desteğin sağlanamaması lojistik operasyonlar için hayati öneme sahiptir. Lojistik kaynakların yeterlilik seviyesinde belli oranlar yakalanmalıdır. Yeterlilik prensibinde fazla stoktan yerine sürdürülebilirlik ve karşılanabilirlik esas alınmalıdır.

### **1.5.4. Sadelik**

Kompleks oluşumlar yerine hem planlamada hem de icrada lojistiğin tüm alanlarında sadelik esas alınmalıdır. Sadelik etkinliği artırır. Sadeliğin sağlanması neticesinde kaynakların etkin kullanımı sağlanır.

### **1.5.5. İzlenebilirlik**

Elektronik imkanlarla bilgi işlem teknolojisi kullanımı ile tüm operasyonların miktar, durum, zaman ve yer itibarıyla en gerçekçi biçimde izlenebilmesi; sorunların önceden veya en erken seviyede çözülmesi adına gereklidir.

### **1.5.6. Koordinasyon**

Lojistik desteğin etkinliğinin sağlanması koordinasyon sağlanması şartına bağlıdır. Lojistik planlamacılar ile icracılar ve müşteriler arasında mutlaka koordinasyon sağlanmalıdır (Keskin, 2008: 34-35).

## **1.6. Lojistik Maliyetler**

Lojistik süreç içinde yer alan;

1. Nakliye,
2. Depolama,
3. Stok yönetimi
4. Elleçleme (yükleme-boşaltma)
5. Sipariş işleme
6. Ambalajlama
7. Satın alma

8. Bilgi yönetimi faaliyetleri için katlanılan fedakarlıklar, lojistik
9. Maliyetler

olarak ifade edilmektedir.

Lojistik maliyetler, “lojistik süreçler yardımıyla gerekli kapasitelerin hazırlanması amacıyla dönemsel olarak değerlendirilen ve işletme gereksinimi olan kaynakların tüketilmesinin parasal olarak ifadesi” biçiminde tanımlanmaktadır.

Lojistik maliyetler, hiçbir zaman sadece lojistik bölümünün maliyetleri olarak düşünülmemelidir. Bu maliyetler, pazarlama, satış ve dağıtımda, yönetimde, üretimde ve tedarikte de, daha doğrusu işletmenin tüm fonksiyon alanlarında ortaya çıkmaktadır. Lojistik maliyetler, satışlarla ters orantılı olarak işlem görmekte, satışlar arttıkça lojistik maliyetlerin satış içindeki maliyet payı düşmektedir.

### **1.6.1. Lojistik Maliyet Türleri**

Lojistik maliyetler, finansal muhasebe tarafından çeşitli giderlerin düzenlenmesi ve ayarlanması sonucu kaydedilerek izlenen giderlerden ortaya çıkmaktadır. Lojistik maliyet türleri, değer yaratma safhasında fonksiyonel oluşuma göre ayrılmakta ve değer yaratma süreci içinde ortaya çıkmaktadır. Lojistik maliyetler, Direkt (Dolaysız) Lojistik Maliyetler ile Endirekt (Dolaylı) Lojistik Maliyetler ve Değişken Lojistik Maliyetler ile Sabit Lojistik Maliyetler olarak iki gruba ayrılmaktadır.

#### **1.6.1.1. Direkt Lojistik Maliyetler - Endirekt Lojistik Maliyetler**

Bir maliyet taşıyıcı biriminde daha doğrusu herhangi bir maliyetleme işleminde (ürün birimi, ürün türü, sipariş, maliyet yerleri, tüketici) direkt olarak hesaba katılan (taşıma hasarları maliyetleri gibi) maliyetler direkt lojistik maliyetlerdir. Bir maliyet taşıyıcı biriminde daha doğrusu bir tedarik işleminde ya da maliyetleme işleminde direkt olarak eklenemeyen, aksine birçok işlem için ortaklaşa ortaya çıkan lojistik maliyetler ise endirekt lojistik maliyetlerdir. Bu maliyetler, gerçek ve gerçek olmayan lojistik endirekt maliyetler olarak ayrılmaktadır.

### 1.6.1.2. Değişken Lojistik Maliyetler ve Sabit Lojistik Maliyetler

Değişken lojistik maliyetler, maliyet etkileme büyüklükleri/ölçülerine (genellikle faaliyet, hacim) bağımlılık içinde faaliyetler arttıkça, artan otomatik olarak değişen maliyetlerdir. Maliyet değişim ölçüsüne göre değişken lojistik maliyetler şöyle bir ayrıma tabi tutulmaktadır:

1. Doğrusal artan değişken lojistik maliyetler (Komisyoncu ücretleri gibi),
2. Kademeli/Artan oranlı-ani artarak yükselen (Progressive) lojistik maliyetler (İşletme içi taşıma sisteminin enerji maliyetleri gibi),
3. Azalan (Degressive) lojistik maliyetler (iskonto/indirim derecelendirmeye ilişki içinde lojistik hizmeti sunucuların aşırı kullanım maliyetleri gibi),
4. Faaliyet arttıkça azalan/düşen (Regressive) lojistik maliyetler (canlı hayvanlar için hava navlunu / hava yoluyla taşıma da dağıtım (aktarma) deposu ısıtma giderleri gibi).

Sabit Lojistik Maliyetler, maliyet etkileme büyüklükleri / ölçülerinin somut düzeyinden bağımsız olarak ortaya çıkan maliyetlerdir (sözleşme süreleri ve feshi ihbar süreleri gibi). Faaliyetlere bağlı olmayan maliyetler, hazırlık ya da kapasite maliyetleri de denilebilir. Sabit lojistik maliyetler; mutlak sabit lojistik maliyetler ve basamaklı (sıçrama) sabit lojistik maliyetler olarak ayrılmaktadır:

1. Mutlak sabit lojistik maliyetler; lojistik faaliyetler artsa bile, mutlak olarak sabit kalan maliyetlerdir (Depo binasının sigorta ve amortisman giderleri),
2. Basamaklı (sıçrama) sabit lojistik maliyetler; belirli bir hacimfaaliyet aralığında sabit kalan ve diğer yandan aralık sınırının sıçrama göstermesi, aniden değişmesi sonucu faaliyet değişimi ölçüsünden bağımsız olarak azalan, gerileyen maliyetlerdir (Ek depo binaları kira giderleri).

Lojistik maliyetleri genel olarak aşağıda olduğu gibi sınıflandırmak ve açıklamak olanaklıdır.

1. Taşıma Maliyetleri: Ürünün (mal veya hizmet) işletmeye girişinden, çıkışına ve müşteriye ulaşıncaya kadar gerçekleşen, taşınan ürünün

ağırlığı, hacmi, tehlikeli ürün olup olmaması, taşınacağı mesafe gibi değişkenlere bağlı olarak ortaya çıkan maliyetlerdir. Taşıma maliyetlerini, alışlara, sevkiyata veya her bir müşteriye ilişkin taşıma maliyetleri olarak ayırma tabi tutabiliriz. Günümüzde birçok işletmenin dış kaynak (outsourcing) kullanarak yerine getirdiği taşıma faaliyetlerinden biri olan dağıtım hizmetleri maliyetlerinin düşürülmesiyle taşıma maliyetleri de düşürülebilmektedir. Zira dağıtım maliyetleri içinde en önemli paya taşıma maliyetleri sahiptir.

2. Depolama Maliyetleri: Depolanan ilk madde (hammadde) ve malzeme, yarı mamul ve mamullerin depolanmasına ilişkin maliyetler olup, depolama ve ambar faaliyetleri, fabrika ve depo yeri seçim süreçlerinde ortaya çıkmaktadır. Depolama için gerekli olan kira, işçilik, amortisman, aydınlatma, ısıtma, soğutma, havalandırma, enerji gibi sabit ve değişken maliyet niteliğindeki maliyet unsurlarından oluşmaktadır. İşçilikle ilgili maliyetler yarı sabit (malzeme ve mal akışı arttığında ek işçiye gereksinim olduğundan) olurken, depo kirası veya amortismanlar (stok miktarından bağımsız) sabittir.
3. Sipariş İşleme ve Haberleşme Sistemleri (Sipariş Süreci) Maliyetleri: Siparişlerin olanaklı olduğu kadar hızlı teslimi iyi bir sipariş işleme, haberleşme (iletişim) ve kaliteli bilgi gerektirmektedir. Bu da etkinliği ve maliyetleri etkilemektedir. Sipariş alma-verme, yerine getirme, siparişe ilişkin bilgilerin ilgili yerlere iletilmesi ve taşıma bilgisi gibi iç ve dış maliyetlerden oluşmaktadır.
4. Müşteri Hizmetleri Maliyetleri: Müşterilere verilen sipariş gerçekleştirme, iade mallar, servis ve yedek parça desteği gibi hizmetler sonucu ortaya çıkan maliyetlerdir.
5. Stok Bulundurma Maliyetleri: Farklı cins ve miktarlardaki ilk madde ve malzeme, yarımamul, mamul veya mal ve hizmetlerin işletmeye maliyetinin ve bu maliyetlerinde toplam lojistik maliyetler içindeki payının bilinmesi, lojistik maliyet yönetimi açısından oldukça önemlidir. Stok kontrolü, paketleme, yenileme ve atıkların imhası gibi faaliyetlerle oluşan, aşırı stok bulundurma ya da az stok bulundurmanın fırsat maliyeti, sigorta ve vergiler, envanter sisteminden ve hasarlardan kaynaklanan, eskimeler, çalınma, yer değiştirme vb. gibi maliyetler,

lojistik maliyetleri içerisinde en yüksek paya sahip olduğu bilinen stok bulundurma maliyetleridir. Stok miktarına göre değişen stok bulundurma maliyetlerini, sermaye maliyeti (stoklara bağlanan sermaye, optimum stok düzeyinde stoklara yatırım yapılması), stok hizmet maliyeti (stokların elde bulundurulması nedeniyle katlanılan sigorta vb. giderler), depolama alanı maliyeti (stok yerlerinin yeniden düzenlenmesi, sevkiyatı, ısıtma gibi değişken maliyetler), stok riski maliyetleri (moda değişmesi, bozulma, hasar görme, eskime nedeniyle katlanılan maliyetler) ve stok aktarma maliyeti (malların demode olması olasılığında bir mağazadan başka bir mağazaya-fabrika satış mağazasına aktarmada katlanılan yükleme, boşaltma ve taşıma maliyetleri) olarak gruplandırmakta olanaklıdır.

6. Birim Miktar (Mamul Parti) Maliyetleri: Dağıtımı gerçekleştirilecek ürünlerin, sayısına, hacmine ve ağırlığına göre değişebilen mamul hazırlama, kapasite, mamul elleçleme maliyetleri gibi satın alınan, satılan, dağıtımı yapılan mamullerin, mal ve hizmetlerin birim miktarları arttıkça artan maliyetlerdir (Ceran, Alagöz, 2007).

### 1.7. Lojistin Önemi Ve Amacı

Lojistik, malzemeleri ihtiyaç duyuldukları yerlere ulaştırma işi olarak görülebilir, ancak taşımacılık ile aynı anlamda değildir. Taşımacılık, önemli bir fonksiyondur ama lojistik, çok daha geniş kapsamlıdır. Dünyaca ünlü lojistik otoriteleri olan Donald Bowersox ve David Closs'a göre lojistik; ağ tasarımı, bilgi akışı, stok ve depo yönetimi vb. taşımacılığı kontrol altında bulunduran ve kuşatan birçok faaliyetin koordinasyonunu gerektirmektedir.

Bowersox ve Closs bir lojistik sisteminin altı operasyonel amacını aşağıdaki şekilde tanımlamıştır:

1. **Hızlı yanıt:** Şirket değişimlere ve yeni gelişmelere çabuk tepki verebilmelidir. Müşterilerin mevcut ve geleceğe yönelik lojistik kapsamındaki istediklerini algılama ve sağlama yeteneği, yeni müşteriler kazanma ve mevcut müşterileri kaybetmeme için çok önemli bir ölçüttür.

2. **Tutarlılık:** Teslimat zamanları, teslimat miktarları ve vb. performans değerlerinde süreklilik önemlidir ve tutarlı olmalıdır.
3. **Taşımaların birleştirilmesi (konsolidasyon):** Taşıma maliyetleri; birçok küçük teslimatın birleştirilmesinin yanı sıra mümkün olduğu kadar büyük kapasiteli ve tam dolu araçlarla taşımacılık yapılarak ve geri dönüş yükü bulunarak azaltılabilir. İleride de göreceğimiz gibi bu amaç her zaman olası değildir. Bazı hallerde diğer amaçlar ön plana geçebilmektedir.
4. **Kalite :** Günümüzde sadece taşınan ürünlerin kaliteli olması yeterli olmamaktadır. Lojistik hizmetlerinde de kalite standartları tanımlanmalı ve uyulmalıdır.
5. **Yaşam çevrim desteği:** Lojistik sadece ürünün teslimatını içermez, aynı zamanda geri dönen malları da içerir. Geri dönen mallar; sezon sonu, kusurlu, raf ömrü dolması gibi vb. nedenlerden oluşan iade ürünlerin dönüşü, ambalaj malzemeleri ve ürünlerin yeniden değerlendirilmesi nedeniyle olabilir (Tanyaş ve Düzgün, 2012: 6-7) .

Lojistik fonksiyonunun işletme yönetiminde önem kazanmasının nedenleri, şu şekilde özetlenebilir :

1. Taşıma uzaklıklarının ve maliyetlerinin artması.
2. Üretim teknolojilerinin pek çok alanda doyma noktasına ulaşması nedeniyle yöneticilerin, maliyet düşürmek için lojistik alana yönelmesi.
3. Stok kontrolünden tam zamanında tedarik (JIT), malzeme istek planlaması (MRP) KANBAN vb. sistemlerin yaygın biçimde kullanılması.
4. Mamul çeşitlerinin, değişen ve gelişen tüketici isteklerini karşılama zorunluluğu ile hızla artması.
5. Bilgisayar kullanımının yaygınlaşması ve haberleşme sistemlerinin gelişmesi.
6. Çevreyi koruma amacı ile kullanılmış malzemelerin yeniden kullanılmak üzere işlenmesi.

## 7. Büyük uluslararası üretim ve satış işletmelerinin çoğalması.

İşletme yönetimi açısından lojistiğe verilen önemin artışının nedenleri şu şekilde özetlenebilir. :

1. Tüketici taleplerindeki değişimler.
2. Teknolojik değişim.
3. Pazarlama kavramı ve dağıtım sistemindeki gelişmeler.
4. Rekabetin önem kazanması. (Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu, 2013).

### 1.8. Türkiye’de Lojistik Sektörü

Küreselleşme süreciyle birlikte teknoloji, iletişim ve ticaret alanında ekonomilerin birbirlerine giderek yakınlaşmaları, yanı sıra üretim ve pazarlamanın uluslararası hale gelmesi malların güvenli bir şekilde ulaştırılmasını önemli hale getirdi. Artık dünyanın herhangi bir bölgesinden diğerine mal, hizmet ve bilgi alışverişi hızlı ve etkin erişim olanakları sayesinde kesintisiz bir şekilde gerçekleşmektedir. Yeni ekonomik yapı içerisinde işletmelerin, maliyetlerin makul seviyelere çekilmesi ve müşteri memnuniyetinin sağlanması konularına daha fazla eğilmeleri lojistiğin ön plana çıkmasına katkıda bulunmuştur. Üretici işletmeler ana faaliyetleri dışında kalan “tedarik, taşıma, depolama, elleçleme, paketlenme, stok, dağıtım” gibi birçok aşamayı başka firmalara yaptırarak kendi ana faaliyetleri üzerinde daha fazla durabilmektedirler. Bu kapsamda lojistik sektörü dünyada ve ülkemizde büyümesine hız katmıştır. Lojistik sektörü ülkemizde özellikle son yıllarda büyük atılım gösterdi. Coğrafi konum olarak Ortadoğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir köprü vazifesi gören ülkemiz, bu avantajlı konumu ile birçok otorite tarafından da lojistik üssü olarak görülmektedir. Ülkemizin lojistik kavramı ile tanışması oldukça yenidir. Önce ihracat ve ithalat ile sonra da büyük ölçekli perakendecilik (süpermarket ve hipermarketler) ve elektronik ticaretle birlikte iyice ön plana çıkmıştır. Dünya üzerindeki gelişmiş ülkelerin tamamının entegre olduğu ve gelişmesini sürdüren lojistik sektörü, ülkemizde 1980’lerle 1990’lı yıllar arasında kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarındaki yatırımlarla alt yapısını oluşturdu (MÜSİAD, 2013).

Yeni hammadde kaynaklarına ve satış pazarlarına ulaşmak veya ticaret ortamında rekabetçi olmak için firmalar, tedarik zincirleri boyunca diğer firmalarla işbirliği yapmakta ve lojistik hizmet sağlayıcı firmaları ticaret ağlarının bir parçası haline getirmektedir. Bu kapsamda lojistik operasyonlarında başarı gösterilmesi etkin ve verimli bir ticaret için önemlidir.

Tedarik zinciri boyunca işbirliği yapan bir organizasyonunun başarısını etkileyen diğer önemli faktörler ise ülkenin lojistik alt yapısı, politikaları ve yasal mevzuat ile bu mevzuatın uygulanma şeklidir. Nitekim Türkiye’ de ithalat ve ihracat faaliyetleri yürüten firmalar, malları bir ülkedeki çıkış noktasından diğer ülkedeki varış noktasına ulaştırana kadar nakliye firması, sigorta acentesi, liman işletmesi, havalimanı işletmesi, sınır kapıları, gümrük otoriteleri, kontrole tabi eşyalarda diğer kamu otoriteleri, antrepo işletmecileri ve gümrük müşavirleri başta olmak üzere birçok farklı tarafla ilişki yürütmektedir. Dolayısıyla, lojistik süreci boyunca tek bir noktada çıkan aksaklık dahi birden çok tarafı etkileyebilmekte, firma için masrafların ve zaman kayıplarının gereksiz artmasına neden olabilmektedir.

Türkiye’ de lojistik ve taşımacılık sektörü son yıllarda geleneksel anlamda yapılan nakliyecilikten sıyrılırken, önemli aşamalar kaydetmiş olmasına karşın halen genç bir sektör olarak nitelendirilebilir.

Lojistik sektörü, ekonomik kalkınma için büyük önem arz etmektedir. Lojistik performansı o ülkede yaşayanlara ve iş yapan firmalara maliyet ve verimlilik anlamında katkı sağlayabilmektedir. Bu anlamda Türkiye’nin lojistik performansının diğer ülkelerle karşılaştırılmalı olarak incelenmesi yararlı olacaktır (TUSİAD,2012).

Türkiye son yıllarda lojistik sektöründe gösterdiği büyük ilerlemeyle bütün dünyanın dikkatini üzerine topluyor. 2007 yılından beri, iki yılda bir yayınlanmakta olan Lojistik Performans Endeksi, Dünya Bankasının Uluslararası Ticaret Birimi tarafından oluşturulan, dünya çapında 1000’den fazla lojistik profesyonelinin katılımıyla oluşturulan bir rapor niteliği taşımaktadır. Raporla bu yıl değerlendirmeye alınan ülke sayısı 155 ülkeden 160 ülkeye çıkarılırken, lojistik performansın değerlendirildiği 6 temel kriter değişmemiştir;



1. Gümrükler dahil sınır denetim kuruluşlarının gerçekleştirdiği gümrükleme işlemlerinin verimliliği (formalitenin hızı, basitliği ve öngörülebilirliği),
2. Ticaret ve taşımacılık ile bağlantılı altyapının kalitesi (limanlar, demiryolları, karayolları, bilgi teknolojileri),
3. Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat düzenlenmesindeki kolaylık,
4. Lojistik hizmetlerde yetkinlik ve kalite,
5. Sevkiyatların izlenebilirliği,
6. Sevkiyatların planlanan zamanda ya da beklenen teslim saatinde varış yerine ulaşmasındaki zamanlama (UND,2014).

**Tablo 1.2.** 2012-2014 Lojistik Performans Endeksinde İlk 10 Ülke.

ECONOMY	RANK 2014	SCORE	% OF HIGHEST PERFORMER	RANK 2012	SCORE	% OF HIGHEST PERFORMER
GERMANY	1	4.12	100.0	4	4.03	97.0
NETHERLANDS	2	4.05	97.6	5	4.02	96.7
BELGIUM	3	4.04	97.5	7	3.98	95.3
UNITED KINGDOM	4	4.01	96.6	10	3.90	92.7
SINGAPORE	5	4.00	96.2	1	4.13	100.0
SWEDEN	6	3.96	94.9	13	3.85	91.2
NORWAY	7	3.96	94.8	22	3.68	85.9
LUXEMBOURG	8	3.95	94.4	15	3.82	90.3
UNITED STATES	9	3.92	93.5	9	3.93	93.7
JAPAN	10	3.91	93.4	8	3.93	93.8

**Kaynak:**

[http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/2014\\_04\\_07\\_424\\_Lojistik%20Performans%20Endeksi%202014.pdf](http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/2014_04_07_424_Lojistik%20Performans%20Endeksi%202014.pdf)

Tabloda üst ve alt orta gelirli ülkeler grubunda yer alan ülkelerin bazıları son 20 yılın en hızlı büyüyen ülkeleri olup bu ülkeler küresel değer zinciri ile yüksek entegrasyona sahip ve bir kısmı kendi başına bir ticari güç merkezi haline gelen ülkelerdir

**Tablo 1.3.** LPI 2014'te En İyi 10 Üst Orta Gelirli Ülke.

<b>ECONOMY</b>	<b>RANK 2014</b>	<b>SCORE</b>	<b>% OF HIGHEST PERFORMER</b>
<b>MALAYSIA</b>	25	3.59	83.0
<b>CHINA</b>	28	3.53	81.1
<b>TURKEY</b>	30	3.50	80.1
<b>HUNGARY</b>	33	3.46	78.9
<b>SOUTH AFRICA</b>	34	3.43	77.9
<b>THAILAND</b>	35	3.43	77.8
<b>ROMANIA</b>	40	3.26	72.4
<b>PANAMA</b>	45	3.19	70.3
<b>BULGARIA</b>	47	3.16	69.1
<b>MEXICO</b>	50	3.13	68.2

**Kaynak:**

[http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/2014\\_04\\_07\\_424\\_Lojistik%20Performans%20Endeksi%202014.pdf](http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/2014_04_07_424_Lojistik%20Performans%20Endeksi%202014.pdf)

Tablo da Türkiye'nin de içlerinde yer aldığı üst orta gelirli ülkelere 10 tanesi yer almaktadır. 2014 LPI sıralamasında Türkiye bir önceki rapora göre 3 sıra gerileyerek 30'uncu sırada yer almıştır. Türkiye en iyi ilk 10 üst orta gelirli ülke sıralamasında Malezya ve Çin'den sonra gelmektedir. (The World Bank, 2014)

2014 Lojistik Performans Endeksi raporunda, Almanya dünyanın en iyi lojistik performans endeksine sahip ülke olarak yer alırken, Somali en düşük skora sahip ülke oldu. Bir önceki versiyonlarda da olduğu gibi, 2014 raporunda gelir düzeyi yüksek ülkelerin dünya'nın en iyi performans gösteren 10 ülkesi

sıralamasında başı çektiği görülmektedir. Düşük gelir düzeyli ülkelerden Malavi, Kenya, Ruanda'nın en yüksek performansı gösterdiği görülmektedir. Genel anlamda, önceki raporlarda yer alan gelişmekte olan ve düşük performans gösteren ülkelerin toplam derecelerini arttırdığı gözlenmektedir.

2014 raporunda asıl vurgulanan nokta, düşük,orta ve yüksek düzeyde gelire sahip olan ülkelerin lojistik performans endeksinde daha üst sıralarda yer alabilmeleri için daha farklı stratejiler izlemeleri gerektiğidir. Düşük gelir düzeyine sahip ülkelerde, en önemli kazanımlara altyapı ve temel gümrük yönetiminde yapılacak iyileştirmeler sayesinde ulaşılabilmektedir. Bu aynı zamanda, bir gümrük acentesini yeniden yapılandırmanın yanında, sıhhi ve bitki sağlığı kontrolleri için yetkili olan acentelerin etkinliğini arttırmak anlamına gelmektedir.Orta gelir düzeyli ülkelerde ise tam tersine, iyi işleyen altyapıya sahip olmaları ve nispeten daha iyi gümrük kontrolleri yapıldığı görülmektedir. Bu ülkeler genellikle lojistik hizmetlerini arttırarak özellikle taşımacılık,depolama, yük sevkiyatçılığı gibi uzmanlık isteyen dalları taşeronlara vererek önemli kazanımlar elde etmektedir (UND, 2014).

Böylece Türkiye son yıllarda lojistik sektöründe gösterdiği büyük ilerlemeyle bütün dünyanın dikkatini üzerine topluyor. Dünya Ekonomik Forumu çerçevesinde yayınlanan Dünya Ekonomik Forumu çerçevesinde yayınlanan 2014 Lojistik Performans Endeksi raporunda endekse göre, dünya genelinde en hızlı yükselen 39 pazar karşılaştırıldı. Ülkelerin lojistik çekiciliğini değerlendiren endekse göre, lojistik alanında Türkiye dünyanın en hızlı gelişen 10 ülkesi arasında gösterildi. Endekste Türkiye'nin en büyük avantajının, coğrafi konumunun üretim ve tüketim merkezlerine yakınlığı olarak belirtildi. Son yıllarda, Türkiye ekonomisinin gelişmesine paralel bir ivme yakalayan lojistik sektörü; coğrafi avantajını da kullanarak 20 yıl gibi kısa bir sürede bölgesel güç olmayı başardı. Türk lojistik sektörü bugün sahip olduğu 1.500 şirket ve 46.000 araçla Avrupa'nın en büyük filosuna sahip. Türkiye'nin 2023 yılı hedefi olan 500 milyar dolarlık ihracat hedefine uygun bir ivme sergileyen sektörün 2023 yılında 50 milyar dolarlık ciro sağlaması bekleniyor.

Türkiye, gerek sahip olduğu coğrafi konumu, gerek genç ve dinamik nüfusu sayesinde lojistik sektörü açısından dünyada önemli bir lojistik üs olabilecek

durumdadır. Ama ne yazık ki Türkiye, sahip olduğu bu avantajları lojistik üs olma yolunda yeterince kullanamamaktadır. Coğrafi konumu itibariyle bulunduğu bölgedeki pazarlara dağıtım yapabilecek durumda olan Türkiye, mevcut yasalardaki eksikliklerden, alt yapı yetersizliklerinden ve yetkili mercilerin bu fırsatları yeterince kullanamamasından dolayı istenilen oranda başarılı olamamaktadır. Türkiye'nin mevcut yasalardaki eksiklikleri düzenlemesi, sektör için gerekli olan yatırımlara yönelmesi ve sektöre daha fazla önem verip öncelikli olarak sektörün master planını hazırlaması ile bulunduğu coğrafyadaki ülkelerin mallarını taşıyarak sahip olduğu iş potansiyelini daha da ilerletmesi beklenmektedir (MÜSİAD, 2013).

**Tablo 1.4.** Bir Araya Getirilmiş LPI Endeksi (2014).

Ülke	LPI		GÜMRÜKLER		ALTYAPI	
	Sıra	Ort.Puan	Sıra	Ort.Puan	Sıra	Ort.Puan
ALMANYA	1	4,10	2	4,01	1	4,30
SİNGAPUR	2	4,06	1	4,03	2	4,24
HOLLANDA	3	4,05	3	3,94	3	4,21
BELÇİKA	4	4,00	10	3,80	7	4,09
BİLEŞİK KRALLIK	5	3,97	7	3,84	9	4,07
HONG KONG	8	3,92	8	3,81	12	4,02
ABD	9	3,91	16	3,69	4	4,16
LÜKSEMBURG	10	3,89	12	3,76	16	3,89
ÇİN	27	3,51	30	3,20	25	3,61
GÜNEY AFRİKA	28	3,51	31	3,19	29	3,40
PORTEKİZ	29	3,50	28	3,25	31	3,34
<b>TÜRKİYE</b>	<b>30</b>	<b>3,44</b>	<b>33</b>	<b>3,14</b>	<b>28</b>	<b>3,46</b>
POLONYA	31	3,44	29	3,22	45	3,05
DOĞU TİMOR	165	1,71	166	1,63	164	1,67
SOMALİ	166	1,63	164	1,76	166	1,51

**Tablo 1.4. (Devam) Bir Araya Getirilmiş LPI Endeksi (2014) .**

Ülke	Uluslararası Taşımacılık		Lojistik Kalite ve Yeterlilik		Takip ve İzleme	
	Sıra	Ort.Puan	Sıra	Ort.Puan	Sıra	Ort.Puan
ALMANYA	3	3,72	1	4,12	1	4,14
SİNGAPUR	1	3,82	4	4,03	7	4,00
HOLLANDA	4	3,72	2	4,12	4	4,10
BELÇİKA	6	3,71	3	4,07	3	4,10
BİRLEŞİK KRALLIK	9	3,65	6	3,99	5	4,07
HONG KONG	25	3,45	29	3,46	30	3,50
ABD	24	3,46	9	3,95	2	4,13
LÜKSEMBURG	5	3,71	20	3,74	18	3,77
ÇİN	25	3,45	29	3,46	30	3,50
GÜNEY AFRİKA	27	3,45	24	3,59	29	3,53
PORTEKİZ	31	3,36	26	3,56	25	3,62
<b>TÜRKİYE</b>	<b>35</b>	<b>3,22</b>	<b>27</b>	<b>3,53</b>	<b>26</b>	<b>3,59</b>
POLONYA	28	3,39	34	3,36	32	3,44
DOĞU TİMOR	166	1,50	166	1,60	165	1,67
SOMALİ	165	1,59	165	1,62	166	1,52

**Kaynak:**

[http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/2014\\_04\\_07\\_424\\_Lojistik%20Performans%20Endeksi%202014.pdf](http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/2014_04_07_424_Lojistik%20Performans%20Endeksi%202014.pdf)

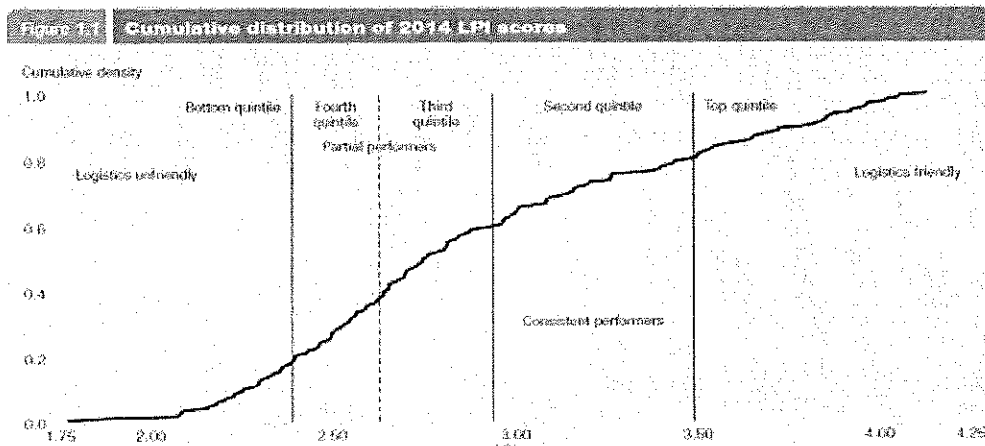
2014 LPI raporunda yeni bir özellik olarak ülke performanslarını daha iyi gösterebilmek amacıyla 4 LPI çalışmasının 6 LPI bileşenine ait skorları kullanılarak büyük resim ortaya çıkarılmıştır. Bu yaklaşım bir LPI raporundan ötekine rasgele değişimi/varyasyonu azaltmış ve 166 ülkenin karşılaştırılmasına imkan sağlamıştır.

Türkiye, 2014 LPI'sında 3,50 puan alarak sıralamada 30. olurken bu hesaplamada LPI puanı 3,44'e düşmesine rağmen yine de 30. sıradaki yerini korumuştur. Altı LPI bileşeninden biri olan "Gümrük İşlemlerinin Verimliliği"nde 2014 LPI'sında Türkiye 3,23 puanla 34. sırada yer alırken dört LPI endeksinin ağırlıklandırılarak oluşturulan yeni endekste 3,14 puanla 33. sıraya yükselmiştir.

Ticaret ve Taşımacılık ile İlgili Altyapının Kalitesi" alanında 2014 LPI'sında 3,53 puanla 27. sırada bulunan Türkiye yeni endekste 3,46 puanla 28. sıraya gerilemiştir.

"Rekabetçi Fiyatla Sevkiyat Gönderebilme Kolaylığı" alanında 2014 LPI'sında 3,18 puanla 48. sırada yer alan Türkiye 3,22 puanla 35. sıraya yükselmiştir. Türkiye "Lojistik Hizmetlerin Yeterliliği ve Kalitesi" alanında 2014 yılında 3,64 puanla 22. sırada yer alırken, yeni endekste 3,53 puanla 27. sıraya gerilemiştir. "Sevkiyatların İzleme ve Takip Edilebilirliği" alanında 2014 LPI'sında 3,77 puanla 19. sırada bulunan Türkiye 3,59 puanla 26. sıralamaya gerilemiştir.

Türkiye "Alıcıya Zamanında Ulaşan Sevkiyatların Sıklığı" alanında 2014 LPI'sında 3,68 puanla 41. sırada yer alırken, yeni endekste 3,75 puanla 38. sıraya yükselmiştir (TC. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı,2014).



**Şekil 1.1.** 2014 LPI Skorlarının Kümülatif Dağılımı.

**Kaynak:**

[http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/2014\\_04\\_07\\_424\\_Lojistik%20Performans%20Endeksi%202014.pdf](http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/2014_04_07_424_Lojistik%20Performans%20Endeksi%202014.pdf)

Lojistik performans endeksi raporunda ülkeler şekil de görüldüğü gibi LPI puanlarının kümülatif dağılımlarına göre eşit sayıda ülke içeren 5 gruba ayrılmıştır

Alt grup en düşük LPI puanlı ülkelerden, üst grup ise en yüksek LPI puanlı ülkelerden oluşmaktadır.

Bu 5 grup, daha önceki LPI raporlarında yapıldığı gibi LPI puanlarının dağılımına göre aşağıdaki 4 kategoride isimlendirilmiştir:

**Lojistikte Kötü Olan Ülkeler:** En az gelişmiş ülkelerdeki gibi ciddi lojistik kısıtları olan ülkeleri kapsar (Alt LPI Grubu)

**Kısmen İyi Performans Gösteren Ülkeler:** Genellikle düşük ve orta gelirli ülkelerdeki gibi belirli düzeyde lojistik kısıtları olan ülkeleri kapsar (3. ve 4. LPI Grubu).

**İstikrarlı Performans Gösterenler:** Lojistik performansı bulunduğu gelir grubundaki ülkelerin çoğundan daha yüksek puanlanan ülkeleri kapsar (2. LPI Grubu).

**Lojistik Dostu Ülkeler:** Yüksek performanslı ve çoğu yüksek gelirli olan ülkeleri kapsar. (Üst LPI Grubu)

Türkiye 3,50'lik puanıyla bu kategorilerde üst LPI grubu ile 2.LPI grubunun ya da diğer bir ifadeyle lojistik dostu ülkelerle, istikrarlı performans gösteren ülkelerin tam ortasında kalan bir puana sahiptir (TC. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2014).

### **1.9. Türkiye'nin Jeostratejisinin Lojistik Potansiyeline Etkisi**

Kuzey yarımkürede bulunan Türkiye'nin üzerinde bulunduğu coğrafya, Avrupa ve Asya kıtalarının kesişme noktası olması nedeniyle benzersiz lojistik fırsatlar sunan özelliklere sahiptir.

Batısında Ege Denizi ve Güneyinde Akdeniz, Kuzeyinde ise Karadeniz olması, asırladır stratejik önemini koruyan Boğazları kontrol etmesi, Denizyolunun kullanılarak ticaret yapılmasında avantaj sağlar.

Topraklarının büyük bir bölümü Anadolu'da olan Türkiye'nin kara sınır komşuları Yunanistan, Bulgaristan, Gürcistan, Ermenistan, İran, Irak ve Suriye'dir. Bu komşuları arasında fosil kaynaklar açısından zengin olan Irak ve İran'ın batı pazarlarına petrol ve doğal gaz satmak için yaptığı boru hattı projelerinde Türkiye ile işbirliği yapmak zorunda olmaları Türkiye'nin lojistik değerini artırır. Ayrıca Azerbaycan ve Türkmenistan başta olmak üzere soydaş Orta Asya ülkelerinin zengin fosil kaynaklarını batıya taşıyan projelerin de Anadolu topraklarından geçmek durumunda olması da ayrı bir değer katar.

Nüfusun arttığı bölgelerde lojistik faaliyetler de yoğunlaşır ve çeşitlilik gösterir. Kalabalık nüfusların yaşamasını önemli ölçüde engelleyen deniz seviyesinden yüksek ve dağlık bölgeler olmaları nedeniyle Türkiye'nin doğusu ( Doğu Anadolu Bölgesi ) ve kuzeyinde ( Karadeniz Bölgesi ) nüfus yoğunluğu diğer bölgelere göre daha düşüktür. Tarım, üretim ve sanayi faaliyetlerin gelişmesine daha elverişli düz, ovalık coğrafyalar olan Batı ( Marmara ve Ege ) bölgelerinde ise nüfus görece olarak daha fazladır.

Gediz'in ve Murat'ın alüvyonları ile oluşan Ege ovaları ve Çukurova'nın iklimi ve bereketli toprakları, bir taraftan tarım ve tekstil gibi birçok endüstrinin gelişmesini sağlarken, başta üretim lojistiği, depolama ve taşımacılık olmak üzere çok sayıda lojistik uygulamasının gelişmesinin temel nedenidir.

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de ticaretin ve sanayinin geliştiği şehirler genellikle lojistik alt yapıya sahip olanlardır. Türkiye'de İstanbul ve İzmir bu anlamda ilk akla gelenlerdir. Anadolu'da bulunan diğer önemli sanayi ve ticaret şehirleri Denizli, Manisa, Aydın, Kayseri, Konya, Eskişehir, Erzurum, Malatya, Elazığ, Van, Şanlıurfa, Gaziantep, İzmit, Adapazarı, Bursa, İzmir, Adana, Karabük olarak sıralanabilir. (Keskin, 2011:543-545 )

## **1.10. Türkiye'de Lojistik Sektörünün Güçlü Ve Zayıf Yönleri**

### **1.10.1. Güçlü Yönleri**

- Güçlü araç filosu
- Asya- Avrupa arasında köprü konumunda olması
- Ortadoğu ülkeleri için lojistik üst geçiş kapısıdır.



- Kuzey Afrika ve Orta Asya ülkeleri için transit köprü olması
- Hızla artan dış ticaret –sektörün büyümeye elverişli olması ve vazgeçilmezliği
- Sektörün operasyonel gücü
- Stratejik ve coğrafik konum
- Tüm Avrupa ve Türk Cumhuriyetlerinde aktif faaliyet içinde olunması
- Yabancı sermaye yatırımları
- Lojistik alanında ise, yüksekokul ve üniversitelerde nitelikli personel yetiştirme çabaları
- Çevre ülkelerdeki ticaret potansiyeli
- Ucuz işçilik
- Sektörün genç ve dinamik olması
- Dünyanın en önemli enerji yolları üzerinde bulunulması, boru hattı taşımacılığındaki üstünlüktür.

#### **1.10.2. Zayıf Yönleri**

- Alt yapı eksikliği
- Bilgi ve teknoloji eksikliği
- Bürokratik alt yapı
- Personel devir hızı yüksekliği
- Deniz ticaret filosunun yetersizliği
- Yüksek çekici ve kamyon sayısı
- Gümrüklerin işlevi
- Haksız rekabet ortamının varlığı
- İnsan odaklı olmayan çalışma anlayışı
- Mal ve hizmet üretenlerin kendi taşımalarını yapma eğiliminin yaygın olması
- Pazarlama faaliyetlerinin yetersizliği
- Sektörde bilgi ve deneyim eksikliği
- Sektördeki denetlemenin yetersiz olması
- Sermaye yetersizliği
- Komşu ülkelerle ilişkilerde sorunlar

- Şirketlerin kurumsallaşamaması
- Yeterli bilgi düzeyinde yatırımcı eksikliği
- Yetişmiş insan gücü eksikliği
- Yüksek transit ücretleri
- Zayıf limanlar ve demiryolları

Türkiye coğrafi konum açısından Asya Avrupa arasında köprü görevi yapabilecek konumdadır. Türkiye'nin Dünya petrol ve doğal gaz üretiminde çok önemli paya sahip olan bölge ülkelerinin uluslararası pazarlara çıkış noktasında olması ise coğrafi konumdan kazandığı üstünlüğü lojistik sektörü açısından eşsiz kılmaktadır. Boru hattı taşımacılığında vazgeçilmez bir öneme ve rekabet gücüne sahiptir. Üç kıtanın kesişme noktasında bulunan Türkiye bölgesinde merkez ülke konumundadır. Hazar Havzası petrollerine yakınlık ve bu kaynakların Batı'ya aktarımında kullanılacak rotaların geçiş yolları üzerinde bulunması, Türki Cumhuriyetler ile yakın ilişkileri, Akdeniz Bölgesinde deniz ulaştırma yollarının kesişme noktasında bulunması, Karadeniz Bölgesi geçişlerinin Çanakkale ve Boğaziçi su yolları aracılığıyla yapılabilmesi, AB ve Balkan ülkeleri ile ilişkiler önemli noktalaradır. Buradan hareketle ülkemizin doğu- batı ve kuzey-güney eksenleri arasında bir kesişme noktası olması Türkiye'yi merkeze oturttuğu gibi, aynı zamanda bir köprü vazifesi görmesine de olanak tanımaktadır. Türkiye'nin bu üstünlüğünden yararlanabilmesi için iyi bir alt-yapıya sahip olması gerekmektedir. Limanlardaki yetersizlikler, kombine taşımacılık olanaklarının yetersiz oluşu, taşımada kara yollarının baskınlığı, demiryolu ve yurtiçi denizyolu ulaşımının yetersizliği, nitelikli insan sermayesindeki sorunlar, teknolojik eksiklikler, “know-how” da dışarıya olan bağımlılık yasal düzenlemelerden ve gümrük mevzuatından kaynaklanan sorunlar, lojistik şirketlerinin kurumsallaşma sürecinin gerisinde olması, yatırımlarının yetersizliği gibi birçok engel bulunmaktadır. Limanlarda, yanaşma yerleri, rıhtımlar, rıhtım boyları, su derinlikleri, liman gerisi bölge alanlarına hizmet veren araç gereçlerle ambarlama ve araç park yerleri yetersiz düzeydedir. Bu yetersizlikler ve yetersiz yükleme boşaltma olanakları gemilerin limanlarda bekleme sürelerini ve navlun fiyatlarını arttırmaktadır.

Limanlarda elleçleme araç, gereç ve makine parkında nitelik ve nicelik olarak eksiklikler hizmet kalitesini ve maliyetleri olumsuz yönde etkilemektedir.

Limanlarda periyodik taramalar için yeterli sayıda araç-gereç sorunu yaşanmaktadır. Limanların gerek fiziki altyapı gerekse bürokrasi nedeniyle 24 saat hizmet verme olanakları sınırlıdır.

Yaygınlaşan yurt içi kargo taşımacılığına karşın havaalanlarında hatta hava limanlarında çağdaş kargo elleçleme olanakları çok sınırlı hatta yok denecek düzeydedir.

Yük ve yolcu trafiği en yüksek havalimanı olan Atatürk Havalimanında araç giriş-çıkış trafiğinden, gümrükleme hizmetlerine kadar birçok konuda verimliliği olumsuz yönde etkileyen ve maliyetleri yükselten sorunlar yaşanmaktadır.

Atatürk Havalimanı Kargo Terminali'nde taşıma hizmet kalitesi yetersiz ve fiyat tarifesi piyasa koşullarının üzerindedir. Kargo işletmecileri tekel konumunda olan kuruluş dışında diğer taşıyıcılardan ve kendi taşıt filosundan yararlanamamaktadır. Bu durum, hava kargo işletmeleri açısından önemli bir sorun yaratmaktadır.

Gümrük işlemlerinin kesintisiz yirmi dört saat yürütülememesi hava kargo hizmetlerini aksatmaktadır. Bu durum Türk hava kargo sektörünün uluslararası alanda rekabet gücünü azaltmaktadır.

Karayollarında işaretleme, araç güvenliği, aşırı yükleme, atıl kapasite ve denetime kadar bir dizi sorun önemli altyapı eksiklikleri olarak rekabet gücünü olumsuz yönde etkilerken, kayıt dışı faaliyetler ise haksız rekabet ortamı yaratmaktadır. Uluslararası taşımacılıkta geçiş kotaları sektörün rekabet gücünü olumsuz yönde etkileyen en önemli etkenlerden birisidir.

Demiryolları konusunda ise gerek niteliksel sorunlar Türkiye'nin bölgesinde lojistik merkezi olmasını olanaksız kılacak düzeydedir. Bu yetersizlikler sadece demiryolu taşımacılığını değil kombine taşımacılığı da olumsuz yönde etkileyerek özellikle bölgede etkin biçimde kullanılacak deniz-demiryolu kombine taşımacılığının geliştirilmesinin önünde en önemli engeldir.

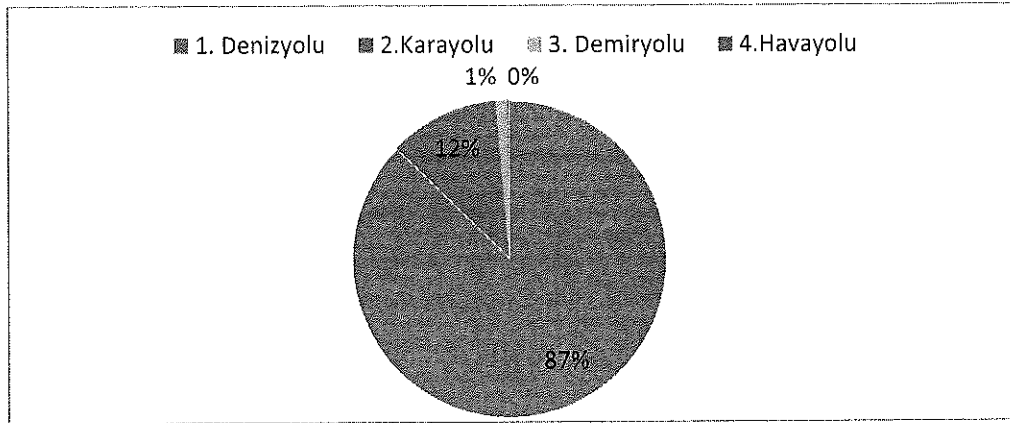
Depolamada fiziki olanaklarının yetersizliği, bilgi teknolojileri kullanan şirketlerin oranının düşük olması ve nitelikli insan sermayesi konusundaki eksiklikler

rekabet gücünü olumsuz yönde etkileyen başlıca faktörler olarak ön plana çıkmaktadır.

Hizmet sağlayanların yatırımlarını bir ölçüde güvence altına alabilecek olan uzun vadeli kontratların yaygın olmaması hizmet kalitesini olumsuz yönde etkilerken, mal ve hizmet üreticilerinin lojistik hizmetlerde dış kaynak kullanımına çok sıcak bakmamaları ise sektörün gelişimini olumsuz yönde etkileyen diğer faktörlerdir. Bu oldu sektörün ve sektöre faaliyet gösteren lojistik hizmet sağlayıcılarının rekabet gücünü azaltmakta, ölçek ekonomisinin yakalanmasını engellemektedir ( İTO, 2006-14 ).

### 1.11. Türkiye'deki Lojistik Hizmetleri

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre 2006 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin %86.7'si denizyolu ile, %11.4'ü karayolu ile, %1.2'si demiryolu ile %0.9'u diğer yollar ile (postayla gönderim, boru hatları, iç sularda ulaşım ve kendinden hareketli araçlar) ve %0.1'i ise havayoluyla taşınmıştır.2005 yılına göre 2006 yılında denizyolu dış ticaret taşıma hacmi %0.7 oranında azalmış, karayolu ise %1.0 oranında artmıştır.



**Şekil 1.2.** Türkiye Dış Ticaretinde Yük Taşımacılığı Dağılımı (Ton -%).

**Kaynak :** ( İTO, 2006 )

**Tablo 1.5.** Türkiye’de Dış Ticaret Yıllara Göre İthalat Dağılımı (Milyon \$) (Yıllık) (TÜİK, 2009- 2014).

YILLAR	MİLYON \$ DEĞERİ
2009	140.928
2010	185.544
2011	240.842
2012	236.545
2013	251.661
2014	242.183

**Kaynak :** <http://tuikapp.tuik.gov.tr/Gosterge/?locale=tr>

**Tablo 1.6.** Türkiye’de Dış Ticaret Yıllara Göre İhracat Dağılımı (Milyon \$) (Yıllık) (TÜİK,2009- 2014).

YILLAR	MİLYON \$ DEĞERİ
2009	102.143
2010	113.883
2011	134.907
2012	152.462
2013	151.803
2014	157.628

**Kaynak :** <http://tuikapp.tuik.gov.tr/Gosterge/?locale=tr>

**Tablo 1.7.** 2011 Yılı Dış Ticaret Tutarlarının Taşıma Türlerine Göre Dağılımı (Milyar \$).

TAŞIMA TÜRÜ	(.000 Ton ).	%
DENİZYOLU	181.584	87.72
KARAYOLU	21.608	10.44
DEMİRYOLU	2.179	1.05
HAVAYOLU	363	0.18
DİĞER	1.271	0.61
TOPLAM	207.005	100

**Kaynak:** <http://www.utikad.org.tr/haberler/2007sektorraporu.pdf>

Taşıma türlerine göre taşıma miktarlarına baktığımızda ise denizyolu ile 190 milyon 309 bin ton yükün denizyolu ile, 22 milyon 330 bin tonun karayolu ile, 2 milyon 758 milyon ton yükün demiryolu ile, 712 bin tonun havayolu ile, 387 bin tonun ise diğer taşıma yöntemlerini ile ihraç ve ithal edildiği görülmektedir (UTİKAD, 2007).

**Tablo 1.8.** Ulaştırma Türlerine Göre Türk Dış Ticaret Yüklerinin Ağırlık Yüzdeleri.

<b>Yıllar</b>	<b>Denizyolu</b>	<b>Demiryolu</b>	<b>Karayolu</b>	<b>Havayolu</b>	<b>Boru/Diğer</b>
<b>1994</b>	92.06	0.50	7.19	0.25	-
<b>1995</b>	91.25	0.76	7.62	0.15	0.22
<b>1996</b>	84.84	0.29	11.40	0.75	2.71
<b>1997</b>	85.52	0.31	12.46	0.41	1.31
<b>1998</b>	88.05	0.59	9.11	0.28	1.97
<b>1999</b>	88.86	0.51	8.67	0.17	1.80
<b>2000</b>	88.98	0.52	8.34	0.15	2.01
<b>2001</b>	87.91	0.56	9.71	0.17	1.65
<b>2002</b>	87.63	0.73	9.49	0.16	1.99
<b>2003</b>	87.70	0.83	10.58	0.11	0.77
<b>2004</b>	87.40	1.18	10.32	0.14	0.95

**Kaynak :** [http://www.serka.org.tr/downloads/ust\\_olcekli/36\\_denizyolu.pdf](http://www.serka.org.tr/downloads/ust_olcekli/36_denizyolu.pdf)

**Tablo 1.9.** Ulaştırma Türlerine Göre Türk Dış Ticaret Yüklerinin Değer (\$) Yüzdeleri.

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Boru/Diğer
1994	49.79	0.92	40.97	8.33	-
1995	49.45	0.76	41.91	7.86	0.03
1996	47.34	0.32	40.02	9.89	2.43
1997	46.58	0.41	41.48	9.85	1.68
1998	45.00	0.47	44.11	9.39	1.02
1999	46.52	0.36	41.95	9.76	1.42
2000	49.40	0.39	36.85	10.01	3.34
2001	49.28	0.63	36.90	10.33	2.86
2002	49.96	0.84	36.29	10.33	2.59
2003	51.60	0.94	34.44	10.57	2.46

**Kaynak :** [http://www.serka.org.tr/downloads/ust\\_olcekli/36\\_denizyolu.pdf](http://www.serka.org.tr/downloads/ust_olcekli/36_denizyolu.pdf)

### 1.11.1. Karayolları Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı; yük, eşya ve insanların karayolu taşıtları ile taşınması olarak tanımlanabilmektedir. Kısa mesafeli nakliyelerde ve ağır ürünlerde efektif olarak değerlendirilen karayolu taşıması, diğer taşıma şekillerine göre daha esnek, çok yönlü kullanıma açık ve ağır ürünlerin taşınmasında maliyeti oldukça uygundur.(MÜSİAD,2013).

Karayolu taşımacılığı, başlangıç ve varış noktaları arasında aktarmasız bir taşımaya olanak sağlaması, öteki taşıma türlerine kıyasla daha hızlı olması ve özellikle kısa mesafeli taşımalarda nispeten ucuz olması nedeniyle bazı avantajlara sahiptir. Özel sektör eliyle yürütülen karayolu taşımacılığında hiyerarşi ve emir komuta zincirinin hızlı işlemesi diğer bir avantaj olarak gözükmektedir.

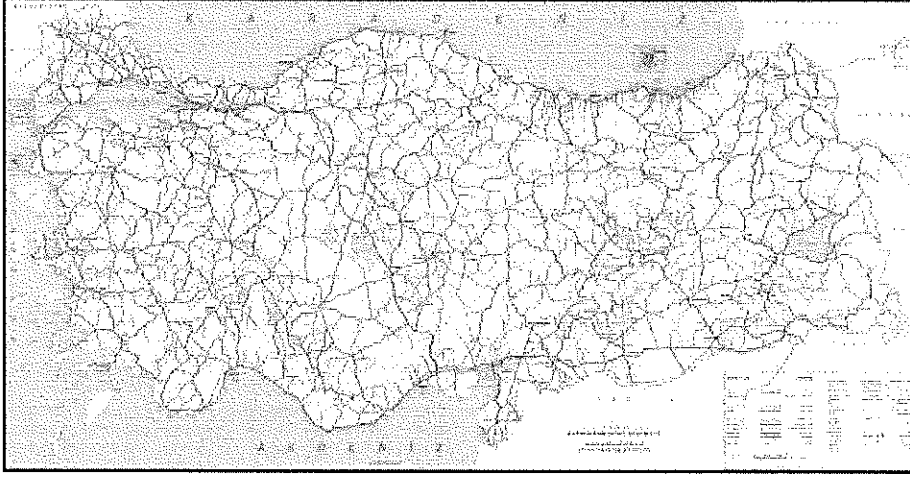
Buna karşılık, karayolu taşımacılığının birim taşımada gerek yolcu/km, gerek ton/km maliyeti, tükettiği enerji miktarı, kullandığı enerji türü, yol açtığı çevre kirliliği, yüksek kaza riski ve özellikle uluslararası siyasi ve ekonomik konjonktürde meydana gelen gelişmeler karşısında göreceli olarak hassas ve kırılğan bir yapı

arzetmesi nedeniyle, bazı dezavantajları da bulunmaktadır. Ayrıca sektör, başta zorlu rekabet ve yükselen petrol fiyatları nedeniyle artan maliyet giderleri olmak üzere, kendi içinde bazı zorluklarla karşı karşıya bulunmaktadır.

Buna rağmen, gerek batı ülkelerinde, gerek ülkemizde demir ve havayoluna nazaran, karayoluna yönelim oranı giderek yükselmektedir. AB ülkeleri genelinde yapılan bir araştırmanın sonucuna göre, 1990-1998 arası dönemde demiryolu ile yük taşımacılığında %43,5 oranında bir azalma olurken, aynı dönemde karayolu taşımacılığında %19,4 oranında bir artış gerçekleşmiştir. Benzer bir eğilime ülkemizde de tanık olunmaktadır. Sektörle ilgili istatistiki verilere göre, 2004 yılı itibarıyla, 2001 yılına nazaran Türk araçlarının gerçekleştirdikleri yurtdışı toplam ihrac taşımalarında % 150, ithal taşımalarda ise %100 oranında artış olmuştur. (26) (Keçeci, 2015 ).

Bugün ülkemizde karayolları, yolcu ve yük taşımacılığında en fazla tercih edilen ulaşım türüdür. Yurtiçi yolcu taşımacılığının % 90,5'i ve yük taşımacılığında % 87,4'ü karayolu ile yapılmaktadır. Özellikle yolcu taşımacılığında karayolunun payının son on yılda azalmakta oldu, havayollarının payının ise artmakta olduğu görülmektedir. 2001 yılında havayolu ile yapılan yolcu taşımacılığında payı % 1,6 iken 2011 yılında bu oran % 6,7'ye yükselmiştir. Karayolları ile yapılan 2012 yılındaki taşımacılığında 216.123 Milyon ton-km'ye yolcu taşımacılığında 258.874 Milyon yolcu-km'ye ve gerçekleştirilen toplam yol kullanımı 93.989 Milyon taşıt-km değerine ulaşmıştır. Türkiye, karayollarında yapılan yük taşımacılığında Avrupa'nın ilk beş ülkesi arasında yer almaktadır. 1998-2012 yılları arasında taşıt-km değeri yıllık ortalama % 6,1, ton-km değeri % 4,2, yolcu-km değeri ise % 2,7'lik bir artış göstermiştir.





**Şekil 1.3.** Türkiye Karayolları Haritası.

**Kaynak :**[http://www.utikad.org.tr/db/files/karayollari\\_haritasi.jpg](http://www.utikad.org.tr/db/files/karayollari_haritasi.jpg)

Karayolu ulaşım ağının km olarak uzatılmasından ziyade nitelik olarak kalitesinin artırılması ve diğer ulaşım sistemleri ile koordinasyonu sağlanması gerekir. Özellikle yük taşımacılığındaki karayolu ağırlığı demiryolu ve denizyolları başta olmak üzere diğer sistemlere aktarılmalıdır. Ayrıca mevcut yolların geometrik standartlarının yükseltilmesi, karayolları ile ilgili mevzuatlarda yeni düzenlemelerin getirilmesi, trafiğin yönetiminde ve yol kullanıcılarının bilgilendirilmesinde akıllı bilgi sistemlerinin kullanılması, planlanan otoyolların hizmete açılması gerekmektedir (Kapluhan, 2014).

Karayolu ile eşya taşımının diğer taşıma sistemlerine göre üstünlükleri ve zayıflıkları görülebilmektedir.

#### **1.11.1.1. Karayolu Eşya Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Türlerine Göre Üstünlükleri**

Uluslararası karayolu eşya taşınması ile diğer taşıma türlerine göre bir karşılaştırma yapıldığında karayolu taşımacılığının şu üstün yönleri bulunmaktadır:

- Kapıdan kapıya aktarmasız taşıma ve eşyanın yükleme yeri ile boşaltma yerleri dışında elleçlenmemesi, eşyanın yıpranmasını en aza indirmektedir. Diğer taşıma türlerinde, örneğin eşyanın limana veya demir yolu istasyonuna ulaşımına kadar bir yükleme boşaltma, ana taşıma aracına

yüklenme, varış yeri limanı veya istasyonunda benzer elleçlemenin yapılması eşyaların daha fazla yıpranmasına sebep olmaktadır.

- Müşterinin istediği ve karayolunun olduğu her noktaya taşıma seçeneği vermektedir.
- Karayolu araçlarının taşıma kapasitelerinin deniz, demir yolu araçlarına göre daha küçük olması nedeniyle, taşımacılık sektöründe daha esnek hareket imkânı sağlanmaktadır.
- Türkiye gibi karayoluyla uluslararası eşya naklinde kullanılabilir taşıt sayısının talebe göre daha fazla olduğu ülkelerde, rekabet üst seviyelere ulaşmakta ve böylelikle müşteri lehine düşük navlun fiyatlarının oluşmasına neden olmaktadır.
- Karayolu eşya taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre (deniz, hava, demir yolu, boru hattı vb.) daha az yatırım maliyeti gerektirmektedir.
- Karayoluyla daha düzenli ve sık sefer imkânı bulunmaktadır.
- Göndericinin kendisinin organize ettiği, özellikle küçük çaplı sevkiyatlara oranla taşıma maliyetini azaltmaktadır.
- Ambalajlama ve sevkiyata hazırlamada zaman ve kaynaklardan tasarruf olanağı sağlanmaktadır (T.C Milli Eğitim Bakanlığı, 2011).

**Tablo 1.10. Karayolları Uzunlukları (TUİK).**

Yıl Year	Genel Toplam General Total	Toplam - Total		Devlet yolu State highways		İl yolu Provincial roads		Otoyol Motorways	Köy yolu Village road
		Bölünmüş Divided road	Diğer Other	Bölünmüş Divided road	Diğer Other	Bölünmüş Divided road	Diğer Other		
1984	310 398	1 437	57 752	1 291	29 691	69	28 061	77	251 209
1985	316 887	1 675	57 704	1 499	29 498	99	28 206	77	257 508
1986	320 774	1 705	57 511	1 541	29 445	87	28 066	77	261 558
1987	328 170	1 657	57 359	1 484	29 578	72	27 781	101	269 154
1988	330 513	1 824	57 178	1 599	29 400	74	27 778	151	271 511
1989	356 282	1 944	56 759	1 708	29 340	86	27 418	151	297 579
1990	367 956	2 151	57 219	1 798	29 351	111	27 868	241	308 587
1991	368 165	2 313	57 250	1 836	29 426	136	27 824	342	308 602
1992	387 079	2 759	57 799	1 890	29 454	153	28 346	716	326 521
1993	388 035	3 196	57 586	2 018	29 407	167	28 179	1 012	327 253
1994	381 012	3 502	57 481	2 149	29 240	202	28 241	1 151	320 029
1995	381 297	3 659	57 583	2 185	29 237	231	28 346	1 243	320 055
1996	381 637	3 966	57 670	2 301	29 111	253	28 560	1 411	320 001
1997	381 759	4 222	58 089	2 450	28 870	302	29 219	1 470	319 448
1998	380 293	4 798	57 715	2 821	28 524	349	29 191	1 628	317 780
1999	384 382	5 035	57 527	3 027	28 361	369	29 166	1 639	321 820
2000	417 406	5 537	57 227	3 424	27 973	439	29 254	1 674	354 642
2001	426 249	5 821	57 180	3 673	27 703	451	29 478	1 696	363 248
2002	427 411	6 040	57 042	3 859	27 459	467	29 583	1 714	364 329
2003	428 415	7 200	56 044	4 926	26 432	521	29 612	1 753	365 171
2004	349 215	8 972	54 504	6 735	24 711	575	29 793	1 662	285 739
2005	349 238	10 178	53 428	7 917	23 454	594	29 974	1 667	285 632
2006	349 304	11 685	51 987	9 135	22 200	642	29 787	1 908	285 632
2007	350 708	12 973	50 847	10 387	20 946	678	29 901	1 908	286 888
2008	351 958	14 458	49 487	11 747	19 564	789	29 923	1 922	288 013
2009	362 660	16 494	47 761	13 606	17 665	852	30 096	2 036	298 405
2010	367 263	18 863	46 002	15 788	15 607	996	30 394	2 080	302 398
2011	370 276	20 273	44 776	17 033	14 339	1 122	30 436	2 119	305 227
2012	385 748	21 193	44 189	17 886	13 489	1 181	30 699	2 127	320 366
2013	388 666	21 962	43 661	18 524	12 817	1 311	30 844	2 127	323 043

Kaynak : [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1051](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051)

### 1.11.1.2. Karayolu Eşya Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Türlerine Göre Zayıf Yönleri

- Taşımada çıkış ülkesi ile varış ülkesi arasında transit geçiş yapılan ülkeler olması halinde, bu ülkelerde uyulması gereken mevzuatlar ve düzenlemeler, gümrük geçişlerinde beklemler, bazı durumlarda taşıma faaliyetini aksatabilmekte, geciktirebilmektedir. Diğer taşıma türlerinde ise ve özellikle denizyolu ve havayolu ile yapılan taşımada bu sorun ortadan kalkmaktadır.
- Ağır ve yüksek hacimli yüklerin taşınmasında yasal engellerle karşılaşılabilir.
- Bazı ülkelerin karayolu taşımacılığını sınırlama yönünde kota uygulamaları taşımada sorun yaratabilmektedir.
- Çok küçük miktarda ve parsiyel yük teslimlerinde zaman ve maliyet yönünden daha az tercih edilebilmektedir.
- Ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığının kullanılması, karayollarının hızlı aşınmasına bağlı bir ek maliyet yarattığı gibi; araçların bakım, onarım giderlerinin de artmasına neden olmaktadır.
- Özellikle son dönemde üzerinde fazlaca durulan çevre koruma esaslı politikaların uygulanmasında karayolu taşımacılığına bağlı çevre olumsuzlukları gündemde öncelikli yer almaktadır.
- Karayolu taşımacılığının belki de en önemli zayıf yönü; bazı ülkelerde karayolu alt yapısının yetersizliğine bağlı olarak, büyük ağırlıklı taşıma araçlarının trafikte seyirinde sorunlarla karşılaşılmasına neden olması, kaza oranlarında artış ve ortaya çıkan ağır kayıplardır (Koban ve Keser, 2008: 111).

### 1.11.2. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, uluslararası taşımacılığın belkemiğidir. Çok eski tarihlerde karadan taşımacılık çok daha zor ve tehlikeli olduğu için, Denizyoluyla taşıma genellikle uygulanabilir tek seçenek olmuştur (Tanyaş ve Düzgün, 2012: 143).

Deniz taşımacılığı; özellikle sanayi hammaddesini oluşturan çok büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir yerden diğer bir yere taşınması imkânını sağlaması, güvenilir olması, sınır aşımı olmaması, mal zayıtının minimum düzeyde olması, çevreyi en az kirletmesi, yolcu-km ve ton-km başına tükettiği enerjinin en az olması diğer kayıpların hemen hemen hiç olmaması, hava yoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olması nedeniyle dünyada en çok tercih edilen ulaşım şeklidir.

Dünya ticaretinin ithal ve ihracat yüklerinin % 75’ini Denizyoluyla taşınmakta olup dünyada, denizyoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacmi, her geçen gün süratle artmaktadır. Deniz taşımacılığı sektörü ülkenin ithalat ve ihracat artış ve azalışlarına ve hatta dünyadaki mal değişimlerine paralel olarak iniş çıkış yaşayan bir sektördür. (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2012).

Günümüzde ise; değişen müşteri beklentilerini en üst düzeyde karşılamak üzere taşımacılıkta geliştirilen yeni hizmet anlayışının da bir sonucu olarak “ Denizyolu Taşımacılığı ”üzerinde önemle durulan taşıma sistemi olmuştur. Dünyada özellikle son dönemdeki ekonomik gelişmelerin de etkisi ile üretim giderek deniz aşırı ülkelere kaymış, uluslararası mal akışı ise bu yönde hızlanmıştır. Özellikle bazı sektörlerde Asya ve Doğu Avrupa ülkelerinin yeni üretim bölgeleri olması, buradan dünyanın önemli büyüklükteki pazarı olan Batı ülkelerine doğru giderek artan miktarda mal ve ürün transferlerine bağlı olarak, diğer lojistik hizmet alanları ile birlikte taşıma faaliyetleri de ivme kazanmıştır. Burada lojistik hizmet sağlayıcılar, birden fazla tedarikçiden toplanan ürünleri, limanlarda bir araya getirerek, en hızlı, en ekonomik şekilde ve en doğru taşıma ekipmanları ile hizmet sunacak şekilde nihai noktaya ulaştırma yönünde faaliyet göstermekte ve hizmet alanlarını geliştirecek yönde yeniden yapılanma içerisine girmektedir.

Ülkemiz için denizyolu taşımacılığı, dünyanın olduğu gibi ülkenin de ¾ 'ünün suyla çevrili olması, 8333 km uzunluğundaki kıyı şeridi ile Avrupa ülkeleri arasında en fazla kıyı uzunluğuna sahip ülkeler arasında yer alması, açık denizlere Akdeniz ile geçit vermesi yönleri ile önemli paya sahiptir. Ayrıca il ve ilçelerimizin %40'nın da denize kıyısı bulunmaktadır. Türkiye'nin ihracat ve ithalatında son yirmi yılda görülen hızlı büyüme denizyolu taşımacılığının üzerinde daha fazla durulmasını ve politikalar üretilmesini gerektirmiştir (Koban ve Keser, 2008:121-122 ).

Günümüz Türkiye'sinin Denizyolu taşımacılığı faaliyetleri ile ilgili veriler tabloda verilmiştir. Türk Deniz Ticaret Odasının kayıtlarına göre; 1400 'den yakın gemiden oluşan Türk deniz ticaret filosu üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke için oldukça yetersiz olduğu söylenebilir.

Deniz taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile karşılaştırıldığında çok sayıda dışsal faydası söz konusudur. Bunlardan belli başlıcaları şunlardır;

#### **1.11.2.1. Denizyolu Taşımacılığın Güçlü Yönleri**

- Deniz taşımacılığı çevre kirliliğini azaltmaktadır. Taşınan birim yük başına salınan CO2 emisyonu dikkate alındığında deniz yolları demir yollarının ardından en çevreci ikincil ulaşım türü olarak kabul edilmektedir. Türkiye'de 2008 yılında çevreye yayılan toplam 49,18 milyon ton CO2 emisyonunun; %80,60'ı kara, %13,2'si hava ve %5,29'u Denizyolu ulaştırmasından kaynaklanmıştır. Bu sebeple dünyada ve Avrupa'da son dönemlerde çevresel duyarlılığı yüksek deniz taşıtlarına ilave vergisel ayrıcalıklar sunulmaktadır. Örneğin Japonya enerji tasarrufuna ve teknolojiye önem veren (çevresel duyarlılığı olan) denizcilik işletmelerine 4.464.000 euroya kadar nakit teşvikler vermektedir. Benzer şekilde Hong Kong ve Norveç'te de çevreye duyarlı araçlar için özel vergi teşvikleri uygulanmaktadır. Ancak Türkiye'de henüz bu yönde bir vergi ayrıcalığı söz konusu değildir.
- Deniz taşımacılığı üretim maliyetlerinin düşürülmesine katkı sağlamaktadır. Denizyoluyla sınır aşımı sorunu olmaksızın çok büyük miktarda yükün güvenli ve hızlı bir şekilde taşınması mümkündür. Bu anlamda deniz yollarının demir yollarından üç buçuk kat, karayollarından

yedi kat ve hava yollarından yirmi iki kat daha ucuz olduğu ifade edilmektedir.

- Deniz taşımacılığı akaryakıt ve döviz tasarrufu sağlamaktadır. Birim yükün belirli bir mesafede taşınmasında deniz yollarına kıyasla demir yollarında yaklaşık iki kat, kara yollarında ise on kat daha fazla enerji harcanmaktadır. Dolayısıyla Türkiye gibi enerji tüketiminin yaklaşık %25'inin (4 milyar dolarlık petrol ithalatının 1 milyar dolarının) ulaştırmaya harcadığı bir ülkede Denizyolunun teşvik edilmesi akaryakıt tüketiminden ve dövizden tasarruf sağlayacaktır.
- Deniz taşımacılığı altyapı maliyetlerini azaltmaktadır. Yapılan hesaplamalar 150 km'lik bir otoyolun maliyetinin yaklaşık 1 milyar dolar, buna karşılık 1100 konteynerlik (110 TIR yükü) bir yük gemisinin maliyetinin ise 20 milyon dolar civarında olduğunu göstermektedir. Bu durum karşısında ulaştırmada Denizyolunun tercih edilmesi diğer faydalarının yanı sıra (trafik kazası gibi) kara yollarının bakım, onarım ve yenileme maliyetlerinden önemli miktarda tasarruf sağlayacaktır (Çelikkaya, 2012).

Denizyolu taşımacılığının güçlü yönlerinin olduğu kadar zayıf yönleri de mevcuttur.

#### **1.11.2.2. Denizyolu Taşımacılığın Zayıf Yönleri**

- Tonaj tutturamama ve limanlarda yaşanan sorunlar hizmet alanların ticari ilişkilerinde olumsuzluklarla karşılaşılmasına neden olmaktadır.
- Bu taşıma sisteminin başarısında temel faktör olan alt yapı yatırımlarının maliyetlerinin yüksekliği, hizmet alımında yetersizliklerle karşılaşılmasında etkili olabilmektedir.
- Kapıdan kapıya taşıma olarak günümüzde tercih edilen taşıma sisteminin özelliklerini taşımamakta, beklentileri karşılayamamaktadır.
- Hava koşullarına bağlı olarak taşıma riski aratabilmektedir (Koban ve Keser, 2008:123).

- Çalışma mekanlarının fiziki yetersiz olması.
- Bilgi işlem alanında nitelikli personelin yetersiz olması.
- Görevde yükselmeye tabi unvanlar için eğitim ve sınav sonucuna göre atama yapılmaması. (Gülen, 2011).

### **1.11.3. Havayolu Taşımacılığı**

Havayolu taşımacılığı, son yüzyılın lojistik alanındaki en önemli gelişmesidir. Son zamanların bilgi teknolojilerindeki gelişmelere rağmen, havayolu taşımacılığının birkaç nesil öncesine kadar bilinmeyen bir taşımacılık türü olduğu genellikle unutulur. Bugün değer bazında dünya ticaretinin %34 'ü havayolu ile taşınmaktadır. Bu yükler, bir yere hızlı ulaşması gereken, değeri yüksek, yoğunluğu düşük yüklerdir. Şunu söyleyebiliriz ki, dünya ticaretinin büyük kısmının hala denizyolu ile taşınmasına rağmen, havayolu taşımacılığı ürünlerin “kremasını” taşımaktadır (Tanyaş ve Düzgün, 2012 :167).

Uluslararası ticaretteki gelişim ve sermaye yatırımlarının farklılaşan yapısı, havayolu ile kargo taşıcılığının, uluslararası taşımada son dönemde dikkate değer bir paraya sahip olmasında rol oynamıştır. Bu durum, pek çok ülkede olduğu gibi ülkemizde de havayolu taşımacılığının alt yapısına ilişkin yeni yatırımların, modernizasyon ve hizmet standartlarını yükseltme yönündeki çalışmaların hız kazanmasında etkili olmuştur. Özel sektör havayolu işletmenlerinin sayılarında, kapasitelerinde ve sektörün içersindeki payında artış gözlenmektedir (Koban ve Keser, 2008:129).

İlk profesyonel havayolu taşımacılık organizasyonu olan Uluslararası Hava Kargo Birliği ( TIACA) ' ne göre, hava kargo taşımacılığındaki gelişiminin temel nedenleri aşağıdaki şekilde sıralanmıştır;

- Havayolu taşımacılığının serbestleştirilmesi
- Dünya ticaret anlaşmalarından kaynaklanan küresel bağımsızlık
- Ürünlerin ve hizmetlerin uluslararası satış ve üretimi
- Havayolu taşımacılığına uygun yeni ürünler



- Tam zamanında üretim, stok gibi yeni stok yönetim modelleri
- Yüksek değerli ve kısıtlı tüketim ömrü olan ürünlerin hızlı gelişimi (39) (Tanyaş ve Düzgün, 2012: 167).

Türkiye'nin kıtalararası bir kavşak noktasında bulunması, uluslar arası hava taşımacılığında önemli ve stratejik bir yer işgal etmesine olanak sağladı. Ancak hava taşımacılığının küresel düzeyde gelişimi için harcanan tüm çabalara rağmen Türkiye'de hava taşımacılığı bir türlü istenen düzeye gelemedi.

Türkiye'de ilk sivil havacılık çalışmaları 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havalimanının hemen yakındaki Sefaköy'de, iki hangar ve küçük bir meydanla başlamıştır. 1925'de bugünkü Türk Hava Kurumu, Türk Tayyare Cemiyeti adı altında kurulmuştur. 1933'e gelindiğinde sivil hava taşımacılığı, beş uçaklık bir filoya sahipti. 5 yıl sonra 1938'de Havayolları Devlet İşletmesi adı altında Türk Hava Yolları (THY) kurulmuştur (Keskin, 2011).

Türkiye'deki havayolu işletmelerinin filosunda dar ve geniş gövdeli jetler yer almakta; bölgesel uçak bulunmamaktadır(Sarılgan, 2011: 76). Uçak alım satım maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle sektörde faaliyet gösteren işletmeler uçak kiralama yolunu tercih edebilmektedir (Türk Hava Kurumu Üniversitesi, 2012 ).

**Tablo 1.11.** Havaalanlarında Toplam Yolcu ve Yük Trafığı.

		<b>Yolcu Passenger</b>			<b>Freight<sup>(1)</sup> (Tonne</b>	
<b>Yıl</b>	<b>Toplam</b>	<b>İç hat</b>	<b>Dış hat</b>	<b>Toplam</b>	<b>İç hat</b>	<b>Dış hat</b>
<b>Year</b>	<b>Total</b>	<b>Domestic</b>	<b>International</b>	<b>Total</b>	<b>Domestic</b>	<b>International</b>
1960	713 217	528 846	184 371	13 002	8 306	4 696
1970	2 679 139	1 661 890	1 017 249	44 039	24 249	19 790
1980	3 458 165	1 621 998	1 836 167	75 442	32 231	43 211
1990	13 629 965	5 347 723	8 282 242	301 403	99 549	201 854
2000	34 972 534	13 339 039	21 633 495	796 627	226 356	570 271
2010	102 800 392	50 575 426	52 224 966	2 021 076	554 710	1 466 366
2013	149 430 421	76 148 526	73 281 895	2 595 316	744 027	1 851 289

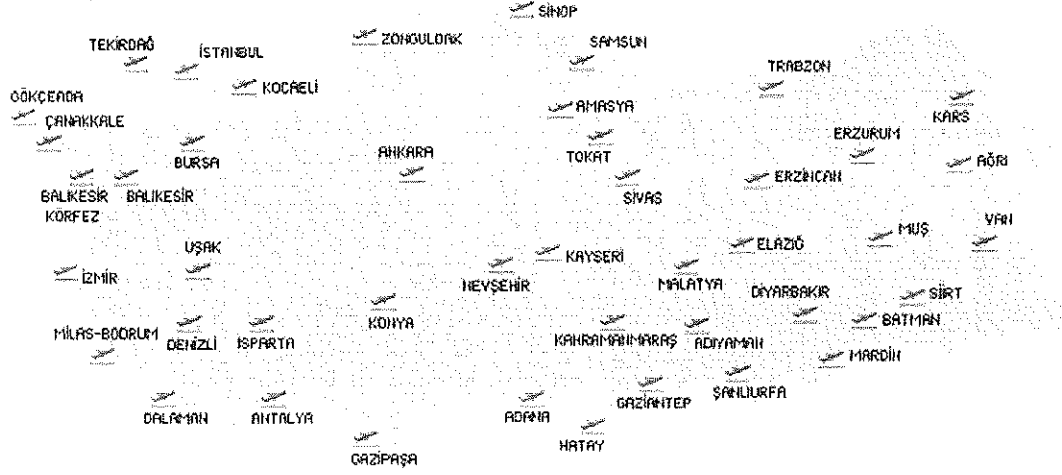
**Kaynak :** [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1051](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051)

**Tablo 1.12.** Türkiye’de Havaalanı ve Uçak Sayıları.

<b>Yıllar</b>	<b>Havaalanı Sayısı</b>	<b>Uçak Sayısı</b>
2007	43	250
2008	44	262
2009	45	297
2010	46	332
2011	47	349

**Kaynak:**

[http://akademikpersonel.kocaeli.edu.tr/ybayrak/bildiri/ybayrak12.07.2013\\_15.22.13b  
ildiri.pdf](http://akademikpersonel.kocaeli.edu.tr/ybayrak/bildiri/ybayrak12.07.2013_15.22.13bildiri.pdf)



**Şekil 1.4.** Türkiye'deki Havalimanları ve Havaalanları.

**Kaynak:**

[https://www.google.com.tr/search?q=t%C3%BCrkiyedeki+havaalanlar%C4%B1+ve+havalimanlar%C4%B1&espv=2&biw=1366&bih=624&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ei=X\\_DoVlibDsnuakqNgPAN&ved=0CAcQ\\_AUoAg&dpr=1#imgdii=\\_](https://www.google.com.tr/search?q=t%C3%BCrkiyedeki+havaalanlar%C4%B1+ve+havalimanlar%C4%B1&espv=2&biw=1366&bih=624&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ei=X_DoVlibDsnuakqNgPAN&ved=0CAcQ_AUoAg&dpr=1#imgdii=_)

**Tablo 1.13.** 2014 Havaaracı ve Yolcu/Kargo (Kg) Kapasiteleri.

Yıl	Uçak Sayısı	Koltuk Kapasitesi	Kargo Kapasitesi (Kg)
2003	162	27.599	302.737
2006	259	42.335	873.539
2012	370	65.208	1.264.513
2013	385	66.639	1.639.130
2014	422	75.700	1.393.602

**Kaynak :**

[http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/UBAK/tr/dokuman\\_ust\\_menu/projeler\\_faaliyetler/20130319\\_101736\\_204\\_1\\_64.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101736_204_1_64.pdf)

### 1.11.3.1. Dünya Kargo Taşımacılığında İlk 10

- FedEX Express, 688 uçaklık filosuyla ve 37'den fazla sipariş edilmiş uçakla birlikte, dünyada 375 farklı noktaya hizmet vermektedir. FedEx büyük yükleme hacmine ve çok büyük uçak filosuna sahip olmasıyla birlikte tüm havayolu şirketleri arasında 4. sırada yer almaktadır. Memphis merkezli şirket, Cessna 208 Caravan gibi hafif uçaklarla Airbus A300 gibi büyük gövdeli uçakları bir arada bulunduran farklı bir filoya sahiptir. FedEx Express ayrıca 12 adet Boeing 777 kargo uçağını ve Fedex Feeder da uzak yerleşimlerden gelen paketleri daha büyük havalimanlarına ulaştırmak için pervaneli uçak konuşlandırmıştır.
- Ups Airlines, 766 ayrı noktaya uçan halihazırda sipariş edilmiş 21 tane ve halihazırda 519 uçaklık bir filoya sahiptir. UPS, hava taşımacılığı filosunun bir kısmını Louisville'in dışında da bir hub oluşturmak için ayırmıştır. UPS'ten alınan haberlere göre bunu Boeing 777 kargo uçaklarıyla yapacaklar.
- DHL Aviation, 13 tanesi sipariş edilmiş ve 75 tanesi belli noktalara sabit uçuş düzenleyen 150 noktaya hizmet sağlayan bir filoya sahiptir. Leipzig'in DHL UK'nın ve SNAS'ın dışında çalışan dünya kargo pazarının yüzde 12'sine sahip olan DHL bu konuda dünya lideri olduğunu iddia ediyor.
- Cathay Pacific Cargo, 4 adet sipariş ettiği uçakla birlikte 59 noktaya uçan 18 uçaktan oluşan bir filoya sahiptir. Cathay, Hong Kong dışında çalışmak için filosuna 10 adet 747-8Fs ile 8 adet 777Fs'i filosuna katma planları üzerinde yoğunlaşmıştır.
- Korean Air Cargo 12 sabit ve 12 si sipariş edilmiş olan uçağıyla birlikte 116 ayrı noktaya uçuş yapan bir filoya sahiptir. Seoul-Incheon'un dışında operasyon sağlayabilmek amacıyla 7 adet Boeing 747Fs ve 5 adet Boeing 777Fs'in siparişini verdiğini duyurmuştur.
- Lufthansa Cargo 5'i sipariş edilmiş toplamda 18 kargo uçağıyla 39 farklı noktaya hizmet vermektedir. Alman kargo taşımacılığının öncülerinden olan Lufthansa Airlines, Frankfurt'un dışına yapacağı uçuşlar için 5 adet

Boeing 777'yi filosuna katacağını duyurdu. Fakat şirket hala 18 adet McDonnell Douglas MD-11F'i filosunda bulundurmaktadır.

- China Airlines Cargo, 38 farklı noktaya hizmet sağlayan 18 uçağa sahiptir. China Airlines Cargo operasyonlarının çoğunu büyük bir gizlilik içinde sürdürmektedir ama yine de kargo hacmi bakımından dünya çapında sıklıkla ilk 10'a girmektedir.
- Singapore Airlines Cargo, 13 adet uçağıyla 72 farklı noktaya hizmet vermektedir. Singapore Airlines, Güneydoğu Asya aracılığı ile Güney Amerika, Avrupa ve Orta Doğuda da hızla büyümüştür.
- Emirates SkyCargo, 10 tane hali hazırda uçağı ve 16 sipariş edilmiş uçağıyla 21 noktaya operasyon düzenlemektedir. Emirates Sky Cargo, bir çok havayolu firmasının düşüşte olduğu 2008-2009 yılları arasında Dubai'den yaptığı operasyonlarla yükseliş göstermiştir.
- Cargolux, 14 uçaklık filosuna artı olarak 14 uçak daha sipariş vermiştir ve bunlarla 64 noktaya uçuş gerçekleştirmektedir. Cargolux, Lüksemburg'dan yaptığı uçuşlarını Avrupa odaklı yapmaktadır fakat bunun yanı sıra diğer kıtalara da sefer düzenlemektedir. Şirket Boeing 747 uçaklarına sahiptir. Cargolux, Japonya kuyruklu Nippon Cargo Airlines ile birlikte ilk müşterilerine Boeing 747-8F'leriyle hizmet vermeye başlayacaktır (UTIKAD 2012).

#### **1.11.3.2. Havayolu Taşımacılığının Avantajları**

- Yüksek hızda taşımayla teslim süresinin kısalması,
- Ülkeler arasında doğrudan iletişim sağlandığı için politik ve bürokratik olumsuzluklardan en az seviyede etkilenmesi,
- Küçük miktarlardaki eşyanın naklinde en uygun ulaşım türü olması,
- Dünya geneline yayılmış havaalanı ağının varlığı,
- Yüksek emniyet ve güvenilirlik,

- Kargoların elleçleme ve yüklenmesinde gösterilen özen,
- Planlı ve tarifeli kargo hareketleri,
- Diğer taşımacılık türlerine oranla sigorta primlerinin daha düşük bulunmasıdır (T.C Milli Eğitim Bakanlığı, 2011).

#### **1.11.3.3. Havayolu Taşımacılığının Dezavantajları**

- Kargo taşıyan uçakların ağırlık ve hacim sınırları nedeniyle diğer taşıma türlerine oranla daha yüksek taşıma maliyeti ortaya çıkmaktadır.
- Havayolu kargo taşımacılığı, her türlü yükün nakli için uygun değildir.
- Havayolu ile nakledilen bir yükün alıcının deposuna iletiminde karayolunun kullanılması zorunludur (Çelik, b.t).

#### **1.11.4. Demiryolu Taşımacılığı**

Osmanlı Devleti döneminde çeşitli yabancı şirketler tarafından inşa edilerek işletilen demiryollarının 4000 kilometreye yakın bir bölümü Cumhuriyetin ilanı ile çizilen ulusal sınırlar içerisinde kalır. Türkiye sınırları içinde inşa edilen ilk demiryolu, 23 Eylül 1856 tarihinde bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla 1866 yılında tamamlanan 130 kilometre uzunluğundaki İzmir-Aydın hattıdır.

Cumhuriyetin ilk yıllarındaki egemen ekonomik ve politik anlayış, ulusal bütünlüğün sağlanması ve ulaşım ağının yaygınlaştırılması yönünde başlatılan çalışmalarla kendisini gösterir. Bu çerçevede özellikle demiryolu politikası öne çıkar. Ülkenin başlıca yerleşim ve üretim-tüketim merkezlerinin birbirine bağlanmasının, iç pazarda canlanmaya yol açacağı, bunun da ülke ekonomisi üzerinde olumlu etkiler yaratacağı düşünülür. Bu dönemin belirgin özelliği, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmesidir. Bu ekonomik yönelim, sanayi için gerekli yükün ucuz yollarla taşınması hedefini de beraberinde getirir, dolayısıyla da demiryolu yatırımlarına ağırlık verilir. Sanayi yatırımlarını ülke geneline yaymak hedefi ulaşım ağı seçiminde etkili olur.(Türkiye Mühendislik Haberleri,2006).

Cumhuriyetimizin ilk yıllarında demiryolu sevdası herkesi sarar ve onca kıtlığa, imkansızlıklara rağmen demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşı'na kadar büyük bir hızla sürer. Savaş nedeniyle 1940'dan sonra yavaşlar. 1923-1950 yılları arasında yapılan 3.578 km.lik demiryolunun 3.208 km.si, 1940 yılına kadar tamamlanır.

Milli ekonomi yaratma ve genç Cumhuriyeti kurma politikaları kapsamında demiryolu ulaşımı ise iki aşamada ele alınır. İlk aşamada büyük parasal güçlüklerle karşın, yabancı şirketlerin elindeki demiryolu hatları satın alınarak devletleştirilir, bir kısmı da anlaşmalarla devralınır. İkinci aşamada ise, mevcut demiryolu hatlarının büyük bölümü ülkenin Batı bölgesinde yoğunlaştığından, Orta ve Doğu bölgelerinin merkez ve sahil ile bağlantısını sağlamak amaçlanır. Bu amaç doğrultusunda, demiryolu hatlarının üretim merkezlerine direkt olarak ulaşarak anahatların elde edilmesi temin edilir. Cumhuriyet öncesinde demiryollarının %70'i Ankara- Konya doğrultusunun batısında kalırken, Cumhuriyet devrinde yolların %78.6'sı doğuda döşenir ve günümüz itibari ile batı ve doğuda %46 ve %54 gibi oransal dağılım elde edilir. Ayrıca, ana hatları birbirine bağlayan ve demiryolunun ülke düzeyine yayılmasında önemli payı olan iltisak hatlarının yapımına ağırlık verilir. Böylece 19. yüzyılda yarı koloni ekonominin yarattığı 'ağaç' biçimindeki demiryolları, artık milli ekonominin gereksindiği 'döngü yapan ağ' şekline dönüşür (UTIKAD, 2012).

İkinci Dünya Savaşı sonrası konjonktürünün getirdiği karayolu ağırlıklı ulaşım politikalarının öncelendiği ve bir durgunluk devresinin yaşandığı 1951'den 2003 yılı sonuna kadar geçen yıllar demiryollarının bütünüyle ihmal edildiği bir dönem olmuş ve sadece 945 kilometre demiryolu yapılmıştır. 2003-2004 yıllarında; sonrasında uygulamaya geçirilecek olan önemli yatırım projeleri planlanarak, yatırım stratejileri demiryollarında ortaya konulmuştur. 2004-2014 yılları arasında ise yılda ortalama 175 kilometre olmak üzere toplam 1.759 kilometre demiryolu yapılmıştır. Hali hazırda 2.653 kilometrelik demiryolu inşası ise devam etmektedir. Ülkemiz özellikle son 12 yıllık süreçte demiryolu ulaşımına verdiği önemin ve eş zamanlı yaptığı yatırımların karşılığını almaya başlamıştır. 2023 hedeflerimize odaklanarak ger- gerçekleştirdiğimiz çalışmalar, artık meyvelerini vermektedir (Demiryolu Sektörü. Anonim, b.t. ).

**Tablo 1.14.** Demiryolları Uzunluğu, Tren, Yolcu, Yük Taşımaları ve Ton Kilometre.

Yıl	Hat uzunluğu <sup>(1)</sup>	Yolcu Sayısı	Yük Miktarı (Ton)	Tren-kilometre <sup>(2)</sup>	Yolcu-kilometre <sup>(3)</sup>	Ton-kilometre <sup>(4)</sup>
1980	8 193	113 938	10 489	35 473	6 010 878	5 167 337
1990	8 429	139 089	13 426	44 190	6 410 064	8 030 575
2000	8 671	85 343	18 524	45 624	5 832 577	9 895 346
2010	9 594	84 173	24 355	39 025	5 491 000	11 462 000
2012	9 642	70 284	25 666	35 332	4 598 000	11 670 000
2013	9 718	46 441	26 597	28 945	3 775 000	11 177 000

**Kaynak:**[http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1051](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051)



**Şekil 1.5.** Türkiye Demiryolu Ağı Haritası.

**Kaynak:**[https://www.google.com.tr/search?q=t%C3%BCrkiye+demiryolu+a%C4%9F%C4%B1+haritas%C4%B1&espv=2&biw=1366&bih=624&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ei=zzLqVM-ZJcGrU6KTg9AO&ved=0CAYQ\\_AUoAQ&dpr=1#imgdii=\\_](https://www.google.com.tr/search?q=t%C3%BCrkiye+demiryolu+a%C4%9F%C4%B1+haritas%C4%B1&espv=2&biw=1366&bih=624&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ei=zzLqVM-ZJcGrU6KTg9AO&ved=0CAYQ_AUoAQ&dpr=1#imgdii=_)



#### 1.11.4.1. Demiryolu Taşımacılığının Üstün Yönleri

- Güvenli bir taşıma şeklidir.
- Çevreye olan kirlilik maliyeti düşüktür.
- Karayollarının trafik yükünü azaltmaktadır.
- Özellikle büyük miktarda ve hacimli ürünlerin taşınmasında uygun bir taşıma tercihidir.
- İşletim maliyetlerinin düşük olması nedeniyle, demiryolu ile eşya taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre çok düşük maliyete katlanarak gerçekleştirilmektedir.
- Özellikle son dönemde uluslararası geçişlerde karayollarında geçiş sınırlamaları bulunurken, demiryolları için bu durum geçerli değildir (Koban ve Keser, 2008: 132).

#### 1.11.4.2. Demiryolları Taşımacılığının Zayıf Yönleri

- Transit süreleri bazı teslim bölgelerinde karayolu ve Denizyoluna göre daha uzun zaman alabilmektedir.
- Özellikle Türkiye içindeki parkurda, teslimat daha uzun sürelerde yapılabilmektedir. Örneğin; Almanya çıkışlı tren Kapıkule'ye 5 günde gelmesine rağmen, Derince'ye 3-4 günde varabilmektedir.
- Kapıdan kapıya teslimlerde Avrupa'da çoğu yerlerde fabrika içine kadar ray bağlantısı olmasına rağmen, Türkiye'de bu imkân yok denecek kadar azdır.
- Kapıdan kapıya teslimlerde çoğu yerde tren en yakın istasyona kadar gelebilmekte, fakat teslim adresi için ayrıca kamyon aktarmasına gereksinim duyulmaktadır.(T.C Milli Eğitim Bakanlığı, 2011)

### 1.11.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Tüm taşımacılık türleri arasında insanların aklına en son gelen boru hatlarıdır. Aslında kara ve demiryolu taşımacılığı kadar yük taşırlar ama genellikle görünmedikleri için fark edilmezler. Çok büyük yatırım gerektirirler ama çok düşük işletme maliyetlerine sahiptirler. Boru hatlarında bir önemli konu da, çok nadir olabilecek birkaç durum hariç tutulursa yükün sadece bir yöne taşınmasıdır. Yük güvenliği, az kayıp ve hasar ile en üst düzeydedir. Boru hatları iklimden etkilenmeyen, düşük hacim- onarım masrafı gerektiren ve güvenilirliği yüksek bir taşıma türüdür.

Taşımacılıkta depolamanın çok önemli bir yeri vardır. Bu durum boru hatlarında özellikle daha önemlidir. Ancak bu türde depolama boru hatlarının içinde gerçekleşir. Bunun nedeni boru hatlarındaki akışın yavaş olmasıdır. Ayrıca boru hatlarına az sayıda giriş ve çıkış yapılabildiği için yükleme ve boşaltma noktası sayısı kısıtlıdır.

Farklı tiplerdeki yükler (konteyner, parça yük, dökme yük ) arasında boru hatları ile taşınan yükler, dökme yük olarak kabul edilir. Boru hatları ile taşınacak yük çeşidi de oldukça sınırlıdır. Petrol en çok taşınan boru hattı yüküdür. Diğer petrol ürünlerinin yanı sıra, en az 15 çeşit ham petrol ürünü bulunmaktadır. Farklı türdeki yükler sırayla boru hattından iletilebilirler. Bir çeşit diğer çeşidin arkasından gönderilir. Ürünler farklı özellikleri nedeniyle birbirini etkilemeyeceğinden, karışma bu tür yüklerde büyük sorun yaratmaz. Eğer bir karışma olursa düşük dereceli ürünü etkiler. Boru hattı içinden kömür ve suyun karıştırılarak gönderildiği ve daha sonra varış noktasında tekrar ayrıştırıldığı uygulamalar da vardır. (Tanyaş ve Düzgün, 2012 :140-141).

### 1.11.5.1. Mevcut Ham Petrol Boru Hatlarımız

Tablo 1.15. Mevcut Ham Petrol Boru Hatlarımız.

UZUNLUK (km.)			KAPASİTE		ÇAP (inç)	POMPA İSTASYONU	DEPOLAMA TANKI		
			(milyon ton/yıl)	(milyon varil/yıl)					
İRAK – TÜRKİYE HPBH		Türkiye	Toplam	70,9	553	I.Hat	40	6	12
	I.Hat	641	986			II.Hat	46		
	II.Hat	656	890						
	Toplam	1.297	1.876						
CEYHAN- KIRIKKALE HPBH	448		7.2	51	24	2	3		
BATMAN- DÖRTYOL HPBH	511		4,5	31,5	18	3	22		
BAKÜ-TİFLİS- CEYHAN HPBH	Türkiye		Toplam	50	365	34-42-46	4	7	
	1.076		1.776						

Kaynak :<http://www.botas.gov.tr/index.asp>

#### 1.11.5.1.1. Irak –Türkiye Ham Petrol Boru Hattı

1976 yılında işletmeye alınan hattan ilk tanker yüklemesi 1977 yılında gerçekleştirilmiştir. Birinci boru hattı 641 km’si Türkiye’de olmak üzere 986 km uzunluktadır. Birinci boru hattına paralel olan ve 1987’de işletmeye alınan ikinci boru hattı ile de taşıma kapasitesi 70,9 milyon tona ulaşmıştır. İkinci boru hattı 656 km ‘si Türkiye’ de olmak üzere 890 km uzunluktadır. Irak’ın Kerkük ve diğer üretim sahalarından elde olunan ham petrolü Ceyhan Deniz Terminali’ne ulaştırmaktadır

(Keskin, 2011). 2014 yılında bu hattın 7,6 milyon ton (55,9 milyon varil) ham petrol taşınmıştır (BOTAŞ,2014).

#### **1.11.5.1.2. Ceyhan – Kırıkkale Ham Petrol Boru Hattı**

Kırıkkale Rafinerisi'nin ham petrol ihtiyacını karşılayan boru hattı, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'ndan, Ekim 1983 tarihinde, BOTAŞ'a devredilmiş olup, Eylül 1986 tarihinde işletmeye açılmıştır. 448 km. uzunluğunda olan hattın kapasitesi 5 Milyon ton/yıl'dır. Ceyhan Deniz Terminali'nden başlayarak, Kırıkkale Rafinerisi'nde son bulan boru hattı sistemi 2 adet pompa istasyonu, 1 adet pig istasyonu, 1 adet DT (Kırıkkale) İstasyonu, 3 adet 50.000 m<sup>3</sup>'lük depolama tankı, 5 adet 10 m<sup>3</sup>'lük slop tankı, 1 adet 1.500 m<sup>3</sup>'lük relief tankı ve rafineri sahasında bulunan terminalden oluşmaktadır. (54) (Boru Hatları, Anonim,b.t.) 2014 yılında bu hat ile 3,1 milyon ton (22,2 milyon varil) ham petrol taşınmıştır (BOTAŞ, 2014).

#### **1.11.5.1.3. Batman – Dörtyol Ham Petrol Boru Hattı**

Kırıkkale Rafinerisi'nin ham petrol ihtiyacını karşılayan boru hattı, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'ndan, Ekim 1983 tarihinde devralınmış olup, Eylül 1986 tarihinde işletmeye açılmıştır. 448 km uzunluğunda olup, çapı 24"dir. Hattın kapasitesi yıllık 5 milyon ton'dur. Ceyhan Deniz Terminali'nden başlayarak Kırıkkale Rafinerisi'nde son bulan boru hattı üzerinde, 2 adet pompa istasyonu (Karaisalı, Ceyhan), 1 adet pig istasyonu ve 1 adet dağıtım terminali mevcuttur. Ceyhan'da her biri 50.000 m<sup>3</sup> kapasiteli 3 adet depolama tankı bulunmaktadır. Projenin Erzurum-Sivas (İmranlı), Sivas-(İmranlı)-Kayseri, Kayseri-Ankara, Kayseri-Konya-Seydişehir bölümlerinin yapım çalışmaları tamamlanmıştır. Bu hat 10 Aralık 2001 tarihinden itibaren İran'dan doğal gaz sevkiyatına başlanmıştır (Yılmaz, 2005). 2014 yılında bu hattın 2,1 milyon ton (14,5 milyon varil) ham petrol taşınmıştır. Ayrıca 2014 yılında Batman'da TÜPRAŞ Rafinerisi'ne 411,4 bin ton (2,8 milyon varil) ham petrol teslim edilmiştir (Boru Hatları, Anonim,b.t.).

#### **1.11.5.1.4. Bakü- Tiflis Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı**

Kamuoyun da Bakü-Ceyhan Petrol Boru Hattı olarak bilinen bu projeye, Hazar Havzası'nda bulunan, Kazakistan, Türkmenistan, Azerbaycan gibi ülkelerde üretilen ham petrolün, boru hattı ile Ceyhan'a taşınması, Ceyhan'dan tankerlerle

dünya pazarlarına ulaştırılması amaçlanmaktadır. Bakü-Ceyhan Boru hattı uluslararası politikaya konu olduğundan, üzerinde çok spekülasyon yapılan bir hattır. Türkiye bu boru hattının yapılması için kararlı bir siyaset izlemiş, ABD desteğini kazanmış, Azerbaycan ile ortak politika oluşturmuştur.

Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan, Gürcistan ve Türkmenistan devlet başkanları arasında da tam bir görüş birliği oluşmuştur. Bakü-Ceyhan petrol boru hattına olumlu yaklaşan uluslararası petrol şirketlerinin yanında, hattı ticari açıdan uygun görmeyenlerin olduğu bilinmekte ise de, yapılan fizibilite çalışmaları uygunluğunu göstermektedir. Bakü-Ceyhan hattına Karadeniz'e açılan Bakü-Novorosisk (Gürcistan) ve Bakü-Supsa (Gürcistan) hatları alternatif gibi gösterilmek istenmektedir. Bakü-Novorosisk ve Bakü-Supsa hatları kısa dönem için öncül üretimlerin taşınmasında kullanılabilir özellikte olup, Bakü-Ceyhan gibi ana hat karakteri taşımamaktadır. Karadeniz'den gelecek petrol tankerlerinin istedikleri gibi Türkiye boğazlarından geçmesine izin verilemez. Bu tankerlerin Bulgaristan Burgaz terminaline petrol taşınmaları, oradan Burgaz Alexandroupolis (Yunanistan) boru hattı ile petrolün Avrupa'ya taşınması ise boru hattı mantığı ile bağdaşmayan geçici çözüm yolu olmaktan öteye geçmemektedir (Yılmaz, 2005 ).

Boğazlarımızdaki trafik yüküne bağlı risklerinin en aza indirilmesi açısından önemli bir avantaj sağlayan bu hat ile Azerbaycan'da üretilen ham petrol Ceyhan terminaline ulaştırılarak tankerlerle dünyanın ve Türkiye'nin çeşitli bölgelerine gönderilmektedir. 2006 yılında ilk tanker yüklemesi yapılan hattın işletmesi BOTAŞ International Limited Şirketi (BIL) tarafından yapılmaktadır. Taşıma kapasitesi 50 milyon ton/yıl olan bu hattın Ceyhan Deniz Terminalinden 2014 yılında toplam 261 milyon varil ham petrol 362 tankerle sevk edilmiştir (BOTAŞ,2014).

#### **1.11.5.2. Boru Hattı Taşımacılığının Üstün Yönleri**

- Türkiye'nin, dünyanın en zengin ham petrol ve doğal gaz rezervlerinin bulunduğu Ortadoğu ve Orta Asya ülkeleri ile Avrupa'nın ham petrol ve doğal gaz ithal eden ülkeleri arasında köprü konumunda olması nedeniyle coğrafi ve jeopolitik durumunun sağladığı avantajlar,
- Diğer taşıma türlerine göre daha hızlı, güvenli, çevreci olması ve atmosfer koşullarından etkilenmemesi,

- Yatırımı daha kısa sürede geri ödemesi,
- Ülkemizin enerji kaynağı ülkelerle olan tarihi ve kültürel bağlarının kuvvetli olması,
- Boru hattı taşımacılığının Türk Boğazları'nda trafik yükünü azaltması,
- Ülkemizdeki boru hatlarının ulaşacağı uygun limanlardan denizyolu bağlantılı dışa açılımın sağlanması,
- Ülkemizde bölge ülkelerinde olmayan politik ve ekonomik istikrarın olması,
- Şehirlerde çevre kirliliği konusunda etkin olmak için, doğal gaz dağıtım hatlarını yaygınlaştırma isteği (Boru Hatları, Anonim,b.t.).

#### **1.11.5.3. Boru Hattı Taşımacılığının Zayıf Yönleri**

- Kısıtlı alanda hizmet vermektedir.
- Sadece belirli türdeki ürünlerin sevkiyatına uygundur. İlk tesis maliyetleri yüksektir (Koban ve Keser, 2008: 136).

## 2.BÖLÜM

# DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI VE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA FREIGHT FORWARDER'IN YERİ

### 2.1. Denizyolu Taşımacılığı Kavramı

Ulaştırma sektöründe hiçbir taşıma modu uluslararası taşımacılığı denizyolu taşımacılığı kadar iyi temsil edemez. Denizyolu taşımacılığı özellikleri gereği, küresel pazarları birbirine bağlayan merkezi ve tarihsel bir role sahip taşımacılık türü olmuştur. Bu belki de İngilizce “ship ” teriminin hem bir taşıt tipi, hem de bir mal gönderme anlamına gelmesinin nedenini oluşturmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı sektörü, uluslararası taşımacılığın belkemiğidir. Çok eski tarihlerde karadan taşımacılık çok daha zor ve tehlikeli olduğu için denizyoluyla taşıma genellikle uygulanabilir tek seçenek olmuştur (Tanyaş ve Düzgün, 2012: 143).

Yüzyıllardır ticaretin insanların ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla temel uğraş alanı olması, mal ve hizmetlerin sahiplerine ulaştırılmasının yollarını da farklılaştırmıştır. Bu yollardan biri de “Denizyolu Taşımacılığı” olmuştur. İnsanın ticari anlamda taşımacılıkta yararlandığı ilk yol su ve denizyolu taşımacılığıdır denildiğinde çok da abartılı olmayacaktır.

Tarihsel gelişim çizgisinde pusulanın ve gemicilikte yeni tekniklerin bulunması, haritacılığın geliştirilmesi, dünya üzerindeki keşifler alanındaki araştırmalar ile deniz aşırı ülkelere ulaştırılmasında önemli aşamalar kaydedilmiştir. Dünyanın  $\frac{3}{4}$  ‘ü sularla kaplı olup tarihte ilk yerleşmeler, su kenarlarında gerçekleşmiştir (Kaban, 2008: 121).

Özellikle büyük hacimli ve tonajlı malların ucuz taşınabilmesi için ideal bir taşıma türü olarak karşımıza çıkan denizyolu taşımacılığı, dünyanın da en eski taşıma türüdür.

Denizyolu taşımacılığının maliyeti de diğer pek çok taşıma türüne göre ucuz olması açısından tercih edilmektedir. Dünyanın neredeyse her noktasına aktarmalı da

olsa ulaşılabilir olması da denizyolu taşımacılığının gündemde kalmasında ve tercih edilmesinde önemli sebepler arasındadır.

Bugün dünya ticaretine konu olan mal hareketinin yüzde 80 'ine yakınının denizyolu ile taşındığı düşünülecek olursa, denizyolu taşımacılığının önemi kendini daha bir belirgin hale getirir. Dünya ticaretinin son yıllarda daha fazla denizaşarı ülkelere doğru kayması, neredeyse ticaretin sınır tanımaz bir hale gelmiş olması, Uzakdoğ u ülkelerinin ticaretteki hacimlerinin her geçen gün biraz daha artıyor olması gibi etkenler de denizyolu taşımacılığındaki artışın hiç şüphesiz ki önemli sebepleri arasında yer almaktadır.

Dünyadaki son gelişmeler ve özellikle lojistik sektöründeki hızlı büyüme, denizyolu taşımacılığında çok farklı çözümlerin ve alternatiflerin gündeme gelmesine de sebep olmuştur. Denizyolu taşımacılığı denince akla gelen konteynerlerdeki soğutucu özelliklerin bile mevcudiyeti düşünülecek olursa denizyolu taşımacılığındaki gelişme daha iyi anlaşılabilir (Uygun ve Dölek, 2011: 32-33 ).

Ülkemiz için de denizyolu taşımacılığı, dünyanın olduğu gibi ülkenin de 3/4'ünün suyla çevrili olması, 8333 km uzunluğundaki kıyı şeridi ile Avrupa ülkeleri arasında en fazla kıyı uzunluğuna sahip ülkeler arasında yer alması, açık denizlere Akdeniz ile geçit vermesi yönleri ile önemli paya sahiptir. Ayrıca il ve ilçelerimizin %40 'ının da denize kıyısı bulunmaktadır (Kaban, 2008: 121-122 ).

## **2.2. Türkiye'de Denizyolu Taşımacılığı**

Türkiye'de uzun yıllardan beridir yurt içi (kabotaj) taşımalarda karayolları (%95), uluslararası taşımalarda ise deniz yolları (%85) ağırlıklı konumlarını sürdürmektedir AB'de ise uluslararası ticaretin %90'ı, yurt içi ticaretin %40'ı Denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Bir başka ifadeyle AB'de yurt içi taşımacılıkta da deniz yollarının büyük önemi bulunmaktadır.

Türk bayraklı gemilerin uluslararası taşımacılıktan aldığı pay yıllar itibarıyla ortalama %25'i geçmemektedir. Bu her yıl yabancı bayraklı gemilere 3 milyar doların üzerinde navlun ödemesi anlamına gelmektedir. Her ne kadar Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planında ithal ve ihraç yüklerinin en azından yarısının yerli



gemilerle taşınması öngörülürse de kamu kurumlarınca buna tam olarak uyulmadığı gözlenmiştir .Dış ticaret taşımalarının büyük oranda yabancı bayraklı gemilerle yapılmasının bir nedeni de ithalatta CIF taşıma şeklinin tercih edilmesidir. Bu da yurt dışında bulunan satıcıların büyük oranda yabancı bayraklı gemileri tercih etmelerine yol açmaktadır.

Türkiye global krizin yaşandığı 2009 yılında dünya sıralamasında tonaj olarak (%1,44) on altıncı, komşu ülke filoları arasında üçüncü sırada yer almıştır. Her ne kadar 2010 yılı başında Bermuda'nın listeye dahil olması ve Danimarka'nın yirminci sıradan onuncu sıraya yerleşmesi neticesinde iki sıra gerilese de bu seviyeye 1980'li yıllardaki otuz beşinci sıralardan gelmiş olması önemlidir. Ancak diğer taraftan filodaki (1000 GRT ve üzeri) yabancı bayraklı gemi sayısı 1998 yılından beri hızla yükselmektedir ve 2010 yılı itibarıyla Türk sahipli filonun %57,9'u yabancı bayraklı gemilerden oluşmaktadır.Bu ülkeler arasında Liberya, Malta, Bahamalar, St. Vincent, Komoros, St. Kitts ve Nevis, Antigua ve Barbuda, Sierra Leno, Barbados ve Hollanda Antilleri gibi kolay bayrak ülkeleri ilk sıralarda yer almaktadır ( Çelikkaya,2012 ).

### **2.3. Türk Deniz Taşımacılığında Taşınan Mal Grupları**

Dış ticaret yük taşımalarının yıllara göre ulaştırma türlerine dağılımlarını incelemede taşınacak mal gruplarının belirlenmesi gerekir. Dünya genelinde taşımalarda kullanılan araçlarda taşınacak malın niteliğine göre bazı özellikler olması gerektiği bilinmektedir. Son yıllarda taşımaların yoğun şekilde artmasına paralel olarak araç tiplerinde de çok çeşitlilik görülmeye başlanmış ve taşımada ihtisaslaşmaya yönelinmiştir. İhtisaslaşma sonucu ekonomik, güvenli taşıma ve taşıma yapılarak mikro seviyede kârlılık, makro seviyede ise toplam fayda sağlanacağı muhakkaktır.

Uluslar arası taşımalarda yoğunluğun denizyolu taşımalarında olması nedeniyle taşınmakta olan yüklerin taşıma araçlarının tiplerine göre dağıtımında da denizyolu taşıma araçlarının tipleri esas alınmıştır. Dünya genelinde yük taşıma alanında yaygın olarak kullanılmakta olan gemi tipleri şunlardır. Ham petrol tankerleri, işlenmiş petrol tankerleri, amonyak ve kimyevi madde tankerleri, yağ tankerleri, cevher kömür ve benzeri gemiler, hububat ve benzeri gemiler, kereste

gemileri, karışık eşya gemileri, Ro-Ro gemileri, konteyner gemileri, havalandırmalı kuru yük gemileri, canlı hayvan gemileri ve soğuk taşıma gemileridir.

Yukarıda sözü edildiği gibi ithalat ve ihracat miktarları hakkında veri tabanı oluşturmak amacıyla dış ticarete konu bütün işlem gören maddeler yukarıda belirtilen gemi tiplerinden hangisi ile taşımaya uygun ise ayrı ayrı ele alınarak gruplamaya tabi tutulmuştur. Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonlarını (GTİP) tümüyle ihtiva eden Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) yayınlarından yararlanarak GTİP'nin karşısında bulunan malın hangi tip gemi ile taşınabileceği, taşımayı fiilen yapmış olanların fikirleri alınarak tespit edilmiştir. Bu tespitler, her gemi tipinin (aynı zamanda mal grubu) altına sıralanmıştır. Nitelikli (pahada ağır) ve konteynere konulabilecek büyüklükteki karışık eşya evsafı malların konteyner gemisi ile diğer malların ise karışık eşya gemisi ile taşınacağı kabul edilmiştir. Ro-Ro gemilerinin sadece tekerlekli araçlar olmayıp aynı zamanda tekerlekli araçların yükleri de olduğu bilindiği halde bu düzenlemede sadece tekerlekli araçlar Ro-Ro kapsamına alınmıştır. Havalandırmalı kuru yük gemileri daha ziyade hava sirkülasyonu sağlayan ve malların üst üste doldurulmayarak soğutmalı gemiye ihtiyaç göstermeden taşınmasının sağlandığı gemilerdir. Patates, kuru soğan, portakal gibi yüklerin taşınmasında bu gemiler dikkate alınmıştır. Yapılan düzenleme bir mal gruplamasıdır. Düzenlemedeki amaç, belli güzergahlardaki yük cinslerini ve miktarlarını belirlemek ve gelecekteki potansiyeli tahmin ederek gerek kamu planlaması ve gerekse yatırımcılara ışık tutmaktır.

Gemi tiplerine göre yapılan gruplandırmada hangi malların hangi gemi tipinin yükü kapsamında mütalaa edildiği aşağıda çıkarılmıştır:

- **Ham Petrol Taşımaları**

Türkiye'nin ham petrol taşımalarında kullanılan tankerlerdir. Bu mal grubunda sadece ithalat yapılmaktadır.

- **İşlenmiş Petrol Taşımaları**

Bu mal grubunda Türkiye'nin hem ithalatı ve hem de ihracatı söz konusudur. Genel olarak; Benzinler, nafta, petrol eteri, solventler, gazyağı, motorin, marin dizel,

fuel oil, makine ve motor yağları, sıvı parafin ve (metil, butil, pentil, setil, mono) alkollerini kapsamaktadır.

- **Asfalt Taşımaları**

Asfalt grubu, asfalt yanında petrol koku, petrol yağları ve bitümenli karışımları kapsamaktadır. • LPG-LNG Taşımaları Bu grupta, mayi petrol gazları ve diğler petrol gazları yer almaktadır. • Asit Taşımaları Asit tankerlerinin taşımaları kapsamında; sinai yağ asitleri, asit yağları, diğler asitler (önemli ölçüde sülfirik asit, fosforik asit, silisyum dioksit), sodyum hidroksit, potasyum hidroksit, eter oksitler, etilen oksit, aseton setonlar, asitlerin anhidritleri, alkil benzenler ve naftalinler genel olarak yer almıştır.

- **Amonyak ve Kimyevi Madde Taşımaları**

Bu mal grubunda genel olarak; sinai yağ alkollerini, mayi amonyak, gliserinler, kimyevi esterler ve tuzlar, üre, stearatlar, plastik hammaddeleri yer almıştır.

- **Yağ Taşımaları**

Bu grupta zeytinyağı, soya yağı, palmye yağı, koka yağı, ay çiçek yağı, sanayide kullanılan nebati yağlar yer almaktadır.

- **Cevher ve Benzeri Taşımaları**

Cevher ve benzeri taşımalar grubunda yer alan dış ticaret malları; demir piritleri, kükürt, kum, kuvariz, kaolen, tabii kalsiyum fosfat, çimento, amyant, perlit, cevherler (demir, bakır, çinko, alüminyum ve diğlerleri), kömürler, nitritler, fosfatlar ve ayrıca pikler, dökme demirler, metal döküntü ve kırıntıları, ferro (krom, manganez, silisyum, alyanjlar) yer almaktadır.

- **Hububat ve Benzeri Taşımaları**

Bu grupta hububat, bakliyat ve tohumlar yer almıştır.

- **Kereste ve Benzeri Taşımaları**

Bu grupta tomruklar, maden direkleri, her türlü ağaç ve kereste, demiryolu traversleri, kontraplaklar, panolar, metal çubuk, şerit ve borular, portatif binalar, (ihracatta) mobilyalar yer almıştır.

- **Karışık Eşya Taşımaları**

Karışık eşya kapsamında olan mallar; kurutulmuş meyveler, kuruyemişler, kakao, çay, kahve, baharatlar, meyve suları, konserveler, içkiler, mumlar, gübreler, giyim eşyaları, postlar, iplikler, yün, pamuk, ağaç eşyalar, çimento ve betondan eşyalar, demir çelik eşyalar (metal eşyalar), motorlar, türbinler, imalat makineleri, kağıtlar, jütler, halı ve kilimlerdir. Bu yükler esasen toplu yük durumunda olmayan kırkambar tabir edilen yüklerdir. Kıymetli kırkambar yükleri konteyner taşımalarının kapsamına alınmıştır.

- **Ro-Ro (Tekerlekli Araç) Taşımaları**

Bu taşıma kapsamına; lokomotifler, vagonlar, kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçlar, makineler, nakil vasıtaları dahil edilmiştir. Bu kapsamda araçların yükleri bulunmamaktadır.

- **Konteyner Taşımaları**

Konteyner taşımaları, yukarıda da belirtildiği gibi kırkambar nitelikli yüklerden kaplı taşımalara uygun olabilecek daha ziyade pahalı mallar ve yükleme boşaltmada zarar görme ihtimali yüksek olan mallar ile soğutma tertibatlı konteynerlerle taşınabilecek soğuk yükleri kapsamaktadır.

- **Havalandırılmalı Yük Taşımaları**

Taşınma sırasında havalandırma ihtiyacı (hava sirkülasyonu) olan ve mutlak surette soğutma tertibatlı taşıma türüne ihtiyaç göstermeyen; patates, soğan, turunçgiller, kısa sürede bozulma durumunda olmayan diğer sebze ve meyveler, unlar ve bazı tohumlar, tütün ve mamulleri-döküntüleri ve küspeler gibi mallar bu gruba dahil edilmiştir.

- **Canlı Hayvan Taşımaları**

Her nevi canlı hayvan bu grubun kapsamında kabul edilmiştir.

- **Soğuk (Frigorifik) Taşımalar**

Taze ve dondurulmuş; etler, sakatatlar, balıklar, meyveler, yağlar, süt, yoğurt ve taze ve yarı mamul deriler soğuk taşıma kapsamında kabul edilmiştir. (T.C Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı,2007-2013)

#### **2.4. Denizyolu Taşımacılığının Avantajları**

- Büyük tonajlı, geniş hacimli malların taşınmasına müsait olması,
- Coğrafi uzaklığı fazla olan, denizaşırı ülkelere ulaşım imkanının kolaylığı ve ucuzluğu,
- Büyük miktarlarda alım-satım yapılan bazı dökme malların taşınması noktasında neredeyse tek alternatif taşıma biçimi olması,
- Diğer taşıma türlerine göre nispeten daha az maliyetli bir taşıma olması,
- Özellikle karayolu gibi bazı taşıma türlerine göre daha az risk içeriyor olması,
- Bazı nakliye türleri ile kıyaslandığında görece daha sistematik bir taşıma türü olması,
- Uluslararası hukuki düzenlemelerin diğer nakliye türlerine göre görece oturmuş olması,

#### **2.5. Denizyolu Taşımacılığının Dezavantajları**

- Nakliye süresindeki zaman faktörü; diğer taşıma türlerine göre eşyaların daha uzun sürede taşınması,
- Su ve nem ile temasında sorun olan eşyaların taşınmasındaki yüksek risk faktörü,
- Ülke limanlarının altyapı sorunları, gerekli hizmetlerin temininde yaşanan güçlükler,

- Adrese teslim tarzındaki, kapıdan kapıya taşıma sözleşmelerinde yaşanan sorunlar,
- Hava muhalefetine bağlı olarak gemi kalkış ve varışlarındaki rötar, gecikmeden kaynaklı problemlerdi (Uygun ve Dölek, 2011: 33-34).

## **2.6. Denizyolu Taşımacılığının Temel Bileşenleri**

Denizyolu taşımacılığının üç temel unsuru ;

- Taşıma araçları ve gemiler.
- Terminal ve liman hizmetleri.
- Taşınacak eşyalardır.

### **2.6.1. Denizyolu Eşya Taşıma Araçları Gemiler**

Denizyolu eşya taşımacılığının en önemli unsurları gemilerdir. Gemi, bağımsız olarak kendi başına yer değiştirebilen büyük boyutlu, belirlenen amaçlara uygun biçimde kullanılan denizyolu araçlarıdır.

Ticaret gemileri, çeşitli boyutlarda eşya ve yolcu taşımacılığına yönelik ya da kurtarma amaçlı deniz taşıma araçları ve römorklardır.

Ticaret gemilerinin yükleme ve boşaltma donanımı, ambar yapısı, motor ve diğer aksamı; yapım öncesinde geminin taşıyacağı yükün türüne ve taşımının amacına uygun olarak tasarlanır. Denizyolu taşımacılığında aynı tür yükü taşıyan gemiler ortak özelliklere sahiptir. Uluslararası kabul görmüş bazı bağımsız denetim kuruluşlarınca, 100 ton üzerindeki gemilere sınıflandırılma belgesi verilmiştir. Bu şekilde geminin çalışma koşullarına, deniz ortamına ve çevreye yaptığı etkilerin saptanması sağlanır (UTİKAD, 2013 ).

Bu sektörün doğası gereği, denizyolu taşıyıcılarının rekabetçi olabilmeleri için de uygun bir filoya ve filolarının büyüklüğüne dayalı bir şirket büyüklüğüne sahip olmaları gerekmektedir. Bir veya birkaç gemi ile çalışan denizyolu taşıyıcı şirket sayısı çok azdır. Sektör, 10 ila 40 gemilik filolardan oluşmaktadır. 50 ila 80 ton taşıyan bir vagon ile karşılaştırıldığında, tipik bir kuru dökme yük gemisi 65.000 ton yük kapasitesine sahiptir.

Gemiler yasal düzenlemeler ve iş uygulamalarından büyük ölçüde etkilenen askeri ve ekonomik rollere sahiptir. Ulusal savunma, ülke genelinde ve çevresinde taşıma yapılabilmesi ve özellikle de büyük güçlerin dünyaya etkilerini gösterebilmesi için bu taşıma araçlarına ihtiyaç duyar. Uzak mesafelere gitmek için kontrolleri altında olan güçlü bir filosunun varlığını garanti etmek istemelerinin temel nedeni budur. Bu durum, gemilerin devletin malı olduğu ya da devlet için çalıştıkları anlamına gelmez. Fakat söz konusu gemiler, o ülkenin yasalarına tabidirler.

Denizyolu ile yapılan yük taşımacılığında, farklı büyüklükte ve tasarımda ticari gemiler kullanılır. Ticaret gemileri, taşıdıkları yüke göre değişik özelliklere sahiptirler. Bu özellikler göz önüne alındığında temel gemi tipleri aşağıdaki gibidir;

- **Konteyner gemisi:** Konteyner hattı olarak da bilinir. Büyük konteyner gemileri 7.000 adete kadar konteyner taşıyabilir. Büyük küçük çok sayıda müşterinin konteyneri birlikte taşınabilmektedir. Bir gemi, büyük bir şirket için yüzlerce konteyner taşıyabileceği gibi, deniz aşırı taşınan bir kişinin ev eşyalarının bulunduğu tek bir konteyneri de taşıyabilir.
- **Dökme yük gemisi :** Birçok gemi tipi bu başlık altında incelenebilir. Bu gruptaki gemilerin ortak noktası, yükün içine döküldüğü büyük bir kaseye benzetilmeleri ve yükün dökülebilme özelliğidir. Dökülen yük, petrol gibi sıvı, ya da buğday gibi kuru yük olabilir. Bu tür gemiler OBO (oil-bulk-ore) gemileri de denilmektedir.
- **Tanker :** Çoğunlukla petrol tankerleridir ama sıvı kimyasal, gıda ve diğer malları taşıyan tankerler de vardır. Tankerler içi bölümlere ayrılmış büyük bir depo olarak düşünülebilir.
- **Kuru yük gemisi :** Geminin güvertesinde hareket ettirilebilen büyük kapaklar vardır, yükler bu kapaklar açılarak yüklenir ve boşaltılır.
- **RO-RO gemisi:** Genellikle RO-RO veya taşıt taşıyıcıları olarak isimlendirilir. Teknik olarak yükler, tekerlekler üzerinde hareket ettirilerek gemiye konulmakta veya gemiden boşaltılmaktadır. Bu yükler, araba, tır, makine ve bazen de konteyner olabilir. Makine veya konteynerler tekerlekli bir taşıyıcıya konur, gemiye yüklenir ve gemiden boşaltılır.

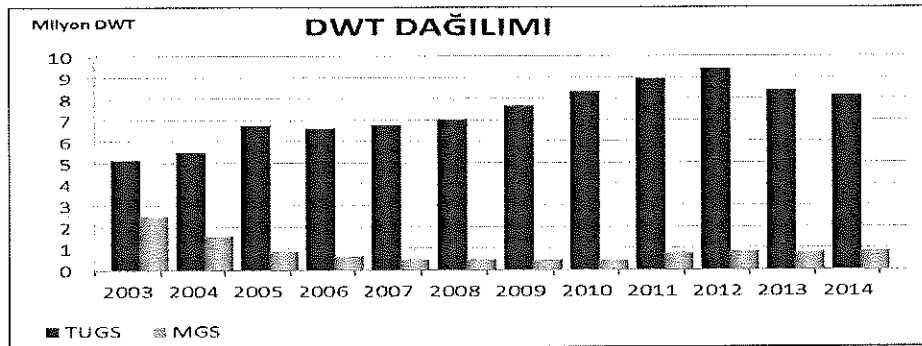
- **Genel yük gemisi:** Her türlü parça yükü farklı ambarlarında veya yatay bölmeli hacimlerinde taşıyabilen klasik yük gemisidir. Yük sandık, balya, koli, fiçı, küfe, paket ve palet gibi taşıma kabı üstünde veya içinde ya da kendisi denk halindedir. Konteyner gibi bu kapların belirli standart boyutlarda olma koşulu yoktur, ancak dökme yük gibi de dağılacak bir yapıda da değildir.
- **Soğutmalı gemi:** Genel yük gemisinin bölünmüş ambarlarının, soğutmalı ve yalıtımlı olduğu halidir. Bu yeni tip ve pahalı taşımacılık hizmeti, gelişen soğuk zincir sektöründe avantaj sağlamaktadır. Bunun dışında konteyner gemileri de soğutmalı konteynerleri taşımaktadır.
- **Mavna:** Büyük, motorsuz, su üstünde kalabilen yük taşıma platformudur. Römorkör gemisi tarafından çekilir.
- **Karma yük gemisi:** Bu tip gemiler, bir bölümde konteyner, bir bölümde dökme yük, bir bölümde ise tank gibi farklı tiplerdeki yükleri taşıyabilmektedir. Bu gemiler çok çeşitli tipte olabilmektedir. Ancak belirli bir amaç için tasarlanan gemilerin, ölçek ekonomisine ilkesine daha uygun olmasından dolayı, bu tip gemilerin kullanımı giderek azalmaktadır (Tanyaş ve Düzgün, 2012 :145).



**Tablo 2.1.** Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre DWT Bazında Gelişimi - 150GT ve Üzeri Gemiler.

YIL	TUGS	MİLLİ GEMİ SİCİLİ	TOPLAM
1999	0	10.322.000	10.322.000
2000	3.076.711	6.412.612	9.489.323
2001	5.216.867	4.090.220	9.307.087
2002	5.781.255	2.884.320	8.665.575
2003	5.145.251	2.481.596	7.626.847
2004	5.486.076	1.568.854	7.054.930
2005	6.753.346	849.944	7.603.290
2006	6.612.967	658.083	7.271.050
2007	6.758.218	511.523	7.269.741
2008	7.031.012	490.907	7.521.919
2009	7.674.388	476.200	8.150.588
2010	8.334.764	438.387	8.773.151
2011	8.950.157	808.779	9.758.936
2012	9.399.020	858.607	10.257.627
2013	8.377.285	841.703	9.218.988
2014	8.147.819	904.020	9.051.839

**Kaynak :** [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_filo.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_filo.aspx)



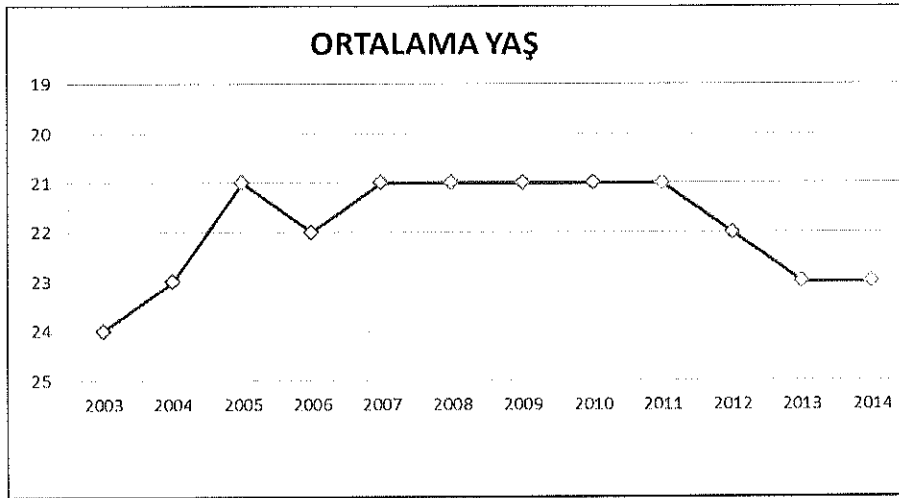
**Şekil 2.1.** Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre DWT Dağılımı.

**Kaynak :** [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_filo.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_filo.aspx)

**Tablo 2.2.** Yıllara Göre Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalamaları 150 GT' dan Büyük.

YIL	ORTALAMA YAŞ
2003	24
2004	23
2005	21
2006	22
2007	21
2008	21
2009	21
2010	21
2011	21
2012	22
2013	23
2014	23

**Kaynak :** [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_filo.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_filo.aspx)



**Şekil 2.2.** Yıllara Göre Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalamaları Grafiği.

**Kaynak :** [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_filo.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_filo.aspx)

**Tablo 2.3.** İstanbul Boğazı 2014 Yılı Gemi Geçiş İstatistikleri.

AYLAR	TOPLAM GEMİ	TOPLAM GT	UĞRAKSIZ GEMİ	200 M'DEN BÜYÜK	500 GT 'DEN KÜÇÜK	TANKER SAYISI			YEDEKLİ GEÇİŞ
						TTA	LPG-LNG	TCH	
OCAK	3.811	46.158.637	2.207	325	115	513	146	123	10
ŞUBAT	3.181	40.968.096	1.821	305	81	400	131	132	10
MART	3.968	49.658.165	2.359	368	87	516	167	135	7
NİSAN	4.100	48.377.523	2.344	336	88	505	158	149	5
MAYIS	4.100	48.726.107	2.339	344	153	499	159	150	3
HAZİRAN	3.689	45.049.691	1.987	329	72	464	120	147	3
TEMMUZ	3.814	50.183.180	2.141	383	82	464	125	124	5
AĞUSTOS	3.930	54.013.777	2.312	433	64	492	107	125	9
EYLÜL	3.709	50.186.196	2.128	400	70	421	100	117	14
EKİM	3.853	50.793.220	2.299	379	62	426	94	131	8
KASIM	3.843	51.341.274	2.220	358	49	428	119	155	7
ARALIK	3.531	47.012.468	2.055	335	53	459	114	130	8
TOPLAM	45.529	582.468.334	26.212	4.295	976	5.587	1.540	1.618	89

**Kaynak:** [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi\\_gecis\\_2014.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis_2014.aspx)

## 2.6.2. Terminal ve Liman Hizmetleri

Bu süreçte terminal alanlarına alınan yüke ilişkin taşıma, ambarlama, istifleme, malın limandan nihai ulaşım noktasına ulaşımını tamamlayan diğer taşıma araçlarına yüklenmesi ya da ilk çıkış noktasından limana bağlantıyı sağlayan taşıma araçlarından yükün boşaltılması, limanda stoklanan malın korunması vb hizmetler olarak belirtilebilir (Kaban, 2008: 126).

Geçmişte, bir deniz limanı basit olarak, bir geminin güvenli bir şekilde yük yüklemek üzere karaya yanaşmasına coğrafi açıdan izin veren herhangi bir yerdi. Deniz limanlarının nerede konuşlandırılacağını belirleyen başlıca etmenin halen coğrafi konum olduğunu unutmaya başladık. Deniz limanları, genelde herhangi bir düz arazi parçasını kullanabilen havalimanlarından farklıdır. Konteyner limanları

gibi bazı limanlar ekipmanları ile farklılık gösterir. Bazıları ise eleçlenen yükün niteliğinden dolayı diğerlerinden ayrılır.

Tipik bir deniz limanı, deniz bağlantı altyapısı, liman altyapısı, terminaller, kara bağlantısı ve diğer tesislerden oluşur. Deniz bağlantı altyapısı, kanallar ve su içindeki yönlendirme (navigasyon) olanaklarını kapsar. Bunlar, genellikle liman yönetimi dışındaki organizasyonlar tarafından gerçekleştirilir. Gemilere yükleme yapılan bir terminalde, vinçler ve binalar vardır. Kara bağlantıları ise, kara ve demiryolu taşımacılığını kapsar. Deniz limanlarında, alıştığımız emek yoğun çalışma ortamı artık değindiğimiz geniş altyapı olanaklarının kullanımı ile sermaye yoğun çalışma ortamı haline dönüşmeye başlamışlardır.(Tanyaş ve Düzgün, 2012: 214).

Limana hizmetleri sadece rıhtım veya iskelelere yanaşan gemilere verilen hizmetleri kapsamamaktadır. Bu hizmetlerin yanı sıra, şamandıraya bağlanan veya açıkta demirleyen ticaret gemilerine sunulan hizmetler de bulunmaktadır.

Limanda eşya ile ilgili verilen hizmetler şu şekilde sıralanabilir:

- Yükleme – boşaltma hizmetleri :Eşyanın, rıhtıma, ambarlara, kara veya deniz vasıtasından alınıp gemi bordasına getirilmesi, gemiye yüklenmesi, gemi ambar veya güvertesine istif edilmesi hizmetleridir.
- Gemi veya gemi içinde aktarma (shifting) hizmetleri: Bazen liman sırasındaki değişiklik veya yükün özelliğine bağlı olarak yükleme veya boşaltma limanında, geminin aynı veya diğer ambar veya güverteleri arasında, eşyanın gemiden indirilmeksizin yerinin değiştirilmesi işlemleridir.
- Gemiden gemiye aktarma (limbo) hizmetleri: İki geminin birbirine yanaşarak karşılıklı güverte ve ambarları arasında eşyanın bir gemiden boşatılarak diğer gemiye yüklenmesi hizmetlerini kapsar.
- Terminal hizmetleri: Gemiye yükletilmek üzere terminale alınan kara taşıtları üzerindeki eşyanın araçlardan boşaltılması, ambarlara taşınması ve istiflenmesi ile gemiye yüklenmesidir.

- Ardiye hizmetleri: Ambarlama yerlerine alınan eşyanın, sahip veya taşıyıcıları tarafından teslim alınmasına veya gemi ile gidecek eşyanın, gemiye veya deniz vasıtasına yüklenmesine veya tasfiye vb. şekillerle çıkarılmasına kadar, işletmenin sorumluluğu altında muhafaza edilmesi hizmetini ifade eder.

**Tablo 2.4.** Liman Başkanlıkları Bazında Bazı Limanlarımıza Uğrayan Gemi İstatistikleri (2015 İlk 1Ay ).

LİMAN BAŞKANLIĞI	TOPLAM UĞRAYAN GEMİ SAYISI					
	TÜRK BAYRAKLI		YABANCI BAYRAKLI		TOPLAM	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
AMBARLI	164	1.111.691	174	5.589.144	338	6.700.835
HOPA	223	58.282	5	14.348	228	72.630
SİNOP	8	1.598	0	0	8	1.598
ZONGULDAK	32	105.117	24	361.363	56	466.480
ALİAĞA	96	540.023	259	4.738.008	355	5.278.031
GEMLİK	124	598.893	169	3.582.972	293	4.181.865
İSKENDERUN	132	353.318	160	2.444.731	292	2.798.049
İZMİT	333	1.452.837	468	8.515.863	801	9.968.700
TRABZON	23	67.964	33	198.279	56	266.243
ÇANAKKALE	86	72.754	9	78.288	95	151.042
MERSİN	90	682.733	249	4.194.455	339	4.877.188

**Kaynak:** [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_gemi.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_gemi.aspx)

(Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü-Planlama ve İstatistik Dairesi Başkanlığı)

### 2.6.3. Taşınacak Eşyalar

Denizyoluyla taşınacak eşyalar çeşitli tiplerde olup, sıvı ve kuru yükler olmak üzere iki ana gruba ayrılabilir.

- Sıvı yükler petrol, kimyevi ve bitkisel yağlar ile gazlar vb. olarak sıralanabilir.
- Kuru yükler ise maden cevheri, hububat gibi ambalajsız dökme yükler olabileceği gibi ambalajlı yükler de olabilir (UTİKAD,2013 ).

### 2.7. Taşıma Üniteleri

Denizyolu taşımacılığında taşıma üniteleri üç ana gruba ayrılır. Bunlar;

#### 2.7.1. Paletler

Paletler, yükü birimleştirmede kullanılan standart tavalardır. Yükler bu tavalara istiflenir ve ambalajlanır. Böylelikle taşınmaya hazır hâle getirilir. Palet, birbirine bağlanmış iki palet ızgarasından oluşur. Palet ızgaraları arasında forklift çatallarının girebileceği kadar açıklık bırakılmıştır. Bu boşluk 10 cm'dir. Paletlerin vasfı (tahta, plastik vb.) ile ilgili değişik ülkelerin (sıhhi) mevzuatlarından kaynaklanan farklılıklar olabilir. Bu hususla ilgili olarak nakliyatçının ve (ilgili ithalatçı ve/veya müşavirliklerimiz aracılığı ile) ihracatçının bilgi sahibi olması gerekir.

Taşıma tekniğinin önemli prensiplerinden birine göre bir defada taşınacak miktar, mümkün olduğu kadar büyük ve standart boyutlarda olmalıdır. Bu nedenle taşıma ekipmanının verimliliği, parçaların ve ham maddelerin yığılanarak veya toplanarak birim yük şekline getirilmesiyle artırılır. Ufak parçaları belli büyüklükteki kutulara doldurup parçaları paletler üzerinde toplayarak veya malzemeyi paketleyerek bir seferde çok miktarda malzemenin taşınması sağlanır.

Klasik paletler, alt taban ve üst taban olmak üzere bir çift tabandan oluşur. Bu iki taban arasındaki kirişler vasıtası ile birbirinden ayrılan tabanlar, forklift çatalı gibi taşıma ve iletim araçlarının paletleri ile kolayca kavranabilir. Tabanlar, kirişlere dik doğrultuda döşenmiş taban malzemelerinden oluşur. Uluslararası Standartlar Örgütü

(ISO), konteyner paletleri konusunda standart boyutlar kabul etmiştir. Bu paletler ISO paletleri diye de bilinmektedir. ISO paletlerinin boyutları santimetre olarak 80x100, 80x120, 100x120, 120x160 ve 120x180 şeklindedir. Yükün alıcı ile satıcı arasında kesintisiz ve en seri şekilde sevk edilme çabaları, taşıma sisteminde bulunan her bir ünitenin birbirleriyle bütünleşmesinde paletlerin de standartlaşmasını zorunlu hâle getirmiştir. Avrupa Ambalaj Federasyonu, 80x120 ve 100x120 cm boyutlarındaki paletlerde ısrar etmiş ve bu ölçülerdeki paletler daha çok kullanılır hâle gelmiştir. Bununla birlikte değişik konteyner palet boyutları uygulandığı da görülmektedir (T.C Milli Eğitim Bakanlığı, 2011).

### **2.7.2. Sandıklar**

Sandıklar standart ölçü ve ağırlıkta olmamaları nedeniyle kombine taşımacılıkta en az kullanılan taşıma üniteleridir. Daha çok, parça yük gemilerinde parsiyel yüklerin taşınması için kullanılır. Genellikle eşyayı imal eden firmalar tarafından hazırlanır. Eşyanın imal yerinden alıcısına kadar güvenle taşınması, sandığın sağlamlığı ile birlikte nem, su, sarsıntı veya çarpma gibi dış etkenlere karşı direncine bağlı olacaktır (UTİKAD,2013 ).

### **2.7.3. Konteynerler**

Konteyner, yükleri içinde bulunduran, bir nakil aracından diğerine aktarabilen ve bu araçlardan kolayca ayrılabilen, yüklenmiş durumuyla “ birim yük” vasfı taşıyan, büyüklük, büyüklük ve donanım bakımından mekanik yüklemeye elverişli, tekrar kullanılabilir olan taşıma kaplarıdır. (Erdal, 2008: 19 )

### **2.8. Konteyner Ve Türleri**

Konteyner, muayyen bir veya çeşitli taşıma prosedürü örneğin teslim, boşaltma gibi işlemler sırasında yükleri içinde bulunduran, bir nakil vasıtasından diğerine aktarılabilen ve bu vasıtalarından kolayca ayrılabilen, yüklenmiş durumuyla “birim yük” vasfına sahip, büyüklük ve teçhizat bakımından mekanik yüklemeye elverişli, tekrar kullanılabilir olan taşıma sandıklarıdır. Konteyner Komitesinin ve ISO’ nun verdiği tarifelerde de hemen hemen bu faktörler sayılmıştır. (Deniz,1982 )

Konteynerlar yapılarına göre farklı özelliklere sahip bulunmakla birlikte belirli standartlarda üretilmektedir. Böylelikle dünyanın her yerinde standart ölçüler

baz alınarak taşıma operasyonları yürütülmektedir. Denizyolu konteyner taşımacılığının ilk dönemlerinde konteynerlar Amerikan Standart Enstitüsü Standartlarına (ASA) uygun olarak üretilmiştir. Günümüzde deniz taşımacılığında kullanılan konteynerler Uluslararası Standartlar Örgütü'nün belirlediği standartlara (ISO) uygun olarak imal edilmektedir. ISO ve ASA standartlarına uygun yapılan konteynerler arasında; boyut ve köşe montaj yuvaları bakımından farklılıklar bulunmaktadır. Bununla beraber pek çok ASA konteyneri ISO ölçülerine uyumlu hale gelmiştir. Taşıma ve operasyonları kolaylaştırmak için tün konteyner türlerine uygun özel gergiler kullanılmaktadır. ISO konteynerların dayanıklılık koşulları, Alman Endüstri Normları'nda (DIN) ve Güvenli Konteyner için Uluslararası Konvansiyon'da (CSC) belirtilmektedir.(Erdal, 2008: 19 )

### **2.8.1. Kullanım Şekillerine Göre Konteyner Çeşitleri**

#### **2.8.1.1. Parça (Kuru) Yük Konteynerleri**

Kuru yük taşımaya elverişli konteynerlerdir. İngilizce'de "Dry Container" olarak adlandırılmaktadır. Genel olarak bu tip konteynerlerin bir kapısı olup dört tarafı kapalıdır. Ancak bazılarının hem üstü hem de yanları açıktır.

#### **2.8.1.2. Dökme Yük Konteynerleri (Bulk Container)**

Ardından da anlaşılacağı gibi buğday, arpa, yağlı tohumlar gibi dökme yük olabilecek taneli ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır. Sıvı dökme yükler için bu konteynerler tank şeklindedir. Kuru yükler için olanlar, parça yük konteyneri gibidir. Bu tür konteynerlerin doldurulmadan önce içinin temizlenerek naylon ile kaplanması, ürünlerin sağlıklı ve güvenli bir şekilde taşınabilmesi için uygun olacaktır (T.C Milli Eğitim Bakanlığı, 2011).

#### **2.8.1.3. İzole (İnsulated-Reefer) Konteynerler**

Reefer konteynerler, belirli sıcaklık ve nemi korumak üzere tasarlanmış izolasyonlu üniteler olup, nakliyesi boyunca yükün optimum koşullarda tutulabilmesini sağlar. Reefer konteynerler öncelikli olarak çabuk bozulabilir malların ya da belirli bir ortamda/ısıda depolanması gereken ürünlerin taşınmasında kullanılır.



Taze meyve sebze, et ürünleri gibi çabuk bozulabilir malların, ilaç ve şekerleme gibi diğer yüklerin taşınmasında, yükün optimum koşulunu korumak için gereken tedbirleri almayı sağlar. Bu işlem, ilgili mevzuat şartlarına uyulmasını sağlar ve yükün varış noktasındaki satış değerini korumaya yardımcı olur (Reefer Konteyner, Anonim, b.t ).

#### **2.8.1.4. Özel Amaçlı Konteynerler**

Belli ve özel bir amaç için hazırlanmış konteynerlerdir (örneğin, hayvan konteyneri). Konteynerler genel olarak 20 feet ve 40 feet olmak üzere iki ayrı ebat olarak kullanılmaktadır. Bu konteynerlerin boyutlarına göre özellikleri şunlardır:

- 20'DC Standart Konteyner : Genel yükler için dizayn edilmiştir.Kuru yükler için kullanılabilir.İçerisine monte edilebilecek flexitank aparatı ile sıvı yükler de taşınabilir. Konteyner'in içine sığabilecek ve kapısından girebilecek tüm yükler için uygundur.
- 40'DC Standart Konteyner: Hacim olarak 2x20' konteyner yükü alabilse de, taşıma ağırlığı olarak çok fazla farketmemektedir. Bu sebeple daha çok "havaleli" fakat havalesine oranla ağırlığı az olan taşımalarda kullanılır. (Beyaz eşya, Tütün, Tekstil vb.). Uygunsuz taşıma yapılmaması açısından, forklift cepleri yoktur.
- 40'HC Standart Konteyner: 40'luk konteynerin özelliklerine sahip olmakla birlikte, yaklaşık 30-35 cm. daha yüksektir. Bu sebeple çok ağırlığı olmayan havaleli yüklerden daha fazla yüklenmesine olanak verir. (Köksal,Ece ve Özkara ,2012:526)
- 20'Üstü Açık / 40' Üstü Açık Konteyner : Tipik bir genel amaçlı konteynerin uzunluk ve genişlik ölçülerini taşır tek bir farkla "sabit bir üstü " yoktur.Konteynere kapıdan sığmayacak kadar uzun/geniş olan yüklerin ancak vinç yada benzeri araçlarla üstten konabileceği durumlarda kullanılır. En çok makina, mermer levhalar, alüminyum profiller vs taşınır. Open top konteyner çoğu zaman üstten taşınması olan yükler içinde kullanılır. Yükleme sonrası bir branda ile sıkıca örtülür. Tabanı, ağır

yükleri taşımamasından dolayı biraz daha kalındır ve özel ekipman sınıfına girdiğinden navluna genellikle surcharge (ilave masraf) eklenir.

- 20'Flat Rack / 40'Flat Rack / 40' Kapanabilir Flat Rack Konteyner: Bazen kısaca "flat" olarak da adlandırılır. Bu tip konteynerin iki kenarı ve üstü yoktur. Bazen her iki baş kısmında yerinden çıkarılabilir. Flat konteyner her iki yandan ve üstten taşmalı malların yüklenmesine uygunluğu nedeniyle navluna oldukça fazla surcharge eklenebilir. Konteynerin tabanı çok kalındır.
- 40' High Cube / 45' High Cube Konteyner: Bu tip konteynerler nispeten hafif fakat volümü yüksek malların taşınmasında kullanılır. Yükseklikleri normal 40' konteyner oranla 30 cm daha fazladır.
- 40' Reefer / 40' High Cube Reefer / 45' High Cube Reefer Konteyner: Konteynere takılan ve elektrik ya da diesel motor ile çalıştırılan bir soğutma ünitesi ile, genellikle gıda ürünleri başta olmak üzere, diğer yüklerinde soğutma kontrollü olarak taşınmasında kullanılır.. (Konteyner Ölçüleri, Anonim,b.t)

**Tablo 2.5.** Konteyner Boyutları.

<b>Konteyner</b>	<b>Uzunluk m</b>	<b>Genişlik m</b>	<b>Yükseklik m</b>	<b>Su bazlı</b>
<b>20'DC</b>	5,89	2,35	2,39	33 m3
<b>40'DC</b>	2,03	2,35	2,38	67 m3
<b>20'OT</b>	5,9	2,35	2,33	32 m3
<b>40'OT</b>	12,09	2,35	2,31	65 m3
<b>40'HC</b>	12,09	2,35	2,68	76 m3
<b>20'FLATRACK</b>	5,66	2,43	2,32	32 m3
<b>40'FLATRACK</b>	12,08	2,43	1,95	57 m3

**Kaynak:** <http://www.metsan.com.tr/pdfler/konteyner.pdf>

**Tablo 2.6.** Konteyner Cinsleri Bazında Limanlarımızda Elleçlenen İhracat Konteyner.

KONTEYNER CİNSİ	YÜKLEME								
	İHRACAT			KABOTAJ YÜKLEME			TOPLAM YÜKLEME		
	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON
KONTEYNER (20 LİK BOŞ)	15.735	15.735	82.098	306	306	1.745	16.041	16.041	83.843
KONTEYNER (20 LİK DOLU)	490.618	490.618	7.957.204	1.707	1.707	26.661	492.325	492.325	7.983.865
KONTEYNER (40 LİK BOŞ)	40.172	80.344	196.954	991	1.982	5.220	41.163	82.326	202.174
KONTEYNER (40 LİK DOLU)	302.488	604.976	5.670.067	3.515	7.030	64.430	306.003	612.006	5.734.496
KONTEYNER (40 TAN BÜYÜK-BOŞ)	48	108	162	0	0	0	48	108	162
KONTEYNER (40 TAN BÜYÜK-DOLU)	1.006	2.264	5.393	0	0	0	1.006	2.264	5.393
KONTEYNER (20 İLE 40 ARASI-BOŞ)	16.844	25.266	154.365	388	582	3.637	17.232	25.848	158.002
KONTEYNER (20 İLE 40 ARASI-DOLU)	180.655	270.983	3.390.681	8.057	12.086	100.099	188.712	283.068	3.490.780
<b>TOPLAM</b>	<b>1.047.566</b>	<b>1.490.293</b>	<b>17.456.923</b>	<b>14.964</b>	<b>23.693</b>	<b>201.792</b>	<b>1.062.530</b>	<b>1.513.985</b>	<b>17.658.715</b>

**Kaynak :** [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_konteyner.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_konteyner.aspx)

**Tablo 2.7.** Konteyner Cinsleri Bazında Limanlarımızda Elleçlenen İthalat Konteyner.

KONTEYNER CİNSİ	BOŞALTMA								
	İTHALAT			KABOTAJ BOŞALTMA			TOPLAM BOŞALTMA		
	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON
KONTEYNER (20 LİK BOŞ)	75.903	75.903	206.157	667	667	1.373	76.570	76.570	207.530
KONTEYNER (20 LİK DOLU)	249.784	249.784	4.066.668	578	578	11.628	250.362	250.362	4.078.296
KONTEYNER (40 LİK BOŞ)	19.486	38.972	106.772	330	660	1.338	19.816	39.632	108.110
KONTEYNER (40 LİK DOLU)	368.981	737.962	7.242.906	2.719	5.438	52.623	371.700	743.400	7.295.529
KONTEYNER (40 TAN BÜYÜK-BOŞ)	145	326	592	0	0	0	145	326	592
KONTEYNER (40 TAN BÜYÜK- DOLU)	1.419	3.193	27.700	0	0	0	1.419	3.193	27.700
KONTEYNER (20 İLE 40 ARASI-BOŞ)	26.376	39.564	126.856	359	539	1.311	26.735	40.102	128.167
KONTEYNER (20 İLE 40 ARASI- DOLU)	175.909	263.864	3.140.159	4.089	6.134	69.537	179.998	269.997	3.209.696
<b>TOPLAM</b>	<b>918.003</b>	<b>1.409.567</b>	<b>14.917.810</b>	<b>8.742</b>	<b>14.015</b>	<b>137.810</b>	<b>926.745</b>	<b>1.423.582</b>	<b>15.055.619</b>

**Kaynak :** [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_konteyner.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_konteyner.aspx)

**Tablo 2.8** Konteyner Tonajları ve Hacimleri.

Konteyner	Dara (kg)	Maximum (ton)	Su Bazlı Hacim (m3)
20'DC	2.250	24	33
40'DC	3.720	27	67
20'OT	2.250	24	33
40'OT	3.720	27	67
40'HC	3.720	27	76
20' FLATRACK	2.500	24	32
40' FLATRACK	5.400	27	57

**Kaynak :** <http://www.metsan.com.tr/pdfler/konteyner.pdf>

### 2.8.2. Konteyner Tanımlama Sistemi

Konteynerler'in tanımlama sistemi aşağıdaki husuları içermektedir.

- Konteyner Sahibinin Kodu : Konteyner sahibinin kodu Latin alfabesinden oluşan dört adet büyük harf olacak olup 4. Harf U olacaktır. Konteyner sahibinin kodunun tek olabilmesi için Uluslararası Konteyner Bürosuna (BIC) kayıt ettirilmesi gerekmektedir.

Konteyner Sahibinin Kodu

Seri Numarası

Z	E	P	U	0	0	3	7	2	5
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

- Seri Numarası: Seri numarasının altı haneli oluşması gerekmekte şayet konteyner seri numarası altı hane değilse altı haneye tamamlanması gerekmektedir.
- Kontrol Basamağı: Kontrol basamağı bir basamaklı rakam olup konteyner sahibinin kod ve seri numarasını kontrol etmek için gereklidir. Kontrol

basamağında sadece konteyner sahibinin kodu ve seri numarası bulunur (Köksal, Ece ve Özkara ,2012:532).

## **2.9. En Büyük Deniz Taşıma Şirketleri Ve Türkiye'nin Sıralamadaki Yeri**

Arkas Line, dünya çapında denizcilik sektörü piyasa araştırma kuruluşu olan Alphaliner tarafından işletilen gemi sayısı ve kapasitesi baz alınarak hazırlanan armatörler dünya sıralamasında 28'inci sıraya yükseldi.

Alphaliner tarafından açıklanan gemi filosu işleten (sahip olduğu ve kiraladığı gemiler dahil edilerek) armatörler dünya sıralamasında ilk 30'da yer alan tek Türk armatör oldu.

Nisan ayı verilerine göre açıklanan sıralamaya göre 28'inci sıraya yükselen Arkas Line hem kendi markasını hem de Türkiye'yi dünyada başarıyla temsil ediyor. Arkas Line toplam taşıma kapasitesi 52 bin 393 TEU olan 38 gemi işletiyor.

Türkiye'nin ilk Türk bayraklı konteyner hat taşımacılığı şirketi Arkas Line, bugün Akdeniz, Karadeniz ve Batı Afrika ülkeleri arasında düzenli hat taşımacılığı yapan bir Türk armatör olarak toplam 28 hatta konteyner taşıması servisi veriyor.

Rnk	Operator	Total		Owned		Chartered		Orderbook			
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ships	% existing
1	APM-Maersk	2,678,201	572	1,483,655	249	1,194,546	323	44.6%	256,710	15	9.6%
2	Mediterranean Shg Co	2,431,235	489	1,038,181	189	1,393,054	300	57.3%	429,448	37	17.7%
3	CMA CGM Group	1,525,095	426	527,166	84	997,929	342	65.4%	373,957	37	24.5%
4	Evergreen Line	866,536	196	509,479	108	357,057	88	41.2%	290,800	24	33.6%
5	Hapag-Lloyd	773,527	156	420,608	66	352,919	90	45.6%			
6	COSCO Container L.	766,888	155	410,687	94	356,201	61	46.4%	87,158	8	11.4%
7	APL	626,908	115	377,343	49	249,565	66	39.8%	9,200	1	1.5%
8	CSCL	615,572	132	436,651	73	178,921	59	29.1%	145,180	10	23.6%
9	Hanjin Shipping	598,924	103	275,520	38	323,404	65	54.0%	90,720	10	15.1%
10	MOL	593,243	116	216,972	35	376,271	81	63.4%	100,000	10	16.9%
11	Hamburg Süd Group	490,101	109	253,165	43	236,936	66	48.3%	104,784	12	21.4%
12	NYK Line	478,896	106	300,513	54	178,383	52	37.2%	112,000	8	23.4%
13	OOCL	474,430	89	341,399	49	133,031	40	28.0%	48,760	5	10.3%
14	Yang Ming Marine Transport Corp.	390,654	88	228,988	47	161,666	41	41.4%	229,308	19	58.7%
15	Hyundai M.M.	374,858	62	131,178	20	243,680	42	65.0%	99,300	9	26.5%
16	PIL (Pacific Int. Line)	363,447	166	247,518	113	115,929	53	31.9%	46,800	12	12.9%
17	K Line	350,562	67	127,352	21	223,210	46	63.7%	69,350	5	19.8%
18	Zim	326,420	83	133,394	25	193,026	58	59.1%			
19	UASC	282,406	50	198,164	26	84,242	24	29.8%	281,926	19	99.8%
20	CSAV Group	234,930	48	80,889	15	154,041	33	65.6%	65,100	7	27.7%
21	Wan Hai Lines	177,694	77	148,745	66	28,949	11	16.3%			
22	X-Press Feeders Group	91,741	68	12,886	9	78,855	59	86.0%			
23	HDS Lines	88,608	22	6,864	3	81,744	19	92.3%			
24	KMTC	77,133	50	28,569	23	48,564	27	63.0%	12,956	4	16.8%
25	NileDutch	74,282	30	1,301	1	72,981	29	98.2%	14,000	4	18.8%
26	SITC	70,263	66	34,125	33	36,138	33	51.4%	21,600	12	30.7%
27	UniFeeder	57,147	55			57,147	55	100.0%			
28	Arkis Line/AMES	57,520	55	57,520	55	16,000	15	27.8%	5,000	2	36.4%
29	Simatech	50,321	21	13,485	7	36,836	14	73.2%	8,700	2	17.3%
30	CCNI	47,903	15			47,903	15	100.0%	36,120	4	75.4%

Şekil 2.3. Armatörlerin Gemi Sayılarına ve taşıdıkları Kapasiteye Göre Dünya Sıralaması (05.05.2014).

**Kaynak:** <http://www.denizhaber.com.tr/arkas-line-dunyanin-28inci-konteyner-tasimacilik-sirketi-odu-haber-55286.htm>

Diğer taraftan Arkas Line, konteyner ekipman parkını genişletmek ve gençleştirmek amacıyla 9.000 TEU'luk konteyner alarak kapasitesini 95 bin 400 TEU'ya çıkarmıştır.

Akdeniz, Karadeniz ve Batı Afrika limanları arasında düzenli hat taşımacılığı yapan Arkas Line, konteyner parkını genişletmek için 9.000 TEU'luk konteyner yatırımı yaptı. 4 bin adet 20 feet standart konteyner ve 5.000 adet 40 feet standart high cube konteyner satın alan şirket, ekipman parkını genişletmiştir. Bu yatırımla birlikte Arkas Line'in konteyner filosunun kapasitesi 95 bin 400 TEU'ya ulaşmıştır.

Taşıma kapasitesi olarak hesaplandığında 20 feet uzunluğunda 95 bin 400 adet kamyon dorsesine eşittir. Arkas Line'in konteyner filusunda her türlü malzeme ve ürünü taşıyabilecek çeşitlilikte olan open top, flatrack, palletwide ve reefer gibi özel ekipmanlar da bulunmaktadır (Deniz Haber Ajansı, 2014).



## **2.10. Denizyolu Taşımacılığında Freight Forwarder Firmalarının Yeri**

### **2.10.1. Freight Forwarder Kavramı**

İngilizce ‘‘forwarder’’ , ‘‘freight forwarder’’ olarak adlandırılan bu terimin, Türkçe karşılığı konusunda lojistik, ulaştırma ve deniz taşımacılığı literatürün de tam olarak bir uzlaşmaya varılmadığı görülmektedir. Nitekim forwarder işletmelerin ulusal derneği olan uluslararası Taşımacılığı ‘‘taşıma işleri organizatörü’’ olarak ifade etmekte, ancak derneğin adında da anlaşılacağı üzere, kendilerini taşıma ve lojistik hizmet üreticisi olarak görmektedirler. Başka bir tanımlama olarakta freight Forwarder, kara, hava ,deniz, demiryolu, nehir yolu, boru hattı veya kombine taşımacılık gibi bütün taşıma türlerinde;sevkiyat, dağıtım, depolama, gümrükleme ve sigorta hizmetlerini gerçekleştiren aktif bir işletme ağına sahip olan ve anahtar teslim lojistik hizmeti veren organizatör bir kuruluşu olarak tanımlanmaktadır.

Forwarder işletmeleri geleneksel olarak yük sahibi ve ilgilileri ile taşıyıcısı arasında bir bağ olarak görülmektedir.

Kısaca özetlemek gerekirse, gemi acenteleri denizyolu taşıyıcılarını (gemi sahipleri veya işletmelerini) bir limanda ya da bir taşıma bölgesinde temsil ederlerken, forwarder işletmeleri uluslararası taşımalarda ihracatçı ve ithalatçı işletmeler hesabına çalışmaktadır. Bütün bu tanımlardan anlaşılacağı üzere forwarder işletmeleri dış ticaret, lojistik, ulaştırma ve deniz taşımacılığı konusunda uzman aracı kuruluşlar olup, daha çok ihracatçı ve ithalatçı işletmelerin komple lojistik ve taşımacılık işlerini destekleyici ve kolaylaştırıcı hizmetler sunmaktadırlar. Bu anlamda forwarder işletmeleri aynı zamanda lojistik hizmet sağlayıcı işletmeler olarak da değerlendirilebilir (Cerit, Deveci ve Esmer, 2013: 493).

### **2.10.2. Freight Forwarder’in Faaliyet Alanları**

Freight Forwarder’ın lojistik faaliyetlerini iyi bir düzeyde organize edebilmesi için taşıma yönetimi, dağıtım, depolama, gümrükleme, ambalajlama, sigortalama ile uyulması gereken mevzuat ve prosedürleri iyi bilmesi gerekmektedir.bu nedenle Freight Forwarder’ın , ithalat, ihracat, taşımacılık, gümrük, depo/antrepo, sigorta gibi temel çalışma konularında, işi başlangıcından

siparişi teslim edinceye kadar bütün süreçlerde sorumluluklarını başarıyla yerine getirmesi gerekmektedir.

Freight Forwarder işine gerektirdi özeni verebilmesi için lojistik sisteminde bulunan taşıma, yükleme-boşaltma, depolama, gümrükleme ve sigortalama gibi bu işi meslek edinmiş her bir birimin operasyonel faaliyetlerini en az onlar kadar bilmesi ve konuya hakim olması;karayolunda bir karayolu nakliye işletmesi, denizyolunda bir denizcilik işletmesi gibi taşıma süreçleri, yasal mevzuatı ve sorumluluklarını en iyi şekilde özümsemesi gerekmektedir. Ancak bu şekilde müşterisine daha ekonomik, güvenli ve hızlı yani etkin ve verimlilik ilkeleriyle çalışan bir ortam yaratabilecektir.

Freight Forwarder firmaları Çoklu Taşıma Sistemini (Multimodal taşımacılık) çok iyi şekilde uygulamaktadır. Bu taşıma çeşitleri kendi aralarında parsiyel (lcl – less container load) ve full (fcl – full container load) olarak ikiye ayrılırlar.Dünyadaki Freight Forwarder firmaları FIATA (İnternational Federation of Freight Forwarders Associations) üyesi olmak zorundadır. FIATA'nın çalışma gruplarına ayrılmış yapısı vardır ve Forwarder'ların haklarını korumaktadır. Bu gruplar Transport, Multimodal Transport, Air Freight Enstitüsü olarak ayrılmıştır. (Freight Forwarder Nedir ?, Anonim, b.t)

Freight Forwarder'ın faaliyet alanları aşağıdaki gibidir ;

- İhracat-ithalat işlemleri ve gümrükleme
- Taşıma türünün belirlenmesi
- Taşıma yönetimi ve taşıyıcı seçimi,
- Taşıma sözleşmesi ve kapsamının belirlenmesi,
- Taşıma belgelerinin hazırlanması,
- Uluslararası yasal mevzuat ve uygulamalar hakkında danışmanlık hizmeti,
- Sigortalama,
- Depolama ve antrepo hizmeti,
- Elleçleme ,
- Ambalajlama barkod ve etiketleme,

- Lojistik maliyet planlaması,
- Operasyon ve sevk yönetimi,
- Dağıtım,
- Tersine lojistik (iade ürünler,tamir vb.),
- Stok yönetimi,
- Pazarlama,
- Müşteri ilişkileri yönetimi,
- Talep yönetimi,
- Banka işleri,
- Bilişim teknolojileri kullanımınıdır. (Halvorsen,2002)

### 2.10.3. Freight Forwarder Türleri

Bazı forwarder işletmeleri depo, elleçleme ekipmanları, kamyon gibi fiziksel varlıklara sahip iken, bazı forwarder işletmeleri ise hiçbir fiziksel varlık sahibi olmadan, iyi bir bilgi sistemi, işletme ağı ve bağlantıları ile işlerini esnek bir şekilde yürütmektedirler. Küresel boyutta taşıma sistemlerinin en temel tedarikçileri olan forwarder işletmeleri, çoğu zaman kendilerinin sahip olmadığı ya da işletmediği taşıma araçları ile tekli taşıma sistemlerini bütünleştirmek suretiyle taşımanın gerçekleşmesini sağlayan önemli bir taşıma aktörüdürler. Buna göre forwarder işletmeleri lojistik ve ulaştırma olanaklarının olup olmasına göre iki şekilde sınıflandırılabilir:

- Varlık bazlı forwarder işletmeleri
- Varlık bazlı olmayan forwarder işletmeleri

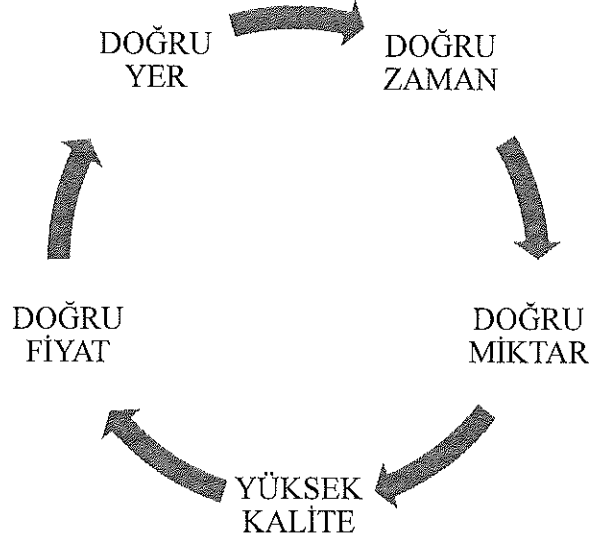
Bazı forwarder işletmeleri, varlık sahibi olmanın kendilerini hantal bir yapıya sokacağını düşündüğünden, esnek olarak çalışabilmek için hiçbir varlık sahibi olmadan iş yapma ve hizmet vermeyi tercih etmektedirler. Örneğin ağırlıklı olarak Amerika Birleşik Devletleri'nde yaygın olarak görülen bir forwarder türü olan "gemi sahibi olmayan işletmeler" ve gemi sahibi olmayan denizyolu taşıyıcıları, hiçbir gemi sahibi olmaksızın ve işletmeksizin denizyolu taşıyıcılarıyla kaptıkları özel anlaşmalar ile geminin bilirlri bir kapasitesini belirli süreler için sanki geminin sahibiymişcesine kullanmakta ve müşterileri olan taşıtanların yüklerini

taşımaktadırlar. Araç sahibi olmayan denizyolu taşıyıcıları, gemi sahibi olan denizyolu taşıyıcılarından taşıma kapasitesi satın alırlar ve aldıkları bu taşıma kapasitelerini taşıtanlarına satarlar. Kendilerine ait konşimentoları bulunup bu konşimento şartlarıyla taşıtanlara taşıma hizmeti sunmaktadırlar.

İlk başlarda genel olarak çoklu aracılık hizmetleri sunan ve sunamayan forwarder olarak iki grup içerisine sınıflandırılan forwarder işletmeleri, zamanla sundukları hizmetlerde gösterdikleri gelişmelere, çeşitliliğe, genişliliğe ve derinliğe göre daha detaylı bir şekilde gruplandırılmışlardır. Hizmet alanlarının genişliğine göre forwarder işletmeleri şu şekilde sınıflandırılabilir.

- **Standart hizmet sağlayıcı forwarder işletmeleri:** Tek hizmet sağlayıcı işletmeler olarak da adlandırılmaktadır. Karayolu, demiryolu, deniz veya hava taşımacılığı ile depolama, gümrükleme, sigorta işlemlerini kapsayan büyük çaplı bir veya birkaç firmaya genel lojistik hizmet vermektedirler.
- **Uzmanlaşmış hizmet sağlayıcı forwarder işletmeleri:** Özel hizmet sağlayıcı forwarder işletmeleri olara da adlandırılır. Temel lojistik hizmetler yanında ürünlere göre, örneğin tehlikeli, soğutmalı, kimyasal ürünlerin lojistiğinde uzmanlaşmış veya spesifik bir coğrafya da uzmanlaşmış forwarderlerdir. Bu forwarder işletmelerinin müşteri profili sınırlı sayıda olup uzun süreli iş ilişkileri söz konusudur.
- **Bağlantılı hizmet sağlayıcı forwarder işletmeleri:** Belirli bir hizmet veya projeler kapsamında bağlantılı sistemlerin oluşturulması veya işletilmesi faaliyetlerini içermektedir. Müşteri profili genellikle farklı büyüklükte firmalardan oluşmaktadır. Müşteri ile ilişkiler değişken ve kısa sürelidir. Bu tür hizmetler, kombine taşımalarda palet, konteyner, taşıma araçları, ambalaj tedarik hizmeti, geri dönüşüm ve üretim atıklarının alınması, hızlı kurye, paket hizmetleri ile ilgili bağlantılı hizmetlerdir.
- **Bütünleşik lojistik sistem hizmeti sağlayıcı forwarder işletmeleri:** Tedarik sistemleri, dağıtım sistemleri, lojistik merkezleri, işletme lojistiği gibi müşteri ihtiyaçlarına göre kapalı sistem yapılandırılması ve işletilmesi faaliyetlerini bütünsel bir perspektifte sunmaktadır. Müşterilerin çoğunluğu küçük çaplı firmalardan oluşmakta ve iş ilişkileri genellikle uzun süreli olmaktadır (Cerit, Deveci ve Esmer, 2013: 494-495).

#### 2.10.4. Freight Forwarder'in Beş Doğrusu



Şekil 2.4. Forwarder Firmalarının Döngüsü.

Kaynak : Çancı. M, Erdal.M , 2003

Arzu edilen malın ,

- Doğru yerde,
- Doğru zamanda,
- Doğru miktarda,
- En yüksek kalitede,
- En uygun maliyetlerle bulundurulmasını sağlamakla yükümlüdür.

#### 2.10.5. Freight Forwarder Şirketler'inin Global Ekonomisindeki Rolü ve Önemi

- Tedarik zincirini yönetir. Freight forwarder'in rolü, piyasa talebinin gelişmesini sağlamaktır. Mesela A noktasından B noktasına hareket etmek sadece freight forwarder tarafından sağlanan hizmetlerin küçük bir unsurudur. Yeni becerilerin ve modern teknolojinin gerekliliği freight forwarderlar için tüm dünyaya yayılan tedarik zincirini kontrol altında tutmayı ve yönetmeyi mümkün kılmıştır. Tedarik zincirini etkin yönetmek

ise kesintisiz olarak süreçleri geliştirmeyi, maliyetleri korumayı ve verimliliği hedeflemektir.

- Ticareti kolaylaştırır. Dünya ekonomileri gelişmenin çok farklı düzeylerinde bulunmaktadır ve bu durum çoğu zaman malların gecikmesine ve müşteri için maliyetlerin artması gibi sonuçlara neden olmaktadır. Freight Forwarder ise; bu engellerin, ihtiyaç duyulan bilgilerle en hızlı ulaşılması ve malların hızlı bir şekilde hareketini sağlayacak teknikleri geliştirerek aşılmasına yardımcı olmakta, zaman kaybını önlemektedir.
- Freight Forwarderler, ticaretteki en önemli çözüm ortaklarıdır. Dış ticarete en önemli faaliyetlerden birisi taşıma faaliyetidir. Freight forwarderlerin taşıma bilgisi, çok yönlülüğü ve sunulan bir çok hizmetteki farklılığı, onu uluslararası ticarete ideal ortak konumuna getirmektedir. Freight forwarder'in en önemli sorumluluğu, müşterisinin çıkarlarını korumaktır.
- Malları teslim eder. Freight forwarder çok az sıklıkla taşıma zinciri içinde malların sadece taşıyıcısı durumundadır. Genellikle farklı hizmetlerin de organizasyonunu yapmaktadır. Lojistik hizmet zinciri karmaşık bir yapı içermektedir ve lojistik plan gerektirmektedir. Bu nedenle freight forwarder için eğilim, “ Lojistik Hizmet Sağlayıcı” şeklinde ifade edilmesidir.
- İstihdam alanı yaratır. Malların dağıtımı dünya üzerinde milyonlarda iş alanı doğurmaktadır ve ticaret endüstrisindeki devam eden gelişme yeni iş alanları ve istihdam olanakları yaratmaktadır.
- Teknolojiyi yönetir. Bazı firmaların kendi bünyesinde son teknolojiye yatırım yapmasının maliyeti, ticaretine engel olabilmektedir. Freight forwarder, bu yatırımları hali hazırda gelişen ve büyüyen sistemler içinde banka, taşıyıcı ve gümrük otoriteleri gibi çeşitli organizasyonların bilgilerine ulaşmak için gerçekleştirip, sürdürmektedirler.
- Çevrenin gelişmesine yardımcı olur. Kalabalık, kirlenme, güvenlik günümüzde sıklıkla tartışılan, konular olarak karşımıza çıkmaktadır.

Herkes bunların farkındadır ve çevre korumada herkesin sorumluluğunun olduğu açık ve nettir. Taşıma endüstrisi, bu konuda en fazla sorumluluğa sahiptir ve bu nedenle Freight forwarderlar çevre için en uygun taşıma aracını ve şeklini tercih etmektedirler (Koban ve Keser, 2008: 77-78).

#### **2.10.6. Freight Forwarder ve Taşıma Organizasyonu**

Taşımacılık ve lojistik ülke sınırları içerisinde yapılabileceği gibi bölgesel veya uluslararası da olmaktadır. Böylelikle taşımacılık ve lojistik stratejik önem kazanmaktadır. Uluslararası eşya taşımacılığı ihracat ürünlerinin yurtdışına, ithalat ürünlerinin ise yurtiçine sevki ile birlikte bir ülkeden başka bir ülkeye transit taşımacılık şeklinde de yapılabilmektedir.

Uluslararası pazarlarda taşıma organizasyonu yerel pazarlardan daha farklı yapıda olup bazı özelliklere sahiptir. Bu bakımdan iki önemli karar vardır. Bunlar;

- Taşıma Türünün Belirlenmesi;

Taşıma türünün belirlenmesi çeşitli kriterlere bağlıdır. Bu kriterlerden bazıları aşağıdaki gibidir;

- Taşıma güvenliği,
- Hizmet veren yerlerin sayısı ve çeşitliliği,
- Taşınacak yükün taşıma türüne uygunluğu,
- Malın hasara karşı dayanıklı,
- Teslim hızı,
- Taşıma maliyetleri vb. dir.

- Taşıyıcı Seçimi;

Taşıma türünün belirlenmesi ile birlikte eş zamanlı olarak düşünülmesi gereken bir diğer konudur. Freight Forwarder, taşıyıcı seçimi yaparken bazı faktörleri göz önünde bulundurmalıdır. Bunlar ;

- Taşıma maliyetleri ve fiyat tarifeleri,
- Teslimat zamanı,
- Taşıyıcının nitelikleri,

- Teknik araç gereç donanım,
- Programlama esnekliği,
- Etkin müşteri hizmetleri,
- Taşıma firmasının finansal yapısı,
- Firma saygınlığı, pazar deneyimi,
- Taşıma sorumluluğu, risklere karşı koruma,
- Taşıma sürecinin güvenliğidir (Çancı. M ve Erdal. M. 2003:29-33).

#### **2.10.7. Müşterilerin Freight Forwarder Seçimi Ve Lojistik Hizmet Alımı**

Müşterilerin Freight Forwarder işletmesi seçimi, sadece temel lojistik faaliyetlerini olan taşıma, dağıtım, depolama-elleçleme, sigorta, gümrük vb. yerine getirebilme derecesine değil aynı zamanda o kurumun;

- Taşımacılık ve lojistik alanındaki tecrübe,
- Sunulan lojistik hizmetlerin kapsamı, çeşitliliği ve niteliği,
- Sahip olunan acenta veya ofisler,
- Ayrıntılı servis açıklaması, ücret ve masraflar hakkında bilgilendirme,
- Finansal açıdan istikrar,
- Bilgisayar sistemlerini iyi tanıma ve teknolojiyi yakından takip etme,
- İlave mesafeleri kat edebilmedeki esneklik, yetenek, kapasite ve isteklere uyumluluk derecesine bağlıdır (Çancı. M ve Erdal. M. 2003:74).

#### **2.10.8. Müşterilerin Forwarder Lojistik Hizmet Satın Alma Süreci**

- Lojistik ihtiyacının oluşması,
- Lojistik ihtiyacın araştırılması
  - İhtiyacın tanımlanması,
  - Çözüm arayışı,
  - Alternatif lojistik hizmeti veren firmaların tanımlanması.
- Lojistik hizmeti veren firmaların tanımlanması,
  - Lojistik firmalarına ait bilgilerin incelenmesi,
  - Lojistik hizmeti alan tanıdık şirket ve kişilere danışılması,
  - Şirket için değerlendirme toplantılarının yapılması,
  - Lojistik hizmeti veren firmalar ile iletişime geçilmesi.



- Seçilen lojistik şirketinden hizmet talep edilmesi,
- Lojistik hizmetin sağlanması,
- Alınan lojistik hizmetinin performansının değerlendirilmesi,
- Lojistik firması ile ilgili geleceğe ilişkin düşünceler (hizmeti tekrarlama) (Lovelock ve Wright, 1999:72).

#### 2.10.9. Müşterilerin Freight Forwarder'in Sağladığı Hizmeti Algılama Kriterleri

- **İletişim:** Müşterileri anlayabilecekleri bir şekilde bilgilendirmek.
- **Müşteriyi anlamak:** Müşterilerin kim olduğunu ve ihtiyaçlarını anlayabilmek.
- **İnanırlılık:** Hizmeti sağlayanın dürüstlüğü.
- **Yetenek:** ihtiyaç duyulan hizmeti sağlayabilme becerisi.
- **Güvenlik:** Riskten uzak olmak.
- **Güvenirlilik:** Vaad edilen hizmeti hakkıyla zamanında yerine getirebilme.
- **Hassasiyet:** Müşterilere yardım odaklı yaklaşabilme.
- **Somut Unsurlar:** Ekipman, personel, tesisler (Zeithaml, Parasuraman ve Berry, 1990: 21).

#### 2.10.10. Forwarder'in Konteynere Ve Ticarete Sağladığı Katkılar

Öncelikle tarihe geri dönüldüğünde başlangıçta sadece geminin liman sürelerini kısaltmak amacıyla olan konteyner çok kısa bir zamanda malları koruduğu ve denizde olduğu kadar kamyon ve trenle de taşınabildiği için hızla birçok mal için tek taşıma aracı olmuştur. Bugün artık bütün büyük armatörler dünya da hemen her yere kendileri kara taşınması da dahil fiyat vermektedirler.

Bu konuda başlangıcı forwarderler yapmıştır. Limanlara gelen konteynerlerin iç şehir ve hatta başka denize kıyısı olmayan ülkelere gidişi forwarderlerin organizasyonlarıyla gerçekleşmektedir. Bu alanda halen forwarderler teminat vererek acentelerden konteynerleri almakta ve hatların ulaşmadığı veya ulaştığı ancak pahalı kaldığı noktalara götürmektedirler. Mesela denize kıyısı olmayan Moğolistan'a yapılan konteynerli taşımalarda forwarderler bu şekilde çalışırlar.

Diğer bir konuda forwarderlerin deniz artı uçak gibi alternatif çalışmalarıdır. Mesela Çin veya Japonya'dan konteynerle malları Dubai'ye getirip buradan uçakla Avrupa varış noktalarına taşınması gibi ek katkılar sağlamalarıdır.

Konteyner trafiğine ikinci büyük fayda forwarderlerin yapmakta oldukları grupaj (LCL 'Less Container Load') yüklemeleridir. Armatörler konteyner başına bir müşteri görmek ve sorumluluklarını dar alanda tutmak isterler. Bu nedenle bir konteynerin içerisine birden fazla müşteri almak istemezler. Zaten bir genel avarya durumunda konteyner içinde 10-15 yükleyiciyi tanımazlar veya sigorta sistemine tanıtamazlar. Bunun sorumluluğu taşıyıcılığı yapan forwarder veya onun sigortası tarafından üstlenilmektedir.

Sigorta ve güvenli yükleme konuları dışında LCL taşımaları basit bir organizasyon değildir. Yüklemede kalifiye ve malın başında duran personelden başlayan bir süreç, yurt dışında aktarma yerleri ve varış yerlerindeki çalışılan forwarderler'in aynı hassasiyetle çalışmalarını gerektirmektedir.

Bu şekilde göndermenin esas riski de malların, boş konteyner içinde ne kadar bağlarsanız bağlayın, kötü havada yer değiştirmesidir. Forwarderler'in bütün bu teknik kavramları bilmesi ve sektöre inanılmaz katkılar sağlamasına rağmen ülkemizde dünyadaki gelişmiş ülkelerdeki konuma kavuşamamıştır.

Konteyner varış ülkesine vardığında sorun yaşanmaması için o ülkenin kanun, kurallarına göre önlemler aldırırlar. Mesela malın ahşap ambalajının (ISPM 15) kurallarınca yükleyiciye hazırlatılmasının bildirilmesi . Varış yerinde istenen vesaik ve sair koşullar forwarder tarafından müşterilere baştan bildirilmektedir.

Yukarıdaki gibi konteyner içinde ihtisas gerektiren konularda da forwarderler yük sahiplerinin beklenti veya istekleri doğrultusunda büyük danışmanlık hizmeti verirler. Müşteri talebinden başlayıp, imalatçıdan ithalatçıya iletişim, takip, mal, evrak hazırlama, hazırlatma, bilgi akışı ve dönüşü bilgilerini sağlayan sınırsız hizmet vermektedirler (Erdal,2008:337-339).

#### **2.10.11. Dünyadaki En Büyük 25 Freight Forwarder Firması**

Armstrong & Associates'in derlediği verilere dayandırılarak her yıl belirlenen 2014 Top 25 Freight Forwarder listesi sırasıyla aşağıdaki gibidir.

**Tablo 2.8.** Dünyadaki En Büyük 25 Freight Forwarder Firması.

A&A RANK	PROVIDER	GROSS REVENUE (US\$ MILLIONS)	OCEAN TEUs	AIR FREIGHT METRIC TONS
1	DHL Supply Chain & Global Forwarding	31,432	2,807,000	2,215.000
2	Kuehne + Nagel	22,587	3,578.000	1,134.000
3	DB Schenker Logistics	19,732	1,891.000	1,092.000
4	Panalpina World Transport Ltd	7,293	1,495.000	825,100
5	Sinotrans Ltd	7,738	8,668.000	396,100
6	Nippon Express Co. Ltd	17,317	776,576	668,522
7	Expeditore International Of Washington	6,080	916,168	764,376
8	SDV	7,263	790,000	522,000
9	CEVA Logistics	8,517	730,750	513,000
10	DSV A/S	8,140	772,142	259,365
11	Heliman Worldwide Logistics Gmbh & Co .KG	3,433	684,156	549,948
12	UPS Suply Chain Solutions	5,492	450,000	775,000
13	Kintetsu World Express Inc.	2,718	493,000	924,000
14	UTI Worldwide Inc.	4,441	547,000	368,000
15	Damco International A/S	3,212	791,535	226,626
16	Pantos Logistics Co. Ltd	2,546	1,753.000	224,865
17	Yusen Logistics Co Ltd.	4,042	550,000	310,000
18	C.H Robinson	12,752	515,000	115,000
19	Kerry Logistics	2,575	774,000	278,000
20	Agility Public Warehousing Company	4,415	420,000	375,000
21	Geodis	5,828	420,000	210,000
22	Toll Holdings Limited	6,266	494,493	104,740
23	Logwin AG	1,620	530,000	143,00
24	NNR Global Logistics	1,745	120,137	252,068
25	Dimerco Express	481,000	128,000	176,000

**Kaynak:**

[http://www.logisticsmgmt.com/article/freight\\_forwarders\\_leaders\\_prepare\\_for\\_demand\\_surge](http://www.logisticsmgmt.com/article/freight_forwarders_leaders_prepare_for_demand_surge)

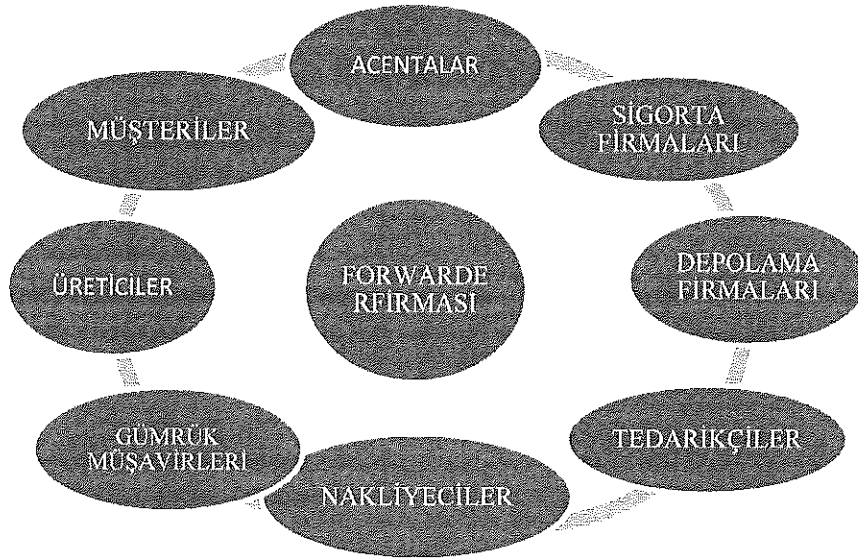
2014 yılının lider forwarderlerinin belirlendiği liste de sırasıyla DHL, Kuehne + Nagel , DB Schender, Panalpina ve Sinotrans ilk beşte yer alırken 16. sıradaki Güney Kore merkezli Pantos Lojistik'in konteyner taşımacılığındaki hacmi dikkat çekmektedir. Pantos'un 1.495,000 TEU'luk taşıma hacminin 4. sırada yer alan Panalpina'yı bile geçiyor olması ancak şirketin hava kargo taşıma oranının rakiplerine göre çok düşük olması sebebiyle listenin ortalarında yer alması gözlerden kaçmamaktadır. Diğer taraftan Japonya merkezli Kintetsu World Express'in 13.sırada yer almasına rağmen 924,000 metrik tonluk hava kargo taşıması ile DB Schender'i hava kargoda yakalamasına rağmen konteyner taşımacılığının düşüklüğü sebebi ile listenin gerisinde kalması da önemli bir ayrıntıdır. (Dünyadaki En Büyük 25 Freight Forwarder, 2003).

### 3. BÖLÜM

## DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA FREIGHT FORWARDER FİRMALARININ İŞLEVİ ÜZERİNE UYGULAMA ÖRNEKLERİ

### 3.1. Sektörel Anlamda Freight Forwarder Firmalarının Tanımı

Freight forwarder firmaları kendi bünyelerine dahil öz malı bulunmamakla beraber gemi, tır, depo, sigorta, konteyner vb. gibi ekipmanları veya hizmetleri dışarıdan outsourcing ederek müşteriler, nakliyeciler, gümrük müşavirlikleri, tedarikçiler, üreticiler ve acentalar arasında bilgi paylaşımı yaparak tabii bütün bu işlemler için üzerine kendi kâr'ını ekleyerek müşterilerine hizmet sunan bir kurumdur. Eklenen kârdan dolayı navlun komisyoncusu da denilmektedir. Arada köprü görevi görmekle beraber her bir halka arasındaki iletişimi sağlar. Her alanda uzmanlaşmış firmalar ile iş birliği içerisinde. Takiben dış kaynak kullanarak sunduğu hizmetler ile müşteri memnuniyeti ya da memnuniyetsizliğini yakalamaktadır.



Şekil 3.1. Forwarder Firmalarının Sektördeki Döngüsü.

### 3.2. Fowarder Firmalarının Genel İş Akışı

1. Müşteriden Navlun Talebi
2. Müşteriden Navlun Çalışması Yapılabilmesi İçin Gerekli Bilgilerin Talep Edilmesi (Yükleme- boşaltma limanı,iç taşıma olup olmayacağı-konteyner türü,tonaj,sigorta olup olmayacağı,ihracatçı bilgisi,yükleme tarihi vb).
3. Acentalardan,Nakliyecilerden,Sigortacıdan vb Hizmet Alınacak Firmalar İle Fiyat Çalışmasını Başlatmak.
4. Gelen Fiyatları Belli Kriterlere Göre Değerlendirmek ve Hizmetlerin Hangi Firmalardan Alınacağını Belirlenmesi (Transit sure-uygun fiyat-hizmet kalitesi,yükleme tarihine uyum).
5. Alınan Fiyata Belli Oranda Kâr Eklenip Müşteriye Sunulması İçin Teklif Formatının Hazırlanması.
6. Müşteri Tarafından Teklif Onaylanması Durumunda Operasyon Dosyasının Oluşturulması.
7. Yükleme Tarihine Uygun Rezervasyon Alınması ve Yüklemenin Organize Edilmesi.
8. Müşteriye Organizasyon Bilgilerinin İletilmesi (Gemi bilgileri ve araç bilgileri).
9. Müşteriden Konşimento Talimatının Alınması.
10. Konteyner Alımının Gerçekleştirilip Gümrükçü ve Müşteriye Bilgisinin Verilmesi.
11. Gümrükçüye Gerekli Bilgilerin İletilmesi (Gemi, konteyner,araç , beyannamenin nereye bırakılacağı, beyannamenin süresi).
12. Gümrükçüden Beyanname Kopyasının Talep Edilmesi ve Beyannamenin Teslim Edildiğine Dair Teyit Alınması.
13. Yükleme Tamamlandıktan Sonra Konteynerın Limana Girip Girmediğinin Kontrol Edilmesi.

14. Konşimento Talimatının Sisteme Girilmesi,Acenta Kullanılan Yüklemelerde Hem Ara Hem Ana Konşimentonun Oluşturulması ve Müşteriden , Acentadan Teydidinin Alınması.
15. Müşteriden Yabancı Fatura ve Çeki Listesinin Kopyasının Alınması.
16. Geminin Kalkışının Kontrol Edilip Müşteriye, Varış Ülkesinden Kullanılan Acentaya Bilgisinin Verilmesi.
17. Faturanın Kesilip Müşteriye İletilmesi ve Ödemenin Talep Edilmesi.
18. Konşimentonun Müşteriye Teslim Edilmesi.
19. Orjinal Konşimentonun ve Diğer Orjinal Evrakların Malı Çekebilmesi İçin Alıcıya Gönderilmiş Olduğunun Teydidinin Müşteriden Alınması.
20. Gemi Vardıktan Sonra Konteynerın Boşaltılıp Acentaya Teslim Edildiğinin Takip Edilmesi.
21. Bütün İşlemler Tamamlandıktan Sonra Dosyanın Kâr Zarar Raporunun Alınıp, Arşivlenip Kapatılması.

### **3.3. Forwarder Firmalarının Denizyolu İhracat Yük Taşımalarında Operasyonel İş Süreçleri ve Uygulama Örnekleri**

Forwarder firmalarında operasyonel süreç aşağıdaki gibi ilerlemektedir. ;

Süreç firmalardan gelen hizmet talepleri ile başlamaktadır. Bu hizmet talepleri bir ürünün sadece depolanması, sigortalanması, yurtiçinde bir yerden bir yere nakledilmesi, konteyner satın alımları olabileceği gibi yurtiçinden yurtdışına yük gönderimi için navlun talepleri de olabilmektedir.

Satın alınan konteynerlar SOC (Shipper Own Container) ve Uluslararası serbest dolaşımda olan boş konteyner olarak tanımlanmaktadır. Bu konteynerların Konteyner Kayıt Formu (KKTF ) ile Türkiye sınırları içine girişleri yapılmış olup KKTF üzerinde belirtilen süre içerisinde yurt dışına gönderilmesi zorunludur.Yurt dışına gönderilmemesi durumunda gümrük nezdinde oluşabilecek tüm ceza, vergi, harç vb. gibi masraflardan Forwarder firmaları sorumludur.

Müşterilerden gelen talep doğrultusunda konteyner satışı yapan firmalardan 20DC, 40DC, 40HC gibi konteynerlar temin edilir. Özellikle makina ,inşaat projeleri yapan firmalar genellikle bu yöntemi uygun bulmakta ve yük konteynerini varış yerinde depolama ,barınma aracı olarak süre sınırlaması olmaksızın kullanmaktadırlar. Soc konteynerlar sayesinde firmalar satın aldıkları bünyelerindeki konteynerlar ile ürünlerinin yurt dışına gönderimini sağlamaktadırlar. Soc yüklemelerde acentalardan Survey seritifikası(Survey Inspection Certificate) istenir.Bu sertifika konteyner satın alınan firmadan temin edilir. Bu sertifika da konteyner numarası , konteynerın tipi, nereden temin edildiği, temin edilme günü, onaylandığı referans numarası,maksimum brüt ağırlığı, konteynerın yurt dışına çıkabileceği son süre vb bilgiler belirtilmektedir. Yurt dışına ihracatı yapılan konteynerın tescil edilmiş gümrük beyannamesinin konteyner alımının yapıldığı firmaya mutlaka iletilmesi gerekir.



**RMN marine****RMN MARINE SURVEY**

International Marine, Bulk, Oil &amp; Cargo Surveys

REPORT NO : 264 INSP 2015  
 DATE : 12.05.2015  
 PLACE : Izmir / TURKEY

**INSPECTION CERTIFICATE**

We as RMN MARINE SURVEY Co. Ltd., do hereby declare that a visual inspection has been carried out on the equipment mentioned here below and that said equipment conforms within the limits of the said visual inspection to the standards of C.S.C. (Convention for Safety Containers), I.S.O. and U.I.C. rules.

Container Number : WCIU 837313-7  
 Size of Container : 40 HC  
 Place of Inspection : GÜNAYDIN MARABA DEPO / IZMIR  
 Date of Inspection : 12.05.2015

C.S.C. PLATE :  
 Approval Reference : D - III - 3404 / GL 4479  
 Date of Manufactured : 2005  
 Identification Number : WCIU 837313-7  
 Maximum Gross Weight : 30.480 Kgs  
 Allowable Stacking Weight for 1,8g : 216.000 Kgs  
 Racking Test Load Value : 15.240 Kgs  
 Container Tare : 3900 KGS Kgs  
 Date of Next Examination : 12.11.2015  
 ACEP No : —

According to our examination, said unit can be used for Overseas Ocean Freight with Max. Gross Weight limited to 30.480 Kgs.

Furthermore, it can be handled by portainer, transtainer or any other way by top corner fittings simultaneously. Cables, wires and forklifts not permitted for handling.

This statement is valid until the above mentioned date.

Location : Izmir  
 Country : TURKEY  
 Date : 12.05.2015



Malik DURMUŞLU  
 Marine Chief Engineer  
 Marine, Bulk, Oil & Cargo Surveyor

RMN MARINE Makina Sanayi Danışmanlık Gözetim Ticaret Limited Şirketi  
 Merkez: Fırtına Sanayi Sitesi V - 1 Blok No: 2 - Akdeniz - MERSİN / TÜRKİYE  
 Şube: Çay Mah. Raif Paşa Cad. No: 86 / B. Iskenderun - HATAY / TÜRKİYE  
 Tel: +90 (374) 235 35 25 Fax: +90 (324) 235 35 24 GSM: +90 (532) 377 08 38 GSM: +90 (533) 483 21 22  
 rms@rnmmarine.com www.rnmmarine.com

**Şekil 3.2. Survey Sertifikası (Inspection Certificate) Örneği.**

Müşterilerden gelen talepler doğrultusunda fiyat arayışı başlar. Bu aşama da müşteriye uygun teklif sunmak dışında en güvenilir ve en hızlı hizmeti sağlamak da önemlidir.

Gelen talep ürünün deniz yoluyla ihraç edilmesi ile ilgili ise müşteriden aşağıdaki bilgiler istenilir ;

- Çıkış limanı
- Varış limanı
- Mal cinsi
- Ekipman türü
- İhracatçı firma ismi
- Malzemenin imcolu (tehlikeli madde )olup olmadığı

Müşterilerden gelen ihracat taleplere örnek aşağıdaki gibidir ;

Aşağıdaki bilgilere istinaden navlun teklifi ?

Yükleme Limanı : Ambarlı

Varış Limanı :Tincan , Nigeria

Mal cinsi : Mobilya

Ekipman :1X20DC

Tonaj: 1900 KG

Sigorta dahil

Malzemenin yükleneceği adres: Kırşehir

Gelen bilgiler doğrultusunda çalışılan acentalardan (MaerskLine , Msc, Safmarine, Cma, Arkas vb. ) navlun talep edilir. Gelen navlun iki aşamadan oluşur.

- Deniz ihracat navlunu

- Lokal masraflar : Lokal masrafların içinde G. Saha –Terminal masrafları, G. Saha konteyner giriş çıkış ücreti , mühür bedeli, konşimento ücreti, yükleme ücreti ve liman güvenlik bedeli yer alır. Lokal masraflar acentalara göre biraz farklılık gösterebilir. Lokal masrafları Ambarlı Limanı, Gemlik Limanı, Mersin Limanı ve İzmir Limanı için farklılık göstermekte olup genel ücretler aşağıdaki gibidir.

**Tablo 3.1.** Ambarlı Limanı Lokal Masrafları.

EXPORT	AMBARLI/EVYAP	
TARIFF/USD	DRY	REEF & IMO
OHC (FREE IN)	265	365
EXP (Konteyner servis)	75	75
TOTAL	340	440

**Tablo 3.2.** Gemlik Limanı Lokal Masrafları.

EXPORT	GEMLIK (TRGEM)	
TARIFF/USD	DRY	TARIFF/USD
OHC (FREE IN)	195	OHC (FREE IN)
EXP (Konteyner servis)	75	EXP (Konteyner servis)
TOTAL	270	TOTAL

**Tablo 3.3.** İzmir Limanı Lokal Masrafları.

EXPORT	IZMIR (TRIZM)	
TARIFF/USD	DRY	TARIFF/USD
OHC (FREE IN)	195	OHC (FREE IN)
EXP (Konteyner servis)	75	EXP (Konteyner servis)
TOTAL	270	TOTAL

**Tablo 3.4.** Mersin Limanı Lokal Masrafları.

EXPORT	IZMIR (TRIZM)	
TARIFF/USD	DRY	TARIFF/USD
OHC (FREE IN)	175	OHC (FREE IN)
EXP (Konteyner servis)	75	EXP (Konteyner servis)
TOTAL	250	TOTAL

**Tablo 3.5.** İskenderun Limanı Lokal Masrafları.

EXPORT	ISKENDERUN (TRISK)	
TARIFF/USD	DRY	TARIFF/USD
OHC (FREE IN)	150	OHC (FREE IN)
EXP (Konteyner servis)	75	EXP (Konteyner servis)
TOTAL	225	TOTAL

Navlun dışında verilen teklifte aşağıdaki unsurlar da yer almaktadır.

- Geminin aktarmalı mı yoksa direk mi gideceği bilgisi
- Servisin transit süresi
- Varış ülkesine göre gerekli olan prosedürler veya belgeler. Örneğin, Nijerya yüklemelerinde acentalar Form M numarası talep etmektedir. Form M numarası alıcı firma tarafından temin edilir.
- Verilen teklifin geçerlilik süresi

Acentadan Ambarlı çıkış Tincan varış için gelen navlun teklifine örnek aşağıdaki gibidir ;

Free in Ambarlı & Yılport // Liner Out Apapa /Tincan

Navlun

Usd 1400 / 20'dc

Usd 2800 / 40'dc & 40'hc

+ Lokaller

T/T :30 Gün

T/S : Valencia

Geçerlilik : 31.08.2014

- Nigeria / Apapa / Lagos – Tincan Lagos yüklemelerinde müşteri talimatında Form M Numarası yer almalıve Express B/L (konşimento) kabul edilemez.
- Teklifimiz, imcosuz yükler için geçerlidir.
- Navlunu oluşturan kalemlerden baf, caf vs. miktarlarında meydana gelebilecek değişiklikler navluna aynı oranda yansıtılacaktır.
- Navlunumuz taşınması gerçekleşecek olan beher (her) konteyner içindeki mal değerinin Usd 400.000 ve altında olması durumunda geçerlidir. Bu meblağı geçen değerdeki mallarınız için navlunumuzda değişiklik olacaktır.

Müşterinin navlun talebi limanda yüklemeyi değil de fabrikada yüklemeyi içerdiğinden dolayı ve yükleme adresi ile liman arası taşımanın da forwarder firması tarafından yapılmasının istenmesi üzerine Kıraç-Ambarlı arası 1x20DC nakliye fiyatı nakliyecilerden talep edilir. Yalnız 20DC konteyner yükleme için nakliye talep ederken malzemenin tonajı önemli bir kriterdir.Malzemenin kendi ağırlığının12 tonu, konteyner ile birlikte ağırlığının da 14 tonu geçmemesi gerekmektedir. Aksi halde ağır tonaja girer ve fiyat daha fazla olur. Bu önemli kriter 40 dc &hc konteynerlerinde geçerli değildir. Ayrıca karayolu yük taşıma mevzuatına göre araç, konteyner, malzeme toplamının 26 ton'u geçmemesi gerekir Aksi halde ceza uygulanır. Müşterinin yükü 1900 kg olduğundan dolayı nakliye bedeli hafif tonaja göre fiyatlandırılacaktır.

Yantıç Taşımacılıktan talep edilen Kıraç – Ambarlı arası 1x20DC hafif tonaj nakliye için verilen ücret 330 tl+ kdv dir.

- Sigorta için net fiyat malzemenin mal bedeli, kap , kilo ve yükleneceği gemi ismine göre belirlendiğinden sigorta masrafı malzeme yüklendikten sonra verilebilir.
- Yukarıdaki gibi birçok hattan veya tedarikçilerden gelen teklifler daha önce belirttiğim kriterlere göre değerlendirilir ve müşteriye teklif hazırlanıp sunulur.

### **3.3.1. Konu Destinasyon İçin Alış Rakamının Hesaplanması**

Acentadan alınan fiyatlara konu hesaplama aşağıdaki gibi yapılmaktadır;

- Ambarlı limanından Tincan limanına kadar 1x20dc konteyner için denizyolu taşıma ücreti : 1400 usd
- Ambarlı liman (Lokal) masrafları toplamı: 325.40 usd
- Gemi liman güvenlik bedeli: 10 usd+kdv
- Konteyner giriş/çıkış ücreti : 20 usd+kdv
- Konşimento ücreti:50 usd
- Terminal ücreti: 110 usd
- Yükleme ücreti:130 usd
- Ambarlı limanı kıraç yükleme adresi arası 1x20dc hafif tonaj iç nakliye bedeli :330 tl+kdv

Yukarı da belirtilen tutarlara göre toplam alış rakamı 1725,40 usd+389,40 tl

### **3.3.2. Konu Destinasyon İçin Satış Rakamının Hesaplanması**

Toplam hesaplanan alış rakamının üzerine belirli bir tutarda kar konulup müşteriye teklif sunulur. Konu destinasyon için alış fiyatının üzerine kar eklenerek satış rakamı oluşturulmuştur.

Satış rakamına dahil olan kalemler aşağıdaki gibidir ;

- Ambarlı- Tincan limanı arası 1x20dc denizyolu taşıma ücreti
- Ambarlı liman masrafları
- Ambarlı limanı kıraç yükleme adresi arası 1x20dc hafif tonaj iç nakliye bedeli
- Satış rakamına dahil olmayan kalemler aşağıdaki gibidir ;
- Tincan limanı masrafları
- Yurtiçi gümrükleme masrafı
- Yurtdışı gümrükleme masrafı
- Sigorta ücreti
- Tincan limanı sonrası iç taşıma
- Demuraj bedeli
- Ardiye bedeli

### **3.3.3. Müşteriye İletilen Teklif Formatında Yer Alan Bilgiler**

Müşteriye geçilen teklifte aşağıdaki bilgiler yer almaktadır;

- Yükleme yeri
- Varış yeri
- Malın cinsi
- Ölçü bilgisi
- Toplam brüt ağırlığı
- Hacim bilgisi
- Kap adedi

- Navlun fiyatı
- Teklifin geçerlilik süresi
- Konteyner tipi
- Servisin direk mi yoksa aktarmalı mı gideceği bilgisi
- Transit süre
- Navluna dahil olan kalemler ve navluna dahil olmayan kalemler .

Forwarder firmasından müşterinin konu talebine ilişkin firmaya geçilen teklif formatına örnek aşağıdaki gibidir;



Firma Adı	X MUSTERİ	Teklifi Veren	X FORWARDER FIRMASI
İlgili		İlgili	
Telefon		Telefon	
Faks		Faks	
E-Mail		E-Mail	
Tarih		Sayfa Adedi	2

**Konu: Denizyolu İhracat Navlun Teklifi**

Firmanıza özel olarak hazırlanmış olduğumuz navlun teklifimiz aşağıda bilgimize sunulmuştur.

Teklifimizin uygun bulunması durumunda teklifimizin kaşe ve imzalı onaylanarak tarafımıza gönderilmesini rica ederiz.

**Teklif Detayları**

Yükleme Yeri / Posta Kodu      Ambarlı / Turkey /  
Varış Yeri / Posta Kodu      Tincan / Nigeria  
Malın Cinsi                              Mobilya  
Ölçüler- Ağırlık  
Toplam Ağırlık  
Hacim  
Kap Adedi  
Geçerlilik Süresi                      31.08.2014  
Not

Hat	Navlun	Kur	Konteyner Tipi	Servis	Süre	Geçerlilik
X FORWARDER FIRMASI	2.300,00	USD	20DC	AKTARMA	30-35 GÜN	31.08.2014

**NAVLUNA DAHİL EDİLEN KALEMLER**

Navlun Ücreti  
Yükleme Limanı Masrafları  
Liman Öncesi İle Tasıma 20de hafif

**NAVLUNA DAHİL EDİLMİYEN KALEMLER :**

Varış Limanı Masrafları  
Varış Limanı Sonrası İle Tasıma  
Yurt İçi Gümrükleme Hizmet Bedeli  
Gümrük Vergisi & harc & Kdv  
Sigorta Ücreti  
Yurt Dışı Gümrükleme Hizmet Bedeli  
Demoraj  
Liman Ardiye

### GENEL ŞARTLAR:

- 1) Aksi belirtilmedikçe teklifimiz, tehlikeli (IMCO), bozulabilir ve benzeri özel taşıma gerektiren kargolar için geçerli değildir.
- 2) C.F yüklemelerde navlun, (İş Bankası döviz satış kuru üzerinden TL) / (€) / (\$) cinsinden fatura tarihinden itibaren konşimento tesliminde peşin olarak tahsil edilir.
- 3) Armatörler tarafından akaryakıt (BAF) & kur faktörü (CAF) ile olası savaş riski (WRS) masraflarında yapılacak olan değişiklikler tarafınıza yansıtılacaktır.
- 4) Konsimento talimatlarını yükleme tarihinden en geç bir isgünü öncesinden tarafımıza gönderilmesi gerekmektedir.
- 5) Konşimentolar gemi kalktıktan sonra standart olarak basılmakta olup, gemi kalktıktan sonra konsimento üzerinde yapılacak değişiklikler için yeni evrak düzenleme ücreti tarafınıza fatura edilecektir.
- 6) Teklifimiz imzalı ve kaşeli teyidiniz ile birlikte ve konteyner/ekipman sağlanabilirliğine bağlı olarak geçerlilik kazanacaktır. Yükleme gerçekleştiği takdirde teklifimiz onaylanmış kabul edilecektir.
- 7) Sevk edilecek Emtia'nın taşıma sırasında zarar görmemesi için nakliye için uygun bir şekilde ambalajlanması gerekmektedir. Aksi takdirde, bu malın ambalajından dolayı doğabilecek hiçbir zarar ve ziyandan firmamız sorumlu tutulamayacaktır.
- 8) Konteyner içine yüklenen malların ISPM standartlarına uygun olma zorunluluğu vardır. Bu standartlara uygunluk doğrudan yükleme limanında ihracatçı, bosalma limanında ithalatçı firma sorumluluğundadır.
- 9) Kapı teslim yüklemelerde her ülkenin kendi özel taşıma şartları olduğundan dolayı maksimum yükleme için tarafımızdan yükleyeceğimiz tonaj için teyit almanız gerekmektedir.
- 10) Yurt dışında alıcı tarafından çekilmeyen/çekilemeyen kargonun deniz yolu taşıma sözleşmesinde yükleyicisi olarak oluşan ardiye, demuraj, gumruk, depolama masrafları, elleçleme masrafları, ve yuk ile ilgili luzumlu işlemlerin yapılmaması sebebi ile odenen vergi, harc, masraf, zarar, tasfiye masrafları tarafınıza ait olacaktır.
- 11) Mal sigortası yaptırımı, çıkış/varış ülkesi gümrükleme masrafları navlun teklifimize dahil değildir.
- 12) Uluslararası ticari kurallarda belirtilen doğal afet, yangın, grev, gemi programında yapılan değişiklikler, gemi gecikmesinden kaynaklanan transit süre farkları, limanlarda muhtelif force majeure sebeplerden dolayı (gümrük otoritelerinin tespit ya da muayene talep edilmesi halinde kargonun kontyenerden boşaltılması gibi nedenlerden kaynaklı gecikmeler) bekletilme gibi nedenler, X FORWARDER FIRMASI'nın kontrolünde olmayan ve müdahale edemeyeceği sebepler gecikme için geçerli gerekçe sayılır. Bunlardan kaynaklanan masraflardan X FORWARDER FIRMASI sorumluluk kabul etmez. Ayrıca, daha önceden tahmin edilemeyen ekonomik kriz/dalgalanmalardan kaynaklanan + -% 5 üzerindeki maliyeti direkt etkileyen fiyat değişiklikleri navlun teklifimize kar amacı gözetilmeksizin yansıtılacaktır.
- 13) Ulusal ve uluslararası azami yükleme ve ağırlık sınırlamalarına uyulmalıdır. Bu sınırlamalar aşıldığı takdirde oluşabilecek ceza ve masraflardan kargo sahibi sorumlu tutulacaktır.
- 14) İşbu sözleşme Türk Hukuku'na tabi olup, taraflar işbu sözleşmenin yorum ve icrasından kaynaklanabilecek her türlü uyuşmazlığın çözümünde, kefil istenmesi ve davalı sayısının birden fazla olması hali de dahil olmak üzere, İstanbul Mahkemeleri ve İcra Daireleri'nin yetkili olduğunu kabul ve beyan ederler.
- 15) Taşımalarımız konşimento (Seawaybill) üzerinde yazan şartlar doğrultusunda yapılmaktadır.
- 16) Yapılan tüm işlemlerde FIATA ve UTİKAD kuralları geçerlidir. Bu kurallarda ki herhangi bir madde yapılan işlemdeki yükümlülüğümüzü sınırlandırabilir veya kaldıracabilir. Talep üzerine tarafınıza bu maddelerin tamamı gönderilebilir.
- 17) T.T.K 23. md. Gereğince 8 gün içerisinde itiraz edilmeyen faturalara itiraz kabul edilmez. Teklifimizin uygun görülmesi halinde kaşeli ve imzalı olarak geri göndermenizi rica ederiz.

### Şekil 3.3. (Devamı) Deniz İhracat Teklif Formatı Örneği.

Sunulan teklifin onaylanması durumunda ilk olarak operasyon dosyası oluşturulur.

### 3.3.4. Oluşturulan İhracat Dosyasında Sırasıyla Yer Alan Evraklar

- Dosyanın genel bilgilerinin yer aldığı kapak
- Kar zarar raporu
- Satış faturaları
- Alış faturası
- Ana – ara konşimento kopyası
- Beyanname kopyası
- Yabancı fatura kopyası (commercial invoice)
- Yabancı çeki listesi kopyası (packing list)
- Düzenlendi ise menşe kopyası
- Müşteriden alınan konşimento talimatı kopyası
- Acentadan alınan rezervasyon föyü
- Gemi bilgisi
- Alış fiyatı
- Satış fiyatı

Daha sonra acentaya dönülüp malzemenin yüklemeye hazır olacağı tarihe uygun gemi programı talep edilir. Çoğu hatlarda gemi bilgisine sistemleri üzerinden de ulaşılabilir.

X acentasının sistem üzerinden ulaşılan gemi bilgileri sayfasına örnek aşağıdaki gibidir ;

## Schedules

Preferred Schedules for Ambarlı Port Istanbul, Turkey (Container Yard) to Tin Can Island Port, Nigeria (Container Yard)

<u>Departure</u>	<u>Arrival</u>	<u>Vessel</u>	<u>Transit Time</u>	<u>Details</u>
<u>Ambarlı Port Istanbul</u> 02. Ağu 2015	<u>Tin Can Island Port</u> 25. Ağu 2015	<u>MAERSK BULAN</u> 1509	23 Days	<a href="#">Show details</a> 
<u>Ambarlı Port Istanbul</u> 09. Ağu 2015	<u>Tin Can Island Port</u> 01. Eyl 2015	<u>SAFMARINE BAYETE</u> 1509	23 Days	<a href="#">Show details</a> 
<u>Ambarlı Port Istanbul</u> 09. Ağu 2015	<u>Tin Can Island Port</u> 01. Eyl 2015	<u>SAFMARINE BAYETE</u> 1509	23 Days	<a href="#">Show details</a> 
<u>Ambarlı Port Istanbul</u> 16. Ağu 2015	<u>Tin Can Island Port</u> 08. Eyl 2015	<u>MAERSK BOGOR</u> 1509	23 Days	<a href="#">Show details</a> 
<u>Ambarlı Port Istanbul</u> 23. Ağu 2015	<u>Tin Can Island Port</u> 15. Eyl 2015	<u>ANDINO</u> 1509	23 Days	<a href="#">Show details</a> 
<u>Ambarlı Port Istanbul</u> 30. Ağu 2015	<u>Tin Can Island Port</u> 22. Eyl 2015	<u>MAERSK BATAM</u> 1509	23 Days	<a href="#">Show details</a> 
<u>Ambarlı Port Istanbul</u> 30. Ağu 2015	<u>Tin Can Island Port</u> 28. Eyl 2015	<u>MAERSK BATAM</u> 1509	29 Days	<a href="#">Show details</a> 

Dates for arrivals and departures are local date and time and estimates are given without guarantee and subject to change without prior notice.

Vessels are only displayed if having recent schedule within 90 days

Generated on 03 Ağustos 2015 14:03 (local time)

**Şekil 3.4.** X Acentası'nın Konu Destinasyon İçin Sistemindeki Gemi Bilgileri Örneği.

Acentadan gelen gemi bilgisine örnek aşağıdaki gibidir.

<b>VESSEL NAME</b>	<b>MSC ELOISE MT433R</b>
FLAG / BUILT YEAR	(Panama- 1991)
IMO NO	987545
TALIMAT CUT OFF	14.08.2014 15.00
BEYANNAME CUT OFF	15.08.2014 12.00
MARPORT ETA	16.08.2014
MARPORT ETS	17.08.2014
ARDİYESİZ GİRİŞ TARİHİ	13.08.2014

Flag : Geminin bayrağıdır.

Built year :Geminin yapım yılıdır.

Imo no : Geminin imo numarasıdır.

Konşimento talimatı :Acentaya geçilmesi gereken yük detaylarını içeren evraktır.Talimatta yer alan bilgiler aşağıdaki gibi tanımlanır.

Shipper : Yükleyici, ihracatçı firma

Consignee :Alıcı firma, İthalatçı firma

Notify :Malzeme varış limanına vardığında ihbar geçilecek firma.

Same As Consignee: Alıcı ile aynı

Port Of Loading :Yükleme limanı

Port Of Delivery :Varış limanı

Vessel / Voyage : Gemi ismi / Geminin sefer numarası

Container No / Type: Konteynerın numarası ve tipi

Container Mühür No :EU0004157955

Description Of Goods: Mal tanımı

Form M Number : Form M Numarası . Sadece Nijerya'ya yapılan yüklemeler için gereklidir.

HTS Number : Gümrük tarife istatistik pozisyonuna göre malzemenin numarası (GTİP)

Total No Of Packages :Konteynera yüklenen malzemenin toplam kap sayısı

Total Gross Weight :Konteynera yüklenen malzemenin toplam brüt ağırlığı

Gümrük Temsilcisi: İhracatçı firmanın gümrükçüsü  
Shipped On Board: Konteynerın gemiye yüklendiği  
Konşimento talimat örneği de aşağıdaki gibidir.

ÖRNEKTİR

### KONŞİMENTO TALİMATI

SHIPPER :X FİRMASI  
CONSIGNEE :Y FİRMASI  
NOTIFY :SAME AS CONSIGNEE  
PORT OF LOADING :AMBARLI- MARPORT  
PORT OF DELIVERY :TINCAN  
VESSEL / VOYAGE :MSC KOREA V. MT435R  
CONTAINER NO / TYPE :MSCU8397303 – 1X20'DC  
CONTAINER MÜHÜR NO :FU3004157955  
DESCRIPTION OF GOODS:HOUSE HOLD GOODS PERSONEL PEFFECT  
FORM M NUMBER :MF231400155422  
HTS NUMBER :940360103000  
TOTAL NO OF PACKAGES:4 PACKAGES  
TOTAL GROSS WEIGHT :1903 KGS  
CUSTOMS :Z GÜMRÜK FİRMASI

SHIPPED ON BOARD

Şekil 3.5. Konşimento Talimatı Örneği.

Beyanname Cut off:Konu ihracat beyannamesinin açılıp belirtilen süre içerisinde tescil edilmiş ve onaylanmış halinin acentaya teslim edilmesidir. Firmanın çalıştığı gümrükçünün görevi dahilindedir.

Marport ETA : Geminin tahmini Marport limanına geliş tarihidir.

Marport ETS:Geminin tahmini Marport limanından kalkış tarihidir.

Ardiyesiz Giriş Tarihi: Ardiye masrafı oluşmaması adına konteynerın dolu olarak ardiyesiz giriş tarihinden itibaren limana sokulmasıdır. Eğer konteyner ardiyesiz giriş tarihinden önce limana sokulursa ardiye oluşur.Bu nedenle yükleme tarihinin belirlenmesinde en önemli etkidir.

Uygun görülen gemiye rezervasyon alınır. Şuan hatların %90'ı rezervasyon alınması, konşimento talimatının girilmesi, konşimentonun onaylanması vb işlemleri sistem üzerinden yürütmektedir. X acentasına ait sistem üzerinde alınan rezervasyon sayfasına örnek aşağıdaki gibidir ;



## Book New Shipment

From

Enter city name

To

Enter city name

### Special Conditions

Cargo requires temperature control  Cargo is dangerous  Cargo is oversized

Commodity

Please specify...

Qty.

1

Container Type

Please specify...

Weight (kg)

Add another container type / commodity

Contract

Enter contract No.

Book on tariff (No Service Contract)

Contractual Customer

Edit details  Add reference

Şekil 3.6. X Acentasına Ait Sistem Üzerinde Alınan Rezervasyon Sayfasının Örneği.

Alınan rezervasyon bilgileri müşteri, müşterinin çalıştığı gümrükçü ve nakliyecisi ile paylaşılır.

Acentadan uygun görülen gemi için alınan örnek rezervasyon bilgileri aşağıdaki gibidir;

Referans No: 081ISTL1442253

Asya port depodan alabilirsiniz.

Müşteri ile paylaşılan bilgiler aşağıdaki gibidir;

- Gemi bilgileri
- Yükleme tarihi

Nakliyecisi ile paylaşılan bilgiler aşağıdaki gibidir ;

- Gemi bilgileri
- Yükleme adresinin firma ünvanı, ilgili kişi bilgileri
- Yükleme günü ve saati
- Konteyneri nereden ve nasıl alacağı bilgisi

Gümrükçü ile paylaşılan bilgiler ;

- Gemi bilgileri

Acentanın bildirdiği referans numarası ,depo bilgisi ve müşteriden alınan yüklemenin gerçekleşeceği adres bilgisi çalışılan nakliyecisi ile paylaşılır. Nakliyeciden konteyneri aldirmek için yönlendireceği aracın plaka ve şoför bilgisi alınır. Böylece konu yük konteyner acentanın bildirdiği depodan nakliyecisi aracılığı ile aldırılır.

Konteynerın alınması sonucunda nakliyeciden veya nakliyecinin bildirdiği şoförden konteyner numarası ve mühür numarası istenilir.

Müşteri ile yükleme adresine gönderilecek konteyner numarası , mühür numarası, araç ve şoför bilgileri paylaşılır. Bunu takiben de gelen konteyner ve aracı kontrol etmesi talep edilir. Bazen bildirilenin dışında farklı araç veya konteyner gönderimleri yapılabiliyor. Konteyner numarasının yanlış verilmesi sonucunda

beyanname yanlış açılır ve beyanname kırmızı hatta düşüp konu yükleme bir sonraki gemiye kalabilir. Bir sonraki gemiye kalması durumunda da bir sonraki geminin kalkacağı güne kadar ardiye masrafı oluşur. Ardiye masrafı acentaya göre değişebilir.Genel olarak liman bazlı ardiye tarifesi aşağıdaki gibidir;

Marport Port Storage Costs for Export	Amount (usd)
20' dry	6
40' dry	9

Kumport Port Storage Costs for Export	Amount (usd)
20' dry	13
40' dry	23

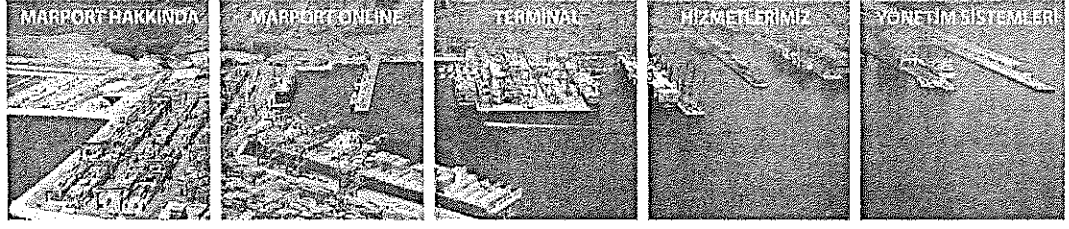
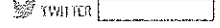
Konteyner yüklemesi bittikten sonra acentadan alınan mühür numarası ile mühür kilidi vurulur. Mühür kilidi vurulan konteynerın eksik malzeme ya da yanlış malzeme yüklenmesi sonucu kırılma durumu da olabilmektedir. Mühürü kırmadan önce ilk olarak konteynerın alındığı acentadan onay ve yeni mühür bilgisi alınması gerekmektedir. Acenta da onayı yükleme limanından almaktadır. Mühür kırımında oluşabilecek masraf acenta'ya göre değişmekte olup yaklaşık 15 usd dir.

Konteynerın yüklemesi tamamlandıktan sonra limana geri döner. Konteynerın dolu limana dönüşlerinde bazen sorun yaşanmaktadır. Konteynerın dolu giriş talebinin limanda gözükmememesi buna bir örnektir. Bu nedenle acentalar yaşanacak sorunları en aza indirmek amacıyla Forwarder firmalardan aşağıdaki bilgileri talep ederler ;

- Konteyner Numarası
- Konteynerın Mühür Numarası
- Konteynerın getirecek aracın plaka ve şöför bilgileri

Konteynerın limana geri döndüğünden Forwarderler'in emin olması gerekmektedir. Bu bilgiyi şöfürden alabilecekleri gibi limanların kendi sistemlerinden de edinebilirler.Yapılan bu işleme konteyner sorgulama denmektedir. Marport limanı için konteyner sorgulama sistemine örnek aşağıdaki gibidir ;

ÖRNEK T.2



Anasayfa » Marport Online » Konteyner Sorgulama

## KONTEYNER SORGULAMA

Konteyner Numarası

Konteyner Numarasını SDFG8127311 formatında giriniz.

Birden fazla konteyner numarası sorgulamak için ;  
herbir satıra bir konteyner numarası girerek sorgulama yapınız.

Konteyner Numarasını  
SDFG8127311 formatında  
giriniz. Herbir satıra bir  
konteyner numarası girerek  
sorgulama yapabilirsiniz.

Temizle

Sorgula



© 2014 Marport Liman İşletmeleri Ticaret ve Sanayi A.Ş. - Bu sitede bulunan her türlü belge ve belgeye orijinal olup olmadığını ARKAS'a sorun.  
Ticari kullanımlar, - Site Kullanım Kuralları ve Gizlilik Politikası

ARKAS TEKNİK HİZMETLERİ

Örnekte de görüleceği üzere konteyner sorgulama butonuna mevcut konteyner numarası girilir ve açılan tabloda aşağıdaki bilgiler yer alır.

- Konteyner numarası
- Kump durumu
- Tipi , türü , ağırlığı
- Konteynerin limana dolu giriş yaptığı tarih ve saat
- Giriş kodu
- Çıkış seferi
- Yükleme limanı
- Tahliye limanı
- Konteynerin bulunduğu yer
- Mühür numarasıdır.

Konteynerin limana giriş yapmış olması müşterinin gümrükçüsünün beyanname işlemlerini tam anlamıyla başlatabilmesi açısından önemlidir.Çünkü konteyner limana girmeden gümrükçü beyannamenin tescilini yapamaz.

Konteyner limana giriş yaptıktan sonra forwarder firmaları gümrükçüden beyanname taslağını müşteriden gelen talimat ile karşılaştırmak için talep eder. Bu noktada dikkat edilmesi gereken hususlar aşağıdaki gibidir ;

- Ihracatçı , ithalatçı firma ünvanları
- Mal bedeli
- Kap
- Kilo
- Gideceği ülke
- Konteyner numarasıdır.

Beyanname de konteyner numarası , kap ve kilo sayısının vb. yanlış beyan edilmesi beyannamenin kırmı hatta düşmesine böylece konteynerin limanda serdirilerek fiziki olarak muayyane edilmesine ve akabinde de beyannamenin acenta tarafından verilen sürede teslim edilememesinden dolayı yükün bir sonraki gemiye kalmasına sebep olmaktadır. Bütün bunlar ekstre maliyet içermektedir.

Beyanname taslağı örneği aşağıdaki gibidir ;

1. GÜMRÜK BEYANNAMESİ		Seri : VF		1. BEYAN		14343100EX172525	
2. İhracatçı/Merkezi		8920304895		EX		1	
UNIFAM ENERJİ TURİZM MEDİKAL TEKS.SAN. VE TİC. LTD.ŞTİ.		ERGENEKON MAH. HALASKARGAZI CAD. NO:51 K2 HARBİYE İSTANBUL		1		2	
3. Alınan		No		44		OMER	
NARYAM UMAR BAKO		FLAT 4 BLOCK B LCLOSB		1 ST. AVENUE GVARIMPA		ABUJA NIGERIA	
14. Beyan sahibinin kimliği		14-00629		6220514612		TÜRKİYE	
MODUS BERK GÜM. VE MÜŞ. HİZM. LTD. ŞTİ		MAREŞAL FEVZİ ÇAKMAK CAD. 2.SOK. NO:11 D:2		Ş.EVLER/BAHÇELİEVLER-İSTANBUL		NİJERYA	
20. Taahhüt türü		052		1		FOB	
21. Taahhüt türü		052		1		USD	
22. Taahhüt türü		052		1		3.097,00	
23. Taahhüt türü		052		1		2.15810	
24. Taahhüt türü		052		1		1	
25. Taahhüt türü		052		1		1	
26. Taahhüt türü		052		1		1	
27. Taahhüt türü		052		1		1	
28. Taahhüt türü		052		1		1	
29. Taahhüt türü		052		1		1	
30. Taahhüt türü		052		1		1	
31. Taahhüt türü		052		1		1	
32. Taahhüt türü		052		1		1	
33. Taahhüt türü		052		1		1	
34. Taahhüt türü		052		1		1	
35. Taahhüt türü		052		1		1	
36. Taahhüt türü		052		1		1	
37. Taahhüt türü		052		1		1	
38. Taahhüt türü		052		1		1	
39. Taahhüt türü		052		1		1	
40. Taahhüt türü		052		1		1	
41. Taahhüt türü		052		1		1	
42. Taahhüt türü		052		1		1	
43. Taahhüt türü		052		1		1	
44. Taahhüt türü		052		1		1	
45. Taahhüt türü		052		1		1	
46. Taahhüt türü		052		1		1	
47. Taahhüt türü		052		1		1	
48. Taahhüt türü		052		1		1	
49. Taahhüt türü		052		1		1	
50. Taahhüt türü		052		1		1	
51. Taahhüt türü		052		1		1	
52. Taahhüt türü		052		1		1	
53. Taahhüt türü		052		1		1	
54. Taahhüt türü		052		1		1	
55. Taahhüt türü		052		1		1	
56. Taahhüt türü		052		1		1	
57. Taahhüt türü		052		1		1	
58. Taahhüt türü		052		1		1	
59. Taahhüt türü		052		1		1	
60. Taahhüt türü		052		1		1	
61. Taahhüt türü		052		1		1	
62. Taahhüt türü		052		1		1	
63. Taahhüt türü		052		1		1	
64. Taahhüt türü		052		1		1	
65. Taahhüt türü		052		1		1	
66. Taahhüt türü		052		1		1	
67. Taahhüt türü		052		1		1	
68. Taahhüt türü		052		1		1	
69. Taahhüt türü		052		1		1	
70. Taahhüt türü		052		1		1	
71. Taahhüt türü		052		1		1	
72. Taahhüt türü		052		1		1	
73. Taahhüt türü		052		1		1	
74. Taahhüt türü		052		1		1	
75. Taahhüt türü		052		1		1	
76. Taahhüt türü		052		1		1	
77. Taahhüt türü		052		1		1	
78. Taahhüt türü		052		1		1	
79. Taahhüt türü		052		1		1	
80. Taahhüt türü		052		1		1	
81. Taahhüt türü		052		1		1	
82. Taahhüt türü		052		1		1	
83. Taahhüt türü		052		1		1	
84. Taahhüt türü		052		1		1	
85. Taahhüt türü		052		1		1	
86. Taahhüt türü		052		1		1	
87. Taahhüt türü		052		1		1	
88. Taahhüt türü		052		1		1	
89. Taahhüt türü		052		1		1	
90. Taahhüt türü		052		1		1	
91. Taahhüt türü		052		1		1	
92. Taahhüt türü		052		1		1	
93. Taahhüt türü		052		1		1	
94. Taahhüt türü		052		1		1	
95. Taahhüt türü		052		1		1	
96. Taahhüt türü		052		1		1	
97. Taahhüt türü		052		1		1	
98. Taahhüt türü		052		1		1	
99. Taahhüt türü		052		1		1	
100. Taahhüt türü		052		1		1	
101. Taahhüt türü		052		1		1	
102. Taahhüt türü		052		1		1	
103. Taahhüt türü		052		1		1	
104. Taahhüt türü		052		1		1	
105. Taahhüt türü		052		1		1	
106. Taahhüt türü		052		1		1	
107. Taahhüt türü		052		1		1	
108. Taahhüt türü		052		1		1	
109. Taahhüt türü		052		1		1	
110. Taahhüt türü		052		1		1	
111. Taahhüt türü		052		1		1	
112. Taahhüt türü		052		1		1	
113. Taahhüt türü		052		1		1	
114. Taahhüt türü		052		1		1	
115. Taahhüt türü		052		1		1	
116. Taahhüt türü		052		1		1	
117. Taahhüt türü		052		1		1	
118. Taahhüt türü		052		1		1	
119. Taahhüt türü		052		1		1	
120. Taahhüt türü		052		1		1	
121. Taahhüt türü		052		1		1	
122. Taahhüt türü		052		1		1	
123. Taahhüt türü		052		1		1	
124. Taahhüt türü		052		1		1	
125. Taahhüt türü		052		1		1	
126. Taahhüt türü		052		1		1	
127. Taahhüt türü		052		1		1	
128. Taahhüt türü		052		1		1	
129. Taahhüt türü		052		1		1	
130. Taahhüt türü		052		1		1	
131. Taahhüt türü		052		1		1	
132. Taahhüt türü		052		1		1	
133. Taahhüt türü		052		1		1	
134. Taahhüt türü		052		1		1	
135. Taahhüt türü		052		1		1	
136. Taahhüt türü		052		1		1	
137. Taahhüt türü		052		1		1	
138. Taahhüt türü		052		1		1	
139. Taahhüt türü		052		1		1	
140. Taahhüt türü		052		1		1	
141. Taahhüt türü		052		1		1	
142. Taahhüt türü		052		1		1	
143. Taahhüt türü		052		1		1	
144. Taahhüt türü		052		1		1	
145. Taahhüt türü		052		1		1	
146. Taahhüt türü		052		1		1	
147. Taahhüt türü		052		1		1	
148. Taahhüt türü		052		1		1	
149. Taahhüt türü		052		1		1	
150. Taahhüt türü		052		1		1	
151. Taahhüt türü		052		1		1	
152. Taahhüt türü		052		1		1	
153. Taahhüt türü		052		1		1	
154. Taahhüt türü		052		1		1	
155. Taahhüt türü		052		1		1	
156. Taahhüt türü		052		1		1	
157. Taahhüt türü		052		1		1	
158. Taahhüt türü		052		1		1	
159. Taahhüt türü		052		1		1	
160. Taahhüt türü		052		1		1	
161. Taahhüt türü		052		1		1	
162. Taahhüt türü		052		1		1	
163. Taahhüt türü		052		1		1	
164. Taahhüt türü		052		1		1	
165. Taahhüt türü		052		1		1	
166. Taahhüt türü		052		1		1	
167. Taahhüt türü		052		1		1	
168. Taahhüt türü		052		1		1	
169. Taahhüt türü		052		1		1	
170. Taahhüt türü		052		1		1	
171. Taahhüt türü		052		1		1	
172. Taahhüt türü		052		1		1	
173. Taahhüt türü		052		1		1	
174. Taahhüt türü		052		1		1	
175. Taahhüt türü		052		1		1	
176. Taahhüt türü		052		1		1	
177. Taahhüt türü		052		1		1	
178. Taahhüt türü		052		1		1	
179. Taahhüt türü		052		1		1	
180. Taahhüt türü		052		1		1	
181. Taahhüt türü		052		1		1	
182. Taahhüt türü		052		1		1	
183. Taahhüt türü		052		1		1	
184. Taahhüt türü		052		1		1	
185. Taahhüt türü		052		1		1	
186. Taahhüt türü		052		1		1	
187. Taahhüt türü		052		1		1	
188. Taahhüt türü		052		1		1	
189. Taahhüt türü		052		1		1	
190. Taahhüt türü		052		1		1	
191. Taahhüt türü		052		1		1	
192. Taahhüt türü		052		1		1	
193. Taahhüt türü		052		1		1	
194. Taahhüt türü		052		1		1	
195. Taahhüt türü		052		1		1	
196. Taahhüt türü		052		1		1	
197. Taahhüt türü		052		1		1	
198. Taahhüt türü		052		1		1	
199. Taahhüt türü		052		1		1	
200. Taahhüt türü		052		1		1	
201. Taahhüt türü		052		1		1	
202. Taahhüt türü		052		1		1	
203. Taahhüt türü		052		1		1	
204. Taahhüt türü		052		1		1	
205. Taahhüt türü		052		1		1	
206. Taahhüt türü		052		1		1	
207. Taahhüt türü		052		1		1	
208. Taahhüt türü		052		1		1	
209. Taahhüt türü		052		1		1	
210. Taahhüt türü		052		1		1	
211. Taahhüt türü		052		1		1	
212. Taahhüt türü		052		1		1	
213. Taahhüt türü		052		1		1	
214. Taahhüt türü		052		1		1	
215. Taahhüt türü		052		1		1	
216. Taahhüt türü		052		1		1	
217. Taahhüt türü		052		1		1	
218. Taahhüt türü		052		1		1	
219. Taahhüt türü		052		1		1	
220. Taahhüt türü		052		1		1	
221. Taahhüt türü		052		1		1	
222. Taahhüt türü		052		1		1	
223. Taahhüt türü		052		1		1	
224. Taahhüt türü							

## T.C. GÜMRÜK BEYANNAMESİ EKLI LİSTESİ

BEYAN İHRACATÇI= UNIFAM ENERJİ TURİZM MEDİKAL TEKS.SAN. VE TİC. LTD.ŞTİ.  
ERGENEKON MAH. HALASKARGAZI  
CAD. NO:51 K2 HARBIYE  
İSTANBUL  
VN=8920304895

ÖRNEKTİR

DOSYA NO:14-00

Kat	G.T.İ.P.	EŞYANIN CINSİ	MKTR	MEN REJİ	BRÜT KG	NET KG	ÖLÇÜ
EX 1							
2	9403.80, 10.00.00	YEMEK ODASI 1-Tescilsiz-GÜRLER-2313.48TL		1,00 SET	052 1000 657,67	623,05	SET
		EK BELGELER Fatura Var 28.8.2014/43985 No : MSCU6897303					
3	9403.50, 00.00.00	YATAK ODASI 1-Tescilsiz-GÜRLER-2056.67TL		1,00 SET	052 1000 584,66	553,89	SET
		EK BELGELER Fatura Var 28.8.2014/43985 No : MSCU6897303					
		Toplam:		3,00 SET		1900	1800

Şekil 3.8. (Devamı) Beyanname Örneği.

Beyanname de örnekte görüldüğü üzere aşağıdaki bilgiler yer almaktadır ;

- İhracatçı – ithalatçının ünvan ve adresleri
- Beyan sahibi
- Kap – kilo
- Teslim şekli
- Vasıta türü
- Çıkış – varış gümrüğü
- Konteyner numarası
- Fatura bedeli
- Konteynerın içinde yer alan ürünlerin isimleri ve Gtip numaraları
- Beyannamenin kim tarafından işleme alındığı vb.

Gümrükçüden gelen beyanname taslağı akabinin de acentanın verdiği süreyi aşmadan sistem üzerinden konşimento talimat girişini yapar. İntra üzerinden girilen talimat girişine örnek aşağıdaki gibidir ;



## Konşimento Talimatı - Şablon

SI İstenen Firma:

İstenilen alan

 Bu bir Birleştirilmiş Sevkiyat olup, hem Ana hem de Ara Konşimento verilerini içerir

*Gönderici	Sevkiyatçı	*Taşıyıcı	Üyesi Olmayan Taşıyıcılar
		Select one	
Taraf Bilgileri Ekle	Taraf Bilgileri Ekle	*Taşıyıcı Referans Numarası	
Adres (Konşimento üzerinde baskılı)	Adres (Konşimento üzerinde baskılı)	(çoklu kullanım örn: 371,425)	
<input type="checkbox"/> Sık Kullanılanlara Ekle	<input type="checkbox"/> Sık Kullanılanlara Ekle	Referanslar (çoklu kullanım örn: 371,425)	
*Alıcı	İhbar Taraf	Gönderici Referans Numarası	
		Sevkiyatçı Referans Numarası	
Taraf Bilgileri Ekle	Taraf Bilgileri Ekle	İşlem Referans Numarası (ITN)	
Adres (Konşimento üzerinde baskılı)	Adres (Konşimento üzerinde baskılı)	Sipariş numarası	
<input type="checkbox"/> Sık Kullanılanlara Ekle	<input type="checkbox"/> Sık Kullanılanlara Ekle	Sözleşme Referans Numarası	
	+ Daha Fazla Taraf Göster		<input type="checkbox"/> Otomatik Öner
*Gemi İsmi	Sefer	Lloyd Gemi Kodu	
Malin Kökeni	Konşimento çıktısı	*Taşıma Sekli	Select one
Makbuz Yeri	Konşimento çıktısı	Nakliye sekli	FCL (Full Container Load)
*Yükleme Limanı	Konşimento çıktısı		
*Boşaltma Limanı	Konşimento çıktısı		
Varis Yeri (Taşıyıcı Teslim Yeri)	Konşimento çıktısı		
			<input type="checkbox"/> Gümrük Gereklenn Gör

## Ayrıntılar

Konteyner detaylarını elektronik tablodan (örn: Excel) kopyala

<b>Konteyner 1</b>	<b>Kargo 1</b>	<b>Kargo Brüt Ağırlık &amp; Hacmi</b>
*Konteyner Numarası	*Paket Sayısı	*Kargo Brüt Ağırlığı (paketler dahil)
Select one	0	Kgs
*Konteyner Tipi	*Paket Tipi (Dışarıdakit)	Kargo Brüt Hacmi (paketler dahil)
Select one	Konşimento çıktısı	Cbm
Konteyner Net Ağırlığı (konteyner ağırlığı hariç)	HS Kodu	Cetvel B Numarası
Kgs	--or---	NCM Kodu
Konteyner Dara Ayrılığı	*Kargo Tanımı	Ara Konşimento Numarası
Kgs		Select one
Konteyner Brüt hacmi	<input type="checkbox"/> Sık Kullanılanlara Ekle	Düzenle
Cbm	Notlar & Numaralar	Yeni Ara Konşimento Oluştur
Konteyner Tedarikçisi		Kargo
Carrier Supplied		

Şekil 3.9. İntra Sistemi'nin Konşimento Talimatı Girişi Örneği.

29.06.2015

INTRTA - The Largest Multi-Carrier E-Commerce Platform for Global Shipping

ORNEKTIR

Taşıyıcı Mührü Gönderici Mührü Hazret Ekle Kargo Detaylarını Ekle

1 Ekle Kopyala Sil

Konteyner Detaylarını Ekle

Sık Kullanılanlara Ekle

Bu taşımada sadece bir kargo çeşidi gönderiyorum

1 Ekle Kopyala Sil

**Konteyner**

#### Kontrol Toplamları

Toplam Konteyner Sayısı:	1	Toplam Sevkiyat Ağırlığı:	0.000
Toplam Paket Sayısı:	0	Toplam Sevkiyat Hacmi:	0.0000

#### Manifesto Başvuru Bilgileri

Başvuru Durumu	Başvuru Ülkesi	Başvuru No.
Select one	Select one	
1.Gemide Kalacak Yabancı Mallar Ülkesi	Select one	
2.Gemide Kalacak Yabancı Mallar Ülkesi	Select one	

#### Doküman ve Navlun Masrafları

Şartlar

Age of Vessel

Caribbean Basin Initiative (CBI)

Carrier Reserves the Right to Place Container(s) in Heated Warehouse at a Set Cost

Certification Statements

Container Packing Certificate

Tanımlanmış Kullanıcı Şartları

Konşimento veriliş yeri

Konşimento çıktısı

İstenilen Veriliş Tarihi

Navlun Ödemesinin Yapılacağı Nokta

Para Birimi

Göndericinin Bildirdiği Değer

Select one

USD United States of America, D

Tüm Masraflar

Prepaid

Tekil Masraflar

Deniz Sevkiyatı

Çıkış Limanı Masrafları(THC)

Çıkış Yeri Nakliye Masrafları

Ek Masraflar

Varis Limanı Masrafları(THC)

Varis Yeri Nakliye Masrafları

Select one

Select one

Select one

#### Konşimento Yazdırma Talimatları (Taşıyıcıya seçilen, konşimento talimatının çıktısı değil)

Konşimento Tipi

Navlunlu

Navlunsuz

Konşimento Açıklamaları

Orjinal:

Kopya :

Deniz/Ekspres:

Bu bir Tek Başına Ara Konşimentodur

Ara Konşimento Numarası

#### Müşteri bilgilendirme e-mailleri

Müşteri bilgilendirme e-mailleri

Vergüt yardımıyla ayrılarak, boşluk bırakmadan altı e-mail girebilirsiniz.(örn:adres1@intrta.com, adres2@intrta.com).

Konşimento Talimatı İsmi Unnamed

Şablonu Kullan

Sakla

<https://www.intraworks.intrta.com/siaclui/createTemplate.do>

2/3


Şekil 3.9. (Devamı) Intrta Sistemi'nin Konşimento Talimatı Girişi Örneği.

Bu nokta ürünün gideceği ülkede Forwarder firmasının acentası var ise ana konşimento da yükleyici (shipper) olarak kendi firma adını alıcı (consignee) olarak da yurtdışı acenta firmasını kullanır. Müşterinin iletmiş olduğu talimata göre de kendi ara konşimentosunu düzenler. Ara konşimento da gerçek yükleyici ve alıcı bilgileri yer alır. Acenta kullanılan yüklemeler de arada kendi olduğundan tam anlamıyla yükün varış limanına vardığında alıcıya tesliminden kendisi sorumludur ve acentası aracılığıyla malzemenin teslim edilebilmesi için gerekli işlemleri başlatır ve ordinoyu teslim ettirir. Ayrıca malzemenin alıcı firma tarafından çekilmemesi durumunda da konşimento üzerinde kendi firma adı yer aldığından oluşabilecek tüm masraflardan yine kendisi sorumludur. Bu tür yükleme organizasyonu için düzenlenen ana ve ara konşimento örneği aşağıdaki gibidir;

**OCEAN BILL OF LADING**

Used for Combined Transport and Port to Port Shipment



Shipper XX URETIM SANAYI LTD.STI Orta Bayır Mah. Kağıthane/Istanbul 0212 212 23 825 0212 212 15 943		Ref. No.	B/L No. <b>S-EXP-14-00655A</b>	
Consignee YY WORLD LTD ACCRA-GHANA +233 2081499745		 <b>ÖRNEKTİR</b> <b>Atg Logistics</b> ISTANBUL - IZMIR - MERSIN  ATILGAN LOJİSTİK A.Ş. Perla Vista Residence, B Blok, Kat: 7/51 Beykent, Beylikdüzü 34520 İstanbul / TÜRKİYE Tel : +90 212 873 74 75 Fax : +90 212 873 36 76 E-Mail : info@atilganlogistics.com.tr Web : www.atilganlogistics.com.tr		
Notify Party/Address (No claim shall attach to the Carrier or his Agent for failure to notify) SAME AS CONSIGNEE				
Pre-Carriage by	Place of receipt	RECEIVED by the Carrier the goods specified below in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and overleaf of this bill of lading to which merchant agrees by accepting this bill of lading, any local privileges and customs notwithstanding.		
Ocean Vessel / Voy. AURETTE A / WBS046W14	Port of Loading AMBARLI			
Port of Discharge TEMA	Place of Delivery by on-carrier			
Marks and Numbers	Number and kind of packages; description of goods	Gross Weight In kilos	Measurement In cubic metres	
ARKU2397686 20DC SEAL :3539490 LCL/LCL	4 PALLETS	4,400,00 KGS	3,89	

INVERTER WITH CHARGES - POWER SUPPLY EQUIPMENT ACCESSORIES  
(12 VDC INVERTER- 24 VDC INVERTER 12V 100A ACCESSORIES )  
850440889000 - 850490990000

"GOODS HAVE BEEN DELIVERED TO FORWARDER ON 30.10.2014"

DESTINATION CHARGES ARE TO THE ACCOUNT OF THE CONSIGNEE

SHIPPER'S LOAD, STOW, COUNT AND SEAL

SAID TO CONTAIN

SHIPPED ON BOARD 22.11.2014

Above Particulars Declared By Shipper, Carrier Not Responsible

The particulars given above as stated by the shipper and the weight, quantity, quality, marks, numbers, measure, condition, contents and the value of the goods are unknown to the carrier. One of these Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. In Witness where of original Bills of Lading stated below all of this tenor and date has been signed, the same being accomplished the others to stand void.

Freight and Charges	Freight Payable at	Place and Date of Issue
FREIGHT PREPAID AS AGREED	ORIGIN	22.11.2014
	No. Of Original B(s)/L 3 ORIGINAL / 3 COPY	Stamp and Signature
For delivery of goods please apply to: TRANS GLOBAL LOGISTICS LTD 134 COMMERCIAL WAREHOUSE AREA PMB TEMA-GHANA TEL:+233 303 20 2222,206935 +233303 202 222 / +233 303 206568		

ORIGINAL

Şekil 3.10. Deniz İhracat Ara Konşimento Örneği.

**OCEAN BILL OF LADING**

Used for Combined Transport and Port to Port Shipment



Shipper ZZ SANAYI LTD STI PELITLI KOYU GEBZE-KOCAELI/TÜRKİYE 026274152110 / 02628452605		Ref No.	B/L No. <b>S-EXP-14-00767B</b>
Consignee ZZ OAK CO. ACCRA NORTH GHANA WEST AFRICA		 <b>Atg Logistics</b> İSTANBUL - İZMİR - MERSİN  ATILGAN LOJİSTİK A.Ş. Perla Vista Residence, B Blok, Kat: 7/51 Beykent, Beylikdüzü 34520 İstanbul / TÜRKİYE Tel : +90 212 873 74 75 Fax : +90 212 873 36 76 E-Mail : info@atilganlogistics.com.tr Web : www.atilganlogistics.com.tr	
Notify Party/Address (No claim shall attach to the Carrier or his Agent for failure to notify) SAME AS CONSIGNEE			
Pre-Carriage by	Place of receipt	RECEIVED by the Carrier the goods specified below in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and overleaf of this bill of lading to which merchant agrees by accepting this bill of lading, any local privileges and customs notwithstanding.	
Ocean Vessel / Voy. AURETTE A / WBS046W14	Port of Loading AMBARLI		
Port of Discharge TEMA	Place of Delivery by on-carrier		
Marks and Numbers	Number and kind of packages; description of goods	Gross Weight in kilos	Measurement in cubic metres
ARKU2397686 20DC SEAL NO:3539490 LCL/LCL	6 PALLETS  ELECTRICAL CABLES 85444991	5.821,97 KGS	6,15

DESTINATION CHARGES ARE TO THE ACCOUNT OF THE CONSIGNEE

SHIPPER'S LOAD, STOW, COUNT AND SEAL

SAID TO CONTAIN

SHIPPED ON BOARD 22.11.2014

Above Particulars Declared By Shipper. Carrier Not Responsible

The particulars given above as stated by the shipper and the weight, quantity, quality, marks, numbers, measure, condition, contents and the value of the goods are unknown to the carrier. One of these Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. In Witness where of original Bills of Lading stated below all of this tenor and date has been signed, the same being accomplished the others to stand void.

Freight and Charges  FREIGHT COLLECT AS AGREED	Freight Payable at  DESTINATION	Place and Date of Issue  22.11.2014
	No. Of Original B(s)/L 3 ORIGINAL / 3 COPY	Stamp and Signature
For delivery of goods please apply to: TRANS GLOBAL LOGISTICS LTD 134 COMMERCIAL WAREHOUSE AREA PMB TEMA-GHANA TEL:+233 303 20 2222,206935 +233303 202 222 / +233 303 206568		

ORIGINAL

Şekil 3.11. Ara Konşimento Örneği 2.



DENETİK  
BILL OF LADING

FOR COMBINED TRANSPORT SHIPMENT OR PORT TO PORT SHIPMENT

Shipper/Exporter (complete name and address) <b>ATILGAN LOJİSTİK A.Ş.</b> ADIMAN KARIVEÇİ MAH. ALEMDAĞ CAD. PERLA VISTA RESİDENCE B BLOK K 7/51 BEYLİKDUZU-İSTANBUL / TURKEY 02128737475	B/L NO. <b>ARKIST0000140653</b>
Consignee (see applicable unless designated by owner) <b>TRANSGLOBAL LOGISTICS LTD</b> 134 COMMERCIAL WAREHOUSE AREA P.O. BOX 3108 TEMA-GHANA TEL: +233 303 20 2222, 20 6935 FAX: +233 303 206568 JOSEPH SOLFFT HARTEY CEL: +208 722 564	
Third Party (complete name and address - carrier not responsible for failure to notify see clause 1111) <b>TRANSGLOBAL LOGISTICS LTD</b> 134 COMMERCIAL WAREHOUSE AREA P.O. BOX 3108 TEMA-GHANA TEL: +233 303 20 2222, 20 6935 FAX: +233 303 206568 JOSEPH SOLFFT HARTEY CEL: +208 722 564	<b>ARKAS CONTAINER TRANSPORT S.A.</b> Management İstanbul-Turkey Tel: (90 212) 337 53 50 arkas@arkas.com.tr
Pre-carriage by Place of Receipt <b>YM INCEPTION</b>	Port of Loading <b>İSTANBUL</b> Vessel No <b>ASA43W14</b>
Port of Discharge <b>TEMA</b>	RECEIVED by the Carrier the Goods specified below in apparent good order and condition unless otherwise stated, in all respects to such parts as are stated, authorized or permitted papers and subject to all terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading as from the date of receipt by accepting this Bill of Lading, any loose packages and contents notwithstanding. This Bill of Lading given takes its effect by the carrier and the weight, measure, quantity, condition, packing and contents of the goods are unknown to the Carrier. The Carrier has had no opportunity to check either of these particulars are correct. The original Bill of Lading duly endorsed must be surrendered by the merchant to the carrier in exchange for the goods or a copy of a delivery order, in the absence of which the number of original Bills of Lading stated herein as of this date and date has been signed, one of which being surrendered the others to remain void.

Particulars furnished by the Merchant:

Container No and Details MARKS & NUMS	Quantity and Kind of Packages	Description of Goods	Measurement (CBM) Gross Weight (KGS)
ARKU 21997666 SEAL NO: 3439490 TARE: 2100	1	/20' BO Containers Said to Contain 10 PALLETS ELECTRICAL CABLES-INVERTER WITH CHARGER POWER SUPPLY BODYPOWER ACCESSORIES (12 VDC INVERTER-21 VDC INVERTER-12V 100A ACCESSORIES) HTS CODE: 85.44.47.91-8504.40.03.90.00-8504.90.99.00.00 ***** TOTAL : 10 PALLETS	CBM : 10,321.970 +KGS ***** GW: 10,321.970 +KGS
TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR OTHER PACKAGES OR UNITS RECEIVED BY THE CARRIER			

FREIGHT & CHARGES	Reverse Tons	Rate	Per	Prepaid	Collect
<b>FREIGHT PREPAID</b> After a Free Time of (seven) days, including Sundays and holidays of the empty container, the following demurrage rates shall apply: From the 8th to 14th day USD 22 per day per 20' container, from the 15th to 21st day USD 28 per day per 20' container, from the 22nd day on USD 35 per day per 20' container. After above mentioned standard free time, receivers are subject to pay the following demurrage rate for "Open Top" and "Flat Rack" containers, from the 8th day on USD 35 per day per 20' container. All expenses incurred at discharging port shall be debited separately. The carrier has the right to re-ship undelivered cargo from the container(s) after (thirty) days from date when they are discharged at the port of discharge. The cargo carried under this Bill of Lading may be carried on-deck or under-deck on Carrier's option. In case the containers are not returned to carrier's depot within 30 (thirty) days after picking up, in addition to the demurrage charges incurred until 17th day, the value of the container as USD 7,500.00 per 20' container and USD 1,500.00 per 40' container shall apply. In the event the amount of demurrage exceeds the value of the container, the carrier is under no obligation to accept value of container as compensation of container demurrage. In case the cargo is not received from the shipper or the contractual counterparty of the carrier or the shipper's crew, load, unlash and seal, the cargo shall be responsible for the demurrage and the relevant costs and expenses.					

In Rate	Prepaid At <b>İSTANBUL/TURKEY</b>	Payable At	Signed on Board Date <b>YM INCEPTION ASA43W14</b>
Place and date of Issue <b>İSTANBUL/TURKEY</b>	NO. OF BILLS OF LADING <b>FCL/FCL</b>	No. of Packages <b>THREE (03)</b>	Signature Agent on Behalf of the Carrier <b>ARKAS CONTAINER TRANSPORT S.A.</b>
Terms <b>PCL/FCL FREE IN / LINER OUT</b>			
*FOR COMBINED TRANSPORT ONLY			BY <b>ARKAS SHIPPING AND TRANSPORT S.A.</b>

Şekil 3.12. Deniz İhracat Ana Konşimento Örneği.

Konu Tincan yklemesinde acenta kullanılmadığı için gerçek ykleyici ve alıcının belirtildiği hat koşimentosu dzenmiştir. Dzenlenen koşimento rneği aşağıdaki gibidir ;

ÖRNEK 7.2

See website for large version of the reverse / Voir page(s) Web pour plus de détails y conditions / Cămpurile acest formular sunt disponibile în format mare pe site-ul nostru / 批单的条件和背单请见背面 / www.mscmedshippco.com

 <b>MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.</b> Website: www.mscmedshippco.com SCAC Code: MSCU		<b>BILL OF LADING No. MSCUII293607</b> <b>NON-NEGOTIABLE COPY</b> <small>*Port-to-Port* or *Combined Transport* (see Clause 1)</small>	
SHIPPER: UNIFAM ENERJİ TUR. MED. TEKS. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ. ERGENEKON KAHALLESİ HALASKARGAZI CAD. NO:51/2 HARBİYE-ŞİŞLİ/İSTANBUL TEL:0212 594 44 44 FAX:0212 219 27 50		CARRIER'S AGENT'S ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD)  FCL/FCL Lloyd's / IMO Number = 9123154 FORM NUMBER: MF201400155422 FREE IN / LINER OUT	
CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of..." here.  HARYAM UMAR BAKO FLAT 4 BLOCK B L CLOSE 1ST AVENUE GHARIMPA ABUJA NIGERIA TEL:2348032062441 MTAUBATS@YAHOO.COM		NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20)  MARYAM UMAR BAKO FLAT 4 BLOCK B L CLOSE 1ST AVENUE GHARIMPA ABUJA NIGERIA TEL:2348032062441 MTAUBATS@YAHOO.COM	
VESSEL & VOYAGE NO. (see Clauses 8 & 9) MSC KOREA V. MT435R		PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2) XXXXXXXX	
PORT OF LOADING AMBARLI/MARPORT/İSTANBUL		PORT OF DISCHARGE TINCAN/LAGOS	
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF. 06118PL1442253 XXXXX		PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 6.2) XXXXXXXX	
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)			
Container Numbers, Seal Numbers and Marks MSCU6897303/20DV CARKLER SEAL/EU0004157955 Tare Wt : 2280	Description of Packages and Goods <small>(Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)</small> 1X20' CNR(S) S.T.C SHIPPER'S LOAD STOW COUNT 44 PIECES HOUSEHOLD GOODS PERSONAL EFFECTS HTS CODE: 94036010		Gross Cargo Weight KGS 1900.000
WOOD PACKAGING MATERIALS SHOULD COMPLY WITH ISPM15 REGULATIONS. FAILURE TO COMPLY WILL RESULT IN CONTAINERS BEING RETURNED TO LOAD PORT OR CARGO BEING DESTROYED-ALL COSTS/FINES/PENALTIES WILL BE FOR SHIPPERS' ACCOUNT  Total Tare wgt. 2280.000 KGS Total No. of Items 44 Total Gross wgt. 1900.000 KGS			
FREIGHT & CHARGES <small>Cargo shall not be delivered unless Freight &amp; Charges are paid (see Clause 16).</small>			
FREIGHT PREPAID		RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled Carrier's Receipt for carriage subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt to Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT.  If this is a negotiable (To Order / of) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for the Goods or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law of the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable.  IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, all of this tenor and date, and whosoever one original Bill of Lading has been surrendered all other Bills of Lading shall be void.	
DECLARED VALUE (only applicable if Ad Valorem Charges paid - see Clause 7.3) XXXXX		CARRIER'S RECEIPT (No. of Cntrs or Pkgs recd by Carrier - see Clause 14.1) 1 CNTR	
PLACE AND DATE OF ISSUE İSTANBUL: XXXXX		SHIPPED ON BOARD DATE 30-AUG-2014	
SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A. By MSC Shipping Agency S.A. As agents.			

Standard Edition - 08/2009 TERMS CONTINUED ON REVERSE

Şekil 3.13. Acenta Kullanılmayan Yüklemelelerde Oluşturulan Hat Konşimentosu Örneği.



Konşimento (Bill of Lading) da aşağıdaki bilgiler yer almaktadır ;

- Yükleyici
- Alıcı
- İhbar adresi
- Gemi adı ve seferi
- Yüklemenin full (fcl )mü parsiyel (lcl) mi olduğu ibaresi
- Konteyner ve mühür numarası
- Kap kilo bilgisi
- Mal cinsi ve gtip numarası
- Gemi kalkış tarihi
- Navlun şekli : İki tür navlun vardır . Bunlar Freight Prepaid ve Freight Collect ibareleridir. Prepaid navlunun yükleyici tarafından ödendiği Collect ise navlunun alıcı firma tarafından ödendiği anlamına gelmektedir. Hat konşimentoları genelde collect yükleme kabul etmezler. Forwader firmalarının kendi konşimentolarını kullandıkları yüklemelerde collect ödeme sistemi kullanılır.
- Konşimento numarasıdır.

Full (fcl )konteyner yüklemeleri dışında bir de parsiyel (lcl ) yüklemeler mevcuttur.Parsiyel yüklemeler de koonteynerın içinde birden fazla yükleyici firmanın malzemeleri yer almakta olup bir de fazla ihracatçı adına konşimentolar düzenlenir. Parsiyel yükleme planlamalarında malzemenin ölçüleri ve m3 'ü büyük önem taşır.Parsiyel yüklemeler de gümrükçülere parsiyel listesi hzırlanıp verilir. Bu parsiyel listesinde konteyner numarası, gemi adı seferi ,konteyner tipi, ihracatçı firmaların tam ünvanları ve her ihracatçı firmanın yüklediği malzemelerin kap ve kilo bilgisi yer alır. Parsiyel listesine örnek aşağıdaki gibidir;

ÖRNEKTİR

08.07.2014

### PARSİYEL LİSTESİ

Ambarlı Gümrük Müdürlüğü Dikkatine,

Detayları aşağıda belirttiğimiz konteynere yüklemesi yapılan firmaların kap-kilo bilgisi aşağıda belirtildiği gibidir.

Gemi Adı / Sefer :LUCIAN G. A /WBS028W14

Çıkış Limanı :MARPORT BATI

Variş Limanı :TEMA

Konteyner :1X20'DC

Konteyner No :TCLU3245746

X FİRMASI  
2 KAP- 800 KGS

Y FİRMASI  
31 KOLİ – 568,55 KGS

Z FİRMASI  
16 KAP- 1255 KGS

Şekil 3.14. Parsiyel Listesi Örneği.

Daha sonra oluşturulan konşimento taslağı müşterinin onayına sunulur. Gemi kalkmadan konşimento üzerinde değişiklik herhangi bir masraf olmadan yapılabilir. Ancak gemi kalkışından sonra yapılan konşimentolardaki düzeltmelerde acenta konşimento düzeltere ücreti adı altında masraf yansıtır. Acentanın Forwarder firmasına yansıttığı masrafı akabinin de Forwarder firması da müşterisine yansıtır. Sistem tam anlamıyla bir zincir döngüdür.

Konşimento işlemi tamamlandıktan sonra beyannamenin belirtilen sürede acentaya teslim edilip edilmediği gümrükçü ile kontrol edilir. Beyannamenin zamanında teslim edilmesi durumunda yükleme ile ilgili bir sorun kalmaz. Beyanname ve girilen konşimento talimatının acenta tarafından kontrolü sırasında bazen gümrükte beyan edilen kap kilo ile konşimento da belirtilen kap kilo uyumsuzluğu ortaya çıkabilir. Bu durumun oluşması için belirttiğim gibi gümrükçü ile kontrollü gitmek gerekir.

Konşimento ve beyanname süreçleri tamamlandıktan sonra geminin kalkıp kalkmadığı acenta veya acentanın sisteminden kontrol edilir. Gemi kalkış kontrolü örneği aşağıdaki gibidir ;

# TRACKING - CONTAINER TGHU0895860



ÖRNEK T.İ.R

Type	Shipped to	Final POD	ETA
20' DRY VAN	TEMA, GH	TEMA, GH	12/07/2015

## Movements

Location	Description	Date	Vessel	Voyage
TEMA, GH	Estimated Time of Arrival	12/07/2015	MSC BANU	
ANTWERP, VAN, BE	Transshipment Loaded	24/06/2015	MSC BANU	NY525A
ANTWERP, VAN, BE	Transshipment Discharged	20/06/2015	MSC CORDOBA	NMS24R
ISTANBUL, 34, TR	Loaded	10/06/2015	MSC CORDOBA	NMS24R
ISTANBUL, 34, TR	Gate In Full	03/06/2015		
ISTANBUL, 34, TR	Empty to Shipper	03/06/2015		

Results Generated 16:44, 26/06/2015 \*

### \*Disclaimer

If you have any questions regarding the results of your shipment tracking results, please contact your local MSC team at the number below. Your right to use this interactive service is strictly limited to tracking containers shipped by MSC in which you have an interest. You shall not copy, download, reproduce, distribute, transmit or otherwise use any of the information and content on the MSC website unless for your own personal, non-commercial use or unless you have obtained prior express written permission to do so from MSC. Please note that reasonable efforts have been made to ensure that the service content is accurate and up-to-date, however all information is given without any guarantee or representation as to its accuracy and under no circumstances whatsoever shall MSC be liable for any direct, incidental, consequential, indirect, special or other damages, costs, losses or liabilities arising from reliance on any of the information or materials contained on the MSC website. The MSC Tracking application may not work for users that hide or anonymize their identity or location. MSC reserves the right to slow or stop entire access to MSC Track and Trace data by automated processes, without prior notice.

WWW.MSC.COM

[www.msc.com/tur/terms-conditions](http://www.msc.com/tur/terms-conditions)

Şekil 3.15. Gemi Kalkış Kontrolü Sistemi.

Örnek takip sisteminde yer alan bilgiler aşağıdaki gibi ifade edilir ;

- Empty to Shipper : Yükleyicinin konteynerı boş olarak aldığı tarih
- Gate in Full : Konteynerın dolu girişinin olduğu tarih
- Loaded: Konteynerın gemiye yüklendiği ve geminin kalkış yaptığı tarih
- Transshipment Discharge : Konteynerın aktarma limanına ulaştığı tarih
- Transshipment Loaded: Konteynerın aktarma limanında aktarıldığı geminin çıkış tarihi
- Estimated Time of Arrival : Geminin varış limanına tahmini varış tarihi

Gemi kalktıktan sonra fatura kesilir ve gemi kalkış ,geminin tahmini varış tarihi ile birlikte müşteriye bilgisi geçilir.

Gemi kalkışından sonra haftalık geminin varış tarihi kontrolü yapılır. Aktarmalı giden yükler de bazen aktarma limanlarında yaşanan sorunlardan geminin kalkışı gecikerek varış limanına varış zamanı uzayabiliyor. Gemi kalkış kontrolleri haftalık müşteriye ve varış ülkesinde acenta kullanıldı ise varış acentasına bildirilir. Gemi varışını gerçekleştirdikten sonra varış ülkesinde gümrük süreçleri başlar ve konteynerın alıcı tarafından çekilip çekilmediği , boşaltımının yapılıp yapılmadığı kontrol edilir. Konteynerın boşaltılması için genellikle acentalardan 7 gün free time yani konteynerın 7 gün ücretsiz varış limanında serbest dolaşımı için süre verilir. Ancak bazı yüklemelerde yapılan gümrük süreçleri daha uzun sürdüğünden verilen süre yeterli olmayıp müşterilerin 14-21 gün free time talepleri olabilmektedir.Konteynerın belirtilen süre de boşaltılmaması durumunda demuraj oluşur. Genel olarak acentaların uyguladığı demuraj tarifesi aşağıdaki gibidir;

**Tablo 3.6.** Demuraj Tarifesi.

Tarife : usd / gün

KONTEYNER TİPİ	FREE TIME	1.PERİYOD	2.PERİYOD	3.PERİYOD
20 DC	7gün	7 gün 20 usd	7 gün 40 usd	7 gün 55 usd
40DC –HC	7 gün	7 gün 40 usd	7 gün 79 usd	0 gün 110 usd

Özellikli konteynerlar imcolu, reefer (soğutucu) vb. standart tarifinin iki katıdır.

Örneğin X firmasına ait gemide bulunan 1x40HC konteyner 25.02.2015 tarihinde yükleme limanından kalkmış olup 06.04.2015 tarihinde varış limanına gelmiş olmasına rağmen 18.05.2015 tarihinde çekilecek olması durumunda aşağıdaki gibi demuraj hesaplaması uygulanır ;

İlk 7 gün free : 06.04- 12.04

Sonraki 7 gün 40 usd : 13.04 – 19.04 : 7x40 usd : 280 usd

Sonraki 7 gün 79 usd : 20.04- 26.04 : 7x79 usd : 553 usd

Sonraki günler 110 usd : 27.04 – 18.05 : 22x110usd: 2200 usd

Toplam demuraj bedeli : 3033 usd dir.

Ayrıca varış limanına gelen konteynerın çekilmesi içindeniz yolunda kanuni olarak 45 gün süre tanınmıştır. 45 günün ardından devlet tarafından malzemelere el konulur ve malzemeler millileşmiş olur. Böylece devletleşen malzemeler açık arttırmayla satılabilir ya da imha edilebilir.

Konteynerların boşaltım seçenekleri iki türdür ;

- Konteyner'ın varış limanında boşaltılması
- Konteyner'ın varış limanından sonra fabrikaya çekilmesi yani boşaltılıp konteynerın daha sonra varış limanına boş olarak teslim edilmesi. Bu tür boşaltım için acentalardan Geçici kabul taahhünamesi talep edilir. Bu taahhütname ile konteynerın belirtilen sürede boşaltılıp sağlam teslim edileceğinin garantisi verilir. Ayrıca 500 usd 1000 usd arası depozito da navlun dışında acentalardan talep edilir. Sağlam ve zamanında teslim edilmesi durumunda ise konu para Forwarder firmasına iade edilir. Geçici kabul taahhünamesine örnek aşağıdaki gibidir ;

ÖRNEKTİR

GEÇİCİ KABUL (NAKLİYE) TAAHHÜTNAMESİ Yükleme bazında geçerlidir.

TARİH

.../.../2015

**CATONİ DENİZ İŞLERİ A.Ş.**

Türkiye acentalığını yaptığımız NYK (Nippon Yusen Kaisha) Line kumpanyasına ait konteynerlerin liman sahasından boşaltıldıkları depoya nakliyesi firmamız tarafından organize edilecek ve konteynerlar boşaltıldıktan sonra aşağıda tanımladığımız konteyner sahasına (depo veya liman) hasarsız olarak teslim edilecektir.

Dolu konteynerın araç üzerine yüklenmesinden, boş olarak teslimine kadar geçen sürede üçüncü şahıslara verilebilecek zarar ve ziyandan, konteynerların teslim edilmemesi, geç teslim edilmesi, temizlenmemiş veya hasarlı teslim edilmesi halinde her türlü cezai ve hukuki sorumluluğun firmamıza ait olduğunu ve bu zararlara ilişkin bedelleri ayrıca bir mahkeme kararına gerek kalmaksızın derhal, defalen ve nakden ödeyeceğimizi peşinen kabul ve taahhüt ederiz.

Gemi Adı Ve Seferi :

Konşimento No:

Konteyner No:

Tahliye Limanı : Mardaş (Ambarlı gümrüğü)

Boş Konteyner Teslim Adresi :

**FİRMA ÜNVANI**

**FİRMA KAŞESİ VE İMZA**

(kaşe, yetkili imza )

Ek: Yetkili imza sirküleri

**Not: Yukarıdaki taahhütnamenin alıcı firma antetli kağıdına hazırlanarak aslının tarafımıza teslimini rica ederiz.**

**Şekil 3.16.** Geçici Kabul Taahhütnamesi Örneği.

Varişını gerçekleştirmiş, boşaltımının yapılmış konteyner'a sistem üzerinde aşağıdaki örneği verebiliriz.



# TRACKING - CONTAINER MEDU1726325



Type	Shipped to	Final POD
20' DRY VAN	TEMA, GH	TEMA, GH

## Movements

Location	Description	Date	Vessel	Voyage
TEMA, GH	Cargo removed from Container	24/06/2015		
TEMA, GH	Delivery order issued	23/06/2015		
TEMA, GH	Positioned In	21/06/2015		
TEMA, GH	Positioned Out	21/06/2015		
TEMA, GH	Discharged	19/06/2015	MSC MANDY	NYS21A
ANTWERP, VAN, BE	Transshipment Loaded	28/05/2015	MSC MANDY	NYS21A
ANTWERP, VAN, BE	Transshipment Discharged	23/05/2015	SCT SANTIAGO	NMS20R
ISTANBUL, 34, TR	Loaded	13/05/2015	SCT SANTIAGO	NMS20R
ISTANBUL, 34, TR	Gate In Full	06/05/2015		
ISTANBUL, 34, TR	Empty to Shipper	06/05/2015		

Results Generated 16:46, 25/06/2015 \*

### \*Disclaimer

If you have any questions regarding the results of your shipment tracking results, please contact your local MSC team at the number below. Your right to use this interactive service is strictly limited to tracking containers shipped by MSC in which you have an interest. You shall not copy, download, reproduce, distribute, transmit or otherwise use any of the information and content on the MSC website unless for your own personal, non-commercial use or unless you have obtained prior express written permission to do so from MSC. Please note that reasonable efforts have been made to ensure that the service content is accurate and up-to-date, however all information is given without any guarantee or representation as to its accuracy and under no circumstances whatsoever shall MSC be liable for any direct, incidental, consequential, indirect, special or other damages, costs, losses or liabilities arising from reliance on any of the information or materials contained on the MSC website. The MSC Tracking application may not work for users that hide or anonymize their identity or location. MSC reserves the right to slow or stop entire access to MSC Track and Trace data by automated processes, without prior notice.

[WWW.MSC.COM](http://WWW.MSC.COM)

[www.msc.com/tur/terms-conditions](http://www.msc.com/tur/terms-conditions)

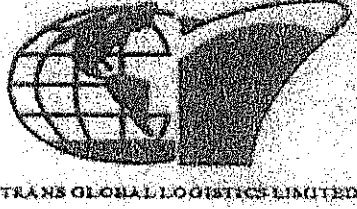
Şekil 3.17. Sistemde Konteyner Sorgulama Sayfası Örneği.

Konteyner varış limanına varıp malzeme alıcıya teslim edildiğinin kanıtı olan POD (Proff Of Delivery) ordino teslim evrağı arada Forwarder firmasının kendi acentasını kullanmış olması durumunda kendi acentasından , hat ile direk gönderip kendi acenta kullanmadığı durumda da hattan talep edilir.

POD evrağına bir örnek aşağıdaki gibidir;

ÖRNEKTİR

ÖRNEKTİR



### PROOF OF DELIVERY

Description : Detergent Essence  
Packages : 1pkg  
Awb No. : 235 - 4534 8402

CONSIGNEE : BERRAK MANUFACTURING CO. LTD.  
DRIVER NAME : E.SOWAH  
CAR NUMBER : GS 508 - 14  
SIGN : *[Signature]*  
DATE : 27 - 06 - 2014

RECEIVED BY: *Eugenio Sowah*  
SIGN : *[Signature]*  
DATE : 26 / 6 / 2014

Şekil 3.18. POD (Malzeme Teslim Evrağı).

Konu yükleme ile ilgili bütün işlemler tamamlandıktan sonra dosyanın zarar raporu alınıp, arşivlenip kaldırılır.

### 3.4. Forwarder Firmalarının Denizyolu İthalat Yük Taşımalarında Operasyonel İş Süreçleri Ve Uygulama Örnekleri

Forwarder firmalarında operasyonel süreç aşağıdaki gibi ilerlemektedir. ;

Operasyonel işlem ilk olarak müşteriden aşağıdaki yük detayları için istenilen navlun talebi ile başlamaktadır. Müşteri navlun talebine örnek aşağıdaki gibi verilebilir ;

Yükleme Limanı : Chittagong, ,Bangladesh

Varis Limanı : Mersin

Mal Cinsi : Tekstil

Ekipman : 20'DC

Alıcı : ALAT TEKSTİL SAN.TİC.LTD.ŞTİ

İç Nakliye : Mersin Liman-Elazığ arası

Belirtilen detaylara istinaden acentalardan navlun araştırması yapılır .

Acentalardan gelen FOB teklife en uygun örnek aşağıdaki gibi verilebilir;

Rezervasyonlarınız için ref no taleplerinizi tarafımıza iletmenizi rica ederiz.

FOR FOB SHIPMENTS ONLY

POL	T/S	DESTINATION	20'DV	40'DV	40'HC
Chittagong	Via Port Kelang (28-30 gün)	Mersin	USD600	USD1150	USD1150

- ENS (usd 25/bl), ISPS(usd 10/cntr), THC(both pol&pod), local charges both ends
- ENS : Türkiyeye giren yükleri için alınan gümrük bildirim ücretidir.
- THC: Terminal ücreti
- ISPS : Güvenlik ücreti

Local Charges:

- India rate inclusive of Origin ISPS
- HWS Surcharge : Ağır tonaj farkıdır.
- By Payload for 20'dc

Over 16 MT -18 MT : NIL

Over 18 MT- 21 MT :USD 50

Over 21 MT- 23 MT : USD 100

Over 23 MT- 25MT :USD 175

Over 25 MT : Not Accepted

Burada 20dc yüklemeler için tonaj kısıtlamaları iletilmiştir. 16- 18 tona kadar olan yüklemeler de ekstra masraf yansıtılmayacak olup 18 – 25 tona kadar yüklemelerde ekstra masraf oluşacağı 25 ton üzeri yüklemelerinde kabul edilmediği dile getirilmiştir.

- No OTHC from POL Chittagong: Yükleme limanı masrafı
- Chittagong shipment subject to Seal surcharge Usd 6/box and depot surcharge : Chittagong limanındaki mühür alımı masrafı
- Depot Surcharges in Chittagong: Chittagong limanındaki depolama masrafıdır. Her acenta talep etmez.

USD 45/20'; USD 70/40' (revised on 1st-Jan, 2014) to offset recent increase of depot tariff and to be paid by freight paying party

**Validity**

**Valid** : 04.05.2015 / 18.05.2015

Verilen teklifin geçerli olduğu tarih aralıklarını belirtmektedir. İthalat yüklemelerinde genellikle fiyatlar hafta da bir ya da iki hafta da bir değişebilmektedir.

**Mersin Liman Masrafları**

Free out (nonimco) : usd 175 / Beher konteyner

isps : usd 13+kdv / Beher konteyner

Ordino : usd 90 +kdv/ Beher konşimento

Geçici Kabul Bedeli : usd 90+kdv/Beher konteyner

Acente Gözetim Ücreti : usd 10+kdv/Beher konteyner

Free Out :Varış limanı masrafları

İsps : Güvenlik Masrafları

Ordino: Malzeme teslim evrağı

Geçici Kabul Ücreti: Varış limanına gelen konteynerın liman içinde değil de liman dışında fabrika da boşaltılması durumunda alınır.

Acenta Gözetim Ücreti : Acentanın yüklere ilişkin yapmış olduğu gözetim masrafı

- Tüm yüklemeler ZIM LINE'/SETH SHIPPING'in konşimento şartlarına tabidir.
- Yükleme onayı teklifimizi kabulünüzden sonra alınacaktır.

- Navlun teklifimiz ekipman ve gemilerimizdeki yer elverişliliği ölçüsünde geçerlidir.
- Navlun teklifimizin geçerlilik süresince BAF ve diğer masraflarda oluşabilecek artma ve azalmalar bildirilmeksizin navluna yansıtılacaktır.
- Tahmini transit süre ve aktarma detayları bilgi amaçlı verilmiştir; kati değildir. Önceden bilgilendirilmeksizin değiştirilebilir.
- Deniz navlunları "USD" olarak peşin tahsil edilir.
- Liman masrafları ve tüm lokal masraflar "YTL" olarak faturalandırılır.
- FOB yüklemelerde free out, geçici kabul gibi lokal masraflar alıcıya aittir.
- Tahliye liman masrafları navlun teklifimize dahil edilmemiştir ve aksi belirtilmedikçe alıcıya aittir

Acentadan gelen navlun talebinin geçerliliğinin sağlanabilmesi için yüklenecek malzemenin gtip numaralarına da ihtiyaç bulunmaktadır. Ayrıca 20dc konteyner yüklenecek ise tonajı da önem taşımaktadır. İthalat yüklemelerinde geçerlilik süresi kısa olduğundan dolayı işlemlerin hızla sonuçlandırılması ve belirtilen geçerlilik süresinden önce geminin kalkış yapması gerekmektedir. Bu nedenle fiyatlandırma ve rezervasyon aşamalarında daha fazla dikkat edilmelidir.

Müşterinin talep ettiği Mersin varış limanı- Elazığ fabrika arası iç nakliye bedeli içinde nakliyecilerden teklifler toplanır ve en uygun güvenilir olan nakliyecinin teklifi baz alınır. Konu yükleme için verilen nakliye bedeline örnek aşağıdaki gibidir;

- 20' 0-14 ton dara dahil 1800 TL + KDV
- 20 & 40' 0-28 ton dara dahil 2400 TL + KDV dir.

Konu destinasyon için yükleme ülkesinde anlaşmalı acenta var ise yurtdışı acentadan da navlun talep edilir. Navlun yurtiçi acentanın sağladığından fazla ise tercih edilmez. Konu destinasyon için yurtiçi acentadan alınan teklifte Origin charges (BOC) dahil olmadığından ve alıcı firma tarafından ödemesinin gerektiği için yurt dışı acentadan talep edilir ve konu destinasyon için acenta kullanılacağından yani

Forwarder firması hat konşimentosu dışında kendi konşimentosunu düzenleyeceğinden yurt dışı acenta ile de gerekli organizasyon yapılır. Origin charge'lar konteyner tipi bazında aşağıdaki gibi faturalandırılır;

CFS Stuffing : USD 75

Landing Fee : USD 50

Documentation: USD 25 per B/L

Handiling Fee :USD 15

Alınan teklifler değerlendirildikten sonra müşterinin talep ettiği hizmetleri karşılayacak şekilde teklif hazırlanır ve sunulur.

### **3.4.1. Konu Destinasyon İçin Alış Rakamının Hesaplanması**

Acentadan alınan fiyatlara konu hesaplama aşağıdaki gibi yapılmaktadır;

Chittagong limanından Mersin limanına kadar 1x40dc konteyner için denizyolu taşıma ücreti : 1150 USD

Depozito masrafı : 500 USD

Mersin liman (lokal) masrafları toplamı : 413,92 USD

Free Out : 175 USD

Güvenlik ücreti (isps): 15,34 USD

Ordino ücreti : 106.20 USD

Geçici kabul ücreti :106.20 USD

Acenta gözetim ücreti :11.18 USD

Chittagong acenta masrafları toplamı:165 USD

Elleçleme masrafı :15 USD

Yükleme masrafı :50 USD



Dökümantasyon masrafı :25 USD

Cfs sahası masrafı : 75 USD

Mersin limanı - Elazığ boşaltma adresi arası 1x40 hc iç nakliye bedeli: 2400 TL+KDV

Yukarı da belirtilen tutarlara göre toplam alış rakamı 1728,92 USD + 500 USD depozito + 2400 TL + KDV

### **3.4.2. Konu Destinasyon İçin Satış Rakamının Hesaplanması**

Toplam hesaplanan alış rakamının üzerine belirli bir tutarda kar konulup müşteriye teklif sunulur. Konu destinasyon için alış fiyatının üzerine kar eklenerek satış rakamı oluşturulmuştur.

Satış rakamına dahil olan kalemler aşağıdaki gibidir ;

Chittagong- Mersin limanı arası 1x40 hc denizyolu taşıma ücreti

Chittagong liman masrafları

Mersin liman masrafları

Mersin limanı Elazığ boşaltma adresi arası 1x40hc iç nakliye bedeli

Chittagong acanta masrafları

Satış rakamına dahil olmayan kalemler aşağıdaki gibidir;

Yurtiçi gümrükleme masrafı

Yurtdışı gümrükleme masrafı

Sigorta ücreti

Demuraj bedeli

Ardiye bedeli

Gümrük vergi & harç& kdv

Konu destinasyon için müşteriye hazırlanan teklife örnek aşağıdaki gibidir;

### 3.4.3. Oluşturulan İthalat Dosyasında Sırasıyla Yer Alan Evraklar

- Dosyanın genel bilgilerinin yer aldığı kapak
- Kar zarar raporu
- Satış faturaları
- Alış faturası
- Ana ordino kopyası
- Ara ordino kopyası
- Tescil evrağı
- Var ise özet beyan evrağı
- Geçici kabul taahhütnamesinin kopyası
- Ana – ara konşimento kopyası
- Beyanname kopyası
- Yabancı fatura kopyası (commercial invoice)
- Yabancı çeki listesi kopyası (packing list)
- Müşteriden alınan konşimento talimatı kopyası
- Acentadan alınan rezervasyon föyü
- Gemi bilgisi
- Alış fiyatı
- Satış fiyatı

Firma Adı	Y MUSTERİ	Teklifi Veren	Y FORWARDER FIRMASI
İlgili		İlgili	
Telefon		Telefon	
Faks		Faks	
E-Mail		E-Mail	
Tarih		Sayfa Adedi	1

**Konu: Denizyolu İthalat Navlun Teklifi**

Firmanıza özel olarak hazırlanmış olduğumuz navlun teklifimiz aşağıda bilginize sunulmuştur.

Teklifimizin uygun bulunması durumunda teklifimizin kaşe ve imzalı onaylanarak tarafımıza gönderilmesini rica ederiz.

**Teklif Detayları**

Yükleme Yeri / Posta Kodu Chittagong / Bangladesh  
 Varış Yeri / Posta Kodu Mersin / Turkey  
 Malm Cinsi Tekstil  
 Ölçüler- Ağırlık  
 Toplam Ağırlık  
 Hacim  
 Kap Adedi  
 Geçerlilik Süresi 20.04.2014  
 Not

Hat	Navlun	Kur	Konteyner Tipi	Servis	Süre	Geçerlilik
Y FORWARDER FIRMASI	3.200,00	USD	40HC	AKTARMALI	37 GÜN	30.04.2014

**NAVLUNA DAHİL EDİLEN KALEMLER**

Navlun Ücreti  
 Yükleme Limanı Masrafları  
 Varis Limanı Sonrası İc Tasima (Mersin Limanı - Elazığ arası 1x40hc)  
 Varis Limanı Masrafları

**NAVLUNA DAHİL EDİLMİYEN KALEMLER :**

Yurt İçi Gümrükleme Hizmet Bedeli  
 Gümrük Vergisi & hare & Kdv  
 Sigorta Ücreti  
 Yurt Dışı Gümrükleme Hizmet Bedeli  
 Demoraj  
 Liman Ardiye  
 Liman Öncesi İc Tasima

**Şekil 3.19. Deniz İthalat Teklif Formatı Örneği.**

Örnekte de görüldüğü üzere sunulan teklife navlun, Chittagong yükleme limanı masrafları, Mersin varış limanı masrafları, Mersin varış limanı sonrası malzemelerin müşterinin Elazığda ki adresine taşınması maliyeti dahil olup yurtiçi-yurtdışı gümrükleme, vergi – harç masrafları, yükleme limanı öncesi taşıma, sigorta, malzemelerin varış limanına geldikten sonra boşlatılması için verilen süreyi aşması durumunda oluşacak demoraj ve konteynerın varış limanında beklemesinden dolayı oluşacak ardiye masrafı dahil değildir.

Verilen teklife müşteriden onay gelmesi durumunda hatta dönülür ve rezervasyon için talep edilen bilgileri sağlanır. Rezervasyon için hat tarafından gerçek alıcı, gönderici ve Forwarder firmasının varış ülkesinde acentası var ise acenta bilgileri talep edilir. Gerekli bilgiler hat ile paylaşıldıktan sonra Hat tarafından Forwarder firmasına işlemlerin yürütüleceği referans numarası, gerçek alıcı, gönderici bilgileri verilir Aynı zamanda Hattan da varış ülkesinde kullanılacağı acenta detayları istenilir. Referans numarası varış ülkesinde kullanılacak Forwarder firmasının acentasına bildirilir ve Hattın acentası ile Forwarder'in acentası arasında bağlantı kurulur. Aralarındaki iletişim sonucunda Forwarder firması kendi acentasından yük ile ilgili bilgileri temin eder. Forwarder firması acentası sayesinde gerçek alıcı ve gerçek gönderici arasındaki iletişim ve bağlatıyı da sağlar. Takiben de Forwarder firmasının acentası attın acentası ile yapmış olduğu iletişim sonucunda malzemenin yükleneceği planlanan gemi bilgilerini temin eder ve Forwarder firmasına iletir. Gelen gemi ve ürün bilgilerine örnek aşağıdaki gibidir ;

Cut off : May 14, 2015

Etd Chittagong : May 18,2015

Eta Port Kelang : May 24,2015

Mother vessel :Z. ASIA V-78

Eta Port Kelang: May 31, 2015

Etd Port Kelang : Jun 01, 2015

Eta Mersin : Jun 22, 2015

Inv no : WSL/15/008

Date : 21.04.2015

Order no : 1652, 1653, 1654,

1655, 1656, 1657,081B

Quantity : 54,048 pcs / 611 ctns

Volume : 68.13 cbm

Equipment : 1X40'HC

Gelen bilgilere istinaden geminin beyanname için süresinin 14 Mayıs 2015 olduğunu yükleme limanından 18.05.2015 de ayrılacağı, aktarma limanı olan Port Kelang limanına 24.05.2015 de varacağı, aktarma limanında aktarılacağı gemi ismi, aktarma limanından çıkacağı tarihin 01.07.2015 de ayrılacağı ve varış limanı olan Mersin limanına 22.07.2015 tarihinde geleceği bilgisi ve fatura numarası, sipariş ve ürünün miktar detayları alınır.

Alınan gemi ve ürün bilgileri gönderici firmaya yani müşteriye iletilir. Müşterinin onayını aldıktan sonra Forwarder firması acentasından ana ve ara yani MHL and HBL konşimento draftlarını talep eder.Acentadan gelen konşimento kopyalarına örnek aşağıdaki gibidir;



# BILL OF LADING

## ACCESS CONTAINER LINE

SHIPPER <b>WEGA</b>		BILL OF LADING NO. 79607909		
CONSIGNEE UNTO THE ORDER OF:		EXPORT REFERENCES INV NO : WSL/15/008      DATE: 21-04-2016 EXP.NO : 1961-000288-15      DATE: 21-04-2015 S/C NO : ALAT/WEGA/001/2014      DATE: 07-12-2014		
NOTIFY PARTY/INTERMEDIATE CONSIGNEE <b>ALAT</b>		FORWARDING AGENT ACCESS FREIGHT SYSTEMS LTD. DHAKA, BANGLADESH WEB: WWW.ACCESS-FREIGHT.COM		
PRE-CARRIAGE BY <b>HANSA CALYPSO V-834S</b>		PLACE OF RECEIPT <b>CHITTAGONG</b>		
VESSEL & VOYAGE <b>Z. ASIAV-78</b>		PORT OF LOADING <b>CHITTAGONG</b>		
PORT OF DISCHARGE <b>MERCIN, TURKEY</b>		FINAL DESTINATION <b>MERCIN, TURKEY</b>		
		FREIGHT PAYABLE AT <b>DESTINATION</b>		
		NUMBER OF ORIGINAL B/L <b>THREE (3) COPY NON-NEGOTIABLE</b>		
MARKS AND NUMBERS	NO. OF PAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS <small>Particulars Furnished by Shipper,</small>	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
MODEL (MODEL NAME) MARKA (BRAND) MODEL KODU (BODY DISTRIBUTION) BEDEN DAGILLIMI ASORTI QUANTATY RENK (COLOR) HARDAL MUSTARD) ASORTI (QUANTATY)	611 CARTONS	(SIX HUNDRED ELEVEN CARTONS) ONLY. <u>DESCRIPTION OF GOODS:</u> 80% VISCO 20% NYLON ORDER NO.      DESCRIPTION 1652      V-NECK SWEATER 1653      O-NECK SWEATER 1654      U-NECK SWEATER 1655      NECKED-COLLAR SWEATER 1656      WOVEN V-NECK BUTTON CARDIGAN 1657      ROUND O-NECK BUTTON CARDIGAN 0818      O-NECK SWEATER CAT. 5 H.S CODE: 6110.00.00 <u>CONTAINER NO</u> <u>SIZE</u> <u>SEAL NO</u> <u>QUANTITY</u> <u>MODE</u> TCNU8760432      40'HC      D095930      611 CARTONS      CFS/CY	13903.30 KGS	69.63 CBM
FREIGHT RATES CHARGES, WEIGHTS AND/OR MEASUREMENTS SUBJECT TO CORRECTION		RECEIVED BY CARRIER. The goods, or the containers, vans, trailers, palletized units or other packages said to contain the goods herein mentioned, in apparent outward good order and condition unless otherwise indicated to be transported and delivered to transhipped herein provided The receipt custody, earnings delivery and trans shipping of the goods are subject to the terms appearing on the face and back hereof, as well as the provisions contained in the filed freight tariff. In witness whereof the carrier by its agent has signed 3 bills of lading, all of the same tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void		
FREIGHT COLLECT		DATE		
TOTAL PREPAID		By <u>For ACCESS FREIGHT SYSTEMS LTD</u> AGENT FOR THE CARRIER		
TOTAL COLLECT		As Agents		

Şekil 3.20. Deniz İthalat Ara Konşimento Örneği

Yukarıda ki Hbl konşimentoda gerçek alıcı ve yükleyici bilgileri yer alır. Konşimento da Freight collect ibaresi navlunun alıcı tarafından yani Alat firması tarafından ödeneceğini gösterir.

ÖRNEK TİR

SHIPPER

MBL NO:

ACCESS FREIGHT SYSTEMS LTD  
HOUSE462, GROUND FLOOR, ROAD-31  
NEW DOHS MOHAKHALI, DHAKA-1206  
BANGLADESH  
A/C:WEGA STYLEWISE (PVT.) LTD.

## MBL DRAFT

CONSIGNEE  
ATG LOGISTIK AS  
PERLA VISTA RESIDENCE  
B BLOCK RAT:7/51 BEYKENT BEYLIKDUZU  
ISTAMBUL TEL:+9021287374 75  
FAX:+90 212 873 3676

NOTIFY PARTY  
ATG LOGISTIK AS  
PERLA VISTA RESIDENCE  
B BLOCK RAT:7/51 BEYKENT BEYLIKDUZU  
ISTAMBUL TEL:+9021287374 75  
FAX:+90 212 873 3676

PRE-CARRIAGE BY PLACE OF RECEIPT  
CHITTAGONG  
FREIGHT PREPAID  
VESSEL PORT OF LOADING  
CHITTAGONG  
13.903,30  
PORT OF DISCHARGE PLACE OF DELIVERY  
MERCIN, TURKEY  
MKS & NOS/CONTAINER NOS NO OF PKGS (SIX HUNDRED ELEVEN CARTONS ONLY.)

SHIPPING MARKS:	611	DESCRIPTION OF GOODS
MODEL (MODEL NAME)	CARTONS	ORDER NO. DESCRIPTION
MARKA (BRAND)		1652 V-NECK SWEATER
MODEL KODO		1653 O-NECK SWEATER
(BODY DISTRIBUTION)		1654 U-NECK SWEATER
BEDEN DAGILLIMI		1655 NECKED -COLLAR SWEATER
ASORTI QUANTATY		1656 WOVEN V-NECK BUTTON CARDIGAN
RENK (COLOR)		1657 ROUND O-NECK BUTTON CARDIGAN
HARDAL		081B O-NECK SWEATER
MUSTARD)		CAT. 5
ASORTI (QUANTATY)		H.S CODE: 6110.00.00
		INV NO : WSL/15/008 DATE: 21-04-2015
		EXP.NO : 1961-000288-15 DATE: 21-04-2015
		S/C NO : ALAT/WEGA/001/2014 DATE: 07-12-2014

CONTAINER NO.	SIZE	SEAL NO	QUANTITY	MODE
			611	CFS/CY

SHIPPED ON BOARD

Şekil 3.21. Deniz İthalat Ana Konşimento Örneği



Yukarıda belirtilen MBL ise Forwarder firması ve onun acentası gözükecek şekilde düzenlenir. Bu konşimento forwarder firması ile acentasını ilgilendirir. Müşteri ile ilgisi yoktur.

HBL konşimento kopyası onay için müşteri ile paylaşılır. Ony alındıktan sonra acentaya onay verilir. Ve yükleme planlanan şekilde organize edilir. Forwarder firması MBL için seawaybill hazırlanması için talimat verir. Seawaybill orjinal konşimentosuz ordino alınabilmesini sağlar. Operasyonel anlamda zaman kaybını önler. Seawaybill düzenlenen HBL konşimento örneği aşağıdaki gibidir;



# SETH SHIPPING Ltd.

## BILL OF LADING FOR PORT TO PORT OR COMBINED TRANSPORT

SHIPPER / EXPORTER (NAME & ADDRESS) ACCESS FREIGHT SYSTEMS LTD HOUSE NO:462, ROAD NO:31 NEW DOHS, MOHAKHALI, DHAKA-1206 A/C:WEGA STYLEWISE (PVT) LTD		BOOKING No. BILL OF LADING No. SSPHCGP8301058	
CONSIGNEE (NAME & ADDRESS) ATILGAN LOJISTIK A.S. PERLA VISTA RESIDENCE B BLOCK RAT:7/51 BEYKENT BEYLIKDUZU ISTAMBUL TEL:+9021287374 75 FAX:+90 212 873 3676 (B/L NOT NEGOTIABLE UNLESS CONSIGNED TO ORDER)		FORWARDING AGENT F.M.C.No.  POINT AND COUNTRY OF ORIGIN (FOR MERCHANT'S REFERENCE ONLY)	
NOTIFY (NAME & ADDRESS) ATILGAN LOJISTIK A.S. PERLA VISTA RESIDENCE B BLOCK RAT:7/51 BEYKENT BEYLIKDUZU ISTAMBUL TEL:+9021287374 75 FAX:+90 212 873 3676		REMARKS / EXPORT OR OTHER INSTRUCTIONS C/B.CEKMECE 14 Free Days For Equipment SHIPPED ON BOARD 18-MAY-15  ** REMARKS/CLAUSE AS PER ATTACHED LIST **	
* FOR DEFINITION SEE CLAUSE 1 OVERLEAF	INITIAL CARRIAGE	PLACE OF RECEIPT OF GOODS * (IF CONTRACTED FOR)	
	VESSEL * HANSA CALYPSO - 834S	VOY * PORT OF LOADING * CHITTAGONG	
	PORT OF DESTINATION * MERSIN	FINAL DESTINATION * (IF CONTRACTED FOR)	
FURTHER ROUTING (AT MERCHANT'S EXPENSE, RISK AND RESPONSIBILITY)			
PARTICULARS AS FURNISHED BY SHIPPER			
MKS & NOS. / CONT. NOS.	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT KGS	CBM MEASUREMENT
	1 CONT.  AS PER ATTACHED LIST  SHIPPER'S LOAD STOWAGE & COUNT 1 CONT. TOT. TARE= 3810.0	13903.300	69.630
		CARGO W TOTAL 13903.300	69.630
DEBIT OUT			
		RATE PER AMOUNT	FREIGHT PREPAID COLLECT
		FREIGHT AS ARRANGED	
AD VALOREM FREIGHT			
MERCHANT'S DECLARED VALUE OF GOODS: If Merchant enters a value, Carrier's "package" limitation of liability shall not apply and ad valorem freight will be charged (See Clause 21)			
NOTE: Received in apparent good order and condition, unless otherwise stated herein, the Goods or packages or Containers said to contain the units and amount of Goods specified herein for carriage subject to the terms and conditions hereof (including the terms and conditions of the reverse side hereof and the terms and conditions of the Carrier's Tariff Rules) from the Place of Receipt or the Port of Loading (whichever is applicable) to the Port of Discharge or the Place of Delivery (whichever is applicable). The Merchant agrees and acknowledges that the weight, measure, marks, numbers, quality, contents (serial) number and value of the Goods as declared are unknown to and not admitted by the Carrier, but that the Carrier has relied upon the Merchant's representation as to the number of packages stated herein. If the acknowledged tally of Containers, that indicates that the container has been packed and sealed by the Merchant at his premises without the Carrier being represented and able to check or verify either the tally of Goods or the stowage, which are consequently unknown to him in issuing this Bill of Lading the Merchant expressly warrants and agrees to be bound by all the terms, stipulations, exceptions, limitations, liberties and conditions stated herein, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated on its front and/or reverse side hereof as well as the provisions of the Carrier's Tariff Rules, Regulations and Schedules, without exceptions, as fully as if they were all signed by the Merchant, and the Carrier's undertaking to carry the Goods is made on the basis of the Merchant's acceptance and agreements as aforesaid.		IN WITNESS of the contract contained herein the number of original Bills of Lading stated below has been signed by or on behalf of Seth Shipping Ltd. (as Carrier). Unless otherwise stated in any applicable law or regulation, upon any of the said originals being accomplished the others to stand void.	
		FREIGHT PAYABLE AT DESTINATION	No. OF ORIGINAL B/L ISSUED ONE (1)
PLACE AND DATE OF ISSUE CHITTAGONG, 18-MAY-15			
SETH SHIPPING Ltd., AS CARRIER			

Sekil 3.22. Deniz İthalat Seawaybill Ana Konşimento Örneği

A T T A C H E D L I S T F O R B / L SSPHCGP8301058  
 HANSA CALYPSO - 8348  
 CHITTAGONG - MERSIN

PAGE: 1

MKS & NOS./CONT. NOS.	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT (KGS)	MEAS (CBM)
--> Item 1			
MODEL (MODEL NAME)	SWEATER		
MARKA	80% VISCO 20% NYLON ORDER NO. DESCRIPTION		
(BRAND)	1652 V-NECK SWEATER 1653 O-NECK SWEATER		
MODEL KODO	1654 U-NECK SWEATER 1655 NECKED		
(BODY	-COLLAR SWEATER 1656 WOVEN V-NECK BUTTON		
DISTRIBUTION)	CARDIGAN 1657 ROUND O-NECK		
BEDEN	BUTTON CARDIGAN 081B O-NECK SWEATER CAT. 5		
DAGILLIMI	H.S CODE: 6110.00.00		
ASORTI QUANTATY	SERVICE CONTRACT NO:MESH8327		
RENK	14 DAYS DETENTION FREE TIME AT DESTINATION		
(COLOR)	HBL NO:79607909		
HARDAL			
MUSTARD)			
ASORTI			
(QUANTATY)			
CONT=TCNU8760432	1 CNT HC40' (CY/FO) , 611 CTN, SEAL=D095930	13903.300	69.630
	1 CONT. TOT. TARE= 3810.0	13903.300	69.630

## REMARKS AND CLAUSE:

C/B.CEKMECE

14 Free Days For Equipment

SHIPPED ON BOARD 18-MAY-15

INV NO : WSL/15/008 DATE: 21-04-2015

EXP.NO : 1961-000288-15 DATE: 21-04-2015

S/C NO : ALAT/WEGA/001/2014 DATE: 07-12-2014

DEMURRAGE PAYABLE AT PORT OF DISCHARGING

IMPORT TO TURKEY (DV/HC) :

1- 7 DAYS - FREE

8 - 14 DAYS - \$28/ 20' PER DAY; \$41/40' PER DAY; \$60/45' PER DAY.

15 DAYS AND OVER - \$43/20' PER DAY; \$61/40' PER DAY;\$84/45' PER DAY

DANGEROUS GOODS MAY BE ONLY SHIPPED WITH THE PRIOR APPROVAL OF THE CARRIER

PROVIDED THAT PREVIOUS WRITTEN FULL PARTICULARS OF SUCH GOODS

HAVE BEEN GIVEN TO THE CARRIER BY THE SHIPPER OR ON ITS BEHALF AND

ALL THE RELEVANT REQUIREMENTS AND RECOMMENDATIONS,

INCLUDING, BUT NOT LIMITED TO, OF THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION,

HAVE BEEN COMPLIED WITH BY THE SHIPPER.

THERE ARE CARGOES THAT REQUIRE SPECIAL PRIOR APPROVAL FROM THE CARRIER FOR BOOKING,

INCLUDING, BUT NOT EXCLUSIVELY LIMITED TO, HAZARDOUS/DANGEROUS GOODS,

HIGH VALUE GOODS, LIQUIDS IN A FLEXITANK, MILITARY CARGOES, OUT OF GAUGE

AND BREAK BULK CARGOES. THE FULL LIST OF SUCH SPECIAL CARGOES IS AVAILABLE

BY CONTACTING THE LOCAL CARRIER'S AGENT. THE SHIPPER IS OBLIGED TO NOTIFY THE CARRIER

PRIOR TO THE ISSUANCE OF THIS BOOKING CONFIRMATION THAT IT IS TENDERING

SUCH CARGO FOR SHIPMENT, WITH WRITTEN FULL PARTICULARS OF SUCH CARGO

AND THIS CONFIRMATION IS CONDITIONED ON SUCH CORRECT AND FULL NOTICE

AND COMPLIANCE WITH ANY OTHER REQUIRED PROCEDURE OF THE CARRIER.

THIS BOOKING CONFIRMATION IS ISSUED, IN ADDITION TO ITS PROVISIONS, SUBJECT TO ALL THE TERMS AND CONDIT

IONS OF THE CARRIER'S REGULAR FORM OF BILL OF LADING AND TARIFF. THE PROVISIO

NS CONTAINED HEREIN ARE ONLY AN EXTRACT. THE FULL VERSION OF THE TERMS OF THE BOOKING CONFIRMATION CAB

C O N T I N U E D

Şekil 3.22. (Devamı) Deniz İthalat Seawaybill Ana Konşimento Örneği

Örnekte de görüldüğü üzere Surrendered ifadesi konşimentonun orjinal düzenlenmediği anlamını taşır ve ordino alımında orjinal konşimento talep edilmeyeceğini belirtir. Gemi gelişinden önce hem hattan hem de acentadan konşimentonun seawaybill gözüktüğünün teyidi alınmalıdır.

Gemi gelişine yakın hat tarafından forwarder firmasına varış ihbarı bilgisi gelir. Varış ihbarına örnek aşağıdaki gibidir;

ÖRNEKTİR

## VARIS İHBARNAMESİ

Asağıda bilgileri sunulan yukunuz limanımıza beklenmekte olup,manifesto bilgilerinin kontrol edilmesi ile:

- 1.- TÜRKÇE MAL TANIMI
- 2.- PARÇA ADEDİ VE AMBALAJ NEV'İ
- 3.- BRÜT KILO MİKTARI

gün içinde acilen tarafımıza bildirilmesini rica ederiz.

ONEMLI NOT : Yazılı bilgi verilmemesinden ve/veya yanlış bilgilendirmeden doğacak her türlü sorumluluk ithalatçıya ait olup, oluşabilecek gümrük cezaları karşılığında ithalatçıya rucu edilecektir.

Gemi Adı/Seferi : ARGOS / 13 / W

Tahmini Varis tarihi : 29/06/2015

Boşaltma limanı : MERSİN LIMAN (MIP)

Konşimento tipi : Original

Konşimento : SSPHCGP8301058

Bayrak : LIBERIA

Lloyds code (Imo No) : 9477787

### MANIFESTO DETAYLARI

Yükleyici : ACCESS FREIGHT SYSTEMS LTD

HOUSE NO:462, ROAD NO:31  
NEW DOHS, MOHAKHALI, DHAKA-1206 A/C:WEGA  
STYLEWISE (PVT) LTD

Aliıcı : ATILGAN LOJISTIK A.S.PERLA VISTA

RESIDENCE  
B BLOCK RAT:7/51 BEYKENT BEYLİKDUZU İSTAMBUL  
TEL:+9021287374 75  
FAX:+90 212 873 3676

İhbar : ATILGAN LOJISTIK A.S.PERLA VISTA

RESIDENCE  
B BLOCK RAT:7/51 BEYKENT BEYLİKDUZU İSTAMBUL  
TEL:+9021287374 75  
FAX:+90 212 873 3676

Page 1 of 2

Şekil 3.23. Deniz İthalat Gemi Varış İhbarı Örneği

ÖRNEKTİR

Container	Pck	Qty	Weight	Description
TCNU8760432 /HC40 SEAL:ZGLD095930	CTN	611	13,903.300 kg	SWEATER 80% VISCO 20% NYLON ORDER NO. DESCRIPTION 1652 V-NECK SWEATER 1653 O-NECK SWEATER 1654 U-NECK SWEATER 1655 NECKED -COLLAR SWEATER 1656 WOVEN V-NECK BUTTON CARDIGAN 1657 ROUND O-NECK BUTTON CARDIGAN 001B O-NECK SWEATER CAT. 5 H.S CODE: 6110.00.00 SERVICE CONTRACT - NO:MESH8327 14 FREE DEMURRAGE DAYS HBL NO:79607909 REF:1115::WOJA15276

Bilgilerinize arz eder, saygılarımızı sunarız.

Page 2 of 2

Şekil 3.23. (Devamı) Deniz İthalat Gemi Varış İhbarı Örneği

Variş ibaresinde gemi gelmeden manifesto bilgilerinin kontrol edilip taraflarına bilgi verilmesi talep edilir. Kontrol edilmesi istenen bilgiler aşağıdaki gibidir ;

- Türkçe mal tanımı
- Parça adeti ve ambalajı
- Brüt kilo miktarı

Variş ihbarında aynı zamanda aşağıdaki bilgiler de yer alır ;

- Gemi adı / seferi
- Tahmini variş tarihi
- Boşaltma limanı
- Konşimento tipi
- Konşimento numarası
- Bayrak
- Imo numarası
- Yükleyici,alıcı,ihbar bilgileri
- Konteyner ve mühür numarası
- Kap , kilo ve mal tanımı.

Variş ihbarında tescil alınması için gerekli bilgiler ve ordinonun hazır olcağı tarih iletilir. Tescil alındıktan sonra belirtilen güne kadar tescil numarası ve özet beyan formunun kopyası talep edilir. Tescil alımı için iletilen bilgiler aşağıdaki gibidir;

## GEMİ DETAYLARI

VESSEL NAME	ARGOS
VOYAGE	13
ETA	29.06.2015
FLAG	LIBERIA
IMO	9477787
BUILD	2012
LINE	ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD.
AGENCY	BELSTAR SHIPPING AND TRANSPORT

Zamanında tescil alınıp özet beyan bildirimini yapılabilmesi için acentadan gelen bilgiler ve aşağıdaki bilgiler müşterinin gümrükçüsü ile paylaşılır;

- Ana ve ara konşimento kopyası
- Kap / kilo bilgisi
- Konteyner numarası
- Gtip bilgisi
- Pul numarası
- Pul tarihi

Gümrükçüden alınan tescil bilgilerinin yer aldığı evrak örneği aşağıdaki gibidir ;



ÖRNEK TR

1010536138  
ATILGAN LOJİSTİK ANONİM ŞİRKETİ.  
A.KAHVECİ M.Y.S.S.BU ALEM DAĞ  
C.PERLARS D B 51/  
034/BEYLİKDÜZÜ

DENİTH

15330100IM020590

23/06/2015

1

ARGOS  
LIBERYA  
BELSTAR DENİZCİLİK VE TAŞIMACILIK A

330100

268

MERSİN GÜMRÜK MÜD.

13

BANGLADEŞ

TÜRKİYE

29/06/2015

1 79607909 1 611 BI TCNU8760432

13903.3 WLSA  
SARFI ANCAK  
ALAT

611

13903.3

Şekil 3.24. Deniz İthalat Tescil Evrağı Örneği

Tescil bilgilerinde aşağıdaki bilgiler yer alır ;

- Tescili yapan Forwarder firmasının ünvanı
- DENITH :Deniz ithalat ünvanı
- Tescil numarası: IM020590
- Tescil tarihi
- Tescil yapılan gemi bilgileri
- Çıkış - varış limanı
- Geminin varış tarihi
- Konteyner numarası
- Kap- kilo bilgisi
- Gerçek alıcı ve yükleyici bilgisi

Alınan tescil bilgileri pul numarası ve tarihi ile birlikte hatta iletilir ve onayı alınır.

Gemi geldikten sonra müşteriye ordinonun hazır olacağı tarih bilgisi verilir. Faturası kesilir.

Gemi geldikten sonra ilk olarak Forwarder firmasının gözüktüğü ana konşimento için ordino alımı işlemlerine başlanılır. Hattın navlun faturası ve demuraj depozitosu ödenir. Depozito konteynerın belirtilen sürede boşaltılmaması durumunda oluşacak demuraj bedelinin bir kısmının garanti altına alınmasıdır. Belstar hattın 40 hc konteynerlar için uyguladığı depozito tutarı 750 usd dır. Konu ödemeler yapıldıktan sonra hat ödeme dışında aşağıdaki evrakları ordino tesliminde talep eder;

- Geçici kabul oldu ise geçici kabul taahhütnamesinin firma antetli kağına kaşe imzalı orjinalini
- Vekaletname

- İmza sirküsü
- Eğer konşimento orjinal ise orjinal cirolo konşimentonun kendisini talep eder. Ancak konu örnekte ana konşimento seawaybıl olduğundan talep edilmemektedir.

Geçici kabul taahhütnamesine örnek aşağıdaki gibidir ;

ÖRNEKTİR

29.06.2015

BELSTAR DENİZCİLİK VE TAŞIMACILIK A.Ş  
MERSİN

29.06.2015 tarihinde Mersin limanına gelen acentalığınıza 13 sefer sayılı ARGOS gemisinden tahliye edilen SSPHCGP8301058 nolu konşimento da kayıtlı yükleri hattınıza ait konteynerle birlikte karayolu/ trenyolu ile nakletmek istiyoruz.

Aşağıda numaraları belirtilen 1X40HC konteynerlerinizi boş ve sağlam olarak isbu yazımız tarihinden itibaren 10 gün içerisinde Merisn limanında görevli personelimize teslim edeceğimizi, konşimento şartları mucip meydana gelecek konteyner demurajlarını, konteynerların sevki sırasında doğabilecek zarar ve ziyanı ödeyeceğimizi, konteynerların 10 gün içerisinde acentanize teslim edilmemesi halinde ve her 20 lik dv konteyner için 3.500 dolar, her 40 lık dv konteyner için 7.500 doları hiçbir itiraza mahal bırakmaksızın defatenilk talebinizde ödemeyeceğimizi beyan ve taahhüt ederiz.

SAYGILARIMIZLA

KONTEYNER NUMARALARI

TCNU8760432

**Şekil 3.25.** Deniz İthalat Mersin Limanı X Acentasına Ait Geçici Kabul Taahhütnamesi Örneği

Konu taahütname ana konşimento ordinosu alırken hatta verildiği gibi ara konşimento ordinosu verilirken de müşterinin kendi antetli kağıdına kaşe imzalı düzenlediği de Forwarder firması tarafından talep edilir.

Talep edilen bütün evrakların iletilmesinden sonra ordino teslim alınır. Teslim alınan ana ordino kopyası örneği aşağıdaki gibidir ;

ÖRNEKTİR

GEMİ ADI - SEFER NO. - BAYRAĞI	ARGOS 13/W
GÜMRÜK TESCİL NO. VE TARİHİ	
ANA KONSİMENTO NO.	SSPHCGP8301058
ARA KONSİMENTO NO.	
TAHLİYE LIMANI	MERSİN, MERSİN LIMAN (MIP)
TOPLAM KAP ADEDİ	611 KARTON
TOPLAM AĞIRLIK	13.903,30 Kg
MAL TANIMI	SWEATER80% VISCO 20% NYLON ORDER NO. DESCRIPTION 652 V-
NOTLAR :	
İşbu konsimento alıcı nushasıdır. Yukarıda nitelikleri belirtilmiş usyanın aşağıdaki kişi veya kurulus adına teslimini ederiz : ATILGAN LOJ-AL	
Onaylayan - kase - imza - tarih	Teslim alan - imza - tarih
BELSTAR DENİZLİK VE TİCARET A.Ş. 01/07	...Damga Vergisi Makbuz Mukabili Tarafımızdan Ödenecektir. ...2.6.5.7.9...

Şekil 3.26. Ana Ordino Örneği

Konu ordino Forwarder firmasının kendisinin ve acentasının gözüktüğü ana konşimentoyu kapsamaktadır.

Alınan ana ordinoya istinaden Forwarder firması kendi düzenlediği ordinoyu ara konşimentonun arkasına basarak müşterisini gümrükçüsüne ödeme ve aşağıdaki evrakların teminininden sonra verir. Ordino teslimi için talep edilen evraklar aşağıdaki gibidir ;

- Geçici kabul taahütnamesinin orijinali
- Vekaletname
- İmza sirküsü
- Ara konşimento orjinal ise cirolu orjinali, Konu yükleme de de ara konşimento orjinal olarak düzenlenmiştir.

Ara ordino örneği aşağıdaki gibidir;

ÖRNEKTİR

ANA KONŞİMENTO	SSPHCGP8301058
ARA KONŞİMENTO	79607909
GEMİ ADI / SEFER NO	ARGOS /13 /W
ÖZET BEYAN NO / TARİH	IMO20590 / 23.06.2015
TOPLAM KAP ADEDİ	611
TOPLAM AĞIRLIK (KG)	13,903.300 KGS
KONTEYNER NO	TCNU8760432
TAHLİYE LİMANI	MERSİN, MERSİN LİMAN (MTP)
İŞ BU KONŞİMENTO ALICI NÜSHASIDIR. YUKARIDA NİTELİKLERİ BELİRTİLMİŞ OLAN KARGODUR.	ONAYLAYAN KAŞE /İMZA

İŞ BU BELGEDE YAZILI EŞYANIN ALAT FİRMASINA TESLİM EDİLMESİNİ  
RİCA EDERİZ.

**Şekil 3.27.** Deniz İthalat Ara Ordino Örneği



Ordino tesliminden sonra gümrük ile işlemlerin bitirilme zamanı takip edilir. İşlemler bitmeden bir gün öncesinde nakliyeciyeye konteynerın limandan çekilip teslim teslimat adresi olan Elazığ'a organizasyonu için teyit verilir. Aynı zamanda konteynerın teslim adresinde boşaltılmasından sonra döneceği boş depo bilgisinin de verilemesinin unutulmaması gerekir. Konu örnek için konteynerın boş dönüş yapacağı depo nisa deposudur.

Gümrük işlemleri bittikten sonra konteynerın nakliyesi organize edilip müşteriye araç şöför bilgileri verilir. Konteyner varış limanından çıkıp teslim adresinde boşaltıldıktan sonra hat tarafından verilen 10 iş günü içerisinde boş dönüş yapması gerekir. Aksi halde masraf oluşur.

Konteynerın boşaltılıp boş dönüşü takip edilir. Konteyner zamanında boş dönüş yaptıktan sonra operasyonel anlamda dosyanın işlemi son bulur ve kar zarar raporu alınıp dosya arşive kaldırılır.

### **3.5. Denizyolu İhracat Sevkiyatında Malların Alıcı Tarafından Çekilmemesi Durumunda Yaşanan Gerçek Vaka Örneği**

Ambarlı Limanından 17.07.2014 tarihinde kalkan MATILDE B / WBS029W15 gemisi ile 24.08.2015 tarihinde Gana ülkesinde Tema limanına 2x40HC konteyner varmıştır. Sevkiyat kendi alanında uzman olan büyük bir Y Hattı kullanılarak yapılmıştır. Konu sevkiyatta X Forwarder firması ana ve ara konşimento düzenleyip yüklemeyi organize etmiştir. X firma tarafından malların Tema limanına varış yaptıktan sonra kargonun çekilmesi için alıcı firmaya gerekli bildirimler yapılmış ancak alıcı firma finansal sıkıntı içinde olduğunu beyan ederek malları bir müddet beklettikten sonra çekeceğini beyan etmiştir. Bu arada İhracatçı firmaya da herhangi bir ödeme yapmamıştır.

Hat konu konteynerlar yaklaşık üç ay varış limanında bekledikten sonra Forwarder firmasına hatırlatmalar göndererek konteynerların ne zaman boşaltılacağını sorgulamıştır. Akabinde de Forwarder firması yükleyici ve alıcıya gerekli bildirimler de bulunmuştur.

Alıcı firma finansal problemlerini çözüp mallarını çekmeye hazır olduğu aşamada Forwarder firmasının Gana da ki acentasına başvurmuş ancak malların varış

limanına vardktan yasal olarak 45 gün içerisinde ekilmediğinden millileştirilmiş yani mallara Gana ülkesinin gümrüğü tarafından el konulduğu bilgisini oğrenmiştir.

Üç aydan fazla bir süredir konteynerlar beklediği ve alıcı firma tarafından ordinosu alınarak herhangi bir işlem başlatılmadığı için o güne kadar konteynerların bekletilmesi sonucu oluşan 23.000 usd demoraj masrafı ile ilgili olarak Hat kendisinin düzenlediği koņimento da yükleyici olarak Forwarder firmasının gzkmesinden dolayı Forwarder firmasına alacak davası açmıştır. Ana koņimentonun arkasında yazılan maddeler gereği hat açtığı dava da haklı konumdadır. Forwarder firması kendi düzenlediği gerçek yükleyici ve alıcının yer aldığı koņimenyou baz alarak davaya gerçek yükleyici firmayı dahil edilmesini talep ederek itiraz başvurusunda bulunmuştur. Bu maddeler aşağıda örnek konsimentonun arka tarafında yazılan şartlar bölümünün 13.3 ve 13.6 maddelerinde yer almaktadır.

➤ 13.3 Nolu madde de aşağıdaki ibareler yer almaktadır;

Yükle ilgili bütün vergi ve diğer masraflar Tacir tarafından ödenmelidir. Tacir, forwarder firmanın bir hatasının ya da ihmalinin olmadığı durumlarda oluşan tüm demoraj ve diğer masrafları ödeyecektir.

➤ 13.06 Nolu madde de de aşağıdaki ibareler yer alır ;

Forwarder firmanın collect navlun talimatini kabulune rağmen, bu koņimento altında gönderilen yükle ilgili diğer kişiler tarafından talep edilen ve belgelenen ve ödemenin alınmadığı ispat edilen her türlü masraf icin sebebi ne olursa olsun Tacir sorumlu tutulacaktır.

Bu maddelerde sorumlu tutulan taraf olarak Mercant tanımı kullanılmıştır. Mercant tanımlama kısmında ;gönderici, alıcı, koņimento sahibi gibi ibarelerle betimlenmiştir.

ÖRNEK 12

Standard Conditions (1923) governing the FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

- **Definitions**
- **Freight Forwarder** means the Multimodal Transport Operator who issues this FBL and is named on the face of it and assumes liability for the performance of the multimodal transport contract as a carrier
- **Merchant** means and includes the Shipper, the Consignor, the Consignee, the Holder of this FBL, the Receiver and the Owner of the Goods.
- **Consignor** means the person who concludes the multimodal transport contract with the Freight Forwarder
- **Consignee** means the person entitled to receive the goods from the Freight Forwarder.
- **Take in charge** means that the goods have been handed over to and accepted for carriage by the Freight Forwarder at the place of receipt evidenced in this FBL.
- **Goods** means any property including live animals as well as containers, pallets or similar articles of transport or packaging not supplied by the Freight Forwarder, irrespective of whether such property is to be or is carried on or under deck.

1. **Applicability**  
Notwithstanding the heading "FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL)", these conditions shall also apply if only mode of transport is used.
2. **Issuance of this FBL**
- 2.1. By issuance of this FBL the Freight Forwarder

- a) undertakes to perform and/or in his own name to procure the performance of the entire transport, from the place at which the goods are taken in charge (place of receipt evidenced in this FBL) to the place of delivery designated in this FBL.
  - b) assumes liability as set out in these conditions.

- 2.2. Subject to the conditions of this FBL, the Freight Forwarder shall be responsible for the acts and omissions of his servants or agents acting within the scope of their employment, or any other person of whose services he makes use for the performance of the contract evidenced by this FBL, as such acts and omissions were his own.

3. **Negotiability and the title to the goods**  
This FBL is issued in a negotiable form unless it is marked "non negotiable". It shall constitute title to the goods and the holder, by endorsement of this FBL, shall be entitled to receive or to transfer the goods herein mentioned.

- 3.2. The information in this FBL shall be prima facie evidence of the taking in charge by the Freight Forwarder of the goods as described by such information unless a contrary indication, such as "shipper's weight, lost and count", "shipper-packed containers or similar expression, has been made in the printed text or superimposed on this FBL. However, proof to the contrary shall not be admissible when the FBL has been transferred to the consignee for valuable consideration who in good faith has relied and acted thereon.

4. **Dangerous Goods and Indemnity**

- 4.1. The Merchant shall comply with rules which are mandatory according to the national law or by reason of international Convention, relating to the carriage of goods of a dangerous nature, and shall in any case inform the Freight Forwarder in writing on the exact nature of the danger, before goods of a dangerous nature are taken in charge by the Freight Forwarder and indicate to him, if need be the precautions to be taken.

- 4.2. If the Merchant fails to provide such information and the Freight Forwarder is unaware of the dangerous nature of the goods and the necessary precautions to be taken and if, at any time, they are deemed to be a hazard to life or property, they may at any place be unloaded, destroyed or rendered harmless, as circumstances may require, without compensation. The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage, liability, or expense arising out of their being taken in charge, or their carriage, or of any service incidental thereto.

- 4.3. The burden of proving that the Freight Forwarder knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest on the Merchant.
- 4.3. If any goods shall become a danger to life or property, they may in like manner be unloaded or landed at any place and destroyed or rendered harmless, if such danger was not caused by the fault and neglect of the Freight Forwarder, he shall have no liability and the Merchant shall indemnify him against all loss, damage, liability and expense arising therefrom.

5. **Description of Goods and Merchandise, Packing and Inspection**

- 5.1. The Consignor shall be deemed to have guaranteed to the Freight Forwarder the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the Freight Forwarder, of all particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight, volume and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the goods, as furnished by him or on his behalf for insertion on the FBL. The Consignor shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage and expense resulting from any inaccuracy or inadequacy of such particulars.

6. **Freight Forwarder's Liability**

- 6.1. The responsibility of the Freight Forwarder for the goods under these conditions covers the period from the time the Freight Forwarder has taken the goods in his charge to the time of their delivery.
- 6.2. The Freight Forwarder shall be liable for loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in Clause 2.1, unless the Freight Forwarder proves that no fault or neglect of his own, his servants or agents or any other person referred to in Clause 2.2, has caused or contributed to such loss, damage or delay. However, the Freight Forwarder shall only be liable for loss (following from delay in delivery) if the Consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the Freight Forwarder and stated in this FBL.

- 6.3. Arrival times are not guaranteed by the Freight Forwarder. However, delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which would be reasonable to require of a diligent Freight Forwarder, having regard to the circumstances of the case.

- 6.4. If the goods have not been delivered within ninety consecutive days following such date of delivery as determined in Clause 6.3, the claimant may, in the absence of evidence to the contrary, treat the goods as lost.

- 6.5. When the Freight Forwarder establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more causes or events, specified in a - e of the present clause, it shall be presumed that it was so caused, unless, always provided, however, that the claimant shall be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused wholly or partly by one or more of such causes or events.

- a) an act or omission of the Merchant, or person other than the Freight Forwarder acting on behalf of the Merchant or from whom the Freight Forwarder took the goods in charge
- b) insufficiency or defective condition of the packaging or marks and/or numbers
- c) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the Merchant or any person acting on behalf of the Merchant.
- d) inherent vice of the goods.
- e) strike, lockout, stoppage or restraint of labour.

- 6.6. **Defences for carriage by sea or inland waterways**  
Notwithstanding Clauses 6.2, 6.3 and 6.4, the Freight Forwarder shall not be liable for loss, damage or delay in delivery with respect to goods carried by sea or inland water ways when such loss, damage or delay during such carriage has been caused by:

- a) act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.
- b) fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier, however, always provided that whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness of the ship, the Freight Forwarder can prove that due diligence has been exercised to make the ship seaworthy at the commencement of the voyage.

7. **Paramount Clauses**  
These conditions shall only take effect to the extent that they are not contrary to the mandatory provisions of international Conventions or national law applicable to the contract evidenced by this FBL.

- 7.2. The Hague Rules contained in the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels 25th August 1924, or in those countries where there are already in force the Hague-Visby Rules contained in the Protocol of Brussels, dated 23rd February 1968, as enacted in the Country of Shipment, shall apply to all carriage of goods by sea and also the carriage of goods by inland waterways, and such provisions shall apply to all goods whether carried on deck or under deck.

- 7.3. The Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America (COGSA) shall apply to the carriage of goods by sea, whether on deck or under deck, if compulsory applicable to this FBL or would be applicable but for the goods being carried on deck in accordance with a statement on this FBL.

8. **Limitation of Freight Forwarder's Liability**

- 8.1. Assessment of compensation for loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.
- 8.2. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price, or if there is no such price, according to the current market price, or if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

8.3 Subject to the provisions of subclauses 8.4 to 8.9 inclusive the Freight Forwarder shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the goods in an amount exceeding the equivalent of 886.67 SDR per package or unit or 2 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged whichever is the higher, subject to the nature and value of the goods shall have been declared by the Consignor and accepted by the Freight Forwarder before the goods have been taken in his charge or the ad valorem freight rate paid and such value is stated in the FBL, by him then such declared value shall be the limit.

8.4 Where a container, pallet, similar article of transport is loaded with more than one package or unit the packages or other shipping units enumerated in the FBL as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

8.5 Notwithstanding the above mentioned provisions if the multimodal transport does not according to the contract include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to an amount not exceeding 6.53 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.

8.6 a) When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law would have provided another limit of liability if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the limit of the Freight Forwarder's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.

b) Unless the nature and value of the goods shall have been declared by the Merchant and inserted in this FBL, and the ad valorem freight rate paid, the liability of the Merchant under COGSA where applicable, shall not exceed US\$ 500 per package or, in case of goods not shipped in packages, per customary weight unit.

8.7 If the Freight Forwarder is liable in respect of loss following from delay in delivery, or consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to an amount not exceeding the equivalent of twice the freight under the multimodal contract for the multimodal transport under this FBL.

8.8 The aggregate liability of Freight Forwarder shall not exceed the limits of liability for total loss of the goods.

8.9 The Freight Forwarder is not entitled to the benefit of the limitation of liability if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from a personal act or omission of the Freight Forwarder done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessness and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

9. **Applicability to Actions in Tort**

These conditions apply to all claims against the Freight Forwarder relating to the performance of the contract evidenced by this FBL, whether the claim is founded in contract or in tort.

10. **Liability of Servants and Other Persons**

10.1. These conditions apply whenever claims relating to the performance of the contract evidenced by this FBL are made against any servant, agent or other person (including any independent contractor) whose services have been used in order to perform the contract, whether such claims are founded in contract or in tort, and the aggregate liability of the Freight Forwarder and of such servant, agent or other persons shall not exceed the limits clause 8.

10.2. In entering into this contract as evidenced by this FBL, the Freight Forwarder, to the extent of these provisions, does not rely on his own behalf, but also as agent or trustee for such persons and such persons shall to this extent be deemed to be parties to this contract.

10.3. However, if it is proved that the loss of or damage to the goods resulted from a personal act or omission of such a person referred to in Clause 10.1, done with intent to cause damage, or recklessness and with knowledge that damage would probably result, such person shall not be entitled to benefit of limitation of liability provided for in Clause 8.

10.4. The aggregate of the amounts recoverable from the Freight Forwarder and the persons referred to in Clauses 2.2 and 10.1 shall not exceed the limits provided for in these conditions.

11. **Method and Route of Transportation**

Without notice to the Merchant, the Freight Forwarder has the liberty to carry the goods on or under deck and to choose or substitute the means, route and procedure to be followed in the handling, stowage, storage and transportation of the goods.

12. **Delivery**

12.1. Goods shall be deemed to be delivered when they have been handed over or placed at the disposal of the Consignee or his agent in accordance with this FBL, or when the goods have been handed over by any authority or to whom, pursuant to the law or regulation applicable at the place of delivery, the goods must be handed over, or such other place at which the Freight Forwarder is entitled to call upon the Merchant to take delivery.

12.2. The Freight Forwarder shall also be entitled to store the goods at the sale risk of the Merchant, and the Freight Forwarder's liability shall cease, and the cost of such storage shall be paid, upon demand, by the Merchant in the Freight Forwarder.

12.3. If at any time the carriage under this FBL is or is likely to be affected by any hindrance or risk of any kind (including the condition of the goods) not arising from any fault or neglect of the Freight Forwarder or a person referred to in Clause 2.2 and which cannot be avoided by the exercise of reasonable care, the Freight Forwarder may assign responsibility of the goods under this FBL, and, where reasonably possible, place the goods or any part of them at the Merchant's disposal at any place which the Freight Forwarder may deem safe and convenient, whereupon delivery shall be deemed to have been made, and the responsibility of the Freight Forwarder in respect of such goods shall cease.

In any event, the Freight Forwarder shall be entitled to lift freight under this FBL, and the Merchant shall pay any additional costs resulting from the above mentioned circumstances.

13. **Freight and Charges**

13.1. Freight shall be paid in cash, without any retention or deduction on account of any claim, counterclaim or set-off, whether or not payable or payable at discretion. Freight shall be considered as earned by the Freight Forwarder at the moment when the goods have been taken in his charge, and not be returned in any event.

13.2. Freight and all other amounts mentioned in this FBL are to be paid in the currency named in this FBL or, at the Freight Forwarder's option, in the currency of the country of dispatch or destination at the highest rate of exchange for bankers sight bills current for prepaid freight on the day of dispatch and for freight payable at destination on the day when the Merchant is notified on arrival of the goods there or on the date of withdrawal of the delivery order, whichever rate is the higher, or at the option of the Freight Forwarder on the date of this FBL.

13.3. All dues, taxes and charges or other expenses in connection with the goods shall be paid by the Merchant. Where equipment is supplied by the Freight Forwarder the Merchant shall pay all demurrage and charges which are not due to a fault or neglect of the Freight Forwarder.

13.4. The Merchant shall reimburse the Freight Forwarder in proportion to the amount of freight for any costs for demurrage, delay or any other increase of costs of whatever nature caused by war, strikes, epidemics, epidemics, strikes, government decisions or force majeure.

13.5. The Merchant warrants the correctness of the declaration of contents, insurance, weight measurements or value of the goods but the Freight Forwarder has the liberty to have the contents inspected and the weight, measurements or value verified. If on such inspection it is found that the declaration is not correct it is agreed that a sum equal either to five times the difference between the correct figure and the figure declared, or to double the correct freight less the freight charged, whichever sum is the smaller, shall be payable as liquidated damages to the Freight Forwarder for his inspection costs and losses of freight on other goods notwithstanding any other sum having been stated on this FBL as freight payable.

13.6. Despite the acceptance by the Freight Forwarder of instructions to collect freight, charges or other expenses from any other person in respect of the transport under this FBL, the Merchant shall remain responsible for such matters on receipt of evidence of demand and the absence of payment for whatever reason.

14. **Lien**

The Freight Forwarder shall have a lien on the goods and any documents relating thereto for any amount due at any time to the Freight Forwarder from the Merchant including storage fees and the cost of recovering same and may enforce such lien in any reasonable manner which he may think fit.

15. **General Average**

The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder in respect of any claims of a General Average nature which may be made on him and shall provide such security as may be required by the Freight Forwarder in this connection.

16. **Notice**

16.1. Unless notice of loss of or damage to the goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the Freight Forwarder when the goods are delivered to the consignee in accordance with clause 12 such handing over shall be prima facie evidence of the delivery by the Freight Forwarder of the goods as described in this FBL.

16.2. Where the loss or damage is not apparent, the same prima facie effect shall apply if notice in writing is not given within 8 consecutive days after the day when the goods were delivered to the consignee in accordance with clause 12.

17. **Time Bar**  
The Freight Forwarder shall, unless otherwise expressly agreed, be discharged of all liability under these conditions unless suit is brought within 9 months after the delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered or the date when in accordance with clause 8.4 failure to deliver the goods would give consignee the right to treat the goods as lost.

18. **Partial Invalidity**

If any clause or a part thereof is held to be invalid, the validity of this FBL and the remaining clauses or a part thereof shall not be affected.

19. **Jurisdiction and applicable law**

19.1. Agents against the Freight Forwarder may be instituted only in the place where the Freight Forwarder has his place of business as stated on the reverse of this FBL, and shall be decided according to the law of the country in which that place of business is situated.

The ICC logo denotes that this document has been deemed by the ICC to be in conformity with the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents. The ICC logo does not imply ICC endorsement of the document nor does it in any way make the ICC party to any possible legal action resulting from the use of this document.

Şekil 3.28. Konşimento Arka Nüshası Örneği

Sonuç olarak ihracatçı firma yapmış olduğu ihracat ile ilgili demoraj masrafını Forwarder firmasına ödemekle yükümlü tutulmuştur.

### 3.6. Forwarder Firmalarına Neden İhtiyaç Var ?

- Ticarete konu olan malzemenin en başta güvenli taşınabilmesi için forwarder firmalarının alanında profesyonel taşıyıcı firmalar ile iletişime geçebilecek ve oluşabilecek bir sorunda çözüme ulaşabilecek yeterli bilgi potansiyeline sahip olmasından dolayı önem arz etmektedir.
- Uluslararası ticarete incoterms denilen bazı teslim şekilleri bulunmaktadır. İhracatçı firma ile ithalatçı firma ilk olarak aralarında yapılacak olan ticaretin parasal boyutunu ve nereye kadar sorumlu oldukları durumu belirleyip anlaşırlar. Tanımlanan teslim şekline göre forwarder firmaları operasyonu bu yönde yürütür. Hangi giderlerin kim tarafından ödeneceği ve sorumluluğun kendi kontrolü altında yürütülmesini sağlar.
- Müşteri ihracatını veya ithalatını yapacağı malzemenin hangi şartlarda veya hangi araç ile taşınması gerektiğini bilmeyebilir. Bu nokta da forwarder firmaları müşteriyi yönlendirir. Bilgisi ve müşterinin onayı doğrultusunda gerekli planlamayı yapar. Örneğin, Müşteri Karadeniz'den temin ettiği yüksek miktarda tereyağı Frigofirik araçlar ile -23 derecede taşınması gerektiğini bilmeyebilir. Bir forwarder firmasından yardım alması gerekecektir. Yanlış bir araç organizasyonun da ürün ziyan olabilir.
- Uluslararası ticarete her ülkenin kendine özgü kural ve kısıtlamaları bulunmaktadır. Forwarder firmaları taşımaların yapılacağı güzergah ve bu güzergahtaki kural ve kısıtlamalara hakim olup meydana gelebilecek her türlü aksaklığa mani olmaktadır. Örneğin, Nijerya ülkesindeki gümrüğün oraya ihracatı yapılacak malzeme için Form M Numarasının temin edilip konşimento üzerinde gösterilmesini şart koşmaktadır. Müşteri bunu bilmeyebilir. Ya da başka bir örnek verecek olursak, müşteri göndereceği birkaç numune yapıştırıcı malzemesinin hiçbir sorun teşkil etmeden gönderiminin yapılabileceğini düşünebilir ve bu durum kendisine

uğrayacağı ceza yüzünden pahalıya mal olabilir. Forwarder firmaları bu ürünün yönetmeliğe uygun olarak MSDS formu adı altında cezasız taşınabileceğini bilir. Bu nokta da forwarder firmaları müşteriyi yönlendirecektir.

- Güvenli taşımacılık kadar hızlı operasyonel süreçte önemlidir. Operasyonun zamanında tamamlanması, malzemenin zamanında istenilen yere teslim edilmesinde forwarder firmaları sağlamaktadır. Örneğin, ihracatı veya ithalatı yapılan bir malzemenin denizyolu taşımacılığında orijinal konşimento olmadan ordino alımının yapılamayacağı ve akabinin de malzemenin çekilemeyeceği, havayolu taşımacılığında ise malzemelerin gönderiminin yapılırken yabancı fatura ve yabancı çeki listesinin orjinallerinin mal beraberli gönderilmesinin gümrükte malzeme çekilirken yaşanabilecek sorunu engelleyeceği bilgisinin forwarder firmaları tarafından bilinip müşterinin zamanında hazırlıklarını yapabilmesi için müşterilere bildirmesi operasyonun zamanında sonuçlandırılmasını sağlayacaktır. Aksi halde ekstra maliyetlere neden olacaktır. Çünkü malzemenin çekilmesi için hava ve denizyolu acentaları tarafından tanınan bir süre olmakta olup bu süre aşımında ardiye denilen günlük işleyen masraf oluşmaktadır.
- Gemi sahibi, kara nakliye firmaları ya da hava nakliyesi ile uğraşan havayolu şirketleri sadece belli bir taşıma modu üzerinde uzmanlaşmışken freight forwarder firmaları komine taşımacılık olarak adlandırılan kara, deniz, hava ve raylı taşımayı maliyetlerini optimize edecek biçimde operasyonu düzenleyebilirler. Ayrıca özel taşımalar için gerekli servisi çoğu kez forwarderler oluşturabilir. Özel bir konteyner taşınması için tank, flat, opentop konteyner, karayolu ile yapılacak refer ya da ağır taşımalar için özel araç bulabilir ve gerekli araç donanımının sağlanmasını, aktarılmasını, gemiye yüklenip boşaltılmasını birden fazla nakliyeciyi, ağır taşıma nakliyecisi kullanarak oluşturabilir.
- Yerinde gümrükleme ile birlikte firmaların daha fazla talep alması, daha fazla siparişi teslim etmeleri ve daha fazla üretim yapmaları sağlanır. Bunun getirisi olarak da elbette daha fazla teslimat ortaya çıkacaktır.

Bunun ülkemiz açısından pek çok önemi bulunmaktadır. Öncelikle tırların sınırlar da 12 saat kuyruk bekleme olayı kalkacaktır. Gümrüklemesi yapılan bir mal doğruca istediği ülkeye kesinti olmadan gidebilecektir. Aynı zamanda gümrük işlemlerinin tasarrufu da salanacaktır. Normalde bir parti malın gümrüklemesi ortalama 950 tl tutarken bu tutar 100 tl' ye kadar inecektir. Böylece ihracatçı veya ithalatçı firmalar % 90 tasarruf sağlayacaklardır.

- Forwarder firmaları küçük miktarlı yüklemeleri biraraya getirerek nispeten büyük miktarlı bir yükleme oluşturarak maliyetlerde azalma sağlarlar. Bu tür işlemler de parsiyel olarak yükün sevkiyatını organize ederler. Böylece müşterilere, taşımacılardan daha düşük fiyatlar sunarlar.
- Forwarder firmaları verecekleri profesyonel hizmet ile ihracat ve ithalatçı firmaları uluslararası ticaret yapmaya teşvik edecek ve bu durumda ülke ekonomisini canlı tutacaklardır.
- Öz malları olan acenta veya hatlar ihracat ve ithalatçı firmalara direk hizmet sunabilirler ancak müşterileri ayrıntılı olarak yönlendirmeyecek ve iş yüklerini kendileri üstlenmek yerine firmaların üzerine atacaktlardır. Bu nokta da forwarder firmaları öz malları olan firmalar ile iş birliği yaparak ihracatçı ve ithalatçı firmaların işlemlerini kolaylaştıracak ve iş yüklerini üstlenecektir

Yukarı da belirtilen birçok nedenden dolayı sektörde forwarder firmalarına gerekli önemin verilmesi gerekmektedir.

#### 4. BÖLÜM

### SONUÇ VE ÖNERİLER

Özellikle son 10 yıl içinde uluslararası pazarda çok ciddi bir gelişme gösteren lojistik sektörü ile ilgili yansımalar Türkiye ekonomisinde de görülmüş ve her geçen gün lojistik hizmetler daha fazla anılır bir hale gelmiştir. Ülkemiz ve özellikle bölgemiz, coğrafi konumu ve özellikleri, insan kaynakları ve ekonomik potansiyeli düşünüldüğünde güçlü bir lojistik merkez haline gelebilmek için önemli avantajlara sahiptir.

2008 yılında 60 milyar dolar değerinde olan pazarın 2015 yılında 120-150 milyar dolar değerine ulaşacağı ve yine aynı yılda lojistik sektörü hacminin 10-12 trilyon dolar değerinde olacağı düşünülmektedir. Bu bağlamda, lojistik sektörü, ülkemizde turizmden sonra en fazla potansiyeli bünyesinde barındıran ikinci sektör olarak görülmektedir dolayısıyla, Türkiye'nin ulusal ve uluslararası anlamda bir lojistik merkez haline dönüşme süreci devam etmektedir.

Coğrafi konumu itibarıyla, adeta bir aktarma merkezi konumunda olan Türkiye, Asya ve Avrupa arasında stratejik bir köprü konumunda olması nedeniyle lojistik ve taşımacılık açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Bu potansiyeli açığa çıkarmak adına, 'Onuncu Kalkınma Planı: Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı' oluşturulmuştur. Bu programla birlikte, Türkiye'nin ihracat, büyüme ve sürdürülebilir kalkınma alanındaki hedeflerine ulaşılmasında, son yıllarda büyük gelişme gösteren lojistik sektörünün büyüme potansiyelimize katkısının artırılması hedeflenirken, aynı zamanda Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi'nde ilk 15 ülke arasına girilmesi amaçlanmaktadır. Programın diğer hedefleri arasında sanayi ürünlerinin toplam maliyeti içindeki lojistik maliyetin yükünün azaltılması ve nihai ürünlerin tüketim pazarlarına ulaşım süresinin kısaltılması da bulunmaktadır. Programın birleşenleri arasında ise lojistikte strateji ve kurumsal yapılanmanın oluşturulması, şehirlerde lojistik altyapının iyileştirilmesi, gümrük işlemlerinde etkinliğin sağlanması, büyük ulaştırma altyapı yatırımlarının tamamlanması, sektörde faaliyet gösteren firmaların rekabet güçlerinin artırılması, yurtiçi lojistik yapılanmasının yurtdışı yapılanmalarla desteklenmesi bulunmaktadır.

Bütün bu işlemlerin akabinin de Denizyolu taşımacılığının dünya ticaretinin %80 'ini üstlenmesi, en güvenli ve en ucuz taşıma türü olması ithalatçı ve ihracatçı firmalar tarafından tercih edilmesini sağlamaktadır Bu nedenle, freight forwarder firmaları müşterilerinin taleplerine karşılık verirken denizyolu taşımacılığını da dikkate almaktadır.

Freight forwarder firmaları müşterilerine malzemelerinin istenildiği yerden istenildiği zamanda alınması, istenilen yere güvenli ve hızlı ulaştırılması sırasında depolama, elleçleme,iç taşıma,gümrükleme gibi alternatif hizmetleri de sunması ve nihai son işleme kadar takipte kalması ve müşterisini bilgilendirmesi noktasında önem arz etmektedir.

Çalışmamızda konumuzun önemini belirtmek üzere forwarder firmalarına neden ihtiyaç olduğuna yer verilmiştir. Şöyleki, denizyolu taşımacılığına konu olan malzemenin en başka güvenli taşınabilmesi için forwarder firmalarının alanında profesyonel taşıyıcı firmalar ile iletişime geçebilecek ve ohluşabilecek bir sorunda çözüme ulaşabilecek yeterli bilgi potansiyeline sahip olmasından dolayı önemlidir. Uluslararası ticarete incoterms denilen bazı teslim şekilleri bulunmaktadır. İhracatçı firma ile ithalatçı firma ilk olarak aralarında yapılacak olan ticaretin parasal boyutunu ve nereye kadar sorumlu olduklarını belirleyip anlaşılır. Tanımlanan teslim şekline göre forwarder firmaları operasyonu bu yönde yürütür. Hangi giderlerin kim tarafından ödeneceği ve sorumluluğun kendi kontrolü altında yürütülmesini sağlarlar. Müşteri ihracatını ve ithalatını yapacağı malzemenin hangi şartlarda veya hangi araç ile taşınması gerektiğini bilmeyebilir. Bu noktada forwarder firmaları müşteriye yönlendirir. Bilgisi ve müşterinin onayı doğrultusunda gerekli planlamayı yapar. Uluslararası ticarete her ülkenin kendine özgü kural ve kısıtlamaları bulunmaktadır. Forwarder firmaları taşımanın yapılacağı güergah ve bu güzergahtaki kural ve kısıtlamalara hakim olup meydana gelebilecek her türlü aksaklığa mani olabilme yapısına sahiptir. Güvenli taşımacılık kadar hızlı operasyonel süreçte önemlidir. Operasyonun zamanında tamamlanması, malzemenin zamanında istenilen yere teslim edilmesini de forwarder firmaları sağlamaktadır. Gemi sahibi, kara nakliye firmaları ya da hava nakliyesi ile uğrşan havayolu şirketleri sadece belli bir taşıma modu üzerinde uzmanlaşmışken freight forwarder



firmaları kombine taşımacılık olarak adlandırılan kara, deniz, hava ve raylı taşımayı maliyetleri optimize edecek biçimde operasyonu düzenleyebilirler.

Forwarder firmaları küçük miktarlı yüklemeleri biraraya getirerek nispeten büyük miktarlarda yüklemeler oluşturarak maliyetlerin azaltılmasını sağlarlar. Bu tür işlemler de parsiyel olarak yükün sevkiyatını organize ederler. Böylece müşterilere, taşımacılardan daha düşük fiyatlar sunarlar.

Forwarder firmaları verecekleri profesyonel hizmet ile ihracat ve githalatçı firmaları uluslararası ticaret yapmaya teşvik edecek ve bu durumda ülke ekonomisini canlı tutacaklardır.

Bu nedenlerle denizyolu taşımacılığına gerekli önemin verilmesi , forwarder firmalarını destekleyici uygulamaların öne sürülüp hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bu konu da çalışma kapsamında aşağıda belirtilen hususların yapılması önerilmektedir.

- Forwarder firmaların karayolu taşıma hizmeti vermesi için alması gereken R2 belgesi için yaklaşık 350 bin TL bakanlığa harç yatırması gerekiyor. Kobi düzeyindeki şirketler için bu rakam oldukça yüksek kalmaktadır. 350 bin TL harç harici belli oranda sermaye şartı ofis, personel giderleri vs. masraflar da talep edilmektedir. Böylece yeni girişim ve teşebbüslerin önü kesiliyor ya da sadece belirli miktarda sermayesi olanların bu işi yapması isteniyor. Bu da serbest ticaret ilkesine ve adil rekabete ters düşüyor. Bu rakamın daha adil bir orana düşürülmesi uygun olacaktır.
- Forwarder firmaları acentalar ve müşteriler arasında bağlantı kurmakta ve kendi öz malları olmadığından dolayı acentaların vermiş oldukları hizmetlere belli oranda kâr ekleyip müşterilerine hizmet sunmaktadırlar. Bazı noktalarda müşterilerin direk acentalar ile iletişime geçmeleri forwarder firmalarını arada atlamalarına neden olmaktadır. Bu nedenle müşterilerin direk acentalar ile iletişime geçmelerini engelleyici yönetmeliği çıkartılması gündeme getirilmelidir.

- Yurt dışı taşımalarda Türk Bayraklı gemilerin gittikçe azalan taşıma payı arttırılmaya yönelik olarak Türk Armatörleri ile uzun süreli taşıma sözleşmeleri yapılmalıdır.
- Yaşlı ve yetersiz olan koster filomuzun yeni ve modern gemilerle canlandırılması için Türk Ticaret Filosu'nun %97'sini elinde bulunduran özel sektör kredi ve vergi kolaylıkları ile teşvik edilmelidir.
- İç su yolları ile taşımacılık desteklenmelidir. Ülkemizde Van gölü ve baraj göllerimizde küçük boyutlu taşımacılık yanında Rhein-Main-Tuna nehri yolu ile Karadeniz bağlantısı kombine taşımacılıkla dış ticaret ve transit taşımacılık için büyük olanaklar sunmaktadır.
- Türk limanlarındaki gümrüklü sahalardan yüklenecek veya bu sahalara boşaltılacak kabotaj yükü konteynerlerinin geçici depolama yerlerine alınabilmesine olanak sağlayan yeni bir düzenleme yapılması gerekir. Böylece kabotaj ve transit yüklerin kabotaj hatlarında birlikte taşınmaları sağlanmış olur. Ayrıca transit yüklerle ilgili olarak fatura sorulması gibi caydırıcı uygulamalardan vazgeçmek yerinde olacaktır.
- Mevcut limanlarda altyapı eksiklikleri uluslararası standartlar dikkate alınarak belirlenmeli ve eksikliklerin giderilmesi konusunda, liman işletici kuruluşlar desteklenerek ve özendirilerek işleyiş ele alınmalıdır.

Yukarıda belirtilen önerilerin ülkemiz denizyolu taşımacılığında giderek artan önemine katma değer sağlaması beklenmektedir. Çalışmayla Türk lojistik sektöründe forwarder firmalarının denizyolu taşımacılığında işlevi ile bu işleve ait bir uygulamaya yer verilerek konu akademik boyutla ele alınmakta ve yapılan önerilerle bu konudaki gelişmelere ülkemiz platformu üzerinden katkıda bulunmak amaçlanmıştır.

## KAYNAKÇA

### Kitaplar

- Cerit A., A. Deveci ve S. Esmir (Ed). (2013). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi. İstanbul: Beta
- Çancı M , Erdal M. (2013). Lojistik Yönetimi. 4.Baskı. İstanbul : Utikad.
- Çancı, M. ve Erdal, M. (2003). Lojistik Yönetimi Freight Forwarder El Kitabı 1. İstanbul: UTİKAD.
- Demir, V. (2008). Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması. 2.Baskı. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Erdal, M. (2008). Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği. İstanbul: Beta
- Erdal, M. (Ed). (2008). Forwarderin Konteynere ve Ticarete Getirdiği İki Çok Önemli Katkı. Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği içinde. İstanbul: Beta Basım,337-339.
- Erdal, M. Çancı, M.(2003) Freight Forwarder El Kitabı 1.İstanbul: Utikad.
- İstanbul Ticaret Odası. (2006-14). Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi. İstanbul. İto Yayınları.
- Keskin, M. (2008). Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (Geçmişi, Değişimi, Bugünü, Geleceği). 2. Baskı. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Koban E, Keser H. (2008). Dış Ticarete Lojistik. 2.Baskı. Bursa: Ekin Yayınevi.
- Köksal, T. , Ece, N., Özkara, B., (2012). Deniz Lojistik ve Taşımacılık Hukuku.1. Baskı. Ankara: Adalet Basım Yayım
- Long. D. (2012). Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi. M.Tanyaş ve M. Düzgün (çev.). Ankara: Nobel Yayın
- Lovelock C. ve Wright L. (1999), Principles of Service Marketing and Management, New Jersey: Prentice-Hall.
- Meral. P. (Ed). (2013). Lojistikte Güncel Konular Kavramlar ve Uygulamalar. İstanbul: Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu.
- Michael Quayle, Bryan Jones, (1993). Logistics: An Integrated Approach, Tudor Business Publishing Limited. Wiral.
- Orhan Osman Z. Dünya da ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi, İstanbul: İ.T.O . Yayın No:2003-39.
- Uygun, K. ve A. Dölek. (Ed). (2011).Dış Ticarete Lojistik İşlemler. İstanbul : Kızılkaya Gümrük Müşavirliği.

Zeithaml V. Parasuraman A. ve Berry L. (1990). Delivering Quality Service. New York: The Fee Press.

### **Bildiri ve Makaleler**

Ceran, Y. Alagöz A. (2007). Yönetim Bilimleri Dergisi (5. 2): 157-161. <http://dergipark.ulakbim.gov.tr/comuybd/article/viewFile/5000037360/5000036235> (11.02.2015).

Çelikkaya, A. (2012). Türkiye’de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme. Maliye Dergisi.162:76-77. [http://dergiler.sgb.gov.tr/calismalar/maliye\\_dergisi/yayinlar/md/162/4.pdf](http://dergiler.sgb.gov.tr/calismalar/maliye_dergisi/yayinlar/md/162/4.pdf) (21.02.2015).

Kapluhan, E. (2014). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi The Journal of International Social Research.7.33:11. (16.02.2015).

Maliye Dergisi. (2012). Türkiye’de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme.162,77-78.

Sarılgan, A. E. (2011), “Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler”, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, cilt: 11, sayı:1: 69–88.

### **Tezler**

Sezgin, T. (2008). Lojistik Kavramı ve Türkiye’deki Uygulamaları. *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

### **İnternet Kaynakları**

BODAS. (2014). Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı.<http://www.botas.gov.tr/index.asp> (23.02.2015)

BODAS. (2014). Ceyhan – Kırıkkale Ham Petrol Boru Hattı.<http://www.botas.gov.tr/index.asp> (23.02.2015).

BODAS. (2014). Irak Türkiye Ham Petrol Boru Hattı. <http://www.botas.gov.tr/index.asp> (23.02.2015).

Boru Hatları. (t.y.) [http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/UBAK/tr/Ana\\_Plan\\_Stratejisi/1-Rapor/20100518\\_164402\\_204\\_1\\_64.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/1-Rapor/20100518_164402_204_1_64.pdf) (23.02.2015)

Demiryolu Sektörü. (t.y.) [http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/UBAK/tr/dokuman\\_ust\\_menu/projeler\\_faaliyetler/20130319\\_101534\\_204\\_1\\_64.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101534_204_1_64.pdf) (22.02.2015)

- Deniz Haber Ajansı. (2014). Arkas Line, dünyanın 28'inci konteyner taşımacılık şirketi oldu. <http://www.denizhaber.com.tr/arkas-line-dunyanin-28inci-konteyner-tasimacilik-sirketi-oldu-haber-55286.htm> . (04.05.2015)
- Dünyadaki En Büyük 25 Freight Forwarder (2003) <http://havakargoturkiye.com/Dunya/5/920/dunyadaki-en-buyuk-25-freight-forwarder> (24.07.2015).
- En İyi 25 Freight Forwarder: Liderler Artan Talebe Hazırlanıyor. (2014) <http://www.logisticsmgmt.com/article/freight-forwarders-leaders-prep-are-for-demand-surge> (24.07.2015).
- Freight Forwarder Nedir ?. (t.y.) <http://lojistikmakaleleri.blogspot.com.tr/2014/07/freight-forwarder-nedir.html> (19.05.2015)
- Halvorsen, T. (2000). "Basic Functions of a Forwarder" , Freight Forwarders, Customs House Brokers', University of Colorado-Denver, Expedito International, <http://carbon.edu/~jccrowell/tammy.ppt,Slide:6/25> (31.07.2015)
- Hava Karga Taşımacılığı ve Türkiye (t.y ). <http://www.kto.org.tr/d/file/hava-kargo-tasimaciligi-ve-turkiye.pdf> . (22.02.2015)
- Kanalıcı, Ö. Türkiye ve Lojistik:1 [http://www.izto.org.tr/portals/0/iztogenel/dokumanlar/turkiye\\_ve\\_lojistik\\_0\\_kanalci\\_26.04.2012%2022-42-53.pdf](http://www.izto.org.tr/portals/0/iztogenel/dokumanlar/turkiye_ve_lojistik_0_kanalci_26.04.2012%2022-42-53.pdf) . (14 Şubat 2015).
- Keçeci, A. (2015). Türkiye'de Karayolu Taşımacılığı. [http://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa) . (16.02.2015).
- Konteyner Ölçüleri (t.y) <http://www.elementlogistic.com/konteyner-olculeri.aspx> (29.04.2015) [http://www.tedarikzinciri.org/lojistikyonetiminegiris\\_1\\_25.htm](http://www.tedarikzinciri.org/lojistikyonetiminegiris_1_25.htm) (Şubat 2015).
- MÜSİAD. (2013). Lojistik Sektör Raporu [http://www.musiad.org.tr/F/Root/burcu2014/Ara%C5%9Ft%C4%B1rmalar%20Yay%C4%B1n/Pdf/Sekt%C3%B6r%20Kurullar%C4%B1/Lojistik\\_Sektor\\_Raporu\\_2013.pdf](http://www.musiad.org.tr/F/Root/burcu2014/Ara%C5%9Ft%C4%B1rmalar%20Yay%C4%B1n/Pdf/Sekt%C3%B6r%20Kurullar%C4%B1/Lojistik_Sektor_Raporu_2013.pdf) (01.03.2015).
- MÜSİAD. (2013). MÜSİAD Araştırma Raporları. [http://www.musiad.org.tr/F/Root/burcu2014/Ara%C5%9Ft%C4%B1rmalar%20Yay%C4%B1n/Pdf/Sekt%C3%B6r%20Kurullar%C4%B1/Lojistik\\_Sektor\\_Raporu\\_2013.pdf](http://www.musiad.org.tr/F/Root/burcu2014/Ara%C5%9Ft%C4%B1rmalar%20Yay%C4%B1n/Pdf/Sekt%C3%B6r%20Kurullar%C4%B1/Lojistik_Sektor_Raporu_2013.pdf) . (16.02.2015).
- Reefer Konteyner. (t.y.) <https://www.msc.com/ken/our-services/reefer-cargo?lang=tr-tr> (29.04.2015)
- T.C Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı .( 2007-2013). Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu. [http://www.serka.org.tr/downloads/ust\\_olcekli/36\\_denizyolu.pdf](http://www.serka.org.tr/downloads/ust_olcekli/36_denizyolu.pdf) (20.04.2015)

- T.C Milli Eğitim Bakanlığı.(2011). Ulaştırma Hizmetleri Alanı Demiryolu Taşımacılığı.[http://193.140.122.139/rayli\\_sistemler\\_tem/rs\\_kaynak/demiryolu%20ta%C5%9F%C4%B1maca%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf](http://193.140.122.139/rayli_sistemler_tem/rs_kaynak/demiryolu%20ta%C5%9F%C4%B1maca%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf) (22.02.2015)
- T.C Milli Eğitim Bakanlığı.(2011). Ulaştırma Hizmetleri Alanı Havayolu Taşımacılığı.  
[http://www.megep.meb.gov.tr/mte\\_program\\_modul/moduller\\_pdf/Hava%20Yolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf](http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Hava%20Yolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf) (22.02.2015).
- T.C Milli Eğitim Bakanlığı.(2011). Ulaştırma Hizmetleri Alanı Karayolu Taşımacılığı.  
[http://www.megep.meb.gov.tr/mte\\_program\\_modul/moduller\\_pdf/Kara%20Yolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf](http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Kara%20Yolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf) (16.02.2015).
- T.C Milli Eğitim Bakanlığı.(2011). Ulaştırma Hizmetleri Paletler ve Konteynerler  
[http://www.megep.meb.gov.tr/mte\\_program\\_modul/moduller\\_pdf/Paletler%20Ve%20Konteynerler.pdf](http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Paletler%20Ve%20Konteynerler.pdf) 27.04.2015)
- T.C Milli Eğitim Bakanlığı.(2011). Ulaştırma Hizmetleri Paletler ve Konteynerler  
[http://www.megep.meb.gov.tr/mte\\_program\\_modul/moduller\\_pdf/Paletler%20Ve%20Konteynerler.pdf](http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Paletler%20Ve%20Konteynerler.pdf) 29.04.2015)
- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2012).Dünyada ve Türkiye’de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları.  
[http://www.kugm.gov.tr/BLSM\\_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20121031\\_103920\\_64032\\_1\\_64351.pdf](http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20121031_103920_64032_1_64351.pdf) (21.02.2015) . (21.02.2015).
- TC. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2014). The Logistics Performance Index and Its Indicators.[http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/2014\\_04\\_07\\_424\\_Lojistik%20Performans%20Endeksi%202014.pdf](http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/2014_04_07_424_Lojistik%20Performans%20Endeksi%202014.pdf) (01.03.2015).
- The World Bank. (2014). Connecting to Compete 2014 Trade Logistics in the Global Economy [http://lpi.worldbank.org/sites/default/files/LPI\\_Report\\_2014.pdf](http://lpi.worldbank.org/sites/default/files/LPI_Report_2014.pdf) (01.03.2015)
- TUSİAD. (2012). Türkiye’de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları. [http://www.tusiad.org.tr/\\_rsc/shared/file/DisTicaret-raporu-2012.pdf](http://www.tusiad.org.tr/_rsc/shared/file/DisTicaret-raporu-2012.pdf) (01.03.2015).
- Türk Hava Kurumu Üniversitesi, (2012). Lojistik Sektöründe Havayolu Taşımacılığı ve Türkiye.  
[http://akademikpersonel.kocaeli.edu.tr/ybayrak/bildiri/ybayrak12.07.2013\\_15\\_22.13bildiri.pdf](http://akademikpersonel.kocaeli.edu.tr/ybayrak/bildiri/ybayrak12.07.2013_15_22.13bildiri.pdf). (21.02.2015) .
- Türkiye Mühendislik Haberleri. (2006). 1923 - 1940 Dönemi Demiryolları.  
[http://www.imo.org.tr/resimler/dosya\\_ekler/56b65cfe728a8aa\\_ek.pdf?dergi=154](http://www.imo.org.tr/resimler/dosya_ekler/56b65cfe728a8aa_ek.pdf?dergi=154) (22.02.2015)
- UND. (2014).Dünya Bankası Küresel Lojistik Performans Endeksi 2014 Yayınlandı; Türkiye 160 Ülke Arasında 30. Sırada. <http://www.und.org.tr/tr/14901/dunya->

bankasi-kuresel-lojistik-performans-endeksi-2014-yayinlandi;-turkiye-160-  
ulke-arasinda-30.-sirada- (01.03.2015)

UND. (2014).Dünya Bankası Küresel Lojistik Performans Endeksi 2014 Yayınlandı; Türkiye 160 Ülke Arasında 30. Sırada.[http://www.und.org.tr/tr/14901/dunya-bankasi-kuresel-lojistik-performans-endeksi-2014-yayinlandi;-turkiye-160-  
ulke-arasinda-30.-sirada-](http://www.und.org.tr/tr/14901/dunya-bankasi-kuresel-lojistik-performans-endeksi-2014-yayinlandi;-turkiye-160-ulke-arasinda-30.-sirada-) (01.03.2015)

UTİKAD. (2012) . Dünden Bugüne Türkiye'nin Demiryolu Serüveni.  
<http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10478> (22.02.2015).

UTİKAD. (2007). Türkiye Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu.  
<http://www.utikad.org.tr/haberler/2007sektorraporu.pdf> . (16.02.2015)

Utikad. (2012). Dünya Kargo Taşımacılığında İlk 10.  
<http://www.utikad.org.tr/HABERLER/?id=9938> (21.02.2013)

Yılmaz, N. (2005). Petrol ve Doğal Gaz Boru Hatları Üzerine Genel Bir Değerlendirme. 87:7  
[http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya\\_ekler/559da2ba967eb82\\_ek.pdf?dergi=217](http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/559da2ba967eb82_ek.pdf?dergi=217) .(23.02.2015)

Yılmaz, N. (2005). Petrol ve Doğal Gaz Boru Hatları Üzerine Genel Bir Değerlendirme. 87:7  
[http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya\\_ekler/559da2ba967eb82\\_ek.pdf?dergi=217](http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/559da2ba967eb82_ek.pdf?dergi=217) .(23.02.2015)

## ÖZGEÇMİŞ

### KİŞİSEL BİLGİLER

Ad ve Soyad :ÇAĞLA KENAR  
Doğum Yeri ve Tarihi :Bakırköy 26.11.1991  
Medeni Hali :Bekar  
E-Mail :caglakenar@hotmail.com  
Adres Ev :Çakıl yolu, Ovayenice Mahallesi, Duygu Sokak , Ufuk Sitesi 1 . No 20 D. Çatalca / İstanbul  
Adres İş Atılğan Lojistik A.Ş  
Perlavista Residance B Blok  
Kat:7 Daire 51,52  
Beylikdüzü / İstanbul  
Telefon (Cep) :0545 230 19 91

### EĞİTİM DURUMU

Lisans :2009-2013 İstanbul Arel Üniversssitesi  
Uluslararası Lojistik Ve Taşımacılık Bölümü  
Lise :2005-2009 Gürpınar 80. Yıl Lisesi  
Türkçe Matematik  
İlk ve Orta Öğretim :1997- 2005 Adem Çelik İlköğretim Okulu

### YABANCI DİL

İngilizce :İyi Seviye  
Almanca :Başlangıç

### İŞ TECRÜBESİ

2014 Nisan- Atılğan Lojistik A.Ş. Satış & Operasyon Sorumlusu