



**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**FREIGHT FORVERDER ORGANİZASYONU VE FREIGHT
FORVERDER ORGANİZASYONUNDA KONTEYNİR
TAŞIMACILIĞI**

**Deniz Ulaşt. İşlt. Müh. Sefer GÖKDUMAN
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı**

**Danışman
Prof.Dr. Fevzi ERDOĞMUŞ**

Temmuz, 2006

İSTANBUL



**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**FREIGHT FORVERDER ORGANİZASYONU VE FREIGHT
FORVERDER ORGANİZASYONUNDA KONTEYNİR
TAŞIMACILIĞI**

**Deniz Ulaşt. İşlt. Müh. Sefer GÖKDUMAN
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı**

**Danışman
Prof.Dr. Fevzi ERDOĞMUŞ**

Temmuz, 2006

İSTANBUL

ÖNSÖZ

Bu yüksek lisans tezi ile Freight Forverder organizasyonu içerisinde konteynır taşımacılık şekilleri ve yöntemleri ile ve Freight Forverder organizasyonunun önemi ile organizasyon yöntemlerinin belirlenmesi amaçlanmıştır.

Bu çalışmanın hazırlanmasında ve yüksek lisans eğitimimdeki katkı ve yardımlarından dolayı değerli hocam Prof. Dr. Fevzi ERDOĞMUŞ'a , bizlere eğitim hayatımızda yardımlarını ve desteklerini esirgemeyen değerli hocalarım Prof. Dr. Kpt. Necmettin AKTEN ve Prof. Dr. Güler Bilen ALKAN'a, her zaman maddi manevi desteklerini esirgemeyen anneme ve babama teşekkürlerimi sunarım.

Temmuz, 2006

Sefer GÖKDUMAN

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
İÇİNDEKİLER	ii
ŞEKİL LİSTESİ	vii
TABLO LİSTESİ	viii
SEMBOL LİSTESİ	viii
ÖZET	x
SUMMARY	xi
1. GİRİŞ	1
2. GENEL KISIMLAR	2
2.1. FREIGHT FORVERDER ORGANİZASYONU, FIATA , UTIKAD	2
2.1.1. Freight Forverder Organizasyonu	2
2.1.2. FIATA	3
2.1.2.1. FIATA'nın Kısa Hikayesi	4
2.1.3. FIATA'nın Amaçlarından Birkaçı	5
2.1.4. UTIKAD (Uluslararası Taşımacılık Ve Lojistik Hizmet Üretenler derneği)	6
2.1.4.1. Derneğin Amacı	6
2.1.4.2. Derneğin Görevleri	6
2.2. TAŞIMA İŞLERİ KOMSİYONCUSUNUN (FORVERDEREN) TÜRK TİCARET HUKUKUNDAKİ YERİ	7
2.2.1. Tarif (Madde-808)	7
2.2.2. Hükümleri.....	7
2.2.2.1. İhtimam (Madde-809)	7
2.2.2.2. Ücret Hakkı (Madde-810).....	7

2.2.2.3. Hapis Hakkı (Madde-811)	7
2.2.2.4. Birden Ziyade Komisyoncu(Madde-812)	8
2.2.2.5. Halefiyet (Madde-813).....	8
2.2.2.6. KomisyoncununTaşıma İşini Üzerine Alması (Madde-814)	8
2.2.2.7. Mururuzaman – Zaman Aşımı (Madde-815))	8
2.2.3. 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanundaki Taşıma İşleri Organizatörü (Freight Forverder).....	9
2.3. TAŞIMACILIK ŞEKİLLERİ, FREIGHT FORVERDERLERİN YAPISI VE ORGANİZASYON ŞEKLİ.....	11
2.3.1. Taşımacılık Şekilleri	11
2.3.1.1. Denizyolu Yük Taşımacılığı	11
2.3.1.2. Karayolu Yük Taşımacılığı	12
2.3.1.3. Havayolu Yük Taşımacılığı	12
2.3.1.4. Demiryolu Yük Taşımacılığı.....	12
2.3.2. Yük-Eşya Taşımacılığında, Taşıma Şeklinin Belirlenmesi	12
2.3.2.1. Taşımacılık Şekillerinde Maliyet Karşılaştırması.....	13
2.3.3. Forverderlerin Çalışma Sistemi.....	16
2.3.4. Şirket yapılarına Göre Forverderler	16
2.3.4.1. Bağımsız Forverderler	16
2.3.4.2. Bağımlı Forverderler	17
2.3.5. Forverderlerin Organizasyon Şekilleri	17
2.3.6. Taşıma Ve Hizmet Şekline Göre Forverder Şirketlerinde Departmanlar	19
2.3.6.1. Deniz Kargo Departmanı (Denizyolu Departmanı).....	19
2.3.6.2. Hava Kargo Departmanı (Havayolu Departmanı)	19
2.3.6.3. Kara Kargo Departmanı (Karayolu Departmanı).....	19
2.3.6.4. Demiryolu-Vagon Taşımacılığı Departmanı	20
2.3.6.5. Fuar Lojistiği Departmanı	21
2.3.6.6. Proje Taşımacılığı Departmanı	21
2.4. KONTEYNİR TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ, KONTEYNİR VE KONTEYNİR GEMİ ÇEŞİTLERİ	22
2.4.1. Konteynir ve konteyner Tipleri	22
2.4.1.1. Konteynir	22

2.4.1.2. Konteynir Tipleri.....	22
2.4.2. Konteynir Taşımacılığının Gelişimi	26
2.4.3. Konteynir Trafiğindeki Gelişmeler	28
2.4.3.1. Dünya Konteynir Trafiği.....	28
2.4.3.2. Türkiye Konteynir Trafiği	29
2.4.4. Konteynir Taşımadaki Önemli Noktaları	29
2.4.5. Konteynir Kiralama.....	32
2.4.6. Konteynir Gemileri Ve Tipleri.....	32
2.4.6.1. Teknik Acıdan Konteynir Gemileri	33
2.5. LİMANLARDA KONTEYNERİZASYON İŞLETİM SİSTEMİ.....	35
2.5.1. Terminal Hizmetleri	35
2.5.2. Ardiye Hizmetleri.....	36
2.5.3. Yükleme – Boşaltma Şifing ve Limbo Hizmetleri.....	38
2.5.3.1. Yükleme-Boşaltma Hizmetleri.....	38
2.5.3.2. Şifing Hizmeti.....	38
2.5.3.3. Limbo Hizmetleri.....	38
2.5.4. Starya Müddetleri ve Sürstarya	38
2.5.4.1. Starya Müddeti.....	38
2.5.4.2. Sürstarya	38
2.5.5. Geçici Kabul	38
2.5.6. Konteynir Hareketleri	39
2.5.7. Konteynir Terminalinde Verimli Çalışma.....	40
3. MALZEME VE YÖNTEM	41
3.1. FORVERDER ORGANİZASYONUNDA KONTEYNER TAŞIMA SEÇENEKLERİ.....	42
3.1.1. Kapıdan Kapıya Konteynir Taşımacılığı (Door To Door)	42
3.1.2. Limandan Kapıya Konteynir Taşımacılığı (Port To Door)	42
3.1.3. Kapıdan Limana Konteynir Taşımacılığı (Door To Port)	43
3.1.4. Limandan Limana Konteynir Taşımacılığı (Port To Port).....	43
3.1.5. Taşıma Yapılacak Yüke Uygun Konteynir Belirlenmesi	44
3.2. FORVERDER ORGANİZASYONUNDA (KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA) PAZARLAMA FAALİYETLERİ.....	45

3.2.1. Navlun Tarife Alışları ve Navlun Oluşturma	46
3.2.1.1. <i>Navlun Alışı</i>	46
3.2.2. Navlun Satışı Ve Pazarlama (Sales And Marketing)	46
3.2.2.1. <i>Müşterilere Navlun Ve Servis Satışı</i>	46
3.2.2.2. <i>Forverder Acentelerine Ve Diğer Forverderlere Navlun Satışı</i>	47
3.2.3. Tarifelerin Oluşturulması	47
3.2.3.1. <i>İç Nakliye , Terminal Ve Gümrükcülerin Tarifeleri</i>	48
3.2.3.2. <i>Anlaşma Ve Servis Kontratları</i>	48
3.2.4. Pazar Araştırma Ve Geliştirme	48
3.2.5. Acente Araştırmaları	48
3.2.6. Tanıtım ve Vizyon Çalışmaları	49
3.2.7. Aktif Satış	49
3.2.8. Telemarketing Ve Net Mail	49
3.3. FREIGHT FORVERDER ORGANİZASYONUNDA (KONTEYNİR TAŞIMACILIĞINDA) OPERASYONEL İŞLEMLER	49
3.3.1. İhracat Konteynir Taşımacılığında Operasyon İşlemler	50
3.3.1.1. <i>İhracat Full Konteynir Yüklemeleri (FCL)</i>	50
3.3.1.2. <i>İhracat Parsiyel Konteynir Yükleme (LCL)</i>	54
3.3.2. İthalat Konteynir Taşımacılığında Operasyon İşlemler	55
3.3.2.1. <i>İthalat Full Ve Parsiyel Konteynir Yüklemeleri (FCL&LCL)</i>	56
3.3.2.2. <i>İthalat FCL&LCL Konteynir Boşaltma İşlemleri</i>	61
3.3.2.3. <i>Konteynir Demurajı</i>	62
3.4. FREIGHT FORVERDER ORGANİZASYONUNDA (KONTEYNİR TAŞIMACILIĞINDA) MUHASEBESEL İŞLEMLER	63
3.4.1. Fatura Kalemleri	63
3.4.2. Forverder Şirketlerinde Taşıma ve Navlun	66
3.4.3. Konteynir Taşımacılığında Yükleme Boşaltma Terimleri	66
3.4.4. Standart Taşıma Şekilleri (Teslim Şekilleri INCO TERMS 2000)	67
4. TARTIŞMA VE SONUÇ	71
KAYNAKLAR	73
EK 1	74

EK 2	77
ÖZGEÇMİŞ	81

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1	: Forverder organizasyonu.....	13
Şekil 2.2	: Forverder organizasyon şekilleri.....	15
Şekil 2.3	: Genel konteyner ölçü , hacim ve kiloları	28
Şekil 3.1	: Kapıdan kapıya konteynır taşımacılı (Door To Door)	40
Şekil 3.2	: Limandan kapıya konteynır taşımacılığı (Port To Door).....	41
Şekil 3.3	: Kapıdan limana konteynır taşımacılığı (Door To Port).....	41
Şekil 3.4	: Limandan limana konteynır taşımacılığı(Port To Port)	41
Şekil 3.5	: Yükleme – Boşaltma terimleri	64
Şekil 3.6	: Yükleme – Boşaltma organizasyonu.....	65
.....		

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1	: Taşımacılık şekillerinde maliyet	14
Tablo 2.2	: Kitle taşımacılığında maliyet	14
Tablo 2.3	: Japonyada uzaklıklar itibarı ile taşımacılık şekilleri karşılaştırması	15
Tablo 2.4	: Taşıma uzaklığına göre birim maliyet grafiği	15
Tablo 2.5	: 2005 yılı Türkiye limanları konteynır elleçlemesi	22
Tablo 3.1	: Örnek bir demuraj tarifesi	63
.....		

SEMBOL LİSTESİ

CY/CY	: Continer Yard / Continer Yard
CFS	: Continer Freight Stations
C2	: Karayolu Taşımacılığı Yetki Belgesi Türü
CCC	: The Custom Co-operation Council
DC	: Dry Container
ETA	: Estimated Time Arrivel
ETD	: Estimated Time Departure
FIFO	: Free In Free Out
FILO	: Free In Liner Out
FCL	: Full Container Load
ft	: Feet
G2	: Karayolu Taşımacılığı Yetki Belgesi Türü
H2	: Karayolu Taşımacılığı Yetki Belgesi Türü
HC/HQ	: High Cube Container
H/BL	: House Bill Of Lading
ISPS	: International Safety Port Systems
ISO	: International Standart Organizations
IATA	: The International Air Transport Associations
IRU	: The International Road Transport Union
ICC	: International Chamber Of Commerce
KTY	: Karayolu Taşıma Yönetmeliği
KM	: Kilo metre
LILO	: Liner In Liner Out
LIFO	: Liner In Free Out
LCL	: Less Container Load
M/BL	: Master Bill Of Loading
M3	: Metre Küp / Hacim Ölçü Birimi
R2	: Karayolu Taşımacılığı Yetki Belgesi Türü
TEU	:Twenty Foot Equivalent Unit
UIC	:The International Union of Railways
%	: Yüzde

ÖZET

FREIGHT FORVERDER ORGANİZASYONU VE KONTEYNİR TAŞIMACILIĞI

21. Yüzyıl dünyasında Ülkelerarası ticaretin artması ile taşımacılık faaliyetlerinde hızlanmış ve büyük önem kazanmıştır. Taşımacılık faaliyetlerinin artması ve yüklerin birleştirilmesi sonucunda konteynir taşımacılığına büyük gelişme göstermiş olup, konteynir taşımacılık işine organize olan Özel ve Kamu firmaları oluşmuştur. Teknolojinin de gelişmesi ile bu firma şekillerinden biri olan Freight Forverderler'e (Taşıma İşleri Organizatörü) son zamanlarda önemli görevler düşmektedir.

Bu çalışmada Freight Forverderlerin yapısı, Türk Ticaret Hukukunda Freight Forverderen yeri , taşımacılık şekilleri , konteynir ve konteynir taşımacılığında kullanılan gemi çeşitleri, konteynir taşımacılığında forverder organizasyonu, konteynir taşımacılığında pazarlama faaliyetleri, ihracat konteynir taşımacılığının forverder organizasyonunda operasyon süreci ve ithalat konteynir taşımacılığının forverder organizasyonunda operasyon süreci, konteynir taşımacılığında fatura kalemleri ve muhasebesel işlemler incelenmiştir.

Bu bağlamda; Freight Forverder firmaların işlev ve görevleri , taşımacılık faaliyetlerindeki yeri ve Freight Forverder organizasyonunda konteynir taşımacılığı anlatılmaya çalışılmıştır.

SUMMARY

FREIGHT FORWARDING ORGANIZATIONS AND CONTAINER TRANSPORTATION

Transportation have been becoming more and more important as a result of the grow in trade volume in 21st century. Because of the increase in transportation activities and combining the freights, container transportation so much improved with lots of arising state-run firms and private corps. In accordance with the technological improvement some significant duties devolve upon Freight Forwarder firms recently which are among the firm types mentioned above.

This work focuses on structure of Freight Forwarders, the situation of Freight Forwarders in Turkish Merchant Law, types of transportation, containers and ship types used in container transportation, forwarder organization in container transportation, marketing in container transportation, operational process of both exporting and importing container transportation in forwarder organization, invoice items and accounting transactions in container transportation.

Within this context, it is tried to be explained of functions, duties, and position in transportation activities of Freight Forwarder firms and container transportation in organizations at this.

1. GİRİŞ

Malların bir noktadan diğer bir noktaya taşınmasını sağlayan; karayolu, demiryolu denizyolu ve havayolu gibi taşıma şekillerinden bir veya bir kaçını kombine olarak kullanarak, yükün taşınması, depolanması, gümrüklemesi, paketlemesi, dağıtımını gibi işlemleri yapan ve bu gibi organizasyonları gerçekleştiren şirketlere "Freight Forwarder" denilmektedir. Bu işlem ise "Forwarding" olarak tanımlanmaktadır. Forwarderlar, kendi taşıma araçları olmadan taşıma işlerini organize etmeleriyle taşıyıcı nakliye şirketlerinden tamamen ayrılmaktadırlar.

Freight forwarder organizasyonu ve konteynır taşımacılığının incelemesinin yapıldığı bu tez çalışmasında forwarder firmaların işlevleri ve görevleri , konteynır taşımacılığında freight forwarder firmalarının önemi ve sorumlulukları ile konteynır taşımacılığının operasyon süreci incelenmiş olup , denizyolu yük taşımacılığında konteynır taşımacılığının son zamanlarda öneminin daha belirginleştiği ve forwarder firmalarının konteynır taşımacılığı organizasyonundaki etkin önemi olduğu kanısına varılmıştır.

Günümüz koşullarında sürekli değışen pazar ve yük tipleri ve konumları sebebiyle optimum maliyetle taşımaların yapılması için forwarderlere büyük görevler düşmekte olup konteynır taşımacılığında bilgi akışı ve operasyon sürecin yönetimi büyük önem kazanmıştır.

2. GENEL KISIMLAR

2.1. FREIGHT FORVERDER ORGANİZASYONU, FIATA, UTİKAD

2.1.1. Freight Forverder Organizasyonu

Forverder şirketleri, dünyanın her yerindeki taşıyıcılardan aldıkları taşıma servislerini, kârlı oranlarda pazarlayan ve organize eden servis şirketleri olarak tanımlanmaktadır. Forverder şirketlerinin en önemli özellikleri "multi-model" denilen, çoklu taşıma seçeneklerini en uygun şekilde organize edebilmeleridir. Forverderler gemi, tır, tren ve uçak yada birbiri ardına birden fazla taşıma biçimini kullanarak kombine taşımaları gerçekleştirmektedirler. Ayrıca özel taşımalar için gerekli servisi çoğu kez Forverderler oluşturmaktadırlar.

Forverderler nakliye organizatörü olarak çalıştıkları için en önemli nokta, acenteler arası taşıma organizasyonu ve servis alışverişi olmaktadır. Forverderler taşıyıcılardan aldığı bütün servisleri değerlendirmekte, birden fazla taşıma şekli gerekiyorsa , bu taşıma şekillerini birleştirerek müşterilerine bir paket halinde aktarmaktadırlar. Böylece taşımalarını organize ettikleri yüklerin bütün aktarma operasyonlarını, diğer detaylarıyla aksatmadan yürütmektedirler. Forverderler piyasada yük bulmak ve taşınacak malların en uygun şekilde taşınabilmesi için kara, hava, deniz, demiryolu kombinasyonunu oluşturmak ve bütün taşıyıcı şirketlerle gerektiğinde yük paylaşımı yapmak zorundadırlar.

Bütün bu işler dışında forverderler kendi aralarında uyguladıkları tarifeler ile ithalatçı ve ihracatçıya sundukları cazip alternatifler için armatörlerle, havayolu kargo şirketleri ile özel anlaşmalar yapmaktadırlar. Bu kontratlar sayesinde piyasada daha çok rekabet ederek, kaliteli servis sunmaktadırlar. Ama bunun karşılığında taşıyıcılarla anlaştıkları kotaları, anlaşılan zaman diliminde doldurmak zorunda kalmaktadırlar.

Forverder endüstrisi sürekli gelişme ve yeniliklere açık bir yapıdadır. Bu değişmeler dünya ticaretine bağlı ve taşıma teknolojilerine paralel gelişmektedir. Tüm dünya ülkelerinde devletin kontrolünde olan taşımacılık sektörü, forverderlere uygulanan

kurallara uygun taşıma organizasyonu sağlamaktadır. Forverderler buldukları ülkenin hukuk kurallarına uygun yük hareketlerini ticaret gereklerine göre gerçekleştirmektedirler.

Yirminci yüzyılın sonlarına doğru hava taşımacılığının gelişmesi ve yeni taşıma şekillerinin oluşması büyük kapitallere ihtiyaç göstermiştir. Buna bağlı olarak taşıyıcılara destek veren komisyoncular oluşmuştur. Her nakliye firması; uçak, gemi, tren yada tır sahibi olamayacağı için, bu firmaların ortaklaşa konferanslar düzenleyerek servis oluşturmaları kaçınılmaz olmuştur. Bu sebeplerle servisleri destekleyici firmalar ve taşıyıcılar arasında taşıma organizasyonları oluşturan şirketler oluşmuştur. Yirminci yüzyılın başlarında oluşarak, günümüzde teknolojik gelişmelerle sürekli büyüyen olan sektör forverder sektörüdür.

Dünyanın bütün ülkelerinde Freight Forverder şirketleri FIATA üyesi olmak zorundadırlar. Ama az gelişmiş ülkelerin hukuk kurallarına bağlı olarak bu pek mümkün olmamaktadır. Freight Forverderin görev ve sorumlulukları, 1992 yılında son şeklini alan çoklu taşımalarda standart şartlar olarak belirlenen "FBL" konşimentosu kapsamında yer alır. Buna göre Freight Forverderler birden fazla taşımayı tek bir konşimentoyla yapabilmekte ve kombine olarak adlandırılan bu tür taşımaları yükleyici, alıcı ve mal sahiplerine karşı taşıyıcı sorumluluğunda üstlenmektedirler.

FIATA enstitü şeklinde organize olmuş ve çalışma grupları şeklinde ayrılmıştır. Bu çalışma grupları Transport / Multimodal Transport / Air Freight Enstitüsü olarak isimlendirilmektedirler.

Anlaşmazlık hallerinde meydana gelen sorunlar, taraflar tarafından özel bir şart konmadığı takdirde anlaşmanın yapıldığı ülkenin mahkemelerinde çözülmektedir. Uluslararası Ticaret odaları da bu anlaşmazlıkların çözümünde yardım etmektedirler.

2.1.2. FIATA

FIATA Fransızca'da "Federation Internationale des Associations de Transites et Assimiles", İngilizce "International Federation of Freight Forwarders Associations", Almanca "Internationale Föderation der Spediteur organisationen" merkezi Viyana'da

(Avusturya) bulunan ve mayıs 1926' da kurulan Freight Forverderler topluluğu dünyanın her yerinde forverderlerin tanıtımı ve haklarını korumak için çalışır.

Kurulduğu tarihten itibaren bu günümüze kadar sürekli gelişerek şu anda 150 ülkede 93 dernek ve 2800 'ü aşan üyesi tarafından temsil edilmektedir.

FIATA aynı zamanda Social Council of United States (ECOSOC) ve The United Nations Conference on Trade and Development üyesidir.

Üye ülkelerde Freight Forverder Endüstrisini temsil eder ve hükümet nezdinde özel sektörde ve taşımacılık sektöründe Uluslararası Ticaret Odası / International Chamber of Commerce (ICC), The International Air Transport Associations (IATA), The International Union of Railways (UIC), The International Road Transport Union (IRU) ve The Gustom Co-operation Council (CCC) adına görüş bildirir.[1]

FIATA taşımacılık sektöründe hükümetlere bağlı olmayan dünyanın bütün ülkelerinde olan özel bir federasyondur. UTIKAD FIATA'nın Türkiye'de temsilciliğini yürütmektedir.

2.1.2.1. FIATA'nın Kısa Hikayesi

FIATA 31 mayıs 1926 yılında Viyana'da Avrupa'nın on altı ülkesine ait Forverder tarafından kuruldu, ilk başkanları Mr. P. Lehmann (Kopenhagen) ve ilk genel sekreter Mr L. Weis seçilmiştir. 1926 yılından 1939 yılına kadar federasyon çok aktif bir şekilde çalışmış üye ülkelerinin sayısını yirmiye çıkarmıştır. Toplantı ve kongrelerini düzenli bir hale getirmiştir. Diğer organizasyonlarla uyum içinde çalışmış ve ortak gruplar kurarak ticaretin taşımacılık sektörü kısmını geliştirmiştir.

İkinci dünya savaşı boyunca bütün faaliyetleri ertelenen FIATA buna karşılık 1947'de Mr. C. B. Ingwersen (Kopenhagen), 1949 'da Mr. De Brousse (Paris) başkanlığında çalışmalarına yeniden devam etmiştir. 1949 yılından sonra 1959'a kadar eski üye ülkelerin ortaklaşa çalışmalarıyla federasyon teknik alt komitelere bölünmüştür.

1955 yılında "FIATA FCR -Certificate of Receipt" ve 1959 'da "FIATA FCT -Certificate of Transport" düzenlendi. 1965 yılında bir sekreteryaya oluşturuldu ve dünyanın her

yerindeki kendi üyelerine hizmet veren UNCTAD, ECE, ICC, IATA, UIC, IRU, ETC, gibi birliklerle genişledi ve bölümlere ayrıldı.

FIATA Airfreight enstitüsü oluşturularak havayolu taşımacılığı yapan üyelerine hizmet veren bölüm 1969 yılında kurularak IATA olarak ayrıldı. "FIATA negotiable Combine Transport Bill of Loading" 1970 yılında oluşturuldu. Bu formu üye forverderlerin düzenlemesine karar verildi ve ICC International Chamber of Commerce tarafından kabul edildi. FIATA standart eğitim programlarını 1973 yılında başlattı ve bunları birçok üye ülkedeki forverderlere uyguladı. 1974 yılında çalışma alanları ayrılan dokuz teknik komiteye ayrılan FIATA çalışmalarına devam etti. "FIATA FWR -Warehouse receipt" formu oluşturuldu ve 1975 yılında. "FIATA SDT –Shipper declaration for the Dangerous goods" 1977 yılında FIATA tarafından onaylanmıştır.

1977 Asya bölgesi sekreterliği Bombay 'da (Mummai) açıldı bu ofis üye ülkelerin Asya/Pasifik bölümü için çok iyi sayılabilecek bir hizmet vermeye başladı. İlk eğitim için semineri 1978 Avusturya da verildi ve üye ülkelerinde devam etti. Zürih 1979'da kara taşımacılığı için sekreteryaya "Surface Transport" olarak kuruldu.

FIATA üyelerin katılımıyla Freight Forverder aktivitelerini düzenler ve bilgileri toplar. FIATA Freight Forverderlerin ticaret şartlarını standartlaştırır. FIATA forverderlerin sigorta yükümlülüklerini sağlar. FIATA dokümanlarının kullanımını ve geliştirilmesini sağlar. FIATA üye ülkelerdeki eğitim programları ile forverderlere destek verir. FIATA ulusal yükleyici toplulukları ile temas kurar. FIATA düzenli taşıma yapan taşıyıcı toplulukları ve konferansları ile temas kurarak daha iyi servis oluşturulması için çalışır.[1]

2.1.3. FIATA'nın Temel Amaçları

- Uluslararası düzeyde danışmanlık bünyesinde Freight Forverder Endüstrisini temsil etme, çıkarlarını korumak ve ilerletmek,
- Freight Forverderlerin kaliteli servis vermelerini standartlar geliştirerek sağlamak,

- FIATA'nın Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ECOSOC) ve Birleşmiş Milletler ticaret ve Geliştirme Komisyonunda (UNCTAD) danışmanlık statüsü bulunmaktadır.
- FIATA, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği(IATA), Uluslararası Ticaret Odaları, Uluslar arası Demiryolları Birliği(UIC), Uluslararası Kara Taşımacılığı Birliği (IRU), Dünya Gümrük Organizasyonu(WCO) gibi diğer Uluslararası kuruluşlarda Forverder Endüstrisinin resmi temsilcisidir.
- FIATA Uluslararası Taşımacılık Sektörünü etkileyen tüm gelişmeleri danışmanlık ve çalışma gurupları ile yürütmektedir.
- FIATA organları taşımacılık sektöründe aktif biçimde çalışan profesyonel yöneticiler tarafından Zürih'teki merkezinden yürütülmektedir.[1]

2.1.4. UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık Ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği)

1986 yılında 30 firmanın katılımı ile UNMAD adı altında kurulmuş ve 1995'te UKAD çatısı altındaki hava kargo acenteleriyle birleşerek toplam 112 üyesinin oybirliği ile UTİKAD adını almıştır.

UTİKAD Türkiye'de yerleşik ve uluslararası alanda kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık yapan nakliye firmalarını bünyesinde toplayan dernek olup, FIATA'nın temsilciliğini yapmaktadır.

2.1.4.1. Derneğin Amacı

UTİKAD, uluslararası taşımacılık sektörünün Türkiye ekonomisi içindeki önemini vurgulayarak, Türkiye içinde verilen hizmetlerin uluslararası düzeye ulaşmasını sağlamak, serbest ticaret ilkelerine sadık kalınarak sektörün gelişmesini ve Türk ihracatçı ve ithalatçısına daha uygun koşullarda ve kaliteli hizmet ortamı sağlamayı kendine amaç edinmiştir.

2.1.4.2. Derneğin Görevleri

Türkiye'de uluslararası ticaret mekanizmasını oluşturan kurum ve dernekleri, sektörümüz ile ilgili konularda bilgilendirerek hizmet düzeyinin uluslararası standarda ulaşmasını sağlamak amacı ile gerekli zemini oluşturmaktır.

Ayrıca UTİKAD, uluslararası alanda Türk taşımacılık sektörünün sözcülüğünü üstlenerek hem son gelişmeleri takip etmek, hem de milli menfaatleri korumak gibi çok stratejik bir görev üstlenmiştir. [2]

2.2.TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSUNUN (FORVERDERİN) TÜRK TİCARET HUKUKU'NDAKİ YERİ

2.2.1. Tarifi (Madde-808)

Ücret mukabilinde kendi namına ve bir müvekkili hesabına eşya taşımayı sanat kabul etmiş olan kimseye "taşıma işleri komisyoncusu" denir.Bu ayırımdaki hususi hükümler baki kalmak şartıyla komisyon mukavelesi ve eşyanın taşınmasına ait hususlarda taşıma mukavelesi hakkındaki hükümler taşıma işleri komisyonculuğuna da tatbik olunur.

2.2.2. Hükümleri

2.2.2.1. İhtimam (Madde-809)

Komisyoncu, taşıma mukavelesi hükümlerini yerine getirmekle ve bilhassa taşıyıcıları ve ara komisyoncuları seçmekte, tedbirli bir tacir gibi hareket etmeye ve müvekkilinin menfaatlerini korumaya ve talimatına uymaya mecburdur. Komisyoncu taşıyıcı ile mukavele ettiği miktardan fazla bir taşıma ücretini müvekkili hesabına geçiremez. Komisyoncu, taşıyıcılara karşı olan rücu hakkım kendi kusuru yüzünden zayi etmiş ise, rücu hakkı kalmadığından dolayı mesuliyetten kurtulamaz.

2.2.2.2. Ücret Hakkı (Madde-810)

Komisyoncunun deruhte ettiği iş kendi namına bir taşıyıcı seçerek taşıma mukavelesi yapmaktan ibaret olduğu tarafları arasındaki akitten açıkça anlaşıldığı takdirde eşyayı taşıyıcıya teslim ettikten sonra ücretini istemeye hak kazanır. Diğer hallerde ücretin muaccel oluşu taşıma akdindeki hükümlere tabidir.

2.2.2.3. Hapis Hakkı (Madde-811)

Komisyoncu, taşınan eşyaya gerçekten veyahut taşıma senedini veya onun yerine geçecek ilmühaber yahut eşyanın bir mağaza veyahut antrepoya tevdi edildiğini bildiren makbuz kağıdını hamil olmak suretiyle hükmen zilyet iş bu eşyanın taşıma masrafı, komisyon ücreti ve avanslarından dolayı eşya üzerinde hapis hakkı yoktur.

2.2.2.4. Birden Ziyade Komisyoncu (Madde-812)

Eşyanın taşınmasında birbiri ardınca birden çok komisyoncu aracılık ettiği takdirde, sonuncu olarak aracılık eden komisyoncular, kendilerinden önceki komisyoncuların haklarını ve bilhassa onların taşınan eşya üzerindeki hapis haklarını kullanmaya mecburdur.

Bir komisyoncunun alacağı, kendisinden sonra gelen komisyoncu tarafından temin edilecek olursa, önce gelen komisyoncunun hapis hakkı ondan sonraki komisyoncuya geçer.

2.2.2.5. Halefiyet (Madde-813)

Komisyoncu, taşıtının ücretini ödediği takdirde, onun hakları kendisine geçer.

2.2.2.6. Komisyoncunun Taşıma İşini Üzerine Alması (Madde 814)

Aksine mukavele olmadığı takdirde komisyoncu eşyayı kendi vasıta ve adamları ile taşıyabileceği gibi kendi yerine geçen taşıyıcılara da taşıtabilir. Bu halde komisyoncu taşıyıcı sayılır.

Komisyoncu, taşıma senedinin ikinci nüshasını 771'inci madde hükmünce kendi adına imza edip müvekkiline geri vermiş veya kendi adına taşıma ilmühaberi tanzim ederek müvekkiline vermiş veyahut kendisi ile müvekkili arasında taşıma ücreti ve bütün masraflara karşılık olarak kesin bir para tayin edilmiş ise komisyoncu taşıyıcı sayılır.

Bu madde hükümlerinin taşıyan aleyhine değiştirilmesi neticesini doğuran bütün kayıt ve şartlar hükümsüzdür.

2.2.2.7. Müruruzaman - Zaman Aşımı (Madde-815)

Taşıma komisyonculuğu akdinden doğan bütün davalar bir yılda müruruzamana uğrar.

Müruruzamanın başlangıcı, müruruzamana uğramış hakkın defi olarak ileri sürülebilmesi, zararın komisyoncunun hile veya ağır kusurundan doğmuş bulunması halleri 767'inci madde hükümlerine tabidir.[3]

2.2.3. 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanununda Taşıma İşleri Organizatörü (Freight Forwarder)

25.02.2004 tarih 25384 sayılı Resmi Gazetede yayını ile (KTY Asıl) ile yürürlüğe giren yönetmelik ile Karayollu ulaştırmasında ‘Taşıma İşleri Organizatörü’ olarak faaliyet gösteren firmaların 25.02.2006 tarihinden itibaren karayolu ulaştırma sektöründe ticari eşya taşımayaabilmesi için belirli görev sorumluluklar yüklenmiştir.

Taşıma İşleri Organizatörü yönetmeliğin 4. maddesinde ; Karayolu Taşıma yönetmeliğe göre yetki belgesi almış gerçek ve tüzel kişilerin imkan, kabiliyet ve kapasiteleri ile gerektiğinde diğer taşıma türlerinden de yararlanarak veya bunları kullanarak kombine taşımacılık dahil kendi nam ve hesabına taşıma yaptırarak taşıma faturası düzenleyecek tüzel kişiler Taşıma İşleri Organizatörleri olarak tanımlanmıştır.

Taşıma İşleri Organizatörleri esas itibariyle, taşımacılık işini organize eden kişilerdir. Anılan kişiler, gönderene karşı taşımayı organize ederken taşımanın tüm ayaklarını üstlendiklerinden zaten taşımacı sayılırlar. Gönderen ile olan ilişkisinde taşımacı olan organizatör, kendisine karşı taşıma taahhüdünde bulunan fiili taşımacılara karşı gönderen konumundadır. Binaenaleyh, taşımacı olması dolayısıyla Kanunun kapsamına giren böyle bir kişinin, ayrı bir sıfatla Yönetmeliğin kapsamına sokulmasını ihtiyatla karşılamak gerekir. Yönetmelikte bu kişiler düzenlenecek ise, taşımacının bir alt türü olarak ele alınmaları daha doğru olurdu. Yönetmelik, organizatörlükle uğraşabilecek kişileri, sadece tüzel kişilere hasretmiştir ki, böyle bir sınırlandırmanın Anayasanın çalışma özgürlüğünü teminat altına alan 48. maddesi ile bu özgürlüğün ancak kamu yararı ile ve kanunla sınırlandırılabilceğini emreden 13. maddesine aykırı olduğu ortadadır. Diğer yandan Türk hukukuna Yönetmelik ile adaptasyonu sağlanmaya çalışılan 96/26/AT sayılı Konsey Direktifinin kapsamı hem Kanununkinden, hem de Yönetmeliğinkinden daha dar tutulmuştur. Direktifin 1. maddesine göre sadece eşya veya yolcu taşımacılığını üstlenen kişiler bu düzenlemeye tâbidir. Bu itibarla, Yönetmelikte, diğer taşıma işleri işletmecilerinin kapsamının genişletilmesi, AB düzenlemeleri ile de ahenk halinde değildir.

Karayolu taşıma yönetmeliğinin amacı ; 4925 sayılı “Karayolu Taşıma Kanunun” da yer alan karayolu taşımalarını, ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, taşıma işleri organizatörlüğü, terminal işletmeciliği, oto kiralama işletmeciliği, dağıtıcılık ve benzeri hizmetlerin şartlarını; taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını belirlemek, karayolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkanların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır.

Bu yönetmelik kapsamında faaliyette bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin; Taşımacılık, acentelik, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, taşıma işleri organizatörlüğü, dağıtım işleri, terminal işletmeciliği, oto kiralama işletmeciliği ve benzeri faaliyetleri yapabilmeleri için bakanlıktan yetki belgesi alınması zorunludur.

Yetki belgesi alınabilmesi için, bu yönetmeliğin 12. maddesinde belirtilen genel şartlar ile 13 üncü maddesinde belirtilen özel şartlara sahip olunması şarttır. Yetki belgesi alınmadan, muhtevası bu yönetmelikte belirtilen herhangi bir faaliyette bulunulamaz.

Bu yönetmelik ile karayolu eşya taşımacılığı yapan freight forverder firmalar R2 yetki belgesi (Uluslararası ve yurtiçi taşıma işleri organizatörlüğü yapacaklara verilir) alma zorunluluğu getirilmiştir. R2 belgesi olmayan forverder firmalar kendi veya bir başkası nam ve hesabına taşıma işini organize edemeyecektir.

R2 yetki belgesi alınabilmesi için yönetmeliğin 12. maddesinde belirtilen genel şartlara ve yönetmeliğin 13. maddesinde belirtilen özel şartlara sahip olunması gerekmektedir.

13. madde de R2 yetki belgesi almak için başvuranların sahip olması gereken özel şartlar aşağıdaki gibidir.

- Sermayelerinin en az 300 milyar Türk Lirası olması,
- Bakanlığa 200 milyar Türk Lirası tutarında kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri ,

- Bakanlığa 200 milyar R2 belge parası harcı yatırılması şartı getirilmiştir. [4]

Bu Yönetmelik çerçevesinde R2 belgesi alma zorunluluğu ufak çaplı Taşıma İşleri Organizatörlerini büyük sıkıntı içene düşürmüştür. Bu nedenle bazı Freight Forverder firmalar karayolu eşya taşımacılığını bırakmış sadece denizyolu ve havayolu eşya taşımacılığını yapmaya devam etmektedir. Bazı Forverder firmalarda sermayelerini birleştirme yoluna giderek belge alınabilmesi için gerekli genel ve özel şartları yerine getirmeye çalışmaktadırlar. Bazıları ise filo oluşturmak için araç alımına gitmişler ve yüksek sermayeye gereksinim duymuşlardır. Freight forverder organizasyonunda denizyolu ile karayolu kombinasyonu önemli bir yere sahip olup bu yönetmelik ile birçok Freight Forverder firmanın bu kombinasyonu gerçekleştirme olanağı kaybolmuştur.

Bu yönetmelik ile Türkiye deki karayolu taşımacılık piyasası büyük lojistik işletmeleri ile öz mal araç sahibi firmalar ile R2 belgesi alabilecek sermayeye sahip olan Forverder firmaların eline kalmıştır. Uluslararası karayolu eşya taşımacılığı yapmayan ve sadece deniz veya havayolu eşya taşımacılığı yapan Forverder firmaların Türkiye içinden limanlara yapılacak ön taşımaları yapması bile yasaklanmıştır. Bu yönetmeliğin iptali için UTİKAD tarafında mahkemeye müracaat edilmiş olup halen dava devam etmektedir.

2.3. TAŞIMACILIK ŞEKİLLERİ , FREIGHT FORVERDERLERİN YAPISI VE ORGANİZASYON ŞEKLİ.

2.3.1. Taşımacılık Şekilleri

Bir forverderin yapısı çoğu kez yaptığı taşımaların özelliklerine, bulunduğu ülkenin şartlarına ve acentelerinin gücüne bağlı olarak değişebilir. Genellikle bütün forverderler Denizyolu , Havayolu ve Karayolu ve Demiryolu taşıma biçimlerini kullanmaktadırlar.

2.3.1.1. Denizyolu Yük Taşımacılığı

Malların deniz yolu ile bir limandan başka bir boşaltma limanına kadar, deniz araçlarıyla taşınmasıdır. Mallar özelliklerine göre dökme yük gemileri, tankerler, konteynır gemileri gibi gemilerle taşınmaktadır. Dünyanın en ucuz ve en gelişmiş

nakliye yöntemidir. Son zamanlarda konteynır taşımacılığında büyük artış gözlenmektedir.

2.3.1.2. Karayolu Yük Taşımacılığı

Çekici/treyler veya kamyon gibi uluslararası standartlara sahip araçlarla kara yoluyla mal taşınmasıdır. Standart çekicilerin dışında tank veya ağır taşımalar için Low Bad gibi özel çekicilerden yararlanılmaktadır.

2.3.1.3. Havayolu Yük Taşımacılığı

Uçaklarla yapılan yük taşımacılığıdır. Havaalanları olan her yere uçak taşımacılığı mümkündür. En pahalı ve hızlı taşıma şeklidir. Uçakların kullandığı gövde biçimine uygun özel standart yük konteynırları kullanılmaktadır.

2.3.1.4. Demiryolu Yük Taşımacılığı

Demiryolu ağlarına bağlı olarak yüklere ait özel vagonlar ile yapılan yük taşımacılığıdır. Kara yolu taşımacılığına göre daha ucuz ve güvenli bir taşımacılık yöntemidir. Son zamanlarda Demir yolarının özel sektöre açılması sonucu ülkemizde ve diğer ülkelerde demir yolu taşımacılığında önemli bir artış gözlenmektedir. Forverderler, ortak acenteleri yardımıyla bütün taşıma çeşitlerini organize edebilmektedirler.

2.3.2. Yük – Eşya Taşımacılığında, Taşıma Şeklinin Belirlenmesi

Forverderler genel olarak piyasada var olan servislerin pazarlamasını yapmaktadırlar. Bu şekilde taşıyıcılar ile müşteriler için aracılık hizmeti vermektedirler. Forverder şirketleri tüm taşıyıcılardan aldıkları taşıma servislerinin en uygun olanını belirleyerek, taşıma organizasyonunu müşterilerinin istekleri doğrultusunda gerçekleştirmelidirler. Hangi taşıma şeklinin daha uygun olduğu ise taşıma süresi ve fiyatı ile değerlendirilmelidir. Taşıma şeklinin seçimini belirleyen faktörler aşağıda belirtilmiştir;

a) Taşınacak Yükün-Eşyanın Özellikleri: Malların özelliğine bağlı olarak taşıma şekli ve şartları değişmektedir. Örneğin, yaş meyve veya sebzenin soğutucu ekipmanı bulunan araçlarla taşınması gerekmektedir. Büyük miktardaki maden, gübre, çimento gibi yükler ise dökme yük taşıyan gemilerle taşınmalıdır. Hava yoluyla tehlikeli maddelerin taşınması daha özel şartları içermektedir.

b) Taşıma Olanakları : Malların çıkış ve varış yerinin özelliklerine göre taşınacak malın taşıma şekli belirlenmektedir. Örneğin tren yolu olmayan bir bölgeye demir yolu ile taşıma yapılamayacağı gibi konteynır teçhizatı olmayan bir limana konteynır ile taşıma yapılamamaktadır.

c) Zaman : Taşıma acil durumlar dışında en ekonomik şekilde ve en kısa zamanda gerçekleştirilmelidir. Bu yüzden acele yapılmış pahalı yüklemelerden kaçınılmalı, iyi planlanmış ve en ekonomik servis seçilmelidir.

d) Maliyet : Malın değeriyle kıyaslandığında taşımanın bazen malın bedelini bile aştığı görülebilmektedir. Bu durumda hava yolunun diğer taşıma sistemlerine göre daha pahalı olduğu ve taşıma mesafesinin artması ile denizyolu taşıma şeklinin diğerlerine göre daha düşük maliyetli olduğu gözlenmektedir.

e) Emniyet : Kırılacak, dökülecek malların daha dikkat edilerek taşınması gerekmektedir. Ayrıca taşınacak mallar için sigorta yaptırılması gerekmektedir.. Forverderlerin taşıyıcılara malların taşıma özelliklerini doğru olarak bildirmeleri de emniyet açısından çok önemlidir.

Forverder; müşterilerinin mallarını taşıyıcılardan aldığı uygun servis ve şartlarla taşıyan bir taşıma organizatörüdür. Buna göre organize olan forverderlerin yapısı basit şekilde, taşıma servisi pazarlayan ve organize eden bir şirket görünümündedir.

2.3.2.1. Taşımacılık Şekillerinde Maliyet Karşılaştırması

En ekonomik taşıma sistemi deniz taşımacılığıdır. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından yapılmış bir araştırmaya göre, taşıma sistemleri arasında ton-km bazında yapılan karşılaştırmanın sonucu aşağıdaki gibidir.

Tablo 2.1: Taşımacılık şekillerinde maliyet

Taşıma Şekli	Taşıma maliyeti	
	Birim Maliyet /Ton-km	Birim Maliyet /Ton-mil
Tarifeli uçak (yük, yolcu)	25,2	36,8
Yük (kargo) uçağı	5 – 10	7–15
Karayolu (yük)	3–8	4–12
Demiryolu (yük)	0,75–5	0,1–7
Denizyolu (yük)	0,1–2	0,1–3

Yapılan başka bir değerlendirmede, hızın birincil önem taşımadığı kitle (dökme) yüklerin taşınmasında, taşıt türleri arasında yapılan karşılaştırmanın da aynı sonucu verdiği gözlenmektedir.

Tablo 2.2: Kitle taşımacılığında maliyet

Taşıt türü	Birim Maliyet (Ton/ Mil)
Kamyon (10 tonluk)	1
Tren (500 Ton yükle)	0,03
Gemi (100.000 dwt)	0,006
Uçak	4,40

Yukarıdaki verilerinde ışığında taşımacılık sektöründe uzun mesafede tercih edilen ulaşım şekli maliyet avantajı ile ön plana çıkan denizyoludur. Ancak denize kıyısı olmayan Orta Asya ülkeleri açısından denizyolu, pazarlara veya sıcak denizlere ulaşmaya kadar, yerini doğal olarak demiryoluna bırakmaktadır.

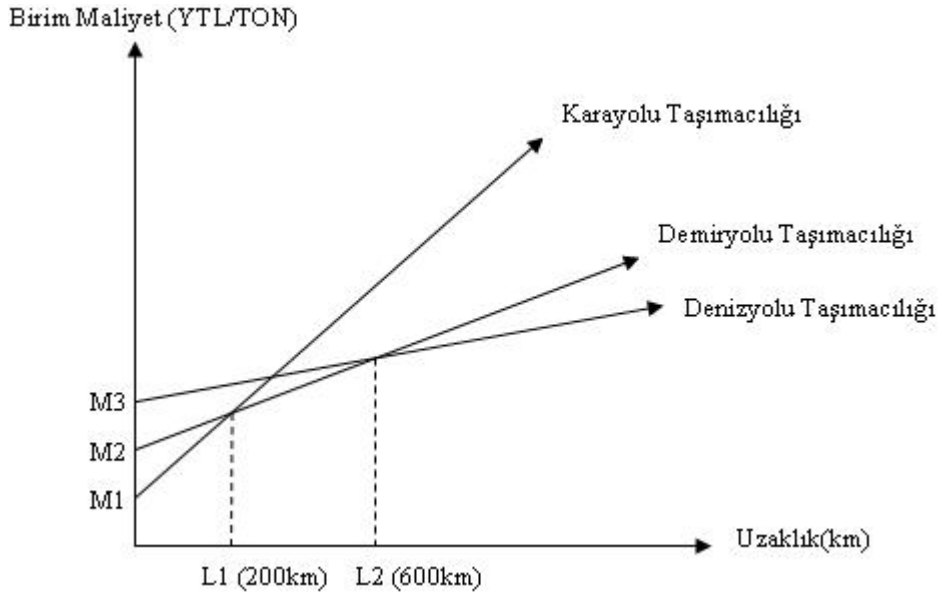
Türkiye de ele alındığında, Türkiye'nin dış ticareti, taşımacılık türleri itibariyle rekabet karayolu ve denizyolu taşımacılığı arasında yaşanmaktadır. İhracatta karayolları biraz daha ön planda iken, ithalatta denizyolları yüksek sayılmayacak bir farkla karayollarının önündedir. 1999 yılında ihracatın değer olarak yüzde 46'sı, ithalatın ise yüzde 39'u karayolu ile yapılmıştır. Bunun sonucu olarak Türkiye, Avrupa'nın en büyük kara taşıma filosuna sahip olmuştur. Demiryolları ise ancak diğer kaleminin içerisinde çok küçük yüzdelerle kendine yer bulabilmektedir.

Gelişmiş ülkelerde ise tercih, doğal olarak birim taşıma maliyeti en düşük olan denizyolu lehinedir. Örneğin Japonya'nın sanayisindeki başarısı üretime ulaşım evresinde gerekli denetimi getirmesinde yatmaktadır. Tablo:2.3 Japonya'da uzaklıklar itibari ile tercih edilen ulaşım sistemlerini vermektedir.

Tablo 2.3: Japonya'da uzaklıklar itibari ile taşımacılık şekilleri karşılaştırması

Uzaklık(km)	Denizyolu	Karayolu	Demiryolu
1-50	0,8	97,1	2,1
51-100	7,9	73,9	18,2
101-200	16,9	43,4	39,7
201-400	33,8	16,6	49,5
401-600	42,2	12,2	45,6
601 +	59,9	3,1	37,0

Tablo 2.4: Taşıma uzaklığına göre birim maliyet grafiği

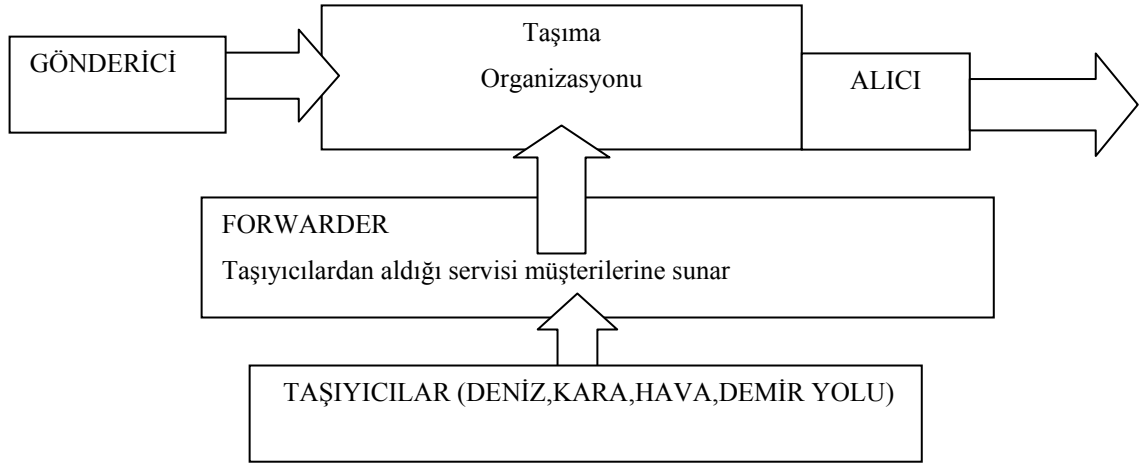


Tablo 2.3 ve 2.4'den de izlenebileceği gibi ancak şehir içi ve yakın şehirlerarası taşımacılıkta karayolu tercih edilmektedir. 200 km.nin üzerine çıkınca karayolu büyük bir düşüş göstermekte, hatta uzun mesafelerde hemen hemen hiç kullanılmamaktadır. Tablodan da görüldüğü gibi en düşük maliyetleri elde etmek amacıyla uzun

mesafelerde denizyolu tercih edilmektedir. Bunu karayoluna ezici bir üstünlük sağlayan demiryolu takip etmektir. Araştırmalar 200 km içindeki taşımlarda karayolunun en ekonomik taşıma olduğunu göstermektedir. Bu mesafenin üzerindeki taşımalarda kamyonu bağımlı olmak; ihracatta sübvansiyonla ya da pazarlama maliyetini aşağıya çekici teşvik kolaylıklarıyla ayakta kalabilmek, ithalatta da malı iç piyasaya dolayısıyla tüketiciye daha pahalıya intikal ettirmek gibi sonuçları doğurabilmektedir.[5]

2.3.3.Forverderlerin Çalışma Sistemi

Forverder şirketlerinde akış, müşteriden taşıma için teklif veya nakliye siparişi alınması ile başlamaktadır. Karşılıklı anlaşmayla müşteriye en uygun taşıma şeklinin organizasyonu yapılmaktadır. Çalışma, forverderin aldığı taşıyıcı servislerinin müşteri tarafından kabulü ve taşıma operasyonun gerçekleştirilmesi ile son bulmaktadır.



Şekil 2.1: Forverder organizasyonu

2.3.4.Şirket Yapılarına Göre Forverderler

Şirket yapılarına göre forverderler, bağımlı forverderler ve bağımsız forverderler olmak üzere ikiye ayrılmaktadır:

2.3.4.1. Bağımsız Forverderler

Şirket yapılarına göre bağımsız forverderler; herhangi bir şirket yada gruba bağlı olmadan, kendi bulunduğu liman, havalimanı olan noktada bağımsız olarak forverderlik yapan şirketlerdir. Bağımsız forverderler genellikle yük bazında acente tayin etmektedirler. Bu tür acenteler belli bir gruba bağlı olmamalarına rağmen, ilke gereği bir ülke için sadece bir acenteyi temsil edebilirler.

2.3.4.2. Bağımlı Forverderler

Forverder şirketlerinin çoğu bir forverder şirketine bağlı çalışmaktadırlar. En fazla rastlanan model ise yük hareketi fazla olan noktalarda, büyük yük elleçleyen forverder gruplarıyla anlaşarak, birbirlerine acente şubesi olarak hizmet vermeleridir.

Forverderler, çalıştıkları ülke ve şartlarına göre değişiklik göstermektedirler. Genellikle gelişmiş ülkelerde forverderler taşımacılık piyasasına tamamen hakim durumdadırlar. Bu ülkelerde tüm taşımalar, direkt taşıyıcı firmalar yerine bu servisleri sağlayan forverder acenteleri tarafından yapılmaktadır. Ama yeni gelişmekte olan ülkelerde, piyasa şartlarının yeteri kadar oluşmadığı dikkate alınırsa forverderler için çalışmanın çok zor olduğu görülmektedir.

Kurumsallaşan ve servis kalitesi iyi olan forverder şirketlerinin pazar paylarının daha yüksek olduğu ve daha iyi acenteleri olan şirketlerin diğerlerine oranla daha iyi iş yaptıkları görülmektedir.

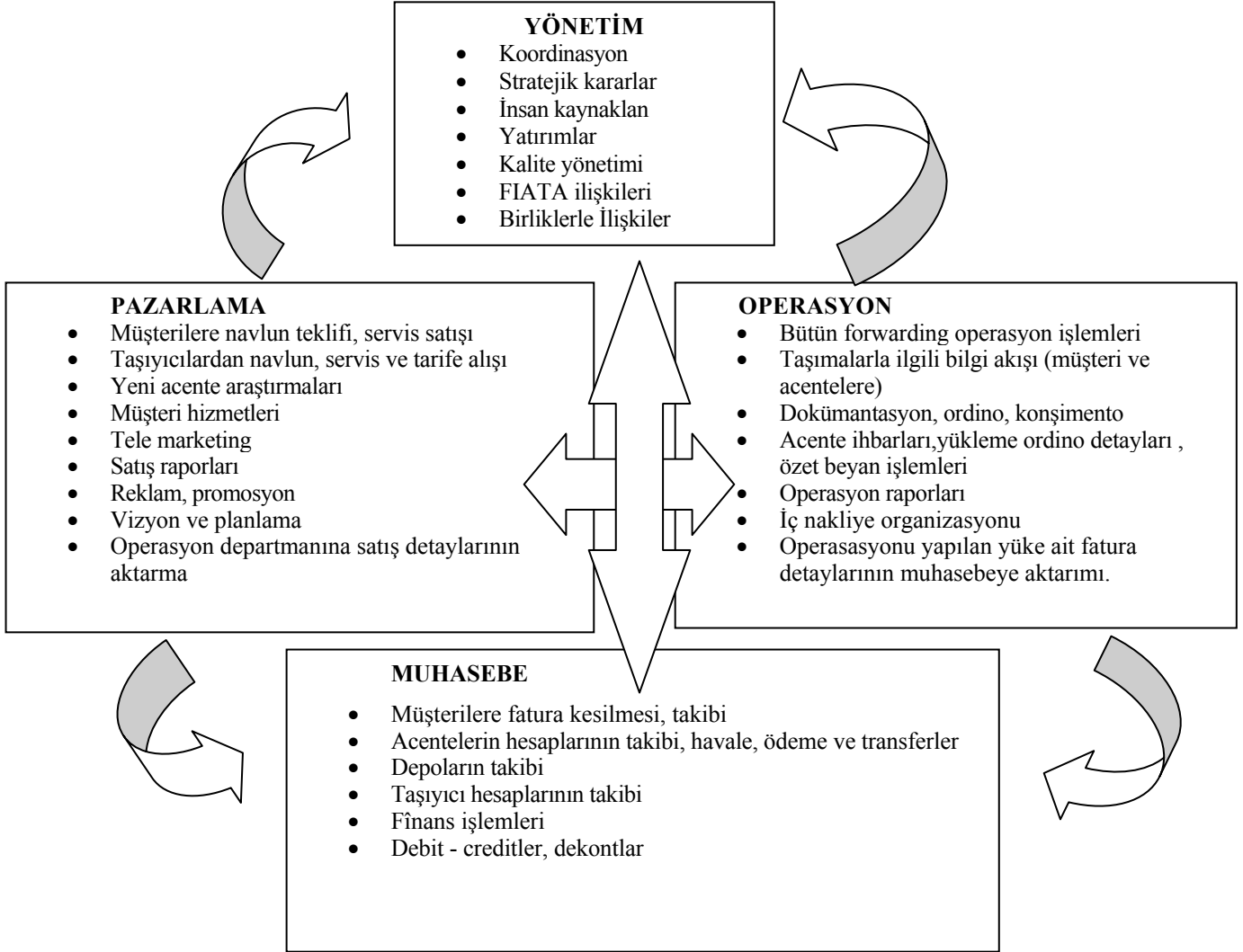
2.3.5. Forverderlerin Organizasyon Şekilleri

Uluslararası piyasada, genel olarak forverder şirketlerinin çalışma prensipleri aynıdır ve uygulama esasları aynı olduğu için proses dünyanın herhangi bir yerinde değişmemektedir.

Forverder şirketleri esas olarak üç ana bölümde incelenmektedirler. Bu bölümler sırasıyla; pazarlama, operasyon ve muhasebe bölümleridir. Üç bölüm de yönetim birimi tarafından koordine edilmektedir. Bu bölümler, özelliklerine göre, kara, hava ve deniz, Tren, Proje ve Fuar taşımacılığı gibi talep şekline ve ülke şartlarına göre departmanlara ayrılmaktadır.

Tüm taşıma şekillen için servis satışı sadece pazarlama bölümü tarafından gerçekleştirildiği için çoğu kez satış bölümü tek olduğu gibi son zamanlarda talep yoğunluğuna, piyasadaki rekabet durumu ve taşıma şeklinin biçimine göre satış ve pazarlama personelinin belli bir bölge veya hatta uzmanlaşması için taşımacılık şekillerine ve taşıma yapılacak bölgelere göre de pazarlama bölümleri içinde alanlaşmalar gözlenmektedir. Fakat kara deniz ve hava taşımaları için operasyon

farklılık arz ettiği için, her taşıma şekli için ayrı operasyon bölümleri bulunmaktadır. Muhasebe ise tek bir muhasebe altında toplanmaktadır.



Şekil 2.2: Forverderlerin organizasyon şekilleri

Daha büyük forverder şirketleri ise ortak bir yönetim biriminin altında, her yükleme şekli için ayrı pazarlama, operasyon ve muhasebe bölümlerine sahip olabilmektedirler. Fakat pazarlama bölümü arasında bilgi alışverişi olması forverderin pazarlama gücünü daha da artırdığından, pazarlama bölümünün tek veri tabanı kullanması da uygun görülmektedir. Forverderin yurt dışı acentelere karşı bağımlı yada bağımsız çalışma biçimi de organizasyona yansımaktadır. Çünkü bir gruba bağlı forverderler sürekli ilişki içinde olmalıdırlar. Günümüzde, teknolojik gelişmeler yardımıyla 24 saat bilgi alışverişi sağlanabilmektedir.

2.3.6.Taşıma ve Hizmet Şekline Göre Forverder Şirketlerinde Departmanlar

Bir önceki bölümde de bahsettiğimiz gibi taşımacılık şekillerine ve müşterilere verilen hizmetin türüne göre de forverder şirketlerinde departmanlar oluşturulmuştur. Bu departmanlar kendi bünyelerinde pazarlama ve operasyon bölümlerini de ayrıca bulundurabilirler.

2.3.6.1. Deniz Kargo Departmanı (Denizyolu Departmanı)

Forverder firmaların olmazsa olmaz bölümlerinden biridir. İthalat ve ihracat yapan müşterilerin deniz yolu ile taşınması yapılacak yüklerin ACIK YÜK (Gemi) veya konteyner içine konularak deniz yolu taşınması işinin organizasyonunu yaparlar. Deniz kargo departmanı iş hacmine göre kendi içinde FCL İthalat , FCL İhracat , LCL (Parsiyel) pazarlama –satış ve operasyon bölümlerine ayrılabilir. Genelde her ülkede ve deniz limanında bir deniz taşımacılığı yapan forverder firma ile acentelik anlaşması yaparak veya forverderlerin kurmuş oldukları kulüplere üye olarak yükleme işlemlerini o kulübe üye olan acente ile paylaşarak organize etmektedirler.

2.3.6.2. Hava Kargo Departmanı (Havayolu Departmanı)

Forverder firmaların genelinde bulunan ve hava yolu(Uçak) ile taşınması yapılacak olan yüklerin taşıma işinin organizasyonunu yapan departmandır. Hava kargo taşıması yapan forverder firmalar IATA acentesi olduğu gibi NON IATA olarak da IATA acentesi olan Forverder firmaları ile partnerlik kurarak hava yolu taşımacılığı yapabilmektedirler. Kendi içlerinde iş hacmine göre İthalat ve İhracat olarak Pazarlama-Satış ve Operasyon bölümlerine ayrılmaktadır. Genelde her hava limanında bir forverder firma ile acentelik anlaşması yaparak veya uluslararası hava yolu taşımacılığı yapan forverderlerin kurmuş oldukları kulüplere üye olarak yükleme işlemlerini o kulübe üye olan acente vasıtası ile organize etmektedirler.

2.3.6.3. Kara Kargo Departmanı (Karayolu Departmanı)

Kara kargo departmanı bulunan forverder firmalar deniz kargo ve hava kargo departmanları olan firmalardan biraz farklı yapıdadırlar. Kara yolu taşıması yapan forverderler kendi içlerinde ülke ve bölgelere göre (ithalat ve ihracat) pazarlama-satış ve operasyon bölümlerine ayrılabilirler.

Son karayolu kanunu çerçevesinde kara yolu taşımacılığı yapacak araç sahibi olmayan forverder firmalar R2 belgesi alma zorunluluğu gelmiş olup bu nedenle belge ücretinin

ve bakanlığa verilmesi istenen teminat bedellerinin yüksek olması nedeniyle maddi olarak zorluk içerisine girmişlerdir. Kara taşımacılığı yapan forverder firmalar (NAKLİYE İŞLERİ ORGANİZATÖRÜ) 25 Şubat 2006 tarihi itibarı ile R2 belgesi almak zorundadırlar veya uluslararası karayolu taşımacılık yapan C2 belgeli firmalar ile acentelik anlaşması yaparak G2 belgesi alıp , anlaşmış olduğu C2 belgeli firmalar namına taşıma işlerini organize edebilmektedirler. Bu nedenle R2 belgesi olmayan ve kanunda belirtilen şartlar doğrultusunda G2, H2, gibi belgelerle taşımacılık yapan forwerlerin taşımacılık yapabileceği bölgeler anlaşmış olduğu C2 firmalarının hizmet vermiş olduğu ülkeler ile sınırlanmış olup taşımacılıktaki rollerini giderek kaybetmektedirler.

Genel olarak karayolu taşımacılık yapılabilen her ülkeye taşımacılık yapabildikleri gibi ülke ülke uzmanlaşarak ve uzmanlaşmış oldukları ülkelerde araç sahipleriyle veya karayolu taşımacılık yapan forverder firmaları ile acentelik sözleşmesi yaparak taşıma işlerini organize etmektedirler.

2.3.6.4. Demiryolu- Vagon Taşımacılığı Departmanı

Forverder firmalarının çok azında Demiryolu-Vagon departmanı bulunmaktadır. Tren yollarının ve tren yolu taşımacılığı ülkelerde genelde devlet kanalı ile yapıldığı için forverder firmalarda Demiryolu- vagon departman fazla gelişmemiştir. Son zamanlarda demiryollarının özelleşmesi ve devlete bağlı demir yolu kurumları ile özel sektör arasında ortak taşımacılık anlaşması yapılması ülkemizde ve dünyada hızlı gelişen taşımacılık şekillerinden biridir. Bu nedenle son 5 yıldır ülkemizde ki forverder firmalar Demiryolu –Vagon taşımacılığında önem vermişler olup kendi bünyelerinde departmanlar oluşturmuşlardır. Forverder firmalar kendi vagonları ve vagonlara özel konteynerler yaptırarak taşıma işlerini kendi organizasyonları içinde yapabildikleri gibi vagon sahibi diğer özel sektör kurumları ve kamu kurumları ile ortak bir organizasyon ile de yapabilmektedirler.

Genel olarak ülkemizden Türki cumhuriyetlere , Rusya , Ukrayna ,İran , Irak ,Suriye , Balkan ülkeleri, Avusturya , Almanya ve Fransa'ya demiryolu – vagon (konteynır) taşımacılı deniz yolu ile kombine olarak veya direk demiryolu ile o ülkelerdeki kamu kurumları ve demiryolu taşımacılı yapan forverder firmalar ile acentelik anlaşması yaparak taşımalar organize edilmektedir.

2.3.6.5. Fuar Lojistiği Departmanı

İthalatçı ve ihracatçı ve üretici firmaların yurtdışı fuarlara katılarak ürünlerini ve firmalarının tanıtımı için fuarlara götürülmesi gereken numune bazda ürün ve broşür tarzı eşyalarının taşınması , gümrüklenmesi , fuar alanına yerleştirilmesi özel ambalajların depolanması ve fuar bitiminde ürünlerin fuar alanından toplanması, ambalajlanması depolanması ve tekrar geri taşınması işlemlerinin organizasyonu yapan departmandır. Son zamanlarda ürün ve firma tanıtımı için fuarların önemini artırması ile Fuar lojistiği departmanları da Forverder firmalarda önem kazanmaya başlamıştır. Kendi içinde Pazarlama –Satış ve Operasyon bölümleri olarak ayrılabilirler.

Genel olarak Fuar lojistiği yapan forverder firmaların Fuar lojistiği departmanı , her fuar ile ilgili Fuar lojistiğinin yapılması için yapılan ihale sonucu ihaleyi kazanan veya ihaleyi kazanan firmanın taşeron firması ile direk veya fuar ülkesindeki kendi acentesi vasıtası ile irtibata kurarak yukarıda belirtmiş olduğumuz işleri organize ederler.

2.3.6.6. Proje Taşımacılığı Departmanı

Son zamanlarda kamu kurumları ve büyük kapasiteli özel sektör kurumlarının faaliyetleri sonucu yapılacak taşıma işlemlerinin organizasyonu işlemlerini tek elden bitirmek için taşıma işlerinin bir firmaya ihalesi veya , yurtdışındaki faaliyetleri sonucu kurulması gereken yeni fabrikalar , tesisler veya bir tesisin bir ülkeden başka bir ülkeye taşınması , yabancı bir ülkede yapacak olduğu çalışmalar için gerekli ekipmanın veya ürünün taşınması işlerini organize eden departmana Proje Taşımacılığı Departmanı denilmektedir.

Proje Taşımacılığı departmanı taşınması gereken tesis ve ürünlerin , ekipmanların , Gemi , konteynır, Karayolu , Tren yolu ve Hava yollarından biri veya bir kaç ile kombine ederek organizasyonunu yaparlar. Proje taşımacılığı yapan departman veya personelin diğer departmanlara göre daha uzman daha bilgili ve bütün taşıma şekillerinin operasyon işlemlerini bilmesi ve ona göre optimum taşıma biçimlerinin belirlenmesini sağlamalıdır. Ülkemizde son zamanlarda proje taşımacılığı daha önem kazanmış olup büyük çaplı forverder firmalar Proje departmanına önem vermektedirler.

Taşıma yapılacak ülkelerdeki Proje taşımacılı yapabilen forverder acenteleri ile beraber taşıma şekline göre Armatör , Tır sahipleri , Hava yolu firmaları ve Özel veya Kamu Demiryolu kurumları ile ortaklaşa organizasyonları sonucu taşıma işlerini yaparlar.

2.4. KONTEYNER, KONTEYNİR TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ ve KONTEYNİR GEMİ ÇEŞİTLERİ

2.4.1. Konteynir ve Konteynir Tipleri

2.4.1.1.Konteynir

Konteynir, standart kaptır. Boyutlan ile daralan birer örnek olan bu kaplar Türkçe'de yüklük olarak bilinmektedir. Uluslararası standartlar örgütü "I.S.O." kabul edilen ölçü ve tiplere uygun; her türlü deniz, kara ve hava vasıtaları ile taşınabilen: birçok heterojen eşyayı tek bir yükleme ve taşıma ünitesi haline gelmesini sağlayan, herhangi bir taşıma aracına bağlı olmayan: bir araçtan diğerine kendisine ait ekipmanlar ile kolaylıkla aktarılabilen, ebatları ve dizaynı boşaltma ve yüklemeye uygun olan, tekrar tekrar kullanılabilmesine imkan sağlayacak kadar dayanıklı, prizma şeklindeki taşıma kaplarına "KONTEYNİR" denilmektedir.

Konteyniri diğer taşıma kaplarından ayırtan en önemli özellik birden çok taşıma yapabilecek sağlamlıkta olmasıdır. Bir konteynirin ortalama kullanım ömrü 5-10 yıl arasındadır.

Bu gün taşımacılıkta en çok 20 feet' lik konteynirler kullanılmakta olup gemilerin kapasiteleri de TEU (Twenty foot equivalent unit) olarak ifade edilmektedir.

2.4.1.2.Konteynir Tipleri

Başlangıç olarak farklı tipte konteynirler geliştirildi ve birlikte kullanıldı. Konteynir tipleri arasında uyum çok azdı. Uluslararası standartlar kurumu (I.S.O.) 1960 yılında konteynirlerin dış ölçüleri, kilitleme ve kaldırma ekipmanlarıyla ilgili standart ölçüleri belirlendi. Bununla birlikte I.S.O. standartları üzerinde uluslararası uyum 1965 yılında sağlanmıştır.

Uluslararası standarda göre konteynirlerin eni 2.438 m. (8 ft): yüksekliği 2.591 m. (8 ft 6 inç): uzunluk konteynirlerin normal boylarına göre 12 m. (40 ft.). 9m. (30 ft.). 6 m.

(20 ft.). 3 m. (10 ft.) dir. Ülkemizde genellikle 6 ve 12 m. uzunluğundaki konteynırlar kullanılır. Diğer bir tabirle 20'lik ve 40'lık konteynır olarak adlandırılmaktadır.I.S.O. standartlarına genelde uyulmaktadır. Örneğin dünya konjonktürünün % 86'sını teşkil eden kuru yük konteynırlarının sadece % 2'sinin I.S.O. standartlarına uymadığı tespit edilmiştir. En çok kullanılan ve ISO belgeli konteynırları aşağıdaki gibi sıralayabiliriz.

-Yapıldıktan malzeme tipine göre konteynırlar

-Taşıdıkları yük tiplerine göre konteynırlar

Yapıldıkları Malzemelere göre Konteynırlar Çeşitleri

a) Çelik Saç' tan yapılan konteynırlar: Dünyada kullanımı en yaygın olan konteynır tipleridir. Dikdörtgen şeklinde olup çerçeveleri çelikten, çerçeve dışında kalan kısımları ise kullanılan malzemeye göre ağırlığı değişen 2 mm kalınlığında saçla örtülmektedir. Konteynırın tabanı su girmemesi için 3-4 cm kalınlığında çam yada kayın ağacı ile kaplanır. Konteynır aşınmaya ve korozyona karşı suni bir boya ile boyanır. Çelik saçtan yapılan konteynırların kullanımı çok yaygın olduğu için hasar oranı da çok yüksektir. Ancak yapımında kullanılan malzemenin ucuz olması hasarların da ucuz bir şekilde giderilmesi imkanını sağlar.

b) Alüminyumdan yapılan konteynırlar: Bilindiği gibi alüminyum çok hafif bir malzeme olup korozyona karşıda oldukça dayanıklıdır. Alüminyumdan yapılan konteynırların ya sadece taban kısmı çelikten yada yekpare alüminyumdan yada parça levhadan yapılır. Parça levhanın kullanılması hasar durumlarda tamirinin kolay olması nedeniyle daha sık kullanılır.

c)Plastikten yapılan konteynırlar: Çerçeveleri çelikten duvarları ise cam yünü ile sağlamlaştırılmış plastikten yapılmıştır. Malzemesinin pahalı oluşu, plastiğin işlenmesindeki yüksek yatırım maliyetleri gibi dezavantajları olmasına rağmen malzemenin hafif, tamirinin ucuz ve korozyona karşı dayanıklı oluşu kullanım oranının yükselmesine sebep olmaktadır.

Taşıdıkları Malzemelere göre Konteynırlar Çeşitleri








a) Genel Kargo Konteynırları: Hava taşımacılığında kullanılmayan, sıcaklık kontrolü gerektiren kargo, sıvı, gaz, hayvan, otomobil, v.b. gibi özel yüklerin taşınması yapılmayan konteynırlardır.

-Genel Amaçlı(Box, Dry Van Container) Konteynırlar: Tamamı hava koşullarına karşı korunmuş, sağlam çatısı, zemini ve yan duvarları olan, arka-ön duvarlarından birinde kapısı olan büyük yüklere uygun konteynırlardır.Dünya pazarının %85'ini box konteynırlar oluşturmaktadır.

-Özel Amaçlı Konteynırlar: Yüklenip boşaltılmaları için herhangi bir uçtaki kapı haricinde, değişik özel dizayna sahip, ayrıca tüm genel yük konteynırları gibi olup, havalandırma özellikleri mevcuttur. Bu tipteki konteynırlar de kendi aralarında sınıflandırılırlar;

- Kapalı havalandırılmalı (Ventilated) konteynırlar: Doğal yada özel bir sistemle havalandırma özelliğine sahip genel amaçlı konteynırlardır.
- Üstü açık (Open Top) konteynırlar: Çatılan, esnek yada hareketli branda veya plastikle örtülü, genel amaçlı konteynırlardır.
- Platform (Open Side-Açık kenarlı) konteynırlar : Yan duvarları sağlam olmayan veya hiç bulunmayan genel amaçlı konteynırlardır. Kendi aralarında çeşitleri vardır;
 - a) Tam yapılı platform (Açık kenarlı) konteynırlar; üst kısımlarının iki ucu arasında uzunlamasına bağlantı elemanları olan konteynırlardır.
 - b) Yapısı tam olmayan ve sabit uçlu platform tabanlı konteynırlar tabanları dayanıklı ancak uç kısımları dayanıksız konteynırlardır.
 - c) Yapısı tam olmayan katlanabilir konteynırlar; köşe direkleri arasında çapraz kirişleri olan, platform tabanlı ve katlanabilir yapıdaki konteynırlardır.

-Düz(Platform Container) Konteynırlar: Yapılan basit, tek tabandan oluşan ve bağlama elemanları mevcut konteynırlardır.

<p>20' DC CONTAINER</p> 	<p>Interior Dimensions (m) L :5.919 m W: 2.340 m H:2.380 m Door Opening (m) W:2.286 m H: 2.278 m Tare Weight (kg) :1,900 kg Payload (kg): 22,100 kg Cubic Capacity (m3) :33.0 m3</p>
<p>40' DC CONTAINER</p> 	<p>Interior Dimensions (m) L: 12.051m W: 2.340 m H: 2.380 m Door Opening (m) W:2.286 m H: 2.278 m Tare Weight (kg) : 3,084 kg Payload (kg): 27,397 kg Cubic Capacity (m3) :67.3 m3</p>
<p>40' HC CONTAINER</p> 	<p>Interior Dimensions (m) L: 12.056m W: 2.347m H:2.684m Door Opening (m) W: 2.340m H:2.585 m Tare Weight (kg) : 2,900 kg Payload (kg): 29,600 kg Cubic Capacity (m3) :76.0 m3</p>
<p>20' OPEN TOP CONTAINER</p> 	<p>Interior Dimensions (m) L : 5.919 m W: 2.338 m H: 2.286 m Door Opening (m) W: 2.286 m H: 2.251 m Top Opening (m) L: 5.425 m W: 2.222 m Tare Weight (kg) :2,174 kg Payload (kg): 21,826 kg Cubic Capacity (m3) :31.6 m3</p>
<p>40' OPEN TOP CONTAINER</p> 	<p>Interior Dimensions (m) L:12.403 m W: 2.338 m H: 2.272 m Door Opening (m) W:2.279 m H :2.272 m Top Opening (m) L:11.585 m W: 2.162 m Tare Weight (kg) : 4,300 kg Payload (kg): 22,181 kg Cubic Capacity (m3) : 64.0 m3</p>
<p>20' FLAT RACK CONTAINER</p> 	<p>Interior Dimensions (m) L: 5.702 m W: 2.438 m H: 2.327 m Tare Weight (kg) :2,330 kg Payload (kg): 28,390 kg</p>
<p>40' FLAT RACK CONTAINER</p> 	<p>Interior Dimensions (m) L:11.820 m W: 2.184 m H: 2.095 m Tare Weight (kg) : 5,260 kg Payload (kg): 25,220 kg</p>

Şekil 2.3:Genel konteynır ölçü,hacim ve kiloları

b) Özel Kargo Konteynırları

Taşınmada bir takım özellikler isteyen yüklerin yapısına bağlı olarak dizayn edilmiş konteynırlardır. Bunlarında yük özelliklerine göre çeşitleri vardır;

- Termal Konteynırlar: Tüm çeperleri ısıya karşı korunmuş, özel yapıdaki konteynırlardır.
- İzoleli konteynırlar; ısıtma ve soğutma cihazları olmayan termal konteynırlardır.
 - a) Soğutma sistemli (Genişleyebilir soğutucu) konteynırlar; Buz veya kuru buz arıtma kontrolü olan yada olmayan, sıvılaştırılmış gaz buharlaşma kontrolü olabilen, dışardan güç kaynağına ihtiyaç duyan soğutma sistemlerine sahip termal konteynırlardır
 - b)Mekanik soğutmalı konteynırlar; soğutma sistemleri mekanik yapıdaki konteynırlardır.
 - c)Isıtmalı konteynırlar; ısı üreten bir sisteme sahip konteynırlardır.
 - d)Soğutmalı ve ısıtmalı konteynırlar; soğutma ve ısıtma sistemlerine sahip konteynırlardır.
- Tank Konteynırlar: ISO standartlarına uygun, tank veya tanklar ile bunu taşıyan bir şasiye sahip yük konteynırlarıdır.
- Dökme yük Konteynırları: Dökme yükleri paketlemeye gerek duymadan, kargo taşıyıcı bir yapıya sahip olan ve ISO standartlarında şasisi bulunan konteynırlardır.
- Yüke Göre İsimlendirilmiş Konteynırlar: Kesinlikle ismi belirtilen yükün taşınabileceği, otomobil, canlı hayvan gibi kargolar için düzenlenmiş uluslararası standartlara uygun konteynırlardır [6].

2.4.2. Konteynır Taşımacılığının Gelişimi

Konteynır 1801 yılında İngiliz olan Dr.James ANDERSON tarafından fikir olarak ortaya atılmıştır. Dr.ANDERSON, tekerlek ve şasisi olmayan içine eşya doldurmak için uygun olan aynı şekil ve büyüklükteki vagonları demiryolu ile tekerlekli bir şasi üstünde varış yerine taşımayı, buradan ise gideceği yere taşıyacak bir kara vasıtasına vinç yardımıyla koymayı tasarlamıştır. Tam 91 yıl sonra 1892'de İngiltere ile kıta Avrupa sınırlarında konteynır faaliyeti başlamış ilk konteynır servisi 1906 yılında

başlatılmıştır. 1960'lı yıllarda hızlı gelişme göstermiştir. Konteynır taşımacılığı demir ve karayolunda Deniz yoluna göre daha erken başlatılmıştır.

26 Nisan 1956 yılında "Maxton" isimli tanker güvertesinde yüklü 58 konteynır ile yüklü olarak New Jersey'deki Newark' dan denize açılmıştır. Amerikan sahil koruma ile deniz taşımacılık bürosu aralarında bir yıl süren mahkemelerden sonra konteynır ve güvenlik standartlarını belirleyen düzenlemeler üzerinde anlaşılır. 1957'de "Gateway City" isimli tarihteki ilk konteynır gemisi işletmeye alınmıştır.

Türkiye'de konteynerizasyon 70'li yılların ikinci yarısında gözlenmeye başlanmıştır. Konteynır hareketleri Türkiye pazarına yönelik olmaktan çok Ortadoğu'daki gelişmeler ve özellikle Lübnan'daki iç karışıklık sebebiyle Ortadoğu Transit Taşıma merkezinin işlevini kaybetmesi sebebiyle doğmuştur.

Lübnan'a alternatif arayan konteynır işletmecileri, bu açığı Suriye, Ürdün ve Türkiye Limanlarını kullanarak gidermeye çalışmışlardır. Bu dönemde İran/Irak savaşı iki ülkenin körfezdeki limanlarını kullananların engellemiş ve Türkiye'nin bu pazardan aldığı payı ve önemini arttırmıştır.

Bu gelişmeler içinde Türk Limanları yeterli imkanlarının olmaması, alt yapısının eksik olması, hizmet verecek resmi/özel kuruluşların bilgi, tecrübe ve yeterli koordinasyona sahip olmaması sebebiyle yeterli payı alamamışlardır. Geçen süreç içinde tüm bu eksikliklerin giderilmesinde önemli adımlarda atılmıştır.

Tek yönlü başlayan konteynır hareketleri konteynır işletmecilerini Türkiye'deki imkanları değerlendirmeye gelişmeye başlayan ihracat ortamında öncelikle İskenderun, Mersin ve İzmir Limanlarında ihraç taşımacılığında konteynır kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde ise Haydarpaşa ve yeni yatırımları ile Ambarlı en önemli konteynır limanlarımız haline gelmiştir.

Modernizasyon kapsamı içinde dünya kargo paketleme modeli olarak hızla gelişen konteynerizasyon karşısında ve konvansiyonel taşımacılıktan konteynır taşımacılığına geçişde diğer ülke limanlarının gerisinde kalmamak amacıyla özellikle 1985 sonrası

konteynerizasyona geçiş hız verilmiş ve 80'li yılların sonunda üç limanımızda fail konteynır terminalleri kazandırılmış ve bu limanlarımız özel konteynır ekipmanlarıyla donatılmıştır.

Özellikle konteynır teçhizatı ile donatıldıktan sonra Mersin'in, Haydarpaşa ve İzmir limanlarında elleçlenen konteynır sayısı artan oranda artış göstermiştir. Ülkemiz limanlarında konteynır hizmetleri için oluşan projeler, trafiğin sürekli gözlenmesi, gümrük ile liman işlemlerinin asgariye indirilmesi, gelişen teknolojiye ayak uydurulması amacıyla sürdürülmekte ve alt projelerle desteklenmektedir. Bunların sonucu devlet ve özel limanlarımızın hizmet kalitesi modern konteynır limanları düzeyine çıkacaktır. Türkiye'nin Avrupa ile Asya arasındaki konumu, bölgedeki ve ekonomimizdeki gelişmeler konteynerizasyona yönelik gelecekte büyük fırsatlar sunmaktadır.

2.4.3. Konteynır Trafiğindeki Gelişmeler

2.4.3.1. Dünya Konteynır Trafiği

Konteynır kullanımı son iki yüzyılın en gelişmiş teknolojisidir, örneğin dünya konteynır trafiği 1970-1986 yılları arasında 47 milyon tondan 400 milyon tonun üzerine çıkmıştır. Bu da senelik % 15'lik bir büyümeye tekabül etmektedir.

Limanlarda konteynır kullanımı, kargo işlemleri içinde en önemli yeri almaktadır. Konteynır kullanımı ve limanlar senede % 14 gelişerek, 1970 de 7 milyon üniteye ki bu yirmi limana eşittir, 1986 da ise 56 milyon TEU' ye çıkmıştır. Sonuç olarak 1970 rakamlarıyla kıyaslanacak olursa 8 misli olup sürekli bir büyüme devam etmektedir. 2005 senesi için ise bu rakamın 150 milyon TEU' ye ulaşacağı tahmin edilmektedir. [7] Bu gelişim gelişmekte olan ülkeleri pek etkilemekte birlikte konteynır kullanımı dünya konteynır trafiğinin % 35'ini kapsamaktadır. Dünya üzerindeki TEU kapasitesinin %75'i ve bütün tam bölmeli konteynır gemilerinin %65'i sadece 15 işletici tarafından kontrol edilmektedir. Bunların en büyüğü, dünya filo kapasitesinin %13,5'ini oluşturan 654000 TEU kapasitesini işletmekte olan Maersk Sealand firmasıdır. Bu en büyük 15 işleticinin 9 tanesinin filolarının büyük kısmı küresel İttifak içinde yer almaktadır. Tüm konteynır piyasasının yaklaşık %28'i 3 ittifak içinde (Chky, Americana, New World) çalıştırılmaktadır. 3 büyük bağımsız taşıyıcı ile beraber (Maersk Sealand, MSC,

Evergreen) bu küresel oyuncular dünya konteynır taşımacılığındaki tüm TEU kapasitesinin yaklaşık %55'ini oluşturan pazar payına sahiptirler [8].

Kelepir konteynır pek fazla bir müşkülât çıkarmamakla birlikte konvansiyonel genel kargo işinde kullanılabilir. Ancak konteynır trafiği büyüdükçe özel konteynır terminaline olan ihtiyaçta büyümektedir.

2.4.3.2. Türkiye Konteynır Trafiği

Ülkemizdeki konteynır trafiği dünyanın yedi ana konteynır limanı trafik hacimleri ile karşılaştırıldığında Rotterdam limanının 1/7' si, Hong Kong limanının 1/14'ü civarında olduğu bilinmektedir. Türkiye'de konteynır trafik hacmi çok düşüktür, Dünyadaki konteynır gemi kapasitesi her yıl % 10 kadar artarken, ülkemizde henüz tam sistemli konteynır gemileri yeni inşa olmakta ve sayılan çok düşük kalmaktadır.

Türk deniz ticaret filosu, dünya deniz ticaret filusunun % l'ini oluştururken; dünya konteynır taşımacılığının ancak % 0,2 si Türk gemileri ile taşınmaktadır. Ülkemiz konteynır taşımacılığı son yıllarda önemli gelişmeler göstermektedir. Aşağıdaki tablo göze çarptığı gibi ülkemiz konteynır trafiğinin %35,7'si Marlim üyeleri, %28,1'i TCDD İzmir, %18,8'i TCDD Mersin, %9,8'i TCDD Haydarpaşa limanlarında vuku bulmaktadır. [8].

Tablo 2.5: 2005 yılı Türkiye limanları konteynır elleçlemesi

LİMAN	İTHAL(TEU)	İHRAÇ (TEU)	TOPLAM(TEU)	%
Marlim üyeleri	506.563	381.677	888.240	34,7
TCDD Haydarpaşa	127.243	117.224	244.467	9,8
TCDD izmir	347.539	353.256	700.795	28,1
TCDD Mersin	236.156	230.955	467.111	18,8
TCDD Diğer	1.394	2.287	3.681	0,1
Gemport	83.968	88.838	172.806	6,9
Trabzon	1.562	2.099	3.661	0,1
Antalya	5.399	5.797	11.196	0,5
Toplam	1.309.824	1.182.133	2.491.957	100

2.4.4. Konteynırın Taşımadaki Önemli Noktaları

Dünyadaki konteynır trafiği incelendiğinde, özellikle gelişmiş ülkelerde konteynır potansiyeline sahip karışık eşyada % 60 - % 70 miktarlarına ulaşan konteynırlaşmanın

gerçekleştiği görülmektedir. Konteynır taşımacılığının getirdiği ekonomik yararlar nedeni ile bu sistem dünyada ana taşımacılık olmaya adaydır.

Konteynır Taşımacılığının Avantajları;

- Konteynırların ambalaj niteliğine sahip olması ve bu özelliğinden dolayı Avrupa standartlarına göre, ambalaj giderlerinden % 20 tasarruf sağlamaktadır.
- Yükün üreticiden tüketiciye ulaştırılmasındaki sürenin kısaltılmasıdır.
- Depo görünümünde olan konteynır depoya olan ihtiyacı % 35 azalmaktadır.
- Konvansiyonel geminin bir ambarından 11 kişilik işçi ile bir saatte 10-20 ton karışık eşyayı tahliye yapmasına karşılık, konteynır taşıyan gemilerden 4 işçi ile 300-350 ton yük tahliyesi yapmak mümkündür. Aynı rakamlar yükleme içinde geçerlidir. Konteynır elleçleme operasyonunun her türlü hava şartlarında yapıldığı düşünülürse konteynırın önemi daha kolay anlaşılır.
- İçinde taşınan malın çalınması, hasara uğraması yada kaybolması gibi risklerini konteynırla taşıma sigorta eder.
- Mal fazla manipülasyona uğramadan alıcının deposuna satıcının deposundan direkt teslim edilerek hasarlaşıma önlenir.
- Konteynırla taşınan yükün yüksek seviyedeki emniyeti ve düşük hasar oranı, kapıdan kapıya taşıma imkanlarıyla müşterilerin ihtiyaçlarını konvansiyonel taşımacılığın önünde basan kazanmıştır.
- Konteynır ile taşımalarda taşıma süresince klasik taşımaya göre % 40 daha ekonomik olduğu ortaya çıkmıştır. Japonya'da yapılmış bir araştırma çalışması sonucunda, ilaç, oyuncak, vs. yüklerin konteynırla taşınması ile ambalaj giderleri % 80 azalmış, taşınma sonucu ortaya çıkan hasarlar ise % 4.9'dan % 0,7'ye düşmüştür.
- Bazı Avrupa ülkelerinde depolama giderlerinde mal cinslerine göre % 35 azalma olduğu tespit edilmiştir. Bunları bir sıralama yaptığımızda:

-Taşıma giderlerinin azalması

-Değişik trafik unsurları arasında sağlıklı görev bölüşümünün de etkendir. Taşıma giderlerinin azalmasındaki etkisi ise:

a-Kullanıcı açısından:

- Konteynırlar taşınan eşyanın hasar ve kayıp olmasının ortadan kalkması sebebiyle, hasar onarım ve sigorta giderlerinin azalması.

- Malın konteynır de taşınma süreci kısılacacağından sahibi malına daha çabuk kavuşur dolayısıyla sermayenin ticari hareketi hızlanır ve bu da gelir artışlarına sebep olur.
- Konteynır taşıma sistemlerini birbirine bütünleştirir. Satıcıdan alıcıya kadar kesintisiz bir taşıma hizmeti sunulmasına ortam hazırlar. Konteynırlar birlikte kombine (çoklu) taşıma (kara +deniz+nehir+demiryolu) da varlık kazanmıştır.

b-Taşımacı kurum açısından:

- Taşımadaki sürat sebebiyle taşıma süresi kısalık, eldeki taşıma araçları daha fazla kullanılır, gemilerin yıllık sefer sayısı artar, yük elleçleme süreleri ve maliyeti düşer, bundan dolayı maliyetler azalır. Gelir artar ve taşımacılık işlevi aktivite kazanır.
- Konteynırların taşınmasında platform tipi vagon kullanıldığı için bu vagonların imali düşük maliyetlidir.

Konteynır taşımacılığının dezavantajlar ise;

- Konteynırların ve konteynır gemilerinin inşası ve altyapısı için büyük yatırımlara ihtiyaç vardır. Konteynırların olduğu gibi konteynır gemilerinin de inşa donatımları oldukça pahalıdır. Buna karşın konterizasyonun alternatifi olan paketleme işlemi çok daha ucuzdur.
- Konteynırlar devamlı olarak kullanılıp, defalarca elleçleme işlemine tabi tutulduğundan tamir ve bakıma ihtiyaç duymaktadırlar. Bu da kuşkusuz maliyeti arttırıcı bir faktördür.
- Konteynır taşımacılığında, konteynır trafiğindeki geliş-gidiş dengesizlikleri de bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Gidiş veya dönüş seferlerinden birinin boş olduğu (veya boş konteynırların taşındığı) durumlarda navlunsuz taşınan konteynırların yer tutması, yitik hacmin oluşumuna sebep olacak ve dolayısıyla verimlilik düşecektir. Bu durumla ilgili olarak karşılaşılan bir diğer hal ise, yükün tahliye edildiği yerde konteynerize yük yoksa, boş konteynırın yük olan yere aktarılması hususudur. Bu aktarımın maliyeti mesafeye bağlı olarak artmakta olup önemli oranda bir maliyetin oluşumuna da yol açabilmektedir.
- İşgücü yoğun bir çalışma modeli yerine sermaye yoğun bir çalışmaya dayalı olan konteynır taşımacılığı, özellikle gelişmekte olan ülkelerde istihdam sorununu olumsuz yönde etkilemektedir.

- Konteynır taşımacılığı, başta gümrük mevzuatı olmak üzere ülkeler içerisinde bazı hukuki sorunların doğmasına yol açmıştır.
- Yükleme ve boşaltma yapılan limanlardaki yetersiz elleçleme ekipmanlarının bulunması ve yeterli istif alanlarının bulunmaması sık rastlanan bir olaydır. Bu da zaman kaybı ve yükte hasarlara yol açabilir.

2.4.5. Konteynır Kiralama

Konteynır piyasasında en önemli kavramlardan biri konteynır hareketlerinde rol oynayan kiralama işlemleridir.

Konteynır taşıma firmaları çalıştıkları tüm hatlarda dengeli bir doluluk oranına dünya ticaretindeki dalgalanmalar nedeniyle ulaşamamaktadırlar. Belirsizlik ve maliyeti göz önünde bulunduran taşıyıcı firmalar denizyolu taşımacılığının bu önemli adımında, konteynır satın almak yerine kiralamayı seçmektedirler. Bu talepler sonucunda, konteynırlara sahip olan ve bunlarla taşımacılık yapan hatlara değişik şartlar altında kiralayan büyük firmalar ortaya çıkmışlardır. Şu anda dünya konteynır stokunun yandan fazlası bu şekilde faaliyet gösteren firmaların malıdır. Kiralama firmaları, dünyanın değişik bölgelerinde çalıştıkları konteynır depolarında taşıyıcı firmalara hizmet vermektedirler.

Düzenli hat taşımacılığı yapan firmaların kullanmakta olduğu konteynırların yaklaşık %05'i kiralık konteynırlardır. Tüm konteynır kiralama firmaları için önde gelen 15 firma tüm kiralık konteynır filosunun %95'dan fazlasını kontrol etmektedir.[9]

2.4.6. Konteynır Gemileri ve Tipleri

Konteynır gemileri değişik şekillerde yapılmaktadırlar. Bazıları klasik konteynır taşıyabilecek şekle sokulmuş(Bulk-Konteynır), bazı türlerinde konteynır ve tekerlekli araçlar bir arada taşınmaktadır (Konteynır-Ro/Ro Gemisi), bazı türleri ise yalnız konteynır taşımak için yapılmıştır(full container).

Konteynır gemilerinin seri sefer çevirebilmeleri taşımadaki üstünlükleridir. Bu gemilerin limanlarda kalma süreleri bunlar için uygulanan seri elleçleme yöntemleri

sayesinde gemiler terminalerde az kalmaktadır. Diğer gemi tiplerinin liman giderlerine göre daha ekonomiktir.

Düzenli hat taşımacılığı yapan firmalar ve gemi seferleri yük taşımalarındaki artan tonajların büyümesi sebebiyle daha ekonomik seferler yapmak için feeder /ana yükleme bağlantısını bir sanatsal yapıya dönüştürmüşlerdir. Ana yük gemileriyle feeder konteynır gemi hareketleri son derece uyum içinde çalışmaktadırlar.

Transshipment denilen aktarmalı taşıma yöntemi oluşturulan sistem içinde devam ederken doğrudan konteynırlı yük seferleri ağırlık kazanarak düzenli hat taşımacılığını ön planda tutulmaktadır.

2.4.6.1. Teknik Açıdan Konteynır Gemileri

- Özel Konteynır Gemileri (Fully cellularships)
- Yarı Konteynır Gemileri (Semi Container Ships)
- Ro/Ro Konteynır Gemileri (Ro/Ro Container Ships)
- Dökme yük Konteynır Gemileri (Bulk Container Ships)
- Barç Taşıyıcıları (Barge Carries)
- Konteynır Taşıyan diğer Gemi Tipleridir.

a) Özel Konteynır Gemileri (Fully Cellular Ships): Bu gemiler güverte üstü ve güverte altında olmak üzere konteynır taşırlar. Genellikle yükün 2/3'ü ambarda 1/3'ü güvertede bulunmaktadır. Bu tip gemiler içinde büyük konteynır vinçlerine sahip olanlar vardır. Konteynır özel gemileri genellikle uzak mesafeler arasında hizmet verirler.

Özel konteynır taşımacılığı için yapılmış gemilerin gelişimi nesillerle ifade edilmektedir. Bu nesillerin her biri konteynır gelişimindeki ve konteynır gemi yapımındaki belli aşamaların özelliklerini gösterirler.

Birinci nesil konteynır gemileri: 1968 yılına kadar tadil edilmiş olan gemilerdir. Yükleme ve boşaltma donanımına sahip olan 20 deniz mili surat yapabilen konteynır taşıyacak hale getirilen gemilerdir. Kapasiteleri 500-700 TEU' dur.

İkinci nesil konteynır gemileri 1969/70 yıllarında faaliyet gösteren gemilerdir. Saatte 22-25 deniz mili sürat yapmaktadırlar. Bu gemilerde yükleme kapasiteleri 1200-1500 TEU' dur. % 40'ı güverte üzerinde konteynır taşınır. Özellikle konteynır taşıyabilecek nitelikte yapılmışlardır. Limanlarda konteynır elleçleyecek ekipmanların olmayışı düşünülerek yükleme tahliye donanımları kaldırılmamıştır. Bu gemiler daha iyi konteynır istifine sahip olmak ve güvenli seyir için gözler (cells) den oluşan gözeli gemi (cellularship) de denir.

Üçüncü nesil konteynır gemileri: 1971/73 yıllarında faaliyete başladılar, 27 deniz mili sürat yapmaktalar. 2600-3000 TEU kapasiteye sahiptirler. Bu gemilerde yükleme boşaltma donanımları yoktur. Elleçleme liman ekipmanlarıyla yapılmaktadır. Bu gemilerde konteynırların 2/3'ü ambarda 1/3'ü güverte üstünde taşınmaktadır.

Yükleme ve boşaltma donanımına sahip olmayan gemiler konteynır elleçleme ekipmanı olmayan limanlara uğramazlar.

Dördüncü nesil konteynır gemileri: En fazla ekonomik yapıya sahip olan gemiler olarak ortaya çıkmışlardır. Büyük konteynır firmalarından 'US Lines' tarafından sefere konan gemi 4248 TEU kapasiteyle ilk dördüncü nesil konteynır gemisi olmuştur.

b) Yari Konteynır Gemileri: Bu gemiler general kargo gemilerdir. Konteynırlar için ambarla düşey hücreler ile teçhiz edilmiştir. Bu gemilerin kendi vinçleri vardır. Yükleme boşaltma süreleri ile limanda açık yük sebebiyle kalma süreleri uzundur. Bu gemilerin kapasiteleri 100-500 TEU arasında olabilmektedir,

c) Ro/Ro Konteynır Gemileri: Bu gemilerde konteynır karayolu treylerleri ile özellikle limanlarda kullanılan tekerlekli dorseler üzerine konarak taşındığı gibi yine gemiye ait konteynır elleçleme araçlarıyla da yükleme boşaltma yapmaktadırlar. Ro/Ro gemileri şu yükleri taşırlar;

- Şasili treyler (çekicili, çekicisiz)
- Treyler, gemi treyler
- Tekerlekli yükler (kamyon, araba, otobüs vs.)
- Forklift vb. ile yüklenip boşaltılan yükler (konteynır)

- Birimleştirilmiş paletleşebilir yükler (Kereste, fıçı vb.) Liman ihtiyaçları oldukça düşük, kısa ve orta mesafeli taşımalar için ekonomiktir.

d) Diğer Konteynır Taşıyan Gemiler

Bu gemiler konteynır taşımak için yapılmamış olup konteynır taşıma kapasiteleri vardır. Bu gemiler; Konvansiyonel gemileri konteynır depolama donanımına sahip değildirler. Konteynırları güverte altına veya üstüne başlayarak taşırlar. Bazı konteynır elleçleme tertibatları vardır.

Konteynırları emniyete alarak güverte altında ve üstünde taşıyan general kargo gemileriyle lash veya kargo taşıyan gemilerde az sayıda konteynır taşırlar.

Bundan sonraki neslin "nükleer enerji" ile çalışan konteynır gemilerinden meydana gelmesi beklenmektedir. Bu gemiler 40 mil sürat yapabilecek ve en az 5000-6000 TEU konteynır taşıyacaklardır.

Ayrıca bu gemilerin yanaşacağı rıhtım derinlikleri (draftları gereği) fazla olması gerekir. Bunun için Japonya'da uygulanan suni adacıklar üzerine liman inşa edilmesi daha mantıklıdır[9].

2.5. LİMANLARDA KONTEYNERİZASYON İŞLETİM SİSTEMİ

2.5.1. Terminal Hizmetleri

İşletmelerce terminal alan ve konteynır yük istasyonunda(C.F.S.) dolu ve boş konteynırlara verilen hizmetleri kapsar.

Gemiye yükletilmek üzere terminale alınan dolu ve boş konteynırların kara vasıtalarından boşaltılması, taşınması ve istif edilmesi, gemiden boşaltılan dolu ve boş konteynırların sahip ve taşıyıcılarına teslim edilmek üzere rıhtım, iskele, ambarlama yerleri, konteynır yük istasyonu, konteynır stok sahasından taşınması kara ve deniz vasıtasına yüklenmesi,

Kara vasıtalarıyla gelen dolu ve boş konteynırın vasıttadan boşaltılması, rıhtım, iskele, ambarlama yerleri, konteynır yük istasyonu ve konteynır stok sahasına taşınması ve istifi ile mukabili,

Terminaldeki dolu veya boş konteynırların iş sahibinin isteği üzerine yerlerinin değiştirilmesi için taşınması ve istifi, boş olan konteynırın doldurulması, dolu olanın ise boşaltılması hizmetlerinin ifade eder.

Uygulama Şartları;

Hizmetlerin tatbikinde kullanılan her türlü araç gereç ve personel ücretleri ve bunların kiraya mukabil ücretleri işletmelerce belirtilir. Terminal hizmetleri insan gücü veya mekanik vasıtalarla, isterse tekerlekli ve paletli vasıtalarla yapılan ücretlerde değişiklik pek yapılmaz. Ancak; manüpilasyon, montaj, demontaj işlerinin terminal içindeki vagonların manevra hizmetleri gibi özellik arz eden ücretler ayrı ayrı fiyatlandırılır.

- Terminal hizmetleri içinde; karayolu ile yurt dışından boş ve dolu konteynır getiren araçlardan terminale girişlerinde,
- Liman sahasında içleri dolup boşalan konteynırlardan katı atık ücreti,
- Konteynırın talep edilmesi halinde yıkatılıp kurutulma ücretleri alınır.

2.5.2. Ardiye Hizmetleri

İşletme terminal alanı ve konteynır yük istasyonunda dolu ve boş konteynırlara verilen ardiye hizmetlerini kapsar.

Hizmetlerin Tanımı: Konteynır terminal alan ve konteynır yük istasyonuna alınan dolu ve boş konteynırın sahip ve taşıyıcıları tarafından teslim alınmasına veya gemi ile gidecek dolu ve boş konteynırın gemiye veya deniz vasıtasına yüklenmesine veyahut da tasfiye v.s. şekillerde buralardan çıkarılmasına kadar işletmenin sorumluluğu altında muhafaza edilmesi hizmetini ifade eder.

Ardiye ücreti sahada bulunan dolu ve boş konteynırın işletmelerin sorumluluğu altında muhafaza edilmesine karşılık alınır.

Ardiyenin Başlangıcı: Gemi ile gelen dolu ve boş konteynırda; bir konşimento muhteviyatı konteynırın ilkinin deniz ve kara vasıtasına veya terminal sahasına konulduğu, denizyolu ve karayolu vasıtaları ile gelen boş veya dolu konteynırların terminal sahasına girdiği gün başlar.

Ardiyenin bitimi: Dolu veya boş konteynırların mükellefe teslim edildiği gün biter.

Ardiye Hizmetlerinin Tahakkuk ve Tahsili: Resmi belgelerin (ordino, irsaliye vs.) yazılı miktarları üzerinden konteynırların çıkarılacağı güne (dahil) kadar tahakkuk ettirilir. Tamamı boşatmayan konteynırların kalan miktarı üzerinden ayaca ücret alınır. Terminal sahasında kalanlardan dolu ve boş olmalarına bakılarak adet üzerinden, konteynırdan eşya konteynır yük istasyonuna(C.F.S.) konmuş ise konduğu tarihten itibaren kilo üzerinden, boş kalan konteynırın ise adet üzerinden boş ardiye ücreti devam eder. İçerisinde bir kişiye ait olan ithal konteynırların ve eşyanın ardiye ücreti mal sahibinden, konteynırın içinde birden fazla konşimento mal bulunan konteynıra (L.C.L.) ait ve de boşalan F.C.L. ve L.C.L. konteynırların ardiyesi acenteden alınır.

İthal eşyası yüklü konteynırların tekrar sevk edilecek konteynırlar (transit) ile frigorifik soğuk hava tertibatlı konteynırlardan farklı farklı ardiye ücreti alınır, ithal eşyası yükü boşalan konteynırdan ithal boş, ihraç eşyası doldurmak için limana gelen boş konteynırdan ihraç boş, transit eşya dolu konteynırın içinin boşaltıldığı veya transit veya doldurulacağı ana kadar transit veya tekrar sevk boş konteynır ardiye ücretleri uygulanır.

Dolu ve boş konteynırları ambarlama yerlerine alırken IMO Class I harici konteynırlar alınır. Değersiz ve çabuk bozulacak eşya yüklü konteynırlar, eşya sahibinin talebi ve işletmenin izniyle bu konteynırlara verilen hizmetlere ait tüm ücretler depozito olarak ödenmek koşuluyla ambarlama yerlerine alınır.

Kaçak eşya yüklü konteynırlar kaçak eşya ambarına alınıp kaçak eşya işlemine tabi tutulmaları halinde kaçak eşya ambarına alınan süreden önceki zaman üzerinden ardiye ücreti alınır.

2.5.3. Yükleme-Boşaltma Şifting ve Limbo Hizmetleri

2.5.3.1. Yükleme-Boşaltma Hizmetleri

Dolu ve boş konteynırın rıhtım, iskele, konteynır yük istasyonu, konteynır stok sahası, ambarlama yerleri, deniz ve kara vasıtalarından alınıp gemi bordosuna getirilmesi, gemiye yüklenmesi, gemi ambar ve güvertesine istif edilmesi veya mukabili hizmetleridir.

2.5.3.2. Şifting Hizmeti

Bir gemideki dolu ve boş konteynırın bu geminin aynı ve diğer ambar ve güverteleri arasında gemiden indirilmeksizin yerlerinin değiştirilmesi hizmetleridir.

2.5.3.3. Limbo Hizmetleri

İki geminin birbirine yanaşarak (rampa yaparak) karşılıklı güverte veya ambarları arasında dolu ve boş konteynırların bir gemiden boşaltılması ve diğer bir gemiye yükletilmesi hizmetleridir.

2.5.4. Sarya Müddetleri ve Sürsarya

2.5.4.1. Sarya Müddeti

Deniz vasıtası aracılığı ile yapılacak yükleme-boşaltma hizmetlerinde deniz vasıtasına konulan dolu ve boş konteynırın ayrıca bir ücret ödenmeksizin vasıtada kalabileceği müddettir. Sarya müddeti gemiye yükletilecek veya boşaltılacak olan konteynırların deniz vasıtasına konulduğu gün başlar ve ertesi gün saat 17.00'de biter.

2.5.4.2. Sürsarya

Saryanın bittiği gün saat 17.00'sinde başlar aynı günün saat 17.00 -24.00 arasındaki zaman sürsaryanın birinci günüdür.Sarya veya sürsarya sürelerinde deniz vasıtalarının birden fazla yerde tahmil tahliye yapmış olması vasıtanın yerinin değiştirilmesi hizmetleri sürsarya ücretini etkilemez .

2.5.5. Geçici Kabul

Boş konteynır giriş sevk takip formu ordino ile birlikte düzenlenir. Gümrük Müdürlüğü'nden havale ile; manifesto memuru, muayene memuru ve kolcu tarafından işlem görür.

- Manifesto uygunluk testi yapılır.
- Saymanlıktan terminale bağlanır.
- Araca yüklenir.
- Puantaj tutulur.
- Liman ve gümrük ambarlarından kapı çıkış belgesi alınır.
- Dışarıda içi doldurulur.

Aynı gümrükte işlem yapıldığı takdirde ihracatçının beyannamesinde konteynır ayniyatı yer alır ve giriş kapısından beyannamesine istinaden giriş verilerek konteynır tekrar liman sahasına alınır. Konteynır servisine geçici kabul ordinosu verilir.

2.5.6. Konteynır Hareketleri

Terminal içindeki yerleşim hareketleri bir seri birbiri ile bağımlı aktiviteleri gerektirmektedir. İthalat bölümüne baktığımızda önce gemi işlemleri gelmektedir.

Konteynırların gemiden rıhtıma indirilmesi rıhtımla konteynır alanı arasında yapılan işlemlere rıhtım transfer operasyonu denir. Konteynırlar genellikle dokümanların ve işlemlerin tamamlanması için geçen süre içinde geçici olarak işlerin tamamlanması için geçen süre içinde geçici olarak konteynır alanına yerleştirilirler. Bu tür stoklama operasyonu gemi operasyonu ile terminallerin sevkiyat aktiviteleri arasında bir susturucu görevi görür. Geliş kabul sevkiyatı operasyonu sırasında konteynır, konteynır alanı ile yol, tren, denizyolu ili bölge değiştirir ve sonuçta limandan ayrılır. Aynı zamanda gidiş ve geliş olarak konteynır alanı ile C.F.S. arasında boş istiflere ithal ve ihraç istifleri arasında hareket görür. Böylece her konteynır terminalden geçiş sırasında çeşitli defalar hareket görür. Konteynır akışı birbirleri ile çok yakından bağımlı sistemler olgusudur.

Terminal sahasına konteynır gelmeden önce saha araç gereç ekipman hazırlanması için gemi ETA raporu Liman İşletmelerine acenteler tarafından verilir. Bu rapora göre L.C.L.-F.C.L. boş konteynırların tahliyesi için yerler ayarlanır. Daha çok işlem göreceği yerlere yakın istifler yapılır . Örneği C.F.S.'lere yakın yerlere L.C.L. konteynırlar istiflenir. IMCO kurallarına göre yanıcı ve tehlikeli yüklerin direk kamyon üzerine konup(supalan) emniyete alınarak liman sahasından çıkışları sağlanır.

Kapasite tüm o zincirin en zayıf halkasına bağlıdır. Operasyonlar ve sistemler dikkatle planlanmalı, organize edilmeli ve işletilmelidir.

2.5.7. Konteynır Terminalinde Verimli Çalışma

Terminal verimli bir şekilde çalıştırılmak isteniyorsa, malzeme seçimi işletme ve bakım, çalıştırma sistemin en önemli ve can alıcı noktalandır. Aslında malzeme alımı terminal alanında toplam yatırım ve işletme giderlerinin önemli bir bölümünü kapsamaktadır, örneğin bir sevkiyat terminalinde 2. ve 3. jenerasyon konteynır gemileri ile senelik 250 bin TEU hareketi sadece ekipman için harcanması gereken para 30 Milyon doların üstündedir. Aynı ekipmanın senelik işletme bakımı için ayrıca 6 ila 9 milyon dolara ihtiyaç vardır. Limanların spesifik ekipmanları ihtiva etmekten başka hiçbir seçenekleri yoktur.

Müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak ve diğer firmalarla rekabeti sürdürmek için buna ihtiyaç vardır. Ancak bir terminal hangi tip ekipmanı hangi kapasitede seçmesi gerekmektedir. Kaç adet üniteye ihtiyacı vardır. Piyasada çok geniş bir ekipman türü vardır. Her birinin seçilecek liman özelliği bakımından avantajları dezavantajları vardır. Sevkiyat yüzdelerinin yüksek olması ve konteynır sevkiyatı maliyetinin rekabet edebilecek düzeyde olması isteniyorsa doğru seçimin yapılması gerekmektedir. Hangi ekipmanın doğru olduğu konusu diğer birçok faktör limanın genel özelliği ile yakından ilgilidir. Limanın büyüklüğü, imar durumu ve aynı zamanda limanın ekipmanları verimli olarak çalıştırılmasına bağlıdır.

Günümüzün pahalı taşıma varlıkları ekipmanların devamlı gelişen ve değişen dizaynları gemicilikte ve konteynırlar de meydana gelen teknolojik yenilikler ekipman yatırımını çok riskli bir iş haline dönüştürmektedir.

3. MALZEME VE YÖNTEM

II. Dünya savaşından sonra liberalleşmenin de etkisi ve teknolojik gelişmelerle beraber devlet ve toplumların kendi ülkeleri içinde temin edemediği hammadde mamul ve ürünlerin yabancı ülkelerden temini ile beraber dış ticaretin artması ve buna bağlı olarak da taşınması gereken yük türü ve çeşitlerinde artma ile beraber taşımacılık şekillerinde ve yöntemlerinde de önemli değişiklikler meydana gelmiştir. Bu nedenle talep miktarına göre karayolu , demiryolu , havayolu ve denizyolu (konteynır) yük taşımacılığında büyük artışlar meydana gelmiştir.

Yüklerin çeşit ve türlerinin artması nedeniyle taşıma şekilleri ve yöntemlerde gelişmiştir. Bundan önceki bölümlerde de bahsettiğimiz gibi 1960 yıllardan itibaren deniz yolu yük taşımacılığında, yüklerin konteynır içine konarak taşınmasına başlanmıştır. Konteynır içinde yük taşımacılığı ilk olarak limandan limana olarak başlanmışsa da sonraki yıllarda üreticinin kapısından kara ve demir yolu bağlantıları ile en yakın limana oradan gemi yolu ile gideceği ülke limanına , oradan da kara ve demir yolu ile alıcı adresine taşınması şekline dönuşmüştür.

Konteynır taşımacılığının gelişmesi ve artan talepler doğrultusunda, ihracatçının kapısından alıcının kapısına kadar yükün taşınması işlevini gerçekleştiren şahıs ve kurumlara ‘Taşıma İşleri Organizatörleri’ denilmektedir. Taşıma işleri organizatörleri (Freight Forwerder), müşterilerin talep ve ihtiyaçları doğrultusunda yüklerin taşınması, elleçlenmesi, acentelik hizmetleri , gümrükleme hizmetleri ve yük sigortalama işlemlerini kendi bünyelerinde yaparlar veya başka bir tedarikçi firmalara yaptırırlar.

1990 yıllardan itibaren ülkemizde konteynır taşımacılığında gelişmeye başlamasıyla Freight Forwerder firmalarında da önemli bir artış meydana gelmiştir. Forwerder firmaların sayısının artması ve rekabetçi piyasa ortamının oluşmasıyla, müşterilere daha iyi ve kaliteli hizmet verebilmek , taşımacılıktaki paylarının artmasını sağlamak

ve dolayısıyla daha fazla kar elde etmek için , kendi bünyelerinde görev paylaşımına gitmişler ve belirli alanlarda kendilerini uzmanlaştırmışlardır.

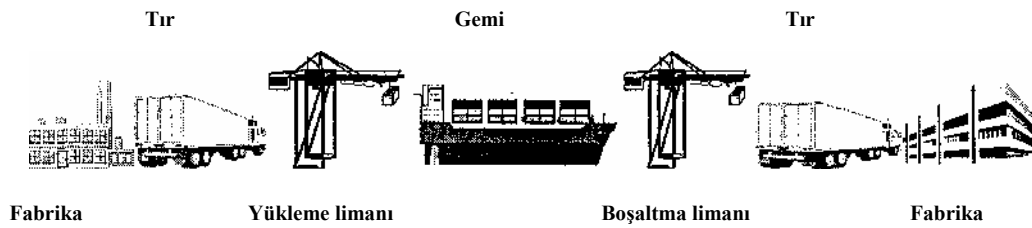
Forverder firmalar taşıyıcı kurumlarından aldıkları taşıma servislerini, kendi organizasyonları içinde yüksek karla pazarlayan ve organize eden firmalar olarak tanımlanmaktadır. Bu organizasyonu yaparken pazarlama faaliyetlerine büyük önem vererek ve buna bağlı olarak operasyon yük taşıma sürecini başarıyla gerçekleştirmek zorundadırlar.

3.1.FORVERDER ORGANİZASYONUNDA KONTEYNİR TAŞIMA SEÇENEKLERİ

Konteynir ile taşımının en önemli özelliği deniz ve kara taşımalarında yüklerin aynı kap içinde zincirleme olarak taşınmasına elverişli olmasıdır. Zincirleme taşıma; Multimodal, Intermodal veya Combined taşıma olarak adlandırılmaktadır. Konteynirler aşağıda belirtilen şekillerde taşınabilmektedirler.

3.1.1.Kapıdan Kapıya Konteynir Taşımacılığı (Door To Door)

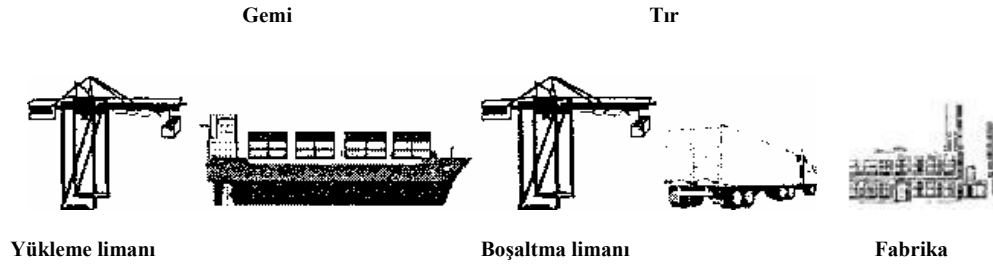
En fazla görülen konteynir taşımacılık şeklidir. Bu taşıma şeklinde yükleyiciler yüklerini depolarında konteynıra yüklemektedirler. Gümrük işlemleri ise bazı ülkelerde depolarda, bazı ülkelerde limanlarda yapılmaktadır. Konteynir tahliye limanında açılmadan alıcıya fabrikasında, deposunda teslim edilmektedir. [10]



Şekil 3.1: Kapıdan kapıya konteynir taşımacılığı (Door To Door)

3.1.2. Limandan Kapıya Konteynir Taşımacılığı (Port to Door)

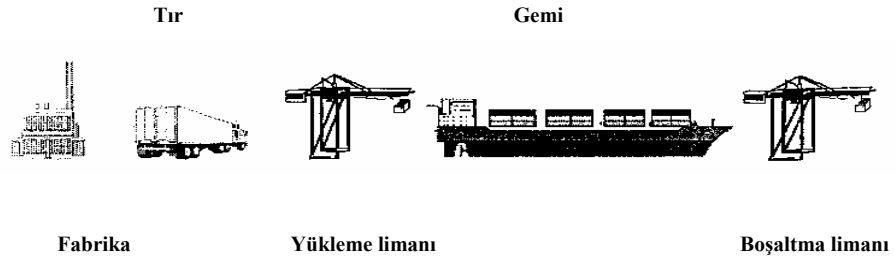
Bu taşıma şeklinde yükleyiciler , ihracatçı firmalar mallarını limana getirmekte ve orada konteynirlerin içine istif etmektedirler. Tahliye limanında ise konteynir alıcının deposuna kadar taşınmakta ve yükün konteynir içinde teslim işlemi alıcının deposunda gerçekleştirilmektedir.[10]



Şekil 3.2: Limandan kapıya konteynır taşımacılığı (Port To Door)

3.1.3. Kapıdan Limana Konteynır Taşımacılığı (Door to Port)

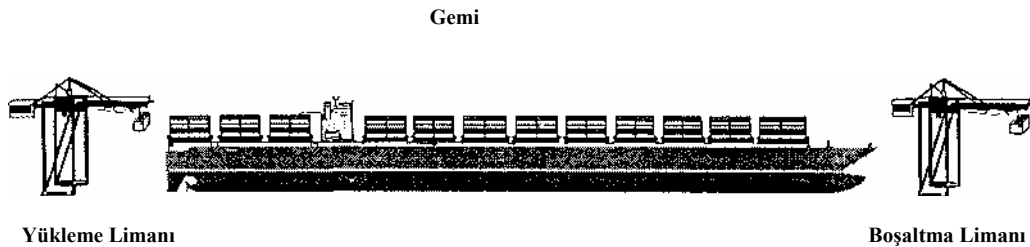
Yükleyici malı deposunda konteynıra yüklemekte ve konteynır tahliye limanının da açılarak mal sahibine teslim edilmektedir. Yapılan bu taşımalarda tır ile gösterilen ara taşımalar, tren yada uçak gibi başka ulaşım araçlarıyla da yapılabilmektedir.[10]



Şekil 3.3: Kapıdan limana konteynır taşımacılığı (Door To Port)

3.1.4. Limandan limana Konteynır Taşımacılığı (Port to Port)

Konteynırın sadece yükleme limanından tahliye limanına taşınmasıdır. Daha çok parsiyel taşımalarda tercih edilen taşıma şeklidir. Terminalde konteynıra yüklenen yükler boşalma limanında boşaltılarak alıcılarına teslim edilmektedir.[10]



Şekil 3.4: Limandan limana taşımacılığı (Port to Port)

3.1.5. Taşıma Yapılacak Yüke Uygun Konteynır Belirlenmesi

Müşterilerden yüklerin özellikleri doğru alınarak doldurma planı çıkarılmalı ve böylece yanlış yüklemeler yapılmasıyla oluşan zaman ve para kaybı en aza indirilmelidir. Maksimum yükleme sınırları uluslararası standartlara göre belirlenmiş olup; 20'DC bir konteynır maksimum 33 m³ , 20 ton; 40'DC bir konteynır ise maksimum 66 m³ 27 ton yük taşıyabilmektedir.

Bunun yanında üst üste yüklenmeyecek mallar olduğu zaman konteynırın sadece taban alanını hesap edilmelidir. Bunun için ise standart olarak tüm konteynırlarda konteynır içi ölçüleri dikkate alınmalıdır.

Özel niteliklere sahip olan , Sıvı kimyasal , Isı yalıtımı gerektiren (Narenciye türü yükler) içinde Tank konteynırlar veya Frigo konteynır gerekmekte olup taşımacılık müddetince ve limanlarda ısı yalıtımının önlenmesi için gerekli tedbirlerin alınması gerekmektedir.

Tek parça, ağır tonajlı mallar için genellikle open top konteynırlar tercih edilmektedir. Bunun sebebi ise; yükün konteynır kapısından sokulamadığı durumlarda, konteynırın üstünden vinçle yükleme imkanının olmasıdır. Open top konteynırlara yükleme yapılırken, malın kaymasını ve zarar görmesini engellemek için yükün bağlanmış ve sağlamlaştırılmış olmasına çok dikkat edilmelidir.

Flat rack konteynırların ise yan ve üstleri açıktır ve konteynırın yanlarındaki konteynırlara zarar vermemesi ve kaymaması için sadece yanlara korkuluk olarak metal demir engeller koyulabilmektedir. Bu konteynırların ön ve arka kapakları sabit yada açılabilir olduğu için yükün yan veya ön taraftan yüklenme ihtimali bulunmaktadır. Genelde büyük ve tek parça yükler için tercih edilen flat rack konteynırlarda, malın ebatları konteynırın standart boyutlarından büyük olabilmektedir. Bu taşıma için bütün taşıyıcı konteynır hatları kaybedilen konteynır TEU ölçüsüne göre navlun farkı almaktadırlar.

Diğer platform konteynır doldurmaları ise flat rack konteynır gibi olmaktadır. Konteynırın sadece bir platform şeklinde olması sebebiyle yükün tabana sabitleştirilmesi işlemine "lashing" denilmektedir.

Forverder şirketleri, çoğu kez bu servislerin bir kısmını farklı şirketlerden sağladığı için armatörler, acenteler, stevedorlar, kara nakliyecileri ve forverderler arasındaki işlemlerin eksiksiz yürümesini sağlamak zorundadırlar. Ayrıca taşıma operasyonları sırasında meydana gelebilecek sorunlara acil çözüm bulmayı ve taşımayı en iyi şekilde gerçekleştirmeyi garanti etmek zorundadırlar.

Yüklerin konteynırlara doldurulması, konteynırlara yükleneceği gemilerin programlarına göre gerçekleştirilmelidir.

3.2. FREIGHT FORVERDER ORGANİZASYONUNDA (KONTEYNİR TAŞIMACILIĞINDA) PAZARLAMA FAALİYETLERİ

Pazarlama faaliyetlerinin esas amacı taşıma servisini pazarlamaktır. Tüm ithalatçı ve ihracatçılara navlun ve uygun şartlarda taşıma servisi sunmak ve anlaşmalar yapmak diğer amaçlarıdır. Konteynır ile yapılan bütün taşımaları pazarlayan ithalatçı ve ihracatçıların yüklerini taşımak üzere çok seçenekli taşıma seçenekleri oluşturan bölüm yine pazarlama bölümüdür. Konteynır hatlarıyla daha iyi servis şartlarını oluşturmak ve buna dayalı kontratlar yapmak bu bölümün çalışmalarıdır. Yurt dışındaki acentelerin tayini ve acentelik şartları ile firmanın stratejisini oluşturmak, hedeflerini belirlemek de yine pazarlama bölümünün en önemli görevlerindedir.

Deniz taşımacılığı çok spekülative bir pazar olduğu için piyasanın sürekli takip edilmesi, navlunların ve servislerin gözden geçirilmesi gerekmektedir. Müşterilere sürekli bilgi sağlanması, gemi tarifelerinin ve navlunların sirküler edilmesi pazarlama bölümü tarafından gerçekleştirilmektedir.

Bunlardan başka firmanın tanıtımının ve reklam çalışmalarını planlamak; rakip forverderlere göre sürekli iyi servis ve navlun vermek; müşteri sürekli takip etmek, ziyaretler ve görüşmelerle varsa aradaki sorunları bekletmeden çözmek; yeni müşteriler

bulmak ve onlara servis sunmak ve süreklilik sağlamak için kaliteli ve planlı bir pazarlama servisi oluşturmak pazarlama bölümünün sorumluluklarındandır.[11]

3.2.1. Navlun Tarife Alışları ve Navlun Oluşturma

3.2.1.1. Navlun Alışı (Armatör Acentelerinden ve Anlaşmalı Liman Acentelerinden)

Forverderin müşterilerine taşıma organizasyonu sağlayabilmesi için önce bunu konteynır hatlarından sağlaması şarttır. Forverderin bağlı bulunduğu bölge ve ülkeden diğer limanlar arasındaki bütün hatlara ait navlun ve şartları elinde bulunmalıdır. Eğer elinde yoksa bunu taşıyıcılardan talep etmelidir. Bu nedenle Pazarlama bölümü armatör acentelerinden veya diğer forverder firmalardan alternatifli uygun navlun oluşturması gerekmektedir.

a)Taşıma yapılan ülkedeki anlaşmalı acentelerden navlun alışı: Taşımanın yapılacağı liman acentesinden (Anlaşmalı Acentelerinden) daha iyi bir navlun oluşturma imkanı varsa o liman için acenteden yardım ve navlun oluşturmalarını istemek forverderin çalışmalarıdır. Güçlü acenteleri olan forverderler bunları kullanır ve rakiplerine göre daha iyi navlun alışları yaparlar.

b) Forverderlerden navlun alışı: Piyasa şartlarından dolayı taşıma noktalarında taşıyıcıların vereceği navlunlardan daha iyi şartlara sahip konteynır taşımacılığı yapmış hatlar ile özel kontratı bulunan başka forverderler olabilmektedir. Kontratlı forverderler piyasaya daha cazip navlun verdiği için forverderler onlardan navlun almaktadırlar.

3.2.2. Navlun Satışı Ve Pazarlama (Sales And Marketing)

3.2.2.1. Müşterilere Navlun ve Servis Satışı

Şirketin sahip olduğu müşterilerin yükleri, konteynır ihtiyaç ve isteklerine göre servis oluşturmak ve bunların teklif şeklinde müşterilere verilmesi pazarlama bölümünün sorumluluklarındandır.

Bunun dışında yeni firmaların navlun taleplerini karşılamak ve uygun konteynır servisi oluşturmak, taşıyıcılara ve rakip forverderlere göre daha iyi bir teklif

hazırlayabilmek müşterilerin teklifi iyi değerlendirmesi ve aklında soru işaretinin kalmaması için navlun teklifi hazırlama sistemi pazarlama açısından çok önemlidir.

a) Navlun teklifinde bulunması gereken bilgiler aşağıdaki gibidir.

- Yükleme limanı,
- Boşaltma limanı,
- Line ismi ve servis detayları,
- Transit Time bilgisi ve eğer varsa aktarma limanı bilgisi,
- Yükleme ve boşaltma limanındaki Free Time bilgileri,
- Navlun miktarı ve nerede ödeneceği, yükleme ve boşaltma masraflarını kimin ödeyeceği,
- Navlun geçerlilik tarihi ve vade miktarları ,
- Konteynır cinsi, adeti ve ne zaman talep edildiği,
- Yüklenecek mal cinsi, ağırlığı ve ambalaj özellikleri,
- Yüklemenin nerede, ne zaman yapılacağı,
- Yükleme, terminal ve konşimento masraflarının kimin ödeyeceği,
- Eğer servis verilebiliyorsa başka bir hat servis detayları ile beraber alternatif navlun seçeneği
- İç nakliye yapılacak ise iç nakliye fiyat teklifi ve Fabrika yükleme ve liman boşaltma free time bilgileri . gibi detayların navlun teklifinde yer alması gerekmektedir.

3.2.2.2. *Forwarding Acentelerine ve Diğer Forverderlere Navlun Satışı*

Yurt dışındaki forverder acentelerine ve yurt içindeki diğer forverder firmalara konteynırlı yükleri için bağlı bulunan limanlar arasında, terminal, iç nakliyeler ve özel isteklere göre navlun oluşturmak ve teklif sunmak yine pazarlama bölümünün görev ve sorumluklarındandır.

3.2.3. **Tarifelerin Oluşturulması**

Konteynır taşımalarında hem yükleme hem de tahliye anında masraflar oluşmaktadır. Bu masraflar forverderler tarafından taşıyıcılara ödendikten sonra müşterilerden tahsil edilmektedir.

Forverderler oluşan bu masraflar için taşıyıcılardan indirim isteyerek yada kontrat yaparak taşıyıcı hatlardan özel indirimler alabilirler ve böylece daha uygun fiyatlar oluşturmaya çalışabilirler. Yani navlun tarifeleri oluşan masraflar ve taşıyıcılardan alınan indirimler göz önüne alınarak oluşturulurlar.

3.2.3.1. İç Nakliye, Terminal ve Gümrükçülerin Tarifeleri

Forverderler deniz taşımasının başında yada sonunda kara taşımaları yaptırabilirler ve bu taşımalar için özel nakliyeciyi kullanabilirler. Ayrıca depolama, istifleme, ambalajlama, yükleme, boşaltma işlemleri için başka şirketlerle anlaşabilirler. Bütün bu şirketler ile aralarında özel tarifeler oluşturabilirler. Sürekli ve büyük parti taşımalarda özel tarifeler kullanılmaktadır.

3.2.3.2. Anlaşma ve Servis Kontratları

Konteynır hatlarıyla yapılan anlaşmalardır. Forverderler anlaşılan bir zaman içinde kendi müşterileri için fiyat garantisi sağlayan uzun süreli anlaşmalar yapmaktadırlar. Bu anlaşmalar forverderin müşterilere değişmeyen şartlarla düzenli servis satmasını sağlamaktadır.

3.2.4. Pazar Araştırma Ve Geliştirme

Forverderin kendi pazar payını büyütebilmesi için yeni pazar araştırmaları yapması gerekmektedir. Pazar araştırmaları, yeni ülkeler ve mal gruplarına bağlı ithalat ve ihracat konteynır taşıma araştırma çalışmalarını kapsar. Bu çalışmalar şirket içinde kurulan ayrı bir departman içinde yürütülebildiği gibi, pazarlama departmanının verilerini değerlendirme ve planlama çalışmaları ile beraber de yapılabilir.

Rekabet şartlarında en önemli nokta navlun maliyeti, servis ve ödeme arasındaki müşteri tercihinine bağlıdır. Daha yoğun bir servis hizmeti beraberinde daha kaliteli taşıyıcıların seçilmesini getirir. Forverderliğin en büyük avantajı depodan depoya taşımacılıkta diğer taşıyıcılara üstünlük sağlamasıdır.

3.2.5. Acente Araştırmaları

Daha iyi bir servis için yurt dışındaki acentelerin araştırılması ve anlaşmalar yapılması, buna bağlı olarak iyi çalışmayan acentelerin daha iyileriyle değiştirilmesi gerekmektedir. Forverderlerin tamamen bir taşıma organizatörü olduğu düşünülürse bu organizasyonların tamamen karşılıklı acenteler sayesinde yürütüldüğü görülür. Deniz

taşımacılığında her yerde acente bulamayan forverderler çoğu kez konteynır hattının acentesini acente tayin etmektedir. Daha önceden acentesi bulunmayan limanlar için araştırma yapan forverder bu araştırma sonucu bazı acentelerle temas kurarak işbirliği istemektedir. Araştırma kanallarını ise diğer limanlardaki acentelerin referansları oluşturmaktadır. Diğer bir yöntem o limandan çalışan en iyi acentenin bulunup işbirliği yapılmasıdır. Yada anlaşmalı acentelerden yardım istenmektedir.

3.2.6. Tanıtım ve Vizyon Çalışmaları

Forverderin çalıştığı piyasada tanıtılmasına yönelik tüm çalışmaları kapsamaktadır. Tanıtma çalışmalarına yönelik hedefler belirlenirken firmanın vizyonu ortaya konur. Bu çalışmalar ile forverderin pazar payını geliştirici hedefler üretilmektedir. Bütün bunlar için özel çalışma grupları kurulabilir. Bu gruplar şirketin hedeflerini belirlemekte, hedefler doğrultusunda yapılması gerekenleri planlamakta, uygulamakta ve düzenli olarak kontrol etmektedirler.

3.2.7. Aktif Satış

Müşterilerle görüşülerek randevu alınması, ziyaretler yapılarak iyi ilişkiler kurulması Pazarlama grubunun işidir. Pazarlama grubunun bir diğer görevi ise piyasada araştırmalar yaparak potansiyel müşterileri aktif satış programına dahil etmektir.

3.2.8. Telemarketing ve Net Mail

Son yıllarda gelişen, sadece telefona dayalı satış işlemidir. Satış grubunun görevi, telefon ile konteynır yüklemeleri olabilecek müşterileri tarayarak, potansiyeli olanları aktif satış grubuna aktarmaktır. Pazarlama departmanı ayrıca belirli aralıklarla muhtemel müşterilere ve Forverder firmalara anlaşma yapmış oldukları kontrat navlun bilgilerini firma tanıtım yazısı ile beraber toplu mail aracılığı ile gönderirler.

3.3. FREIGHT FORVERDER ORGANİZASYONUNDA (KONTEYNIR TAŞIMACILIĞINDA) OPERASYONEL İŞLEMLER

Operasyon bölümü; pazarlama bölümü veya acentelerinin bağladığı yüklerin bütün terminal işlemlerini, yükleme boşaltma ve alıcılarına teslim işlemlerini, dokümantasyon ile ihbarların çekilmesini gerçekleştirmektedirler. Taşıyıcı şirketlerle tüm bu operasyonları organize etmektedirler.

Operasyon bölümü ayrıca, Bütün ithalat ve ihracat yüklerinin konteynırlara doldurulması ve boşaltılması, konteynırların gemiye yüklenmesi ve tahliye edilmesi, liman içi taşımalar, indirme ve bindirme işlemleri, eğer yük fabrikada dolacaksa veya boşaltılacaksa kara nakliye organizasyonu yapılması, gümrükleme işlemlerinin tamamlanması gibi işlemleri yapmaktadır. Konteynır taşımacılığında forverder için iki çeşit operasyon gündeme gelir. Bunlardan ilki komple konteynır ve diğeri parsiyel konteynır yüklemeleridir.

Konteynır doldurma işlemleri gemi gelişinden önce yapılmalı ve mallar konteynır içine istif edilerek gemiye yüklenecek şekilde liman terminaline alınmalıdır. Ama çoğu kez gemiye son anda konteynır doldurulup verildiği de olur. Konteynırların doldurulmasının organizasyonu müşterinin isteklerine ve mal özelliklerine bağlı olarak değişiklik gösterebilmektedir.[11]

3.3.1. İhracat Konteynır Taşımacılığında Operasyon İşlemleri

Konteynır taşımacılığında operasyon, full konteynır yüklemelerinde (FCL) ve parsiyel konteynır yüklemelerinde(LCL) operasyon olmak üzere ikiye ayrılarak incelenebilir.

3.3.1.1. İhracat Full Konteynır Yüklemeleri (FCL)

Pazarlama departmanı tarafından anlaşması yapılan taşımalar için kaç adet konteynır gerekeceği belirlendikten sonra, yüklemenin zamanı kararlaştırılmaktadır. Konteynırların, gemi yüklemeye gelmeden terminalde olması için genelde gümrük işlemleri de dikkate alınarak, gemi gelişinden bir iki gün önceden doldurulup limana alınması gerekmektedir.Bu doldurma işlemi birçok yerde yapılabildiği gibi malın özelliklerine bağlı olarak limanda da yapılabilmektedir. Yükleme, müşterinin isteğine göre liman sahasında, fabrikada, depoda yada uygun görülen başka bir yerde yapılabilmektedir.

Bu işlemlerin kimin tarafından yapılacağı daha önceden belirlenmektedir. Fabrikada dolum yapılacak ise konteynırın fabrikaya götürülebilmesi için bulunduğu depo yada terminalde bir tır' a yüklenmesi ve varsa gümrük işlemlerinin yapılması gerekmektedir. Konteynır bu işlemlerin bitiminde fabrikaya gönderilebilmektedir. Bu planlama yükleyici ile mutabık kalınan zaman ve şartlarla yapılmalıdır.

a) Rezervasyon :Müşteriler forverder seçiminde en çok sunulan servisin kalitesiyle ilgilenmektedirler. Sunulan servisin kalitesi ise yüklemenin başından sonuna kadar işlemlerin aksamadan yapılmasıyla ölçülmektedir. Bu işlemlerin ilki pazarlama departmanın yaptığı anlaşmalar uyarınca, müşterinin hazırladığı rezervasyon detayının taşıyıcıya yada acenteye rezervasyon talebi olarak aktarılmasıdır.

Rezervasyon talebinde kesinlikle bulunması gereken detaylar aşağıdaki gibidir:

- Yükleme limanı
- Boşaltma limanı
- Navlun ve kim tarafından ödeneceği ile yükleme ve boşaltma şartları,
- Konteynır cinsi, adedi ve yükleme zamanı,
- Yüklenecek mal cinsi, ağırlığı ve ambalaj özellikleri,
- Yüklemenin nerede, ne zaman yapılacağı,
- Yükleme, terminal ve konşimento masraflarının kimin ödeyeceği.

b) Konteynırın Doldurulması: Rezervasyon talebinin taşıyıcıya yada acenteye aktarılmasından sonra anlaşılan şartlara bağlı olarak konteynır dolumu için işlemler yapılmaktadır.

Konteynırların doldurmasını kurallara uygun olarak yapılmalı ve doldurma işleminden sonra mallar lashing diye tabir edilen bir yöntemle, emniyete almalıdır. Lashing için özel ekipmanlar bulunmaktadır ve mallar konteynırlar içinde bulunan bağlama noktaları tespit edilerek sabitlenmektedirler. Fıçılı ve torbalı yüklerde buna özellikle dikkat edilmelidir.

- Liman Terminalinde Doldurma;

Doldurma işlemi limanda yapılacaksa, boş konteynır yükleyici emrine tahsis edilmektedir.

Forverderın görevi yükleyicinin talebine göre rezervasyon yaptırmaktır. Burada;

Geminin adı, seferi, acentesi ve bayrağı,

Limana gelişi ve kalkışı,

Tahliye limanı ve varış tarihi, varsa aktarma gemisi ve detayları, yüklenecek konteynır adedi, konteynır numaraları dolun yeri ve dolun zamanı belirtilmelidir. Yükleyci malını limana getirmekle ve kendi gümrükçüsü nezaretinde yüklemenin yapılmasıyla sorumludur.

Taşıyıcı – Armatör acentesiniz sorumluluğu ise forverderin talebine göre istenen özellik ve sayıda boş konteynır liman terminalinde belirtilen zamanda dolun için tahsis etmektedir.

-Müşterinin Deposunda Doldurma;

Eğer konteynır liman sahası dışında doldurulacaksa boş konteynırın yükleycinin belirlediği yere kadar taşınması ve doldurulmasına müteakip gemiye yüklenmek üzere liman terminaline taşınarak istif edilmesi gerekmektedir. Bu işlem için forverderler, taşıyıcının nakliye olanaklarını kullanabilecekleri gibi kendi olanaklarını da kullanmaktadırlar.

Konteynır liman yerine müşterinin fabrikası, deposu yada özel bir ardiyede doldurulacak ise, boş konteynırın müşterinin dolun yerine kadar taşınması işini forverderler organize etmektedirler. Bu organizasyonda konteynırın doğru adrese gönderilmesine, müşterinin talebi doğrultusunda doğru sayıda ve uygun konteynırların gönderilmesine ve gönderilen konteynırların hasarlı olmamasına dikkat edilmelidir.

c) Gemiye Yükleme: Doldurma işlemleri biten konteynırlar genellikle gemiye yüklenmek üzere liman terminaline alınmaktadırlar. Ayrıca forverderin özel ardiyesinde, gemi yükleme operasyonuna paralel olarak, direk gemiye yüklenen konteynırlar de bulunmaktadır.

d) Konşimento :Forverderler müşterileri adına konşimento düzenlemektedirler (H/BL). Set halinde düzenledikleri konşimentoları müşterilerine teslim etmekte ve bir kopyayı da tahliye limanındaki acenteye göndermektedirler. Tahliye limanındaki acente ise müşterinin elindeki konşimentolara istinaden, tüm masrafları tahsil ederek konteynır hattının acentesinden alınan ordinoları alıcıya teslim etmekte ve bunun karşılığında forverderle anlaştığı oranda komisyon ödemeyi taahhüt etmektedir. Forverderler

genellikle ihracat taşımalarında, tahliye limanında anlaşma yaptıkları bir acente kullanmaktadırlar. Fakat bazı durumlarda taşıyıcıların acenteleri de kullanılabilir.

Taşıyıcılar ise forverderlerin adına konşimento düzenlemektedirler(M/BL). Bu durumda line acentesi, malı istenilen talimata uygun olarak forverderin tayin ettiği alıcıya teslim etmektedir.

Konteynırların yüklenmesinden önce müşterilere, konteynır ve gemi detaylarını bildirmek, gerekli teyitleri almak operasyon bölümünün işidir. Konşimento ve buna bağlı limana verilecek manifestoda beyan edilecek yük detayları müşterilerden konşimento talimatı şeklinde alınmaktadır. Forverderler müşterilerden aldıkları konşimento talimatları doğrultusunda hazırladıkları konşimento talimatını taşıyıcıya vermektedirler.

Taşıyıcı konteynır hatları aldıkları konşimento talimatı doğrultusunda hazırladıkları konşimentoyu, forverdere teslim etmektedirler. Forverder ise yükleyiciden aldığı detaylar doğrultusunda düzenlediği konşimentoyu yükleyiciye teslim etmektedir. Böylece ihracatçının yükü gemiye yüklenmektedir.

Bazen forverderler direk taşıyıcının konşimentosunu (M/BL) kullanmaktadırlar. Bu işlem aslında, forverderin yükleyiciden aldığı konşimento talimatını aynen taşıyıcıya geçerek, taşıyıcının düzenlediği konşimentoyu yükleyiciye teslim etmesidir.

Forverderler tahliye limanında acente kullanmalarına rağmen bazı durumlarda (örneğin tahliye limanında anlaşmalı acentesi bulunmaması durumunda) acente kullanmayıp malları direk olarak taşıyıcının acentesine göndermektedirler. Taşıyıcıya geçilen konşimento talimatında; alıcı kısmında ya taşıyıcının acentesi yada malların asıl alıcısı belirtilmektedir. Bu durumda mallar tahliye limanında taşıyıcının acentesi tarafından tayin edilen alıcıya forverderin düzenlediği konşimento karşılığında teslim edilmektedir.

3.3.1.2. İhracat Parsiyel Konteynır Yüklemesi(LCL)

Forverder şirketlerinin en fazla kullandıkları yükleme biçimidir. Parsiyel taşımacılıkta bir konteynırın içine birden fazla yükleyicinin malları yüklenmektedir. Parsiyel yükleme için forverderlerin kendi depoları, araçları olabildiği gibi bu hizmetleri diğer şirketlerden sağlayarak da yüklemede yapabilmektedirler.

İhracat taşımalarında iki türlü yükleme yapılmaktadır: Kendi imkanlarıyla parsiyel yükleme yapabilen şirketler genelde güçlü şirketlerdir. Bu şirketler parsiyel konteynır yüklemesini kendileri yaparken düzenli ve düzensiz olmak üzere iki grupta incelenebilmektedirler.

a)Düzenli Parsiyel Yükleme : Konteynırın düzenli tarihlerde yüklemeye açılıp tarifeli olarak yüklenmesidir. Bu servisin en önemli özelliği belli bir tarifeye bağlı olması ve konteynırın yüklemeye açılarak dolu veya boş gemiye yüklenmesidir. Bu tür yüklemeler genellikle fazla çalışılan limanlar için kullanılmaktadır. Düzenli yükleme yapan bir forverderın yükleme zamanlarını ilan etmesiyle, gideceği limanlara yükleri olan müşteriler yükleme yerine mallarını göndermektedirler. Düzenli parsiyel yüklemenin tek dezavantajı parsiyel olarak toplanan navlunların, full konteynır navlunun altında kalıp zarar edilmesi olasılığıdır.

b) Düzensiz Parsiyel Yükleme: Konteynırın sadece yük olduğu zaman açılıp yüklenmesidir. Düzensiz parsiyel yüklemelerde parsiyel yükler birleştirilip bir konteynırı dolduruncaya kadar beklenmektedir. Genelde forverderler çok fazla yük olmayan limanlar için konteynır açılacak kadar yük olduğu takdirde yük kabul etmekte ve konteynır açmaktadırlar.

c) Co-Load Yüklemeler : Parsiyel yüklemelerde kullanılan diğer bir yükleme şekli ise malları diğer forverderlere co-load yaparak yüklemektir. Bu yükleme tarzında parsiyel konteynır açamayan forverder müşterisinin yükünü almakta ve anlaşmalı olduğu forverderlerin konteynırlarına doldurmaktadır. Forverderler arasında yaygın olarak kullanılmakta ve bu yöntemle forverderler müşterilerine her zaman hizmet verebilmektedirler.

Ülkemizdeki limanların yetersizliği sebebiyle ana gemilere yükleme yapma olanağı bulamayan forverderler, feeder tipi gemilerle belli başlı aktarma limanlarına parsiyel servis yapmaktadırlar. Servisleri bulunan limanlarda anlaştıkları acentelere gönderdikleri konteynırların aktarmaları ise bu acenteler tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu sayede dünyanın her yerine parsiyel servis olanağı bulunan forverderlerin, anlaşacakları acenteleri iyi araştırmaları gerekmektedir.

Parsiyel yükler m³ ve ton olarak değerlendirilen yüklerdir. Konteynıra doldurma kapasitelerine göre forverderler 20'ft veya 40' ft konteynırlara yükleme yapmaktadırlar.

Parsiyel yüklemelerde konşimentoda konteynır pozisyonu LCL/LCL olarak yer almaktadır. Müşterilerinden aldıkları konşimento talimatlarını birleştirerek taşıyıcıya tek bir konşimento talimatı geçen forverderler, müşterilerine ayrı ayrı konşimento hazırlamaktadırlar. Yani taşıyıcının forverder adına düzenlediği konşimento full yüklemelerde hazırlanan ile aynı şekilde düzenlenmektedir.[11]

3.3.2. İthalat Konteynır Taşımacılığında Operasyon İşlemleri

Pazarlama bölümü veya acentelerin bağladığı ithalat yükleri için ithalatçıyla veya gönderici acentenin anlaşmış olduğu İhracatçı firmaya anlaşılan şartlarda taşıma servisi oluşturulmasıdır. İthalat limanındaki acenteye gerekli talimatlar geçilerek gerekli yükleme için ihracatçı ile görüşmesi ve varsa detayları verilen gemiye yükleme yapması istenmektedir. Tüm bu işler ithalatçının talimatları doğrultusunda yönlendirilmektedir. İşlemlerin yükleme limanında yapılması tamamen forverderin acentesine ait olduğu için ithalat işlemlerinde operasyon departmanı gemiye yükleme yapıldıktan sonra devreye girmektedir.

Genelde İthalat konteynır taşımacılığı (FCL&LCL) EXW , FOB ve CIF teslim şekli esas alınarak yapılan taşımalarıdır. Bu teslim şekillerine göre CIF teslim şekline ait bir taşımada bütün pazarlama satış ve ihracat operasyon işlemleri malın ithal edildiği ülkedeki forverder acentesi tarafından yapılmakta olup malın gemiye yüklenmesi ile forverder acentesi tarafından geçilen Pre Alert sonucunda ithalatçı firmaya yükün çıkış detayları ve limana vardığında da yükün varış detayları varış ülkesinde forverder tarafından geçilir.

EXW veya FOB teslim şekline göre ithalat yüklemeleri yapılıyor ise taşıma işinin organizasyon görevi ithalatçı firmalarda olduğu için ithalatçı firmanın belirlemiş ve anlaşmış olduğu forverder ve forverder acentesi tarafından organizasyon yapılır. Forverder firmalar bu tip taşımalarda taşıma yapılacak hattı , yükleme limanını , teslim şeklini , yükleme tarihini veya yükleme yapılacak gemi detayını ve gönderici (İhracatçı) firma detaylarını acentesine geçerek acentesinin bir önceki bölümde bahsetmiş olduğumuz ihracat konteynır operasyon işlemlerini yaparak yüklemenin yapılmasını gerçekleştirmektedir.

İhracat konteynır operasyonunda belirttiğimiz gibi, İthalat full konteynır yüklemelerinde (FCL) ve parsiyel konteyner yüklemelerinde (LCL) operasyon olmak üzere ikiye ayrılarak incelenebilir.[12]

3.3.2.1. İthalatt Full Konteynır ve Parsiyel konteynır Yüklemeleri (FCL&LCL)

Pazarlama bölümü veya acentelerin bağladığı ithalat FCL&LCL yükleri için ithalatçıyla veya gönderici firmayla anlaşılan şartlarda taşıma servisi oluşturulmasıdır.

a) FCL İthalat Rezervasyonu : İthalatçı firmalar ile anlaşılan şartlarda ve taşımanın yapılabilmesi için rezervasyon işlemin yapılması gerekmektedir. Rezervasyon işlemi fiyat oluşumunda fiyatın kimden alındığına bağlı olarak rezervasyon yapılır. Fiyat alımı Armatör acentesi, Forverderen ithalat ülkesindeki acentesi, veya kendi ülkesindeki Co-Loader inden yapılabildiği için rezervasyon işlemi bunlardan biri veya ikisinin ortak organizasyonu ile yapılır.

Eğer fiyat alımı armatör acentesi veya Co-loader ‘dan yapılmışsa , forverderen yükleyici acente detaylarının bilgisi bunlara verilerek rezervasyon yapılır.

b) LCL İthalat Rezervasyonu : Forverder firmalar ithalat parsiyel yükleri için her limanda konteynır açamayacaklarından dolayı ithalat limanındaki acentesi vasıtasıyla başka bir forverder acentesine Co-Load ederek yüklemeleri yaparlar veya belirli ülkelerde ve belirli limanlardan yük yoğunluğuna göre acentesi ile ortak hareket ederek kendileri de parsiyel konteynır yüklemesi yapabilirler.

Son zamanlarda Uzakdoğu özellikle Çin limanlarından Türkiye limanlarına (Mersin – İzmir – İstanbul) parsiyel konteynır açan Türk forverder sayısında artma olmuştur. Bunun nedeni Uzakdoğu limanlarından Türkiye limanlarına parsiyel yük yoğunluğunun artmasıdır.

Parsiyel yükleme yapan forverder firmalar müşteriyle anlaşma şekline göre ithalat limanındaki acentesine gerekli yük detaylarını ve gönderici firma detaylarını geçerek ithalat parsiyel yükleme organizasyonu başlamış olur. Parsiyel yükleme forverder veya acentesi tarafından parsiyel konteynır açılıyor ise kendi organizasyonları içinde yüklemeyi yaparlar veya başka bir forverdere Co – load edilerek yapılır. Rezervasyon bilgisi geçilirken bu bilgi acenteye verilmelidir.

Forverderlerin acentelerine geçmiş oldukları FCL& LCL rezervasyon bilgisinde aşağıdaki detayların olması gerekmektedir.

- Gönderici (ihracatçı firma detayları iletişim bilgileri) firma bilgileri,
- Alıcı firma (ithalatçı firma) bilgileri,
- Taşıma yapılacak line veya acente bilgileri,
- Servis detayları (Direk servis , aktarmalı servis gibi),
- Teslim şekli (EXW,FOB , CIF) ,
- Yükleme limanı,
- Boşaltma limanı,
- Konteynır cinsi, adedi ve yükleme zamanı,
- Yüklenecek mal cinsi, ağırlığı ve ambalaj özellikleri,
- Parsiyel yükler için hacim bilgileri,
- Yüklemenin nerede, ne zaman yapılacağı,

Rezervasyon işleminden sonra forverder acentesi gönderici firma ile irtibata geçip yükleme işini organize eder ve yükün hangi gemiye ne zaman yükleneceğini eğer hazır ise konteynır numaralarını ve yüke ait diğer detayları varış ülkesindeki forverdere geçer. Forverder firmalarda bu ön rezervasyon bilgilerini alıcı firmalara yani müşterilerine geçerler.

c) Bilgi Akışı (FCL & LCL) : Forverder şirketlerinde bilgi akışı müşteriye yükleme öncesi ve sonrası taşıyıcıdan alınan bilgilerin aktarılmasıdır. Bu bilgiler taşıma

bilgilerini; yani malların kaç konteynırı doldurulacağı ve kaç metreküp olduğu , geminin yükleme tarihi ve varış tarihlerine kadar bütün bilgileri içermektedir. Bundan sonra yükleyici bu bilgileri alıcıya yükleme detayı olarak aktarabilmektedir.

Taşıyıcıdan alınan gemi varış ve konteynır detayları ile konşimentolar forverderin acentesine bildirilmektedir. Forverder acentesi bu bilgilere, taşıyıcı acentesinden aldığı bilgileri de ekleyerek yükün çıkışı beraber alıcı firmalara iletirler ve yükün dosyasını oluştururlar.

d) İhbar (FCL & LCL): Uygulamada geminin yola çıkışı ile beraber forverder acenteleri tarafından forverderlere geçilen Pre-Alert vasıtasıyla (MBL&HBL detayları) ve line acentelerinden öğrenilen bilgilerin alıcı firmalara veya ihbar adreslerine **‘Yük Çıkış İhbarı’** geçilmektedir.

Yük çıkış ihbarında aşağıdaki bilgilerin olması gerekmektedir;

- İhracatçı firma detayları,
- Alıcı firma detayları,
- Gemi ve konteynır bilgisi,
- Yükleme limanı,
- Varış limanı,
- Yükleme tarihi,
- Tahmini varış tarihi,
- Kap adeti ve kilo detayları,
- Parsiyel yükler için hacim bilgileri,
- Mal bedeli (bildirilmiş ise),

Yük çıkış ihbarında yukarıdaki bilgiler verildiği gibi ihbar geçilen firmadan aşağıdaki bilgiler istenmektedir;

- Türkçe mal cinsi,
- İthalatçı firma unvanı (özet beyana yazılacak firma unvanı),
- Kap ve kilo bilgileri,
- Geçici kabul bilgisi (FCL yükler için)

Yük çıkışı ihbarından sonra en önemli nokta yük çıkış ihbarında istene bilgilerin geri dönüşümünün takibi ve olası gemi gecikmelerinin müşterilere bildirmesidir.

Gemilerin gecikmelerinden kaynaklanan ve bu gecikmeleri müşterilere zamanında bildirmemekten kaynaklanan sıkıntılar olmakta ve olası müşteri kayıplarına neden olmaktadır. O neden Armatör acentesi forverder acentesi ve forverder ile müşteri arasındaki bilgi akışı çok önemlidir.

Geminin gelişi ile beraber taşıyıcı acentelerinden gelen varış bilgisi dahilinde '**Yük Varış İhbarı**' hazırlanarak alıcı firmalara veya ihbar adreslerine Varış İhbarı geçerler. Varış ihbarında aşağıdaki bilgilerin olması gerekmektedir;

- Gönderici firma unvanı,
- Alıcı firma unvanı,
- Gemi ve konteynır detayları,
- Kap , kilo detayları.
- Parsiyel yükler için hacim bilgisi,
- Yükleme limanı,
- Varış limanı,
- Varış tarihi,
- Parsiyel yükler için ambar –antrepo bilgileri,
- Navlun ve liman masrafları bilgisi,
- Ordino alımı için yapılması ve hazırlanması gereken belge ve işlemler.

e) Ordino -Özet Beyan İşlemleri (FCL & LCL) : İthal edilen malların gümrükten ithalatının yapılması için taşıyıcı firmalar veya acenteleri tarafından taşınan malların gümrüğe ibrazı sonucu oluşturulan ve alıcı firmalara ithalat işlemi için verilen belgeye Ordino denilmektedir. Gemi varışı ile taşıyıcı acentelerden alınan ordinolar ile forverder firmalar alıcı firma ordinosu için alt özet beyan işlemi yaparlar. Alt özet beyan işlemi için taşıyıcı acenteden alınan ordinonun özet beyan işlemlerinin yapılmış olması ve ambar onayının gerçekleşmiş olması gerekmektedir. Alt özet beyan işlemi yapıldıktan sonra özet beyan detaylarının yapıldığı ordino hazırlanır ve alıcı firmalara mallarının gümrükten çekimi için verilir.

Ordinoda bulunması gereken bilgiler aşağıdaki gibidir;

- Gemi adı,
- Konteynır numarası,
- Konteynırın boşaltma limanı ve gümrüğü,
- Var ise ambar kodu (LCL yükler için),
- Ana ve Ara konşimento numaraları,
- Özet beyan numarası ve özet beyan tescil tarihi,
- Taşıyıcı gemi acentesi,
- Yükün ülkeye ilk giriş gümrüğü,
- Türkçe mal cinsi,
- Alıcı firma unvanı,
- Taşıyıcı kaşesi ve imzası

Yukarıda bahsetmiş olduğumuz görevleri aşağıdaki şekilde paylaşırabiliriz.

Forverder Acentesi; Gemi yüklendikten sonra gemi detayları, yükleme tarihi, Armatör acente detayları ile tahmini varışını forverdere bildirmektedir. Parsiyel (LCL) yükler için her konteynır içindeki yük dağılımlarını da bildirilmelidir.

Acente/ Taşıyıcı; Malın gelişini ihbar etmekle ve masrafları bildirmekle yükümlüdür. Gemin gelişini ile beraber tahliye işlemleri tamamlanan geminin özet beyan işlemlerinin yaparlar ve ordinoları hazırlarlar. Ana konşimento(M/BL) forverder tarafından cirolu olarak acenteye verildiğinde gerekli masraflar alındıktan sonra forverdere ordino teslim edilmektedir.

Forverder; Acenteden aldığı gemi geliş ihbarına yönelik malın gerçek alıcısına ihbarı geçmektedir. Ayrıca alıcıdan kesin mal detaylarını almakta ve bunları acenteye bildirmektedir. Gemi gelişini ile armatör acentesinden aldığı ordino ile alt özet beyan işlemlerini tamamlar ve Alıcı firma ordinosunu hazırlar. Parsiyel (LCL) yükler için konteynırın ambara boşaltılması işlemlerini yapar. Ara konşimento (H/BL) alıcı tarafından cirolu olarak forverdere verilmekte ve masraflar alındıktan sonra ordino teslim edilmektedir.

Alıcı; Malların boşaltma yerini müşteriye bildirmekle yükümlüdür. Konşimentolarını vermekte, navlun ve ordino masrafları yatırmakta ve ordinosunu teslim almaktadır.

Yük gelmeden önce uygun bir zamanda müşteriye ihbar çekilmekte ve mallarının geleceğini gemi ve yük detayları bildirilmektedir Ayrıca malların doğru şekilde beyan edilmesi gerekliliğinden dolayı, alıcıdan yükle ilgili teyit alınması çok önemlidir. En ufak bir hata malların tahliye olmasına rağmen alıcısına teslim edilememesine sebep olabilmektedir. Bu sebeple gemi manifestosu esas alınmaktadır.

3.3.2.2. İthalat FLC& LCL Konteynır Boşaltma İşlemleri

İthalat FCL yükler için yükün durumuna ve özelliğine göre , yükün gümrük işlemlerinin tamamlama zamanına göre konteynırın boşaltma işlemi alıcı firmaların deposunda veya belirlediği özel bir depoda olmakla birlikte bazı yükler içinde liman sahasında da olmaktadır.

LCL yükler için genelde limanlarda bulunan gümrüklü depolara veya limanlardaki depoların sıkışıklık durumuna göre Başka bir özel Antrepoya boşaltılabilmektedir.

a) Konteynırın Liman Sahasında Boşaltılması (FCL): Konteynır limana tahliye edildikten sonra gemi acentesi tarafından ordininun alınabilmesi için gerekli masrafların yer aldığı bir ihbar, forverdere geçilmektedir. Bu ihbarda eğer önceden geçici kabul yapılacağı bildirilmediyse limanda boşaltma hali geçerli olmaktadır. İthalatçı firma gümrükçüsü malın gümrük işlemlerini bitirdiğinde liman idaresine başvurarak konteynırdan malın boşalmasını sağlayabilir veya gümrük işlemleri başlamadan da gümrük ambarına malın boşaltılmasını isteyebilir.

Dünyanın bütün limanlarında boşaltmanın yeri, terminallerin yapısı ve liman terminal olanaklarına göre belirlenmektedir.

b) Konteynırın Müşterinin Deposunda Boşaltma (FCL): Bazı durumlarda malların indirme, boşaltma işlemleri sırasında zarar görmesi ve çalınması ihtimaline karşı mallar müşterinin deposunda boşaltılabilmektedir.

Bunun için öncelikle malların gümrüklü saha dışında boşaltılabilmesi için gerekli işlemler yapılmalıdır. Konteynırlar gümrük işlemlerini takiben liman terminalinde yada alıcının istediği yerde teslim edilmektedir.

Konteynırlar boşaltıldıktan sonra yine konteynır hattının belirlediği boş konteynır terminaline teslim edilmektedirler. İthalatçı olduğu gibi bu işlemleri kendisi organize edebildiği gibi , forverdere aracılığı ile de iç taşımayı yaptırabilir.

c) Parsiyel Konteynır Tahliyesi :Parsiyel olarak yüklenilmiş bir konteynırın boşaltılması terminal durumuna göre organize edilmektedir. Müşteriler, liman terminalinde serili olan konteynırdan mallarını sırayla alabildikleri gibi, mallar ilk olarak liman ambarına boşaltılarak da teslim edilebilmektedir.

İthalatın yoğun olduğu limanlardan gelen yüklerin miktarı, forverder acentesinin gücüne bağlı olarak değişim göstermektedir. Bu yükler bazen acentenin tüm kendi yüklemesi yani full konteynır gibi, bazen de diğer acente konteynırları içinde gelebilmektedir. Bazen bir konteynırda onlarca alıcının olabilmektedir. Bu da hiç bir karışıklık olmadan malların ayrı ayrı beyan edilerek çekilmesini sağlamayı gerektirmektedir.

3.3.2.3. *Konteynır Demurajı*

Konteynırlar taşıyıcılara aittir. Konteynırlar ile sürekli mal taşınması yapılabilmesi için konteynırların limandan limana taşınması ve oradan da alıcının deposunda yada liman terminal sahasında boşaltılarak bir sonraki yükleme için hazır edilmesi gerekmektedir. Konteynırların içindeki malların boşaltılması, bazen alıcıların problemleri sebebiyle gecikmektedir. Bu nedenle taşıyıcı firmalar konteynırların geminin tahliyesinden sonra belirli bir serbest süre içerisinde boşaltılmasını istemektedirler. Bu serbest sürenin aşımından kaynaklanan konteynırın içinin işgal edilmesine '**Konteynır Demurajı**' denilmektedir. Konteynırların serbest süreleri taşıyıcı konteynır hatların tarifelerine bağlıdır. Bu tarifeler tamamen hattın stratejik planına, liman durumuna ve acentenin performansına bağlı olmaktadır.

Bu tarifelerde demuraj serbest süresi genellikle beş gün ile üç hafta arasında değişmektedir. İlk etapta 20' ve 40' konteynırlar için 1 ila 2 hafta arasında oluşan bir demuraj tarifesi uygulanmaktadır.

Tablo 3.1: Örnek bir demuraj tarifesi

Taşıyıcı Demuraj Tarifesi	20'DC/GÜN	40'DC/HC /GÜN
Serbest süre 10 gün	-----	-----
Sonraki ilk 7 gün	USD 15	USD 30
Devam eden günler	USD 30	USD 60

Taşıyıcılar, zamanında boşaltılmayan konteynırlar sebebiyle zarara uğramaktadırlar. Bu sebeple yüksek demuraj tarifesi uygulamak, bazı durumlarda konteynırların boşaltılmadan bekletilmesini önlemek amacıyla gerekli olabilmektedir.[12]

3.4. FREIGHT FORVERDER ORGANİZASYONUNDA (KONTEYNİR TAŞIMACILIĞINDA) MUHASEBESEL İŞLEMLERİ

Yapılan taşımalar sonunda oluşan fatura, ödeme, havale ve benzeri işlemlerine muhasebesel işlemler denilmekte olup bu işlemlerin yapıldığı bölüme de muhasebe departmanı denilmektedir. Faturaların çıkarılması, ödemelerin yapılması ve müşterilerin hesaplarının takibinin yapılması, muhasebe bölümünün başlıca sorumluluklarındandır. Tüm taşımaların faturalarının çıkarılması, hesapların takibi ve raporlanması çok önemlidir. Forverderlerin muhasebe sistemleri ülkelere göre değişmekle birlikte çalışma biçimi genellikle benzerlik göstermektedir.

3.4.1. Fatura Kalemleri

İthalat ve ihracat taşımalarında oluşan fatura kalemleri farklılık göstermektedir. İhracat taşımalarında oluşan fatura kalemleri konteynırın doldurma ve gemiye yüklenmesine yönelik olmasına rağmen, ithalat taşımalarında bu kalemler konteynırın boşaltılması ve tahliyesine yönelik oluşmaktadır.

Navlun : Limandan limana denizyolu taşıma bedelinin faturaya yansıtılmasıdır. Beher konteynır olarak fiyatlandırılır.

Baf (Bunker masrafı): Gemilerin yakıt , yağ gibi maliyet kalemlerindeki artışın taşıma bedeli üzerine yansıtıldığı kısımdır.(Bunker Adjustment Factor). Beher tue olarak fiyatlandırılır.

Caf (Kur Ayarlama) : Para birimleri arasındaki parite değişikliği sebebi ile navlun bedeli üzerinden alınan yüzelik kur ayarlama bedelidir.(Currency Adjustment Factor)

Free in (Yükleme) : Konteyneren gemiye yükleme ücretini ifade eden fatura kalemidir. Beher konteynır olarak fiyatlandırılır.

Free out (Tahliye) : Konteynırın gemiden boşaltılması sırasında oluşan masrafları belirten fatura kalemidir. Beher konteynır olarak fiyatlandırılır.

The (Terminal) : İstiften / Kamyona, Kamyondan / İstife taşıma bedelini ifade etmektedir. Beher konteynır olarak fiyatlandırılır.

Geçici Kabul : Konteynırın fabrikada veya liman dışındaki bir depoda yüklenmesi için konteynırın geçici süreliğine gümrüklü sahadan gümrüksüz sahaya çıkışı için ödenen fatura kalemidir. Beher konteynır olarak fiyatlandırılır.

ISPS : Liman güvenliği hizmet bedelini ifade eder. Beher konteynır olarak fiyatlandırılır.

Ams / Aci : Konteynırın gemiye yüklenmesinden önce varış limanındaki gümrük idaresine taşımacı firma veya forverder tarafından konteynır içindeki yüklerle ilgili detayların online olarak bildirilmesine karşılık alınan fatura kalemidir.

Handling Fee : Forverder acenteleri tarafından yüklemenin veya boşaltmanın organize edilmesi karşılığında alınan ücreti ifade eden fatura kalemidir.

Relaese Fee : Konşimentosuz malın teslimi için forverder veya taşıyıcı firma tarafından varış yerindeki acenteye bildirilen ihbarname bedelidir.

Costum Clearance : Konteynır içindeki malın gümrükleme hizmet bedelini ifade eden fatura kalemidir.

Parsiyel servis ücreti: Parsiyel konteynır ithalatlarında konteynırın tahliyesi ve ambara boşaltılmasına kadar gecen sürede oluşan masraflara karşılık beher konşimento için alınan servis bedeldir.

Ardiye : Konteynır veya malın terminalde belirli bir süre ve konteynırın özelliğe bağlı olarak oluşan maliyeti ifade eden fatura kalemidir. Beher konteynır olarak fiyatlandırılır.

Doldurma : Malların konteynır içine doldurulmasıyla oluşan masrafı ifade eden fatura kalemidir. Beher tue olarak fiyatlandırılır.

Demuraj : Konteynır içindeki malların verilen süre içinde boşaltılmaması durumunda meydana gelen masrafı gösteren fatura kalemidir. Beher tue olarak fiyatlandırılır.

Boşaltma : Malların konteynır içinden boşaltılmasıyla oluşan masrafı ifade eden fatura kalemidir.

Lashing : Malların taşıma esnasında zarar görmemesi için bağlanması, aralarının doldurulması ve sabitlenmesi işlemleriyle oluşan masrafları göstermektedir.

İ nakliye : Konteynırın yada malların limandan alıcının deposuna taşınma ücretini gösteren fatura kalemidir.

Gümrükleme : Malların gümrükteki işlemleri sırasında oluşan gmrklenme ücretinin faturada gösterilmesidir.

Aktarma : Malların bulunan gümrüklü sahadan başka bir noktaya aktarılma ücretini gösteren fatura kalemidir.

Koņimento : İhracat yüklemelerinde Taşıma senedi (koņimento) ücretini gösteren fatura kalemidir.

Ordino : İthalat taşımalarında ordino ücretini gösteren fatura kalemidir.

Faturanın hangi yüklemeye ait olduğunun kolayca anlaşılabilmesi açısından taşıma gemisi, seferi varsa aktarma gemisi, konteynır numarası, mal detayları ve referans yada booking numarası, dosya numarası gibi detaylar faturada mutlaka gösterilmelidir.

3.4.2. Forverder Şirketlerinde Taşıma Ve Navlun

Basit bir nakliye organizasyonunda; yükleyici malları forverdere, forverder ise taşıyıcıyla yaptığı anlaşma şartları uyarınca taşıyıcıya teslim etmektedir. Taşıyıcı ise limandan limana taşımayı yapmakta ve forverderin acentesi malları taşıyıcının acentesinden alarak gerçek alıcıya teslim etmektedir.

Taşıma yapılması sonucu oluşan navlun genelde iki şekilde tahsil edilebilmektedir. Bunlardan ilki olan CIF mal satışı halinde, navlun yükleyici tarafından ödenmektedir. Yükleyici, malların tahliye yerine kadar taşınmasıyla oluşan navlunu forverdere ödemektedir, forverder ise taşıyıcıyla anlaştığı navlunu taşıyıcıya ödemektedir. İkinci ödeme şekli ise FOB mal satışı halinde, navlunun tahliye limanında alıcı tarafından, forverderin acentesine ödenmesi halidir. Alıcı, malların tahliye yerine kadar taşınmasıyla oluşan navlunu forverder acentesine; acente ise taşıyıcıyla anlaştığı navlunu taşıyıcıya ödemektedir.

3.4.3. Konteynır Taşımacılığında Yükleme Boşaltma Terimleri

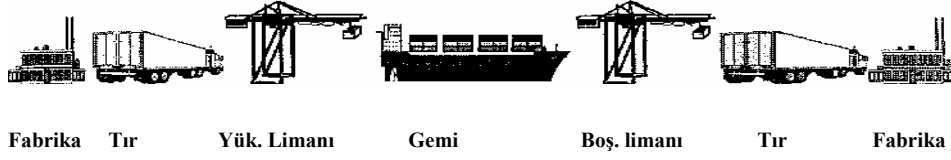
Aşağıda yükleme ve tahliye masraflarının hangi tarafa ait olduğu verilmiştir.



Terim	Yükleme ücreti	Tahliye ücreti
FIFO	Yükleyici	Alıcı
FILO	Yükleyici	Taşıyıcı
LILO	Taşıyıcı	Taşıyıcı
LIFO	Taşıyıcı	Alıcı
CYCY	Taşıyıcı	Taşıyıcı
ALL IN	Taşıyıcı	Taşıyıcı

Şekil 3.5: Yükleme – Boşaltma terimleri

3.4.4. Standart taşıma Şekilleri (Teslim Şekilleri İNCO TERMS 2000)



Şekil 3.6: Yükleme-Boşaltma organizasyonu

Exfactory (Exwork): "İş yerinde teslim", malların satıcı tarafından satıcının kendi kuruluşunda alıcı için hazır hale getirilmesi ile satıcının yükümlülüklerinin sona ermesini ifade etmektedir. Yani, eğer aksine bir hüküm bulunmuyorsa, satıcı, malları alıcı tarafından sağlanan araca yüklemek yada gümrük çıkış işlemlerini yerine getirmek zorunda değildir. Malların satıcının kuruluşundan alınarak istenilen yere taşınması ile ilgili bütün masraf ve riskler alıcıya aittir. Bu açıdan bu terim, satıcı açısından asgari yükümlülük içeren bir nitelik taşımaktadır. Aynı terim, alıcının gerekli gümrük çıkış işlemlerini doğrudan ya da dolaylı olarak gerçekleştirme olanağına sahip olmadığı durumlarda kullanılmamalıdır. Böyle durumlarda FCA teslim şekline dönülmelidir.

F.C.A (Free Carrier) : "Taşıyıcıya teslim" terimi, malların gümrük çıkış işlemleri tamamlanmış olarak alıcı tarafından belirtilen taşıyıcıya, onun tarafından belirtilen yerde teslim edilmesi ile birlikte, satıcının mal teslim yükümlülüğünün de yerine getirilmiş olması anlamına gelmektedir. Mevcut ticari uygulama uyarınca, taşıyıcı ile taşıma sözleşmesinin yapılabilmesinde satıcının yardımı gerekiyorsa, satıcı böyle bir durumda risk ve masrafları alıcıya ait olmak üzere harekete geçebilmektedir.

F.A.S (Free Along Side Ship): "Geminin bordasında teslim" terimi, belirlenen yükleme limanında malların gemi doğrultusunda rıhtıma yada mavnaya yerleştirilmesiyle, satıcının teslim yükümlülüğünün yerine getirildiği anlamına gelmektedir. Bu durumda, bu andan itibaren mallara ilişkin herhangi bir kayıp yada hasarın bütün masraf ve riskleri alıcıya aittir. FAS terimi, malların ihraç işlemlerinin alıcı tarafından tamamlanmasını öngörmektedir. Ayrıca bu terim, yalnızca deniz yada nehir taşımacılığı çerçevesinde kullanılabilir.

F.O.B (Free On Board): "Güvertede teslim" terimi, malların belirtilen yükleme limanında gemi bordasına aktarılmasıyla satıcın teslim yükümlülüğünün yerine getirildiği anlamına gelmektedir. Malların tesliminde itibaren oluşacak herhangi bir kayıp yada hasarın bütün masraf ve riskleri alıcıya aittir. FOB terimi, malların ihraç işlemlerinin satıcı tarafından yapılmasını öngörmektedir. Bu terim, yalnızca deniz ya da nehir taşımacılığında kullanılabilir.

C.I.F (Cost Insurance Freight): "Mal bedeli, sigorta ve navlun" teriminde, satıcı, C&F teriminde olan yükümlülükleri aynen üstlenmekte, ancak bunlara ek olarak taşıma sırasında malların kayıp ve hasar riskine karşı deniz sigortası sağlama yükümlülüğünü de almaktadır. Burada sigorta sözleşmesini akdetmek ve sigorta primumunu ödemek satıcıya düşmektedir. CIF terimi malların ihraç işlemlerinin satıcı tarafından yapılmasını öngörmektedir. Bu terim, yalnızca deniz yada nehir taşımacılığında kullanılabilir.

C&F (Cost And Freight): "Mal bedeli ve navlun", işleme konu olan malların belirtilen varış yerine kadar taşınması için gerekli olan masrafları ve navlun bedelinin satıcı tarafından ödenmesi anlamına gelmektedir. Ancak, mallara ilişkin kayıp ve hasar riskiyle birlikte malların gemi bordasına aktarılmasından itibaren meydana gelebilecek olaylardan kaynaklanan bütün ek masraflar, malların yükleme limanında gemi bordasına konulduğu andan itibaren satıcıdan alıcıya devralmaktadır. C&F terimi, malların ihraç işlemlerinin satıcı tarafından yapılmasını öngörmektedir.

C.P.T (Carriage Paid To): "Taşıma ücreti ödenmiş olarak" terimi, malların belirlenen varış yerine taşınmasında navlunun satıcı tarafında ödendiğini anlatmaktadır. Malların taşıyıcıya aktarılmasından sonra mallarla ilgili kayıp ve hasar riski, ayrıca bu teslim işleminden sonra meydana gelebilecek olayların yarattığı bütün ek masraflar satıcıdan alıcının sorumluluğuna girmektedir. Eğer malların belirlenen varış yerine ulaştırılması için birbiri ardına taşıyıcılar kullanılıyorsa, malların bunlardan ilkinde aktarılmasıyla birlikte risk de devredilmiş olmaktadır. CPT terimi, malların gümrük çıkış işlemlerinin satıcı tarafından tamamlanmasını öngörmektedir. Bu terim çok vasıtalı olanlar dahil her türlü taşımacılıkta kullanılabilir.

C.I.P (Carriage And Insurance Paid To): "Taşıma ve sigorta bedeli ödenmiş olarak teslim" terimi, satıcının, CPT terimi ile aynı yükümlülükleri taşıdığı, ancak bunlara ek olarak, malların taşınması sırasında kayıp ve hasar riskine karşı alıcıya yük sigortası sağlama zorunda olduğu durumu anlatmaktadır. Satıcı, sigorta sözleşmesini akdeder ve sigorta primini öder. CIP terimi, malların ihraç çıkış işlemlerinin satıcı tarafından yapılmasını öngörmektedir. Bu terim çok vasıtalı olanlar dahil her türlü taşımacılıkta kullanılabilir.

D.A.F (Delivered At Frontier): "Sınırdaki teslim" terimi, malların, gümrük çıkış olarak sınırda, ancak bitişik ülkenin gümrük sınırından önceki belirlenen yerde ve noktada teslim hazırlanmış hale getirilmesiyle satıcının yükümlülüklerinin sona ermesi anlamına gelmektedir. Aslında bu terim özellikle demiryolu ve karayolu taşımacılığı açısından düşünülmüşse de, herhangi bir taşıma biçiminde kullanılabilir.

D.E.S (Delivered Ex Ship):"Gemide teslim", gümrük giriş işlemleri yapılmamış malların belirtilen varış limanında gemi bordasına, alıcıya sunulmaya hazır hale getirilmesiyle satıcının teslim yükümlülüğünün yerine getirilmiş olması demektir. Malların belirtilen varış limanına getirilmesiyle ilgili her türlü risk ve masraf satıcı tarafından karşılanacaktır. Bu terim, yalnızca deniz ve nehir taşımacılığında kullanılabilir.

D.E.Q (Delivered Ex Quay-Duty Paid): "Gümrük vergisi ödenmiş olarak rıhtımda teslim" terimi, satıcının teslim yükümlülüğünün, malları, belirlenen varış limanındaki rıhtımda, gümrük giriş işlemleri tamamlanmış olarak alıcıya sunmasıyla sona ermesi anlamına gelmektedir. Malların alıcıya tesliminden önceki vergi, resim ve diğer ödemeler dahil olmak üzere, bu aşamaya kadar olan bütün risk ve masraflar satıcıya aittir.

D.D.U (Delivered Duty Unpaid):"Varış yerinde gümrük vergisi ödenmemiş olarak teslim" terimi, malların ithalatçı ülkede belirtilen yerde hazır bulundurulmasıyla satıcının teslim yükümlülüğünün yerine getirilmiş olması anlamına gelmektedir. Satıcı, malların bu noktaya getirilmesi ile ilgili olan bütün risk ve masraflarla birlikte, gümrük giriş formalitelerinden doğan masrafların da karşılamak

zorundadır. Malların gümrük girişinin zamanında yapılmamasından doğan ek masraf ve riskler alıcıya aittir. Bu terim, taşıma biçimi ne olursa olsun kullanılabilir. [13]

D.D.P (Delivered Duty Paid): "Gümrük vergisi denmiş olarak teslim" terimi, malların ithalatçı ülkede belirlenen yerde hazır bulundurulmasıyla, satıcının teslim yükümlülüğünün de yerine getirilmiş olacağını anlatmaktadır. Satıcı, malların gümrük giriş işlemleri tamamlanmış olarak tesliminde, gümrük resmi dahil olmak üzere, vergiler ve diğer ödemelerle birlikte bütün risk ve masrafları üstlenmektedir. EXW terimi satıcı açısından asgari yükümlülük ifade ederken, DDP terimi tersine azami yükümlülüğü içermektedir. Bu terim, taşıma biçimi ne olursa olsun kullanılabilir. [13]

4. TARTIŞMA VE SONUÇ

Freight forverder organizasyonun da taşıma yapılacak yüke ait öncelikle uygun taşıma şeklinin belirlenmesi gerekmekte olup müşterilere alternatif taşıma olanakları ile beraber uygun navlun oluşturularak taşıma işinin yapılması gerekmektedir.

Freight forverder firmalar zaman maliyeti yüksek olan düşük hacim ve tonajlı yüklerde havayolu yük taşımacılığı seçmeleri gerekmekte olup taşıma yapılacak ülkeye ait uçak seferlerini analiz ederek taşımanın yapılmasını sağlamalıdır. Avrupa ,Balkanlar , Ortadoğu ve Orta Asya'ya yapılacak zaman maliyeti yüksek olan, yüksek hacim ve tonajlı yüklerde kara yolu seçeneği kullanılabilir.

Günümüzde konteynır taşımacılığının gelişmesi ile kombine yük taşımacılığında önemli bir artış meydana gelmiş olup denizaşırı yük taşımalarında gemi (konteynır) + Tır, Gemi + Tren + Tır, Tren + Tır taşıma seçeneklerinin kullanılması kolaylaşmıştır.

Son zamanlarda rekabetçi piyasa şartlarının oluşması nedeniyle, taşımacı firmalar maliyetleri düşürerek ve taşıma zamanını kısaltarak ulaştırma piyasasındaki paylarını artırmayı hedeflemişleridir. Bu nedenle demiryolu (vagon, konteynır) taşımacılığa büyük önem verilmiş olup gemilerle taşınan konteynırların limanlardan nihai varış yerine yakın tren istasyonlarına vagonlar üzerinde taşınması yoğunlaştırılmıştır. Demiryolu bağlantısı olmayan limanlardaki demiryolu ağı bağlantılarına büyük önem verilmiştir.

Forverder firmalar bu taşıma işlemlerini yaparken pazarlama ve operasyon departmanlarına büyük görevler düşmektedir. Pazarlama departmanları uygun taşıma şeklinin belirlenerek uygun taşıyıcı partneri seçip taşıma işine start vermesi gerekmektedir. Operasyon departmanı da taşıyıcı firmalar ve kendi acenteleri ile iyi bir organizasyon içine girerek, yüklemenin sorunsuz yapılması, yük takibi , ve yük

varışındaki tahliye ve müşterilere bilgi akışını gerçekleştirerek optimum maliyetle taşımanın gerçekleştirilmesini sağlamalıdır.

Taşımacılık faaliyetleri var olduğu sürece Freight Forverder firmalara önemli görevler düşmekte olup , Avrupa birliği sürecindeki ülkemizde Forverder firmalar aktif olarak faaliyetlerine devam edebilmesi için , yapmış oldukları faaliyet türüne göre mevzuat uygun gerekli personel ve araç - ekipman yatırımları yaparak, faaliyetlerine ait zorunlu yetki belgelerini almaları gerekmektedir.

KAYNAKLAR


- [1] <http://www.fiata.com/index.php?id=30> / 18.02.2006
- [2] <http://www.utikad.org.tr/kurumsal.htm> / 10.02.2006
- [3] AKDOĞAN Kpt. R., 1996, Deniz Ticareti , İstanbul.
- [4] 25384 Sayılı T.C Resmi Gazete Yayını. 2004
- [5] AKTEN N., 1994, İstanbul Ulaşımında Denizden Yararlanma, İstanbul Ticaret Odası Yayınları. İstanbul.
- [6] ALTINBUÇUK F., 1989, Liman İdaresi ve İşletmeciliği, Deniz Ticaret Odası yayınları, İstanbul.
- [7] SUKAŞ N., 1998, Konteynır Gemileri Yatırım Analizi, İ.T.Ü. , Gemi İnşa Mühendisliği , Yüksek lisans Tezi. İstanbul
- [8] 2004 Sektör Faaliyet Raporu Deniz Ticaret Odası Yayınları. 2005
- [9] STOPFORD M., 1988, Maritime Economics, Unwin Hyman Ltd.,London.
- [10] SIR Dr. İ.H., 1988, Konteynır Taşımacılığı ve Türkiye'deki Uygulamaları, İstanbul.
- [11] AYKAN K., 2006 , Transocean Denizcilik ve Dış Tic. Ltd. Şti., Genel Müdür, Özel Görüşme.
- [12] DADALI D., 2006, Latek Lojistik A.Ş., İthalat Parsiyel Departmanı Müdürü, Özel Görüşme.
- [13] <http://www.itds.treas.gov/incoterms.html> / 15.05.2006 ,İNCO TERMS 2000.

EK 1. : KONŞİMENTO ÖRNEKLERİ

m sc		MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A., Geneva		NON NEGOTIABLE COPY BoL MSCUIB918812		
IS IT PORT-TO-PORT SHIPMENT ? (Fill-in Boxes 7 & 8) Tick ->		COMBINED TRANSPORT SHIPMENT ? (Fill-in Boxes 5, 6, 9 & 10) Tick ->		N° of original BoL (number & words) THREE (03)		
(1) SHIPPER (Full details) HAKSIZ BÜRO MÜHÜR VATAN MAH. ESENLER CAD. NO:64/3 BAYRAMPASA - İSTANBUL - TÜRKİYE		(2) CONSIGNEE: (Not Negotiable unless -To Order of...-) VAN DOOREN KANTOOR MEUBELENDE BOSCH BV. 5222 AX'S HERTOGENBOSCH KASTELEINEN KAMPWEG 13 HOLLAND TEL: 073 6218 771				
(3) NOTIFY: (No responsibility shall attach to Carrier or to his Agent for failure to notify) VAN DOOREN KANTOOR MEUBELENDE BOSCH BV 5222 AX'S HERTOGENBOSCH KASTELEINEN KAMPWEG 13 HOLLAND TEL: 073 6218 771		(4) SPACE FOR CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS (FCL/FCL, SLSC) FCL/FCL FREE IN / HOUSE 'S-HERTOGENBOSCH T1 IS INCLUDED				
(5) PRE-CARRIED BY (Combined Transport only)		(6) PLACE OF RECEIPT (Combined Transport only)				
(7) PORT OF LOADING İSTANBUL/TURKEY		(8) PORT OF DISCHARGE ROTTERDAM				
(9) PLACE OF DELIVERY (Comb. Trans. only) S-HERTOGENBOSCH		(10) MODE OF ON-CARRIAGE (Comb. Trans. only) TRUCK				
(11) VESSEL & VOY N° MSC NATAL 06R		(12) AGENTS AT PORT OF DISCHARGE / DELIVERY:				
(14) CARRIER'S RECEIPT (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)		(13) All details shown in Box 13 are furnished by the Shippers, being their Memoranda, Quantity, Condition, Contents and all other information shown in Box 13 are unknown to the Carrier, who has no means to verify their correctness and does not acknowledge them. The statements of the Shippers in Box 13 do not engage the Carrier contractually or in any other manner.				
Identify Marks of Cont. or other packages and seal numbers(s)	Corresp. number of cont. or other package	Total nbr of ctrs or other package received by the carrier	Haz. Code	Cargo Description (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)	Cargo Gross weight	Measurement
MSCU 794370-1 MSCU 813399-0 MSCU 970795-8 GLDU 076343-0		4		40' Containers Containing Total 305 PACKAGES	AS PER ATTACHED LIST	
		TOTAL		305 PACKAGES =====	28,405.000 -KGS =====	
SHIPPER'S STOW, LOAD, COUNT AND SEAL. 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 FREIGHT PREPAID						
(15) FREIGHT & CHARGES (-PAYABLE- signifies INTENTION. Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid)						
Specification of Freight & Charges			Basis	Rate	PAYABLE at	
					POL	POD ELSEWHERE
Ad Valorem charges						
Declared value						
TOTAL FREIGHT & CHARGES						
<small>IN ACCEPTING this BoL, the Merchant expressly agrees to be bound by all the terms, conditions, limitations and exceptions, whether printed, stamped or written hereon and on Page 1, and in particular agrees that the Carrier shall have the right, at his sole discretion, to re-ship in containers to carry on deck containers of all kinds including tanks, tanks, bulk, canvas top, pallets, vehicles and boats or similar articles used to consolidate goods. The Carrier has neither checked nor verified the marks and numbers shown in Box 14, and so cannot be held responsible for the quantity of goods, weights and measurements stated by Shippers in Box 13, which particulars are entered, the no. of Original Bills of Lading shown at the top right corner of this contract have been signed. If this is a negotiable (To Order) BoL, the goods will only be delivered if one original BoL, properly endorsed by the Shippers and/or by the bank concerned and not by the Handy Party, is presented, the others to be considered null and void.</small>						
PLACE AND DATE OF ISSUE İSTANBUL 19/05/2006		SHIPPED ON BEHALF OF THE CARRIER MSC NATAL 06R DATE 19/05/2006		Signed on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A. Geneva by MSC Shipping Agency S.A. as Agents		

081

Hat Konşimentosu Örneği (Bill Of Lading - B/L)

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A., Geneva				NON NEGOTIABLE COPY BoL MSCUIB745140						
IS IT PORT-TO-PORT SHIPMENT ? (Fill-in Boxes 7 & 8) Tick ->		Y		COMBINED TRANSPORT SHIPMENT ? (Fill-in Boxes 5, 6, 9 & 10) Tick ->		N° of original BoL (number & words) THREE (03)		N° of BoL Rider Pages (number & words)		
(1) SHIPPER: (Full details) NETMARK DENIZCILIK TIC.LTD.STI. DARILACEZE CAD. BILAS IS MERKEZI A BLOK KAT:5 OKMEYDANI -ISTANBUL - TURKIYE				(2) CONSIGNEE: (Not Negotiable unless "To Order of ...") INTERNATIONALE CONTAINER TRANSPORT GMBH SPERBERWEG 6A D-41468 NEUSS -GERMANY TEL: 49 2131 9249 240 FAX:49 2131 9249 521 CTC: MR ISMET SARI						
(3) NOTIFY: (No responsibility shall attach to Carrier or to his Agent for failure to notify) INTERNATIONALE CONTAINER TRANSPORT GMBH SPERBERWEG 6A D-41468 NEUSS -GERMANY TEL: 49 2131 9249 240 FAX:49 2131 9249 521 CTC: MR ISMET SARI				(4) SPACE FOR CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS (FCL/FCL, SLSC) FCL/FCL FREE IN / LINER OUT HAMBURG						
(5) PRE-CARRIED BY: (Combined Transport only) ////////////////////		(6) PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport only) ////////////////////								
(7) PORT OF LOADING: ISTANBUL/TURKEY		(8) PORT OF DISCHARGE: HAMBURG								
(9) PLACE OF DELIVERY: (Comb. Trans. only) ////////////////////		(10) MODE OF ON-CARRIAGE: (Comb. Trans. only) ////////////////////								
(11) VESSEL & VOY. N° MSC NAPOLI 19R2		(12) AGENTS AT PORT OF DISCHARGE / DELIVERY:								
(14) CARRIER'S RECEIPT (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)				(13) All details shown in Box 13 are furnished by the Shippers, being their Memoranda. Quantity, Condition, Contents and all other information shown in Box 13 are unknown to the Carrier, who has no means to verify their correctness and does not acknowledge them. The statements of the Shippers in Box 13 do not engage the Carrier contractually or in any other manner.						
Identify Marks of Cont. or other packages and seal number(s)		Corresp. number of cont. or other packages	Total nbr of ctns or other pkgs received by the carrier	Haz Code	Cargo Description (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)			Cargo Gross weight	Measurement	
MSCU 792244-2 40' HC T. 4,000.00 SNI: M 1895254		1	1		Container Said To Contain: 978 CARTON BOXES R SONIC LIGHTER REFILL GAS (250 ML) IMO: 2.1 UNNO: 1057			20244.600	-KGS	
			TOTAL		978 PACKAGES =====			20,244.600	-KGS	
					TOTAL 978 CARTON BOXES (93.888 PIECES) NET WEIGHT: 19,853.40 KGS PROPER SHIPPING NAME: AEROSOL (MAX 1 LT) FLAMMABLE GASES					
SHIPPER'S STOW, LOAD, COUNT AND SEAL. 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/PINES/PENALTIES WILL BE FOR SHIPPERS' ACCOUNT FREIGHT PREPAID										
(15) FREIGHT & CHARGES ("PAYABLE" signifies INTENTION. Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid)										
Specification of Freight & Charges				Basis	Rate	PAYABLE at				
						POL	POD	ELSEWHERE		
Ad Valorem charges										
Declared value:					TOTAL FREIGHT & CHARGES					
<small>IN ACCEPTING this BoL, the Merchant expressly agrees to be bound by all the terms, conditions, limitations and exceptions, whether printed, stamped or written hereon and on Page 1, and in particular agrees that the Carrier shall have the right, at his sole discretion, to stuff cargo in containers used to carry on deck containers of all kinds including trailers, tanks, flats, canvas top, jackets, vehicles and boxes or similar articles used to consolidate goods. RECEIVED FOR SHIPMENT in apparent external good order and condition the containers, packages, units bearing the marks and/or numbers shown in Box 14, said to contain the quantity of goods, weights and measurements stated by Shippers in Box 13, which particulars the Carrier has neither checked nor verified. IN WITNESS whereof, the no. of Original Bills of Lading shown at the top right corner of this contract have been signed. If this is a negotiable (To Order) BoL, the goods will only be delivered if one original BoL, properly endorsed by the Shippers and/or by the bank concerned and not by the Notify Party, is surrendered, the others to be considered null and void.</small>										
PLACE AND DATE OF ISSUE ISTANBUL 31/05/2006				SHIPPED ON BOARD MSC NAPOLI 19R2 DATE 31/05/2006			Signed on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A. Geneva by MSC Shipping Agency S.A. as Agents			

081

Ana Konşimento Örneği (Mother Bill Of Lading - M/BL)

..... SHIPPING LTD. CO.		MARINE BILLS OF LADING		
SHIPPER / EXPORTER (complete name and address) PHARMACEL AEROSOL SANAYI LTD. STI. ESKI ISMET YOLU USERI, DOSTLAR CAD. 41400 PELITLI-GEBSE, KOCAELI, TURKIYE TEL:+90262 751 25 30 FAX: +90262 751 25 34		BOOKING NO	B/L NO ISTSALEX NYR406/0120	
CONSIGNEE (complete name and address) TO THE ORDER OF EROL KARAKAYA MEGA-SONIC DIREKIMFORT GROSSHANDEL STUTGARTER PLATZ 9 D-10627 BERLIN - GERMANY		SHIPPER'S REF. NO		
NOTIFY PARTY (complete name and address) SAME AS CONSIGNEE		FORWARDING AGENT F.M.C. NO.		
Place of Receipt GEBSE		FORWARDING AGENT NAME AND REF. NO: ICT GMBH		
Port of Loading HAMBURG				
Vessel / Voy. MSC NAPOLI 19 R2		Port of Discharge HAMBURG PORT	Place of Delivery HAMBURG PORT	Type of move FCL/FCL
CARRIER'S RECEIPT		PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE		
Container No / Seal No.	No of Containers 1x40 HC	Kind of packages, description of goods Container Said to Contain	GROSS WEIGHT (kgs) 20.244,60	MEASUREMENT (cbm) 55 CBM
MSCU 792244-2 40'HC SN.NUMBER:1895254		R SONIC LIGHTER REFILL GAS (250 ML) TOTAL OF 978 CARTON BOXES (93 888 PIECES) PROPER SHIPPING NAME AEROSOL UN NUMBER: 1057 IMCO CLASS:2,1 FLSH POINT :70 C CAPS: 978 CARTONS NET : 19.853,40 KGS		
SHIPPER'S DECLARED VALUE		SUBJECT TO EXTRA FREIGHT AS PER TARRIFF.		
AGENT TO CONTACT AT DESTINATION INTERNATIONALE CONTAINER TRANSPORT GMBH SPERBERWEG 6A D-41468 NEUSS - GERMANY TEL: +49-2131-9249 240 FAX:+49-2131- 9249 521 CTC: MR ISMET SARI		NO OF ORIGINAL B/L 3 / THREE	PLACE AND DATE OF ISSUE ISTANBUL / 31.05.2006	
FREIGHT DETAILS: " FREIGHT COLLECT "		<p><i>Received by the Carrier the Goods as specified above in apparent good order the 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 reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of lading any local privileges and customs notwithstanding.</i></p> <p><i>The particulars given above as stated by the shipper and weight, measure, quantity, condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier</i></p> <p><i>in WITNESS whereof one (1) original Bill of lading has been signed if not otherwise stated above, the same being accomplished the other(s), if any, to be void. If required by the Carrier one (1) original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or delivery order.</i></p>		
"SHIPPED ON BOARD " WEIGHT, MEASURE, MARKS, NUMBER, QUALITY, CONDITION, CONTENTS, VALUE QUANTITY, IF MENTIONED IN THE B/L ARE FURNISHED BY THE SHIPPERS AND COULD NOT BE CHECKED BY THE MASTER/CARRIER "		Signed by or on behalf of the Carrier : SHIPPING LTD. SHIPPED ON BOARD, 31.05.2006		

Ara Konşimento Örneği (House Bill Of Lading - H/BL)

EK 2. : NAVLUN TEKLİFİ ve SÖZLEŞMESİ ÖRNEKLERİ

İHRACAT NAVLUN TEKLİFİ (FCL)

Kime :
 Kimde :
 Konu : SİNGAPORE NAVLUN TEKLİFİ

▶ Tari : 04/06/2006
 Toplam : (2 Sayfa)
 ▶ :

Sayın,

Konu yüklemeleriniz ile ilgili navlun ve masraf detaylarını aşağıda bilgilerinize sunar, iyi çalışmalar dileriz.

1. NAVLUN

Free in Istanbul – Liner out Singapore
 \$ 5500 / 20'FR (o/w 30 cm, o/h 125 cms)
 \$ 9600 / 40'FR (o/w 30 cm, o/h 125 cms)

2. MASRAFLAR

* Free In	Usd 115.-/Konteyner
* Terminal ücreti	Usd 150.-/Konteyner
* Geçici Kabul Ücreti	Usd 40 + Kdv / Konteyner
* Konşimento ücreti	Usd 30.-/Konşimento
* ISPS	Usd 7.-/Konteyner

3. SEVKİYAT DETAYLARI

Hat : Hapag-Lloyd
 Sefer : Haftalık, Mardas cikisli
 Aktarma : G. Tauro
 T. sure : 28 gun

4. İHRACAT KONTEYNER TAŞIMASI GENEL ANLASMA ŞARTLARI

- Her iki uçta gümrükleme ve sigorta masrafları fiyatlarımıza dahil değildir.
- Navlun teklifimize baf, caf, csf ve primaj dahil olup, navlunlarımız 15 Temmuz 2006 tarihine kadar geçerlidir.
- Lashing, securing, survey masrafları yükleyiciye aittir.
- Geçerlilik tarihi süresince navlun kalemlerimizi oluşturan değerlerde olabilecek artışlar navlunlarımızı etkileyecektir. Teklifimiz konşimento üzerinde belirtilen şartlar doğrultusunda yapılmaktadır.
- Teklifimiz konteyner stokları ile sınırlıdır.
- Teklifimiz vermiş olduğunuz bilgiler doğrultusunda hazırlanmış olup, bu değerlerde farklılık olması halinde, navlunda değişiklik yapma hakkımız saklıdır.
- Malzemelerinizin ambalajlarının denizyolu nakliyesine uygun olmaması sebebiyle oluşabilecek maddi ve manevi hasarlardan firmamız sorumlu olmayacaktır.
- Geminin limana varışından itibaren, konteyner liman ardiye masrafı hergün için tahakkuk etmeye başlayacak olup, bu masraf ilgili liman işletmesi tarafından tahsil edilecektir. (Liman – liman taşımaları için geçerlidir.)
- Baf (Bunker Adjustment Factor), GRI (General Rate Increase), Caf ve War risk oranlarında olabilecek değişiklikler bilginiz dahilinde teklifimize yansıtılacaktır.
- Navlun ve tüm masraflar fatura tarihi itibarı ile Peşin döviz olarak tahsil edilecektir. (Navlunun TL ödenmesi durumunda, T.İş Bankası Efektif Döviz Satış Kuru kullanılacak olup, faturanıza % 6 banka transfer komisyonu eklenecektir.)
- Yukarıda belirtilen transit süre hava ve liman şartlarına bağlı olarak değişiklik gösterebilir.
- İşbu teklifleri ve şartları kabul ettiğiniz takdirde, kaşe ile imzalayıp tarafımıza geri faksalamanızı rica ederiz.

Saygılarımızla,
Teklifi sunan Kaşe - İmza

Teyit Eden
Kaşe - İmza

İTHALAT NAVLUN TEKLİFİ (FCL)

Firma :	Gönderen :
İlgili Kişi :	Dahili Tel :
Fax no :	Toplam Sayfa : 2
Telefon no :	Tarih : 28/06/2006

Sayın,

Komple konteyner deniz navlunu teklifimiz, yükleme koşullarıyla birlikte aşağıda bilgilerinize sunulmuştur .

1. NAVLUN:

Usd 1075.-/20'DC+BAF+CAF+PSSFOB SHUNDE ./ Free Out Istanbul

Usd 2015.-/40'DC+BAF+CAF+PSSFOB SHUNDE ./ Free Out Istanbul

Usd 2165.-/40'HC+BAF+CAF+PSSFOB SHUNDE ./ Free Out Istanbul

Usd 1075.-/20'DC+BAF+CAF+PSSFOB JIANGMEN ./ Free Out Istanbul

Usd 2015.-/40'DC+BAF+CAF+PSSFOB JIANGMEN ./ Free Out Istanbul

Usd 2165.-/40'HC+BAF+CAF+PSSFOB JIANGMEN ./ Free Out Istanbul

2.BAF(YAKIT AYARLAMA FAKTÖRÜ):USD 313./20'CNTR& USD626./40' CNTR

3.CAF (KUR AYARLAMA FAKTORU) : % 8,4 (Navlun değeri üzerinden)

4.PSS(Peak Season Surcharge) :USD 90/20'CNTR USD 180/40' VE 40HC

5.LİMAN MASRAFLARI

- | | |
|--------------------------------------|---|
| A) Usd 30.- + kdv | Ordino ve İhbarname Ücreti, konşimento başına |
| B) Usd 150.- / Cntr | Tahliye Ücreti |
| C) Usd 60.- / Cntr | Tahliye Nezaret Ücreti |
| D) Usd 7.- / Cntr | Liman Güvenlik Masrafı |
| E) Usd 50.- + kdv/cntr | Geçici kabul ücreti (Konteyner liman dışına çıkarılacak ise) |
| F) Usd 300.-/20'DC & usd 600.-/40'DC | Demuraj depozitosu |

6.DEMURAJ TARİFESİ :

Free Time : 14 gün

Demuraj : USD 25 / gün (Serbest sürenin dolmasından itibaren ilk 7 gün için)

USD 50 / gün (7 günden sonraki günler için)

7.İTHALAT KONTEYNER TAŞIMASI GENEL ANLAŞMA ŞARTLARI

- Teklifimiz konşimento üzerinde belirtilen şartlar doğrultusunda yapılmaktadır.
- Navlun teklifimiz 30.09.2006. tarihine kadar çıkış yapacak yüklemeler için geçerlidir .
- Teklifimiz tehlikeli madde sınıfına giren ve özel türe giren malzemeler için geçerli değildir.
- Teklifimiz konteyner stokları ile sınırlıdır.
- Teklifimiz tarafınızca verilmiş olan bilgiler doğrultusunda hazırlanmış olup, bu değerlerde farklılık olması halinde, navlunda değişiklik yapma hakkımız saklıdır.
- Nakliye sigortası ile çıkış ve varış limanlarındaki gümrükleme masrafları gönderici ve alıcı firmalara aittir. Talep edilirse ayrıca gümrükleme hizmetleri ve sigorta bedeli için tarafınıza teklif verilebilir.
- Demuraj depositosu olarak USD 300/20'DC, USD 600/40'DC açık tarihli şirket döviz çeki kabul edilir.
- High cube ve benzeri özel ekipmanlarda demuraj tarifesi farklı olarak tahsil edilir.
- BAF (Bunker Adjustment Factor), CAF (Currency Adjustment Factor), primaj, GRI (General Rate Increase), WAR RISK oranlarında ve liman masraflarında meydana gelebilecek olan değişiklikler bilginiz dahilinde tarafınıza yansıtılacaktır.
- Malzemelerinizin ambalajlarının denizyolu nakliyesine uygun olmaması sebebiyle oluşabilecek maddi ve manevi hasarlardan firmamız sorumlu olmayacaktır.
- Geminin limana varışından itibaren, konteyner liman ardiye masrafı hergün için tahakkuk etmeye başlayacak olup, bu masraf ilgili liman işletmesi tarafından tahsil edilecektir.
- Varış ihbarnamesi tarafınıza geçilmiş mallarınızın geç alınması veya gümrükleme aşamasındaki problemlerden dolayı gecikmesinden doğacak ardiye, demuraj vb. diğer masraflardan firmamız sorumlu değildir.
- Ordinonuzun tarafınıza teslimi gemi acentesinin gümrük tesciline bağlı olarak yapılacaktır. İthalat yüklerinde serbest süre (free time) ve demuraj hesaplaması, geminin geldiği tarih ile konteynerin ilgili depoya teslim tarihi baz alınarak yapılır.
- Transit süre bilgisi hava/deniz müsaadeli olarak verilmiş olup gemi tarihlerindeki değişiklikler ve aktarma limanlarında oluşabilecek gecikmelerden firmamız sorumlu değildir.
- Olağanüstü durumlarda (avarya, grev, savaş vb.) oluşabilecek masraflar firmamıza yansıtılacaktır.
- Navlun ve tüm masraflar ordino tesliminde peşin döviz olarak tahsil edilecektir.
- İşbu teklifleri ve şartları kabul ettiğiniz takdirde,kaşe ile imzalayıp tarafımıza geri fakslamanızı rica ederiz.

Saygılarımızla,

Teklifi sunan Kaşe - İmza

Teyit Eden

Kaşe - İmza

ÖZGEÇMİŞ

Sefer GÖKDUMAN

18 Ağustos 1979 'da Giresun / Bulancak'ta doğdu. İlk ve orta öğretimini Bulancak'ta tamamladıktan sonra 1998 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliğinde lisans öğrenimine başlayıp olup 2002 yılında bu bölümden mezun oldu. 2006 yılında Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğünün açmış olduğu sınavı kazanarak Üst Düzey Yönetici sıfatını kazandı. Lisans öğreniminden sonra Taşımacılık sektöründe işe başlamış olup halen Netmark Şirketler Grubuna ait Freight Forverder olarak faaliyet gösteren Netmark Denizcilik ve Sigorta Acenteliğinde Operasyon Müdürlüğü görevini yürütmektedir. Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Denizcilik Kulübü üyesidir.