

**DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA YÜK SEVKİYATÇILIĞININ KARAR
YAKLAŞIMLARI VE BİLGİ TEKNOLOJİLERİ UYGULAMALARI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Müh. Özlem ÖZEN
512991045**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 7 Eylül 2006
Tezin Savunulduğu Tarih : 15 Kasım 2006**

**Tez Danışmanı : Prof.Dr. Nil GÜLER
Diğer Jüri Üyeleri : Prof.Dr. Necmettin AKTEN (İ.Ü.)
Doç.Dr. Sezer ILGIN (İ.T.Ü.)**

KASIM 2006

ÖNSÖZ

Çalışmanın ana esin kaynağı, son yıllarda denizyolu, lojistik ve yük komisyonculuğu etkinliklerinin gelişmeler göstermekte olmasıdır. Bu yönde lojistik ve yük komisyonculuğu etkinliklerine ilişkin ile karar yaklaşımları ve bilgi teknolojileri kullanımı alanında araştırma çalışmalarına gereksinim duyulmasıdır.

Tez çalışmalarım boyunca gösterdiği destek ve yardımlarından dolayı değerli danışman hocam Prof. Dr. Nil GÜLER'e teşekkürlerimi sunarım.

Tezin uygulama kısmını oluşturan bilgisayar programının kullanılmasına olanak veren şirketime teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Yüksek lisans öğrenimime başlamamı teşvik eden, tüm hayatım ve öğrenimim boyunca temel kavramlar konusunda bilgi ve deneyimlerini paylaşan ve tez çalışmamda önemli noktalarda bana fikir vererek içeriklerin oluşturulmasında beni doğru şekilde yönlendiren sevgili babam Sadettin ÖZEN'e, tezin oluşturulmasında, şekillerin düzenlenmesinde yardımlarını ve zamanını esirgemeyen, tez çalışmalarım esnasında bana destek olarak hayatımı kolaylaştırıp motivasyon sağlayan başta kardeşim Meltem AYDOĞDU ve Ersegün AYDOĞDU'ya, her türlü maddi ve manevi desteği için sevgili annem Semiha ÖZEN'e ve Oguz HIZAL'a çok teşekkür ederim.

Çalışmanın denizyolu yük sevkıyatçılığı hizmeti veren kuruluşlara, sektöre ve ülkeme yararlı olmasını dilerim.

EYLÜL, 2006

ÖZLEM ÖZEN

İSTANBUL

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	ii
ŞEKİL LİSTESİ	viii
TABLO LİSTESİ	x
ÖZET	xi
SUMMARY	xiii

1. GİRİŞ	1
1.1. Genel Bakış	1
1.2. Amaç ve Çalışmanın Tanımı	2
1.3. Önceki Başlıca Çalışmalar	3
1.4. Problem Ve Yöntem	3
2. GENEL TANIMLAR	5
2.1. Genel Bakış.....	5
2.2. Hizmet Tanımları	5
2.2.1. Armatör İşletmeler	6
2.2.1.1. Düzensiz Hat (Tramp) İşletmeleri	6
2.2.1.2. Düzenli Hat (Liner) İşletmeleri	7
2.2.1.3. Tanker İşletmeleri	8
2.2.2. Gemi Acenteleri	8
2.2.3. Brokerler	9
2.2.4. Yük Sevkiyatçılığı.....	10
2.2.5. Lojistik, Lojistik İşletmeleri.....	11
2.2.5.1. Lojistik Sevk Ve İdare	11
2.2.5.2. Ulaştırma	11
2.2.5.3. Mühendislik	11
2.2.6. Ulaştırma Sistemleri.....	12
2.2.7. Taşıma Türlerinin Sınıflandırılması	13
2.3. Yönetim Karar Yaklaşımları	15
2.3.1. Karar Modeli Tanımları	15

2.3.2. Başlıca Karar Modelleri	19
3. LOJİSTİK	20
3.1. Lojistik Anlayışında Genel Gelişmeler	20
3.2. Lojistikte Hizmet Tanımları	21
3.3. Lojistik Fonksiyonlar	22
3.3.1. Planlama ve Pazarlama Stratejisi	22
3.3.2. Pazar Stratejisi ve Ürün Tasarımı	22
3.3.3. Üretim Planlama	22
3.3.4. Malzeme Yönetimi	22
3.3.5. Envanter Yönetimi	23
3.3.6. Depolama ve Malzeme Elleçlenmesi	23
3.3.7. Dağıtım	23
3.3.8. Depo ve Antrepolar	23
3.3.9. Taşımacılık	23
3.3.10. Sigorta	23
3.3.11. Gümrükleme Hizmetleri	24
3.3.12. Satınalma	24
3.3.13. Müşteri Hizmetleri	24
3.3.14. Teknik Destek	24
3.4. Lojistiğin Bölgesel Olarak Sınıflandırması	24
3.5. Uluslararası Lojistik Eğilimleri	26
3.5.1. Üretim ve Dağıtım Stratejilerinin Küreselleşmesi	27
3.5.2. Kombine Taşımacılık	27
3.5.3. Stratejik İşbirlikleri	27
3.5.4. Depolama Yönetimi	28
3.5.5. E-Ticaret	28
3.5.6. Çevre Yönetimi	29
3.5.7. Üçüncü Parti Lojistik	29
3.6. Lojistikte Tedarik Zinciri Yönetimi	32
3.6.1. Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramı	32
3.6.2. Tedarik Zinciri Parametreleri	34
3.6.2.1. Fiziksel Tedarik Giriş / Lojistik Süreçleri	34
3.6.2.2. Dahili İşlemler (Üretim Süreçleri ve Malzeme Yönetimi)	35
3.6.2.3. Fiziksel Dağıtım Çıkış / Lojistik Süreçleri	35

3.6.3. Maliyetin Tedarik Zinciri Yönetimi Eğilimleri	35
4. YÜK SEVKİYATÇILIĞI	37
4.1. Giriş	37
4.2. Yük Sevkiyatçılığının Lojistik Faaliyetlerdeki Yeri	38
4.3. Yük Sevkiyatçılığı Faaliyet Alanları Ve İşlevi	41
4.3.1. Yük Sevkiyatçılığının Temasta Olduğu Çalışma Grupları.....	43
4.3.1.1. Yasalar ve Uygulamaya Yönelik Hukuki Grup	44
4.3.1.2. Pazarlamaya Yönelik Grup	44
4.3.1.3. Lojistik Tedarikçi Grup	45
4.3.2. Yük Sevkiyatçılığı ve Sözleşme Tipleri	45
4.3.2.1. İhracat-İthalat Ticari Satım Sözleşmesi	45
4.3.2.2. Gönderici-Yük Sevkiyatçısı Sözleşmesi	46
4.3.2.3. Yük Sevkiyatçısı - Taşıyıcı Sözleşmesi	47
4.3.2.4. Depo Sözleşmesi	47
4.3.2.5. Dağıtım Sözleşmesi	47
4.4. Yük Sevkiyatçılığı ve Taşıma Organizasyonu	48
4.4.1. Taşıma Türünün Belirlenmesi	48
4.4.2. Taşıma Türü Seçim Kriterleri	49
4.4.2.1. Maliyet	49
4.4.2.2. Hız	50
4.4.2.3. Güvenilirlik	51
4.4.2.4. İzlenebilirlik	51
4.4.2.5. Emniyet /Emniyet	51
4.4.2.6. Esneklik	52
4.4.3. Taşıyıcı Seçimi	52
4.5. Yük Sevkiyatçılığı ve Lojistik Hizmet Yönetimi	52
4.5.1. Hizmet Yönetimi	53
4.5.2. Yük Sevkiyatçılığı İşletmesinin Hizmet Bileşenleri	53
4.5.2.1. Ürün (Hizmet)	54
4.5.2.2. Fiyat	55
4.5.2.3. Dağıtım	55
4.5.2.4. Tutundurma	56
4.5.2.5. Süreç	58
4.5.2.6 Katılımcılar	58

4.5.2.7. Fiziksel Unsurlar	59
4.5.2.8. Üretkenlik ve Kalite	59
4.5.3. Pazar Araştırması ve Hedef Pazar Analizi	60
4.5.3.1. Sektör Analizi	61
4.5.3.2. Rekabet Analizi	61
4.5.3.3. Lojistik ihtiyaçların Belirlenmesi	62
4.5.3.4. Strateji ve Aksiyonlar	63
4.5.4. Müşterilerin Yük Sevkiyatçılığı Seçimi ve Lojistik Hizmet Alımı	64

5. ULUSLARARASI DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA YÜK

SEVKİYATÇILIĞI	65
5.1. Giriş	65
5.2. Denizyolu Eşya Taşımacılığının Temel Bileşenleri	65
5.2.1. Denizyolu Eşya Taşıma Araçları	66
5.2.2. Terminal ve Liman Hizmetleri	67
5.2.2.1. Yükleme-Boşaltma Hizmetleri	68
5.2.2.2. Shifting Hizmeti	68
5.2.2.3. Gemiden Gemiye Aktarma (Limbo) Hizmeti	69
5.2.2.4. Terminal Hizmetleri	69
5.2.2.5. Ardiye Hizmetleri	69
5.2.2.6. Diğer Liman Hizmetleri	69
5.2.3. Eşyalar (Yükler)	70
5.3. Yük Sevkiyatçılığı ve Denizyolu Düzenli Hat Taşımacılığı	70
5.4. Uluslararası Denizyolu Eşya Taşımacılığında Yük Sevkiyatçılığı	72
5.5. Denizyolu Taşımacılığında Yük Sevkiyatçılığının Temel Görevleri	73
5.6. Denizyolu Taşımacılığında Yük Sevkiyatçılığı'nın Faaliyet Alanları	75
5.6.1. İhracat Taşımalarında Yük Sevkiyatçılığı	75
5.6.1.1. İhracat Taşıma Sözleşmesinin Gerçekleştirilmesi	77
5.6.1.2. İhracat Taşımalarında Müşteriden Siparişin Alınması – Rezervasyon	77
5.6.1.3. Yük Sevkiyatçılığının Yük Teslimi - Gemi Kalkışı Arasındaki Süreç	78
5.6.1.4. Faturalama	81
5.6.2. İthalat Taşımalarında Yük Sevkiyatçılığı	82
5.6.2.1. İthalat Taşıma Sözleşmesinin Gerçekleştirilmesi	82

5.6.2.2. İthalat Taşımlarında Müşteriden Siparişin Alınması– Geminin Varışı Arasındaki Süreç	83
5.6.2.3. İthalat Taşımlarında Gemi Varışındaki Aşamalar	84
5.6.2.4. Operasyonun Tamamlanması ve Tahsilat	85
5.6.2.5. Faturalama	86
5.6.3. Transit Taşımacılıkta Yük Sevkiyatçılığı	86
5.7. Yük Sevkiyatçılığı ve Denizyolu Eşya Taşımacılığı Temel Sözleşme Tipleri	88
5.7.1. Yük Sevkiyatçılığı Firmasının Müşterilerle Yaptığı Hizmet Sözleşmesi	88
5.7.2. Yük Sevkiyatçılığı Firmaları Arasındaki Uluslararası Acentelik Sözleşmesi	88
5.8. Yük Sevkiyatçılığı ve Konteyner Navlun Fiyatlaması	89
5.9. Denizyolu Konşimentosu	91
5.9.1. Nam'a Yazılı Konşimento Belgesinin Doldurulması	92
6. DENİZYOLU YÜK SEVKİYATÇILIĞINDA BİLGİ TEKNOLOJİLERİ UYGULAMASI	96
6.1. Giriş	96
6.2. Programların Genel Özellikleri	96
6.3. Program Girdileri	98
6.4. STARNET Bilgisayar Programı ile Yapılan Bir Uygulama	104
6.4.1. Ana Menu Çalışma Ekranı ve İşlevi	105
6.4.2. Rezervasyon Ekranı ve İşlemleri	106
6.4.3. Ekipmanın Seçilmesi ve Konteyner Numarasının Belirlenmesi	112
6.4.4. Pozisyon Oluşturma ve Evrakların Hazırlanması	116
6.4.5. Gelir (Beklenen Değerler) Girişi ve Faturalama	124
7. SONUÇLAR VE TARTIŞMA	130
7.1. Öneri	133
KAYNAKLAR	135
EKLER	139
ÖZGEÇMİŞ	151

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 3.1 : Lojistik Yönetiminde Ulusal ve Uluslararası Süreçler	26
Şekil 3.2 : Üçüncü Parti Lojistik	31
Şekil 3.3 : Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramının Tarihsel Gelişimi	33
Şekil 3.4 : Tedarik Zinciri Yönetimi	34
Şekil 4.1 : Yük Sevkıyatçılığının Lojistik Hizmet Üretimindeki İşlevleri	42
Şekil 4.2 : Yük Sevkıyatçılığının Temasta Olduğu Gruplar	44
Şekil 4.3 : Yük Sevkıyatçılığı ve Sözleşme Tipleri	46
Şekil 4.4 : Yük Sevkıyatçılığı Taşıma Organizasyonu	48
Şekil 4.5 : Lojistik Sektöründe Hizmet Alan ve Hizmet Üretenler	53
Şekil 4.6 : Yük Sevkıyatçılığı İşletmesi Hizmet Yönetimi Bileşenleri	54
Şekil 4.7 : Pazar Araştırması ve Lojistik Hizmet Tasarım Süreci	61
Şekil 5.1 : Yük Sevkıyatçılığı ve Uluslararası Denizyolu Taşımada İş Akış.....	73
Şekil 5.2 : Yük Sevkıyatçısı ile Gerçekleştirilen İhracatta Denizyolu Taşımacılığında Müşteri-Yük Sevkıyatçısı - Gemi Acentesi İlişkisi.....	76
Şekil 5.3 : Yük Sevkıyatçılığı ve Denizyolu İhracat Taşımalarında Rezervasyon	78
Şekil 5.4 : Parsiyel Konteyner Taşımacılığında (LCL) Yükleme	80
Şekil 5.5 : Denizyolu İthalat Taşımalarında Gemi Varışı sonrasında İhbar Akışı	85
Şekil 5.6 : Konteyner Hacim Planlaması ve Fiyatlandırması	91
Şekil 5.7 : Nam'a Yazılı Konşimento Formu ve Düzenlemesi	93
Şekil 6.1 : STARNET Kullanıcı Kod ve Parola Ekranı (Programa giriş - ilk Aşama	105
Şekil 6.2 : Ana Menu Ekranı	106
Şekil 6.3 : Rezervasyon Giriş / Güncelleme Ekranı	107
Şekil 6.4 : Rezervasyon giriş Ekranı – Müşteri Menü Bölümü	108
Şekil 6.5 : Rezervasyon Giriş Ekranında Müşteri İçin Satış Temsilcisi Giriş Bilgisi	109
Şekil 6.6 : Satış Temsilcisine Ait Müşteri Bilgisi	109
Şekil 6.7 : Varış limanının Rota /Güzergah Adımında Seçilmesi	110
Şekil 6.8 : Yükleme Tarihine Göre Uygun Gemi ve Sefer Bilgileri	111
Şekil 6.9 : Yükleme Tarihine Göre Rotanın Görüntü Bilgileri	111
Şekil 6.10 : Rezervasyon Giriş İşlemlerinin Onaylanması	112
Şekil 6.11 : Ekipman Seçim Modülünün Ana Ekran Görüntüsü	113
Şekil 6.12 : Ekipman Seçim Ekranı	114

Şekil 6.13	: Konteynerin Depodan Çıkış İşlemi Adımı Görüntüsü	115
Şekil 6.14	: Pozisyon Oluşturma Ana Giriş Ekranı	116
Şekil 6.15	: Koşimento / Pozisyon oluşturma İşlemleri Ekranı	117
Şekil 6.16	: Pozisyon / Koşimento Modülünde Rezervasyon Numarası Giriş Görüntüsü	118
Şekil 6.17	: Pozisyon / Koşimento İşlem Modülü – Başlık Ekranı	119
Şekil 6.18	: Pozisyon / Koşimento İşlem Modülü – Üst Sol Ekranı	120
Şekil 6.19	: Pozisyon / Koşimento İşlem Modülü – Mal Detay Bilgileri Ekranı Adım 1	121
Şekil 6.20	: Pozisyon / Koşimento İşlem Modülü– Mal Detay Bilgileri Ekranı Adım 2	122
Şekil 6.21	: Pozisyon / Koşimento İşlem Ekranı – Konteyner Menü Adımı..	123
Şekil 6.22	: Pozisyon / Koşimento İşlem Ekranı – Beklenen Gelirler ve Faturalama Adımı 1	124
Şekil 6.23	: Pozisyon/Koşimento Gelirler ve Faturalama Ekranı	125
Şekil 6.24	: Pozisyon/Koşimento Gelirler ve Faturalama Ekranı Adımı 2 ...	126
Şekil 6.25	: Pozisyon / Koşimento Evrak Adımı	127
Şekil 6.26	: Yükün İnternet'ten Takip Adımı 1	128
Şekil 6.27	: Yükün İnternet'ten Takip Adımı 2	129

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 2.1 : Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması	13
Tablo 3.1 : E-Lojistik ve Geleneksel Lojistik Arasındaki Farklılıklar	29
Tablo 4.1 : İşletme Yönetiminde Lojistik Maliyetlerinin Analizi	50
Tablo 4.2 : Yük Sevkiyatçılığı İletişim Bileşenleri.....	57
Tablo 4.3 : Müşterilerin Yük Sevkiyatçılığı Lojistik Hizmet Satın Alma Süreci	64

ÖZET

Bu tezde, denizyolu ulaştırması açısından yk sevkiyatçılığının yk lojistik faaliyetlerdeki yeri, organizasyon yapıları, karar yöntemleri ve bilgi teknolojileri olarak ifade edilen bilgisayar programı kullanımının önemi ele alınmıştır.

Tez yedi bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde; yapılan çalışmanın amacı ve çalışmanın tanımı, problem ve çözüm yöntemi verilmiştir. İkinci bölümde; denizyolu yük sevkiyatçılığının yerini ortaya koyabilmek için temel tedarikçilere ve denizyolu taşımacılığında hizmet veren diğer işletmelere, temel kavram ve tanımlara yer verilmiştir. Ayrıca denizyolu taşımacılığı ve diğer taşıma türlerinin tanımlamaları yapılarak karşılaştırmalarına yer verilmiştir.

Türkiye’de yk sevkiyatçılığı olarak nitelenen organizasyonlar küresel etkileşim ve giderek artan müşteri talepleri doğrultusunda yerini lojistik temellere dayanan daha geniş kapsamlı bir anlayışa bırakmaktadır. Bu nedenle denizyolu yük sevkiyatçılığının günümüz koşullarında daha iyi kavranabilmesi için lojistik anlayışının irdelenmesi gerekmektedir. Bu eğilim doğrultusunda nc bölümde; lojistiğin fonksiyonları, günümüz lojistik eğilimleri ve lojistikle tedarik zinciri tanımları ve yaklaşımlarına yer verilmiştir. Dördüncü bölümde; yk sevkiyatçılığında taşıma türünün belirlenme kriterleri, yönetim ve hizmet bileşenleri tanımlarına yer verilmiştir. Yük taşımacılığının hizmet bileşeni daha çok pazarlama teorisinin de ilgi alanına giren bilim olduğundan, taşıma ve lojistik hizmet sunan yk sevkiyatılığını açıklarken pazarlama faaliyetlerine de yer verilmiş ve bu faaliyete etki eden faktörler incelenmiştir. Beşinci bölümde denizyolu taşımacılığındaki temel bileşenler, yk komisyoncularının temel görevleri ve faaliyet alanlarına ayrıntılı olarak yer verilmiştir. Altıncı bölümde; denizyolu taşımacılığında bilgisayar programlarının yeri ve beşinci bölümde yer verilen temel görevleri STARNET programı kullanılarak örnek bir çalışma ile irdelenmiştir. Son bölümde ise; örnek çalışma doğrultusunda değerlendirmeler yapılarak, son tanımlamalar ve öneriler geliştirilmiştir.

Denizyolu taşımacılığı içinde lojistik yönetim şirketleri ve aynı yönde yk sevkiyatçılığı işletmeleri, ithalat ve ihracat firmalarınca kullanılması ekonomiyi etkileyen faktörlere ve

bu hizmetlerin verim ve etkinliğine bağlıdır. Yük sevkiyatçılığında verimliliğin ve hizmet kalite anlayışının yükseltilebilmesi teorik eğitimin verilmesi veya denizyolu taşımacılığı, lojistiğin temel prensipleri çevresinde lisans ve lisans üstü eğitim almış çalışanların istihdam edilmesine ihtiyaç vardır. almalıdır. Yük Sevkiyatçılığı işletmeleri, kitle, parça yük ve konteyner taşımalarına odaklanmalıdır. Ayrıca, yine hizmet kalitesinin arttırılması açısından karar yöntemlerine ve bilgi teknolojileri kullanımına önem verilmelidir.

DECISION APPROACHES OF FREIGHT FORWARDER AND INFORMATION TECHNOLOGIES IN SEA TRANSPORTATION

SUMMARY

In this study, the aim, the service approaches and the importance of the freight forwarder in sea transportation are examined and the advantages of international technologies / computer programs are held with a practice. The service approach of freight forwarders has been leaving its position to a new definition which is logistics providers in international transportation. Under this new approach the structure and the function of the logistics and the location of the freight forwarder in supply chain are examined.

This study is analyzed in seven chapters.

In the First Chapter, the location of the freight forwarder in international sea transportation, the aim, the definition of the studied problem with its solutions methods are examined. In the Second Chapter, to determine the place of freight forwarder in sea transportation, the service providers and the other organization structures such as ship agency, brokerage, tramp and liner transportation definitions are placed. Moreover, the other transportation modes are also defined. Since the service approach of Freight forwarder, is took place to a new definition which is logistics providers nowadays, door to door service is started to be provided as a part of supply chain, the function of logistics, supply chain in logistics are examined. in the Third Chapter. In the Fourth Chapter, the principles and basic function of freight forwarder are held. To understand the freight forwarder location in transportation and logistics the relation with its environments are stated. In order to maximize the customer satisfaction, the efficiency, productivity parameters on freight forwarder organization and there also the principles of marketing and management policies are examined. In the Fifth Chapter, focused on the international sea transportation with giving its basic components. In the same chapter responsibilities of freight forwarder in sea transportation are studied, moreover the operational stages, the contract between its providers and customers are explained in details. In the Sixth Chapter, the importance of international technologies and usage of computer programs are examined. In the same chapter, an application is given with

using STARNET computer program to picture operational flow in international sea transportation.

Finally, in the Seventh chapter, an overall evaluation of the study is made. The requirements and necessities of freight forwarder in sea transportation is evaluated and there also to maximize the customer satisfaction and to meet the increasing requirements the suggestions are offered.

1. GİRİŞ

1.1. Genel Bakış

Tüm dünya ticaretinde mallar üreticiden tüketiciye ulaştırılırken taşınması gerekir. Bu taşıma gereksinimleri beraberinde organize olmuş taşıma şirketlerini oluşturmuştur. Teknolojinin gelişmesine paralel bir şekilde denizyolu, havayolu, karayolu, demiryolu taşıma sistemleri ile nakliye metotları gelişmiş ve gelişmeye devam etmektedir. Ancak ticaretin zaman ve maliyetlerinin daha da azaltabilmesi için müşterilerin isteklerine göre yeni teknikler uygulanmış ve bunlar zamanla standart taşıma şekilleri haline gelmiştir.

Tankerlerle sıvı taşımalar yapılırken, karışık yükler, ölçülerine uygun konteynerler ile taşınmaya başlamıştır. Bu taşımaların evden eve diye tabir edilen, üretim yerinden tüketim yerine yapılması ise bu taşıma şekillerinin birbiri arkasına yapılmasını gerektirmiş ve bunları koordine eden yük sevkiyatçılığı adı verilen yeni şirketler ortaya çıkmıştır. Bu şirketler sayesinde ithalatçılar ve ihracatçılar departmanlarında bu işler için eleman bulundurmak yerine taşımaları başından sonuna takip edecek bu şirketleri kullanmaktadırlar. Günümüzde yük taşıma organizasyonu yapan firmalar, dünya ticaretindeki gelişmelere paralel olarak müşteri beklentilerinin artması nedeniyle daha kapsamlı hizmet sağlamak amacıyla lojistik hizmet üreten şirketler adı altında anılmaya başlamıştır.

Hizmet sektörleri bilgisayarların kullanımı ile üretim ve tüketim bölgeleri arasında zamanın ve diğer kaynakların etkin kullanımı ve bu yönde bilgi teknolojilerinin kullanımını gerekli kılmaktadır. Bu bilgisayar olanaklarına bağlı olarak üretim ve tüketim noktaları arasında bilgi akışı ile beraber malzeme akışının hızlı, güvenli, ekonomik ulaştırılması gündeme gelmekte, bu amacı gerçekleştirmeye yönelik bir çok karar verme sorunları ortaya çıkmakta ve çözüm yöntemi araştırmaları yapılmaktadır.

Son günlerde hizmet sektörü her geçen gün gelişmekte; bazı ulaştırma hizmeti yapan kuruluşlar işlevlerini lojistik kapsamında tanımlamakta ve kendilerini bu yönde organize etmekte ve tanımlamaktadırlar. Adı geçen yük taşıma / ulaştırma hizmeti yapan

kuruluşlar çalışma alanlarını genişletme ve geliştirme yönünde ulaştırma hizmetlerini lojistik hizmetleri ve yönetimi çerçevesinde ele almak istemektedirler. Bu yönde dünyada ve Türkiye’de hızlı bir gelişme gözlenmektedir.

Bu çerçevede lojistik ve ulaştırma kavramlarını aralarındaki ilişki göz önünde bulundurularak tanımlamakta yarar görülmektedir.

1.2. Amaç ve Çalışmanın Tanımı

Denizyolu ulaştırmasında yük sevkiyatçılığı karar yöntemleri ve bilgi teknolojileri kullanımının önemi giderek artmaktadır. Bu yönde lojistik, yük sevkiyatçılığı, acentelik, brokerlik ve ulaştırma hizmetlerinin aralarındaki işlevsel ilişkileri gelişim süreçleri ile doğru anlayıp uygulayabilmek için öncelikle lojistik ve ulaştırma kavramlarını vermek gerekmektedir.

Günümüzde, uluslar arası ticari faaliyet gösteren müşterilerin, giderek artan talepleri ve müşteri memnuniyetinin artırılabilmesi için yük sevkiyatçılığı olarak nitelen hizmet anlayışı, yerini lojistik temellere dayanan çok daha geniş alanı kapsayan yeni bir anlayışa bırakmaktadır. Bu yeni anlayış doğrultusunda lojistik hizmet sağlayan yük sevkiyatçılığının organizasyon yapılarının anlatılabilmesi için, lojistik kavramının ve temel ilkelerinin irdelenmesi gerekmektedir.

Bir ülke, bir sanayi, bir işletme için lojistik, ambalajlama, toplama, depolama, yükleme, taşıma, boşaltma, sınıflandırma, dağıtma, yerine teslim hizmetleri aşamalarını kapsar.

Bir hizmet aşamaları ayrıntıda, belirtilen örgütlerin uzun ve orta dönemli, stratejik ve taktik hareketlerine ait finansman, akaryakıt, hammadde, işlenmiş ürünlerin pazarlaması, dağıtım, satışı gereksinimlerin sağlanması detay aşamalarını izler.

Buna göre bir işletme için hammadde/ mal temin etme işi de lojistik kapsamına girebilmektedir. Ulaştırma hizmetleri ise, yüklerin toplanması, sınıflandırılması, istiflenmesi, yüklenmesi, taşınması, aktarılması, boşaltılması aşamalarını kapsar.

Çalışmada deniz ulaştırmasında lojistik hizmet üreten yük sevkiyatçılığına ilişkin lojistik hizmet olanakları ve bilgi teknolojileri üzerine yoğunlaşmıştır. Lojistik hizmet üreten yük sevkiyatçılığı kuruluşların faaliyet alanları ele alınmış ve bilgi teknolojilerinin, bilgisayar programlarının denizyolu taşımacılığındaki yeri, avantajları uygulaması ile anlatılmıştır.

1.3. Önceki Başlıca Çalışmalar

Herhangi bir ürün lojistik kanalında sıra ile fabrika çıkış deposu, işletme aracı, bölgesel depo, genel taşıma aracı, genel depo, yerel dağıtım ve tüketici zincirini izlerken; pazarlama kanalında ise genel ve bölge satış ofisi, dağıtıcı, perakendeci ve tüketici zincirini izlemekte olduğu saptanmıştır[1]. Bu hizmet sürecinde lojistik müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve akışının, hammaddesinin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması depolanması ve kontrol altında tutulması hizmeti olarak tanımlanmıştır[2].

John KIM (1990) ise ulaştırma lojistiği üretilmiş olan bir malın hammaddeden tüketim maddelerine dönüştürülme süreçlerinde / aşamalarındaki zaman ve mesafe unsurlarının üstesinden nasıl gelineceğinin bir çalışması olarak tanımlamıştır [3]. Dolayısı ile işletme lojistiği genelde ürün akışını, hammaddenin tedariki safhasından servis ve üretim noktasında kadar karlı ve verimli kılan, planlama, organizasyon ve kontrol faaliyetlerinin tümüdür. Lojistik, işletmenin hammadde-mamul akışının sağlanması için gerekli dağıtım sisteminin gelişmesini sağlar, bu alan içinde yer alan tüm faaliyetler konunun ana öğeleridir[3].

1.4. Problem ve Yöntem

Yukarıda belirtildiği üzere lojistik; ulaştırma, stok kontrolü, depolama, taşıma, endüstriyel ambalaj ve depo faaliyetlerinin ve mevkilerinin belirlenmesi ve karakteristik bilgi sistemleri ve faaliyetlerin yerine getirilmesidir. Amaç; bu temel faaliyetlerin ve elemanların, firmayı lojistik elemanları en başarılı şekilde ulaştırılacak bir sistem dahilinde bir araya getirilmesidir. Diğer yandan deniz ulaştırması ise hızı düşük bir ulaştırma sistemi olduğundan zaman değeri düşük, büyük hacimli hammadde, yarı mamul ve mamul maddelerin taşınmasına uygun bir sistemdir. Deniz ulaştırması genel olarak düzensiz hat (Tramp) ve düzenli hat (Liner) işletme ve yönetim organizasyonları ile birlikte faaliyet gösterir. Bu yönde önemli düzenli hat (Liner) organizasyonları yansıra yük sevkıyatçıları, brokerler ve gemi acenteler, limanlar ve sanayi tesisleri ve bölgelerinde faaliyet göstermektedirler. Deniz ulaştırması bu teknik ve işletme özellikleri ile ve organizasyon yapısıyla lojistik ve yük sevkıyatçılığı hizmetine ve yönetimine gereksinim duyabilecek bir ulaştırma sistemidir.

Diğer yandan yüksek lisans programının amacı, öğrencinin bilimsel araştırma yaparak bilgilere erişme, bilgiyi değerlendirme ve yorumlama yeteneğini kazanmasını sağlamak; doktora programının amacı, öğrenciye bağımsız araştırma yapma, bilimsel olayları geniş ve derin bakış açısı ile irdeleyerek yorum yapma ve yeni sentezlere ulaşmak için gerekli adımları belirleme yeteneğini kazandırmak olarak tanımlanmaktadır[4].

Tez bu tanımlar bağlamında lojistik ve yük sevkiyatçılığı hizmetleri yönetiminin; denizyolu ulaştırmasında sağladığı ve sağlayabileceği olanaklar tanımlanarak sorunları, kısa ve uzun dönemli karar yöntemleri ortaya konarak optimum organizasyon yapıları ve temel faaliyetleri belirlenmeye çalışılmıştır.

Lojistik ve yük sevkiyatçılığı hizmetleri yönetimi kararları öncelikle doğrusal programlama, ulaştırma problemi ve modeli, stok planlama problemi ve modeli, minimum ve maksimum değerli yol problemi ve algoritması, kuyruk problemi ve modeli, sefer ve filo modeli karar yaklaşımları doğrultusunda ekonomik ve etkin olarak ele alınmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda daha sonra deniz ulaştırmasının lojistik ve yük sevkiyatçılık hizmeti yönetimi açısından organizasyon, planlama ve örgütlenme sorunları incelenmeye çalışılmıştır.

2. GENEL TANIMLAR

2.1. Genel Bakış

Bu bölümde yük sevkıyatçılığı işletmelerin uluslar arası denizyolu taşımacılığındaki yerini ortaya koymak için denizyolu taşımacılığının temel tedarikçileri olan diğer işletmelerin de üzerinde durulmuştur. Denizyolu taşımacılığında hizmet veren diğer işletmeler genel hatları ile tanımlanmış ve kısaca temel işlevlerine değinilmiştir. Bu bölümde yük sevkıyatçılığı hizmetlerinin denizyolu taşımacılığındaki yerini yönetsel ve operasyonel açıdan ortaya konması, diğer işletmeler ile arasındaki ilişkilerin tanımlanması amaçlanmaktadır.

2.2. Hizmet Tanımları

Lojistik ve yük sevkıyatçılığı işletmeleri yönetimi olgusunun daha ayrıntılı analitik olarak tanımlanması için öncelikle sevkıyatçılığı, armatör işletmeler, düzensiz hat (Tramp) işletmeler, gemi acenteleri, brokerleri, lojistik, lojistik sevk ve idare, lojistik yönetim, ulaştırma, mühendislik kavramlarını tanımlamak gerekmektedir.

Lojistik ve sevkıyatçılığı işletmeleri hizmetlerinin başında;

- taşıma araçlarının ve kapasitelerinin belirlenmesi, geliştirilmesi;
- güvenli sefer ve seyir esasları doğrultusunda, çeşitli düzenleme ve mevzuatın uygulanması;
- terminal ve liman işletme anlayışının ve yaklaşımlarının iyileştirilmesi;
- işlerin koşullara uygun sırasının sistematik olarak somutlaştırılması;
- işlerin çeşitlilik ve profesyonellik derecesinin somutlaştırılması;
- bilgisayar ve iletişim sektörleri kullanım biçimlerinin geliştirilmesi;
- diğer taşımacılık türleriyle entegrasyon biçimlerinin geliştirilmesi

gelmektedir.

Yük Sevkiyatçıları müşterisine en kaliteli hizmeti, minimum maliyet ve sürede optimum olarak verebilmesi açısından, denizyolu taşımacılığında faaliyet gösteren diğer işletmelerle işbirliği yapmak veya hizmetlerinden yararlanmak zorundadır. Yük Sevkiyatçılığını denizyolu taşımacılığında faaliyet gösteren diğer işletmeleri tanımlamak gerekmektedir.

2.2.1. Armatör İşletmeler

Kendine ait veya kiraladığı gemilerde taşımacılık işlevi gören deniz işletmelerine armatör adı verilmektedir. Bu işletmeler dört temel grup altında toplanmaktadır [5],[6].

- Düzensiz hat (Tramp) İşletmeleri
- Düzenli hat (Liner) İşletmeleri
- Tanker İşletmeleri
- Konteyner işletmeleri.

Bu işletme türleri her zaman ayrı ayrı kurulup faaliyet göstermezler. Uygulamada bir deniz taşımacılığı işletmesi hem düzenli hat (Liner), hem de düzensiz hat (Tramp) ve tanker taşımacılığı yapabilmektedir.

2.2.1.1. Düzensiz hat (Tramp) İşletmeleri

Düzensiz hat (Tramp) ya da düzensiz taşımacılık, deniz taşımacılığının en eski taşımacılık türüdür. Bu taşımacılık türünde gemiler, nereden yük bulurlarsa oraya giderek, dünyanın her köşesine yük taşımaktadır. Diğer isminden de anlaşılacağı gibi seferler belirli bir programa bağlanmamış olup, gemiler nerede karlı yük bulurlarsa oraya gitmektedirler. Düzensiz hat (Tramp) taşımacılıkta yüklerin büyük çoğunluğunu dönemsel yükler oluşturmaktadır. Bu taşımacılıkta kömür hububat, maden cevheri gibi dökme yükler taşınmaktadır.

Bu taşımacılık türünde, işletmeler genellikle küçük boylu veya aile şirketi şeklindedir. . Günümüzde bu taşımacılık türünde arz-talep kuralları en güzel şekilde işlemektedir. Seferler belirli programa bağlanmadığından , bu işletmeler gemilerine yük aratırlar. Bu aşamada en önemli rolü gemi acenteleri ve brokerler oynamakta, yük ile geminin buluşmasına etken olmaktadırlar. Dünya navlun hareketlerine bağlı bir ortam içinde çalışma durumunda olduğundan düzensiz hat (Tramp) işletmelerin dünya iş merkezlerini ve trendlerini yakından izlemeleri gerekmektedir. Bu nedenle bu işletmeler, brokerler ve

acenteleri vasıtasıyla dünya navlun hareketlerini çok iyi takip etmeli, ekonomik, politik, sosyal ve doğal değişimler ve gelişmelerden anında haberdar olmalıdırlar.

2.2.1.2. Düzenli hat (Liner) İşletmeler

Dünya ticaretinin globalleşmesi ile beraber deniz taşımacılığına olan talebin artması düzenli denizyolu taşımacılığını zorunlu kılmış ve 18. yüzyıl ikinci yarısında düzenli (düzenli hat (Liner)) taşımacılık başlamış ve düzenli sefer yapan işletmelere talep artmıştır.

Bu taşımacılık şeklinde seferler belirli bir plan içinde taşıma programlarını yapmaktadırlar. Bu işletmeler düzenli hizmet verebilmeleri için düzensiz hat (Tramp) (düzensiz) taşımacılığın tam tersine dönemsel yüklere değil de sabit pazara hizmet vermektedir. Bu nedenle bu işletmelerde pazar belirlidir ve her bir destinasyon için uygulanacak navlunlar da konferanslar tarafından tespit edilmektedir.

Düzenli hat (Liner) taşımacılık düzensiz hat (Tramp) taşımacılığa göre daha karmaşık bir yapıya sahiptir. Düzenli hat (Liner) taşımacılık yapan işletmeler belirli bir plan içinde taşıma yapmaları nedeniyle düzensiz hat (Tramp) taşımacılığın aksine yeterli adet ve tonajda gemiyi hizmete sunması ve yeterli adette personelle donatması gerekmektedir. Planlı hatlarda taşımacılık yaparken düzenli hat (Liner) işletmelerinin dikkate alması gereken faktörler vardır ki bunlar [5], [6];

- Limanlar arasındaki yük cinsleri ve trafik yoğunluğu,
- Yük trafiğinin dönemsel değişimleri,
- Bu hatlarda çalışan şirketler, gemi adetleri ve sefer aralıkları,
- Navlun konferansları ve konferans navlun politikaları,
- Hatta sunulacak geminin tipi, adedi, tonajı,
- Düzenli olarak uğranacak limanlar ve özellikleri

olur. Bu işletmelerin büyük bir şirket haline gelebilmeleri ve idareyi sağlayabilmeleri için yüksek bir yatırım gerekmektedir. Pazarlama örgütleri kurmak, uğrayacak limanlar arası acente ağı oluşturmak, yönetim kadrosu için yatırıma ihtiyaç duyulmaktadır. Düzenli hat (Liner) işletmelerinin gemi sefer, gün ve saatlerini daha önceden programlamaları zorunludur.

2.2.1.3. Tanker İşletmeleri

Uluslar arası deniz ticaretinde ham petrol ve petrol ürünlerinin öneminin artması , bu taşımacılığın gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Genel olarak tanker taşımacılığı düzensiz hat (Tramp) taşımacılık türüne benzemektedir. Tanker işletmeleri, yükün yüklendiği limanlar ile boşaltıldığı limanlar arasında sürekli bir hizmet vermektedirler. Sürekli belirli limanlar arasında taşıma yapması nedeniyle düzenli hat (Liner) taşımacılığa benzerken yük taşıma yapısı ile düzensiz hat (Tramp) taşımacılığa benzemektedir.

2.2.2. Gemi Acenteleri

Önceleri armatörün hukukunu diğer limanlarda temsil hakkı sadece kaptanın elinde bulunuyordu, daha sonraları bu hizmetin sınırları genişledikçe gemi acenteleri işletmeleri kurulmuştur. Deniz ticareti ya da ticaret denizciliği çalışmaları , işlemleri acentesiz olamaz. Yabancı bir limana giden bir gemi , o limanda iş yapabilmesi için her şeyden önce gideceği limanın yasalarını, örf adet ve o günkü durumunu bilmesi için muhakkak bazı yerel kişilere gereksinim vardır [5],[6],[7],[8].

Acente vekili bulunduğu kaptan veya temsilcisi olduğu armatör namına, bulunduğu limana gelen ve giden gemilerin her türlü hizmetlerini yerine getiren, yasal olarak kurulmuş ve gemi acenteliği yapmaya yetkili kişi veya ortaklara ait işletmelerdir. Türk Ticaret Kanununda acentelik ile ilgili hükümler Sekizinci Fası, Acentelik Başlığı altında madde 116 ile başlamaktadır. Bu madde acenteliği şu şekilde tarif etmektedir.“Ticari, mümessil, ticari vekil, satış memuru veya müstahdem gibi sıfatı olmaksızın bir mukaveleye dayanarak muayyen bir yer veya bölge içinde daimi bir surette ticari bir işletmeyi ilgilendiren akitlerde aracılık etmeyi ve bunları işletme adına yapmayı meslek edinen kimseye acente denir” [8],[9].

Türk Ticaret Kanunda yer alan yasalar ve diğer maddeler özetlenecek olursa, acentelerin görevleri şu şekilde sıralanabilir[5],[7],[8],[9];

Gemi acenteleri görev yaptıkları limanların durumu hakkında temsil ettiği kişilere veya kuruluşlara bilgi vermektedirler. Örneğin, limanın tıkanık olup olmadığı, yükleme boşaltma ücretlerinde bir değişiklik olup olmadığını, limanda grev olup olmadığını, ya da ihtimalinin bulunup bulunmadığını, limanın, rıhtım, iskele, demir yerleri, limanda yükleme, boşaltma koşullarının ne durumda bulunduğu, derinlikler hakkında bilgi verir.

- Gelecek gemi için kılavuz, römorkör rıhtımda yer işçi, ayarlar, liman yetkililerine ve işletmesine, gümrük ve polise bilgi vererek gemi için yer hazırlanmasını sağlar.
- Gemi geldiğinde onu karşılayarak gereken ödemeleri yapar, kaptana avans vererek personele ücretlerinin verilmesini sağlar.
- Kaptanın gemi ve yük ile ilgili varsa protestolarını yapar, navlun tahsil edilecekse navlunu tahsil eder. Yük alacaklarına gerekli belgeleri vererek yüklerinin gemiden alınmasını sağlar. Gemi sahibine gemi ile ilgili bilgileri vererek gemi sahibinin geminin durumunu takip etmesini sağlar.
- Gerekirse gemiye yük bularak gemi sahibine yardım eder. Yükleme boşaltma ile ilgili tüm belgeleri tamamlayarak gemiye ve gemi sahibine bunların ulaşmasını sağlar.

2.2.3. Brokerler

Brokerler, yük ile gemiyi buluşturan ve gemi kiralama işinde aracılık yapan kuruluşlardır. Brokerler, gemi sahibine yada işletmesine yük, nakliyeciye de gemi bulma faaliyetleri ile uğraşırken, armatörün reklamını yapmakta yük sahibine de gerekli bilgi ve önerileri sunmaktadırlar. Bu kuruluşlar, gemi işletmecileri ile gemi kiralayan arasında bağlantıyı gerçekleştirerek, hem yük arayana hem de gemi arayan kiracıya hizmet vermektedirler. Bağlantının gerçekleşmesi durumunda, navlun üzerinden komisyon almaktadırlar.

Bu kuruluşlar, daha çok düzensiz hat (Tramp) taşımacılıkta faaliyet göstermektedirler. Bu taşımacılığın ana yüklerini ise ham petrol, petrol ürünleri, kömür tahıl, cevher gibi yüklerdir. Bu yüklerin taşınması tam anlamıyla navlun savaşı halinde devam etmekte olup gemi sahibi girişimcinin yapmış olduğu yatırımdan bir yandan kar sağlamak diğer yandan da yatırımın geri ödenmesi idi. Bu nedenle gemi sahibinin çalışırken yapmış olduğu giderleri ve amortismanı ve karını da ekleyerek gemisinin çalıştırılmasını sağlamak zorundadır. Gemilerinin boş kalmasını önlemek ve yüklerin zamanında yerlerine ulaştırılmasını sağlamak için brokerler, piyasayı sürekli araştıran piyasayı çok iyi bilen kuruluşlar olmalıdırlar.

Gemi kiralama ve aracı olan brokerlerin taşıma işlerindeki fonksiyonları şu şekilde sıralanabilir [5],[7],[8],[9];

- Taşınacak malların en ekonomik ve emniyetli bir şekilde taşınmasını sağlamak,
- Taşınacak yüklere en uygun, en emniyetli, en ucuz gemi bulmak,
- Yük araştırması yapmak,
- Gemi araştırması yapmak,
- Limanların durumunu yakından kontrol etmek,
- Kiralamada , yükleme ve boşaltmada kimi temsil ediyorsa onun haklarını en iyi şekilde korumak.

2.2.4. Yük Sevkiyatçılığı

Yük sevkiyatçılığı özellikle düzenli hat (Liner) türü taşımacılıkta faaliyet göstermekte ve ihracatçı ve nakliyeciler arasında bağlantı kurarak yükün alınmasına aracılık etmektedirler. Bu görevlerini yerine getirebilmek için, navlun oranlarını, taşıma zaman ve programlarını, paketleme, gümrük sigorta ve yerine getirilmesi gereken yükümlülükleri değerlendirmeleri gerekir. Bu sebeple klasik tanımla Yük Sevkiyatçılığı piyasa koşullarını çok iyi bilen, taşıma komisyonculuğu yapan bir organizatördür ve dünyada yük sevkiyatçılığı olarak anılır. Yük sevkiyatçısı / komisyoncu zaman kaybetmeksizin müşterinin ihtiyacına cevap verecek en doğru nakliye tarzının seçilip uygulanmasına yardımcı olur. Yük sevkiyatçısı, bir eşyanın göndericisinden alıcısına teslimine kadar lojistik ile ilgili yapılan tüm faaliyetleri gerçekleştirir. Yük sevkiyatçılığı, gönderici adına lojistik faaliyetleri organize eden, teslim aldığı eşyayı en kısa sürede, istenilen noktaya en güvenli biçimde ulaştıran kurumdur [10].

Çalışmanın özünü oluşturan yük sevkiyatçılığı organizasyon firmaları günümüzde müşteri beklentilerinin artması nedeniyle daha kapsamlı hizmet sağlamak amacıyla lojistik hizmet şirketleri adı altında anılmaya başlamıştır. Çalışmanın ileri bölümlerinde organizasyon yapıları, faaliyet alanları ve özellikle denizyolu taşımacılığında eşyanın taşınmasının ilk adımı olan siparişten, teslimine kadar olan hizmet akışları ve faaliyetleri ele alınacaktır. Tanımda da belirtildiği gibi yük sevkiyatçılığı özellikle düzenli hat (Liner) türü taşımacılıkta faaliyet gösterdiğinden; düzenli hat (Liner) taşımacılıkta da yük cinsi genellikle heterojen olduğundan ve genel kargo taşımak için konteyner kullanıldığından, çalışmanın ileri bölümlerinde yük sevkiyatçıların denizyolu taşımacılığındaki faaliyetleri ele alınırken konteyner taşımacılığı üzerinde durulacaktır.

2.2.5. Lojistik, Lojistik İşletmeleri

İlk ve genel tanımı ile lojistik silahlı kuvvetlerin savaş sırasında gereksinim duydukları malzeme ve hizmetin zamanında temininin planlanması, hazırlanması ve gerçekleştirilmesi etkinlikleri toplamıdır. Her türlü hareket ve etkinliğin ikmal, bakım, depolama, dağıtım, tahliye, ulaştırma hizmetleri yönü ile desteklenmesi, zamana ve mekana bağlı olarak sağlanması hizmetidir. İş hayatında lojistik ise müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve akışının, hammaddesinin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması depolanması ve kontrol altında tutulması hizmetidir.

İşletme, örgütlenme iş yönetimi alanında ise bir işletmenin, bir servinin yürütülmesi ile ilgili araçların, kaynakların ve yöntemlerin örgütlenmesi yönünde sağlanması hareketidir. Buna göre lojistik çok amaçlı ve çok yönlü bir harekettir.

2.2.5.1. Lojistik Sevk ve İdare

Yukarıda belirtilen lojistik hareketin eşgüdümünü, bunlarla desteklenen stratejik ve taktik hareketlere ait lojistik gereksinimlerin zamana ve mekana uygun olarak ekonomik sağlanması hareketinin yönetim hareketidir [7],[11].

2.2.5.2. Ulaştırma

Ulaştırma, insanların ve eşyaların daha çok fayda sağlaması amacıyla yapıları zaman ve mekan yer değişikliği hareketidir. Bu tanıma göre ulaştırma faaliyeti biri insan diğeri ise eşya nakli olmak üzere iki grupta toplanmaktadır. Ulaştırma ve lojistik hizmetleri aynı yönde mühendislik ve işletmecilik yaklaşımları ve hizmetleri gerektirir. Ulaştırma hizmeti ulaştırma arzının ortaya çıkmasına bağlı olarak gerçekleşmesi nedeniyle depolanama, arzın ortaya çıktığı anda kullanılması gerekir.

2.2.5.3. Mühendislik

Mühendislik doğadaki ve sosyal hayattaki kaynakları, olayları insanlığa daha fazla fayda sağlamak amacıyla matematiğin ve temel bilimlerin ilkeleri ve yöntemleri ile yapı, makine, ürün, yöntem, sistem, süreçler ve teknolojiler araştıran, planlayan, projelendiren, üreten bir meslek, uygulamalı bir bilim dalı olarak tanımlanır. Mühendislik belirtilen etkinlikleri güvenli, ekonomik, çevreye uygun ve estetik olarak

gerçekleştiren bir meslek dalı ve aynı zamanda sanat dalıdır. Mühendislik bilimleri, buna göre matematik, fizik, mekanik, istatistik bilimleri yanı sıra sosyal ve ekonomi bilimlerini, çevre bilimleri ve güzel sanatlar yaklaşımlarını içerir.

2.2.6. Ulaştırma Sistemleri

Taşıma dar anlamda bir nesnenin (eşya, ürün, yük veya mal) bir yerden bir başka yere nakli demektir. Geniş anlamda taşımacılık, müşteri ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla üretilen malların ihtiyaç duyulan bölge ve merkezlere zamanında ulaştırılmasıdır. Bu yönüyle taşımacılık, ulaştırma sürecinin yanında yükün taşınması için gerekli evrakın (yük, araç, sürücü, gümrük, vb.) hazırlanmasından müşteri deposuna teslimine kadar, çeşitli hizmetleri de içeren daha kapsamlı ve karmaşık bir sektör haline gelmiştir[5],[6],[7],[12].

Taşıma sistemi içerisinde yer alan karayolları, demiryolları ile kıtalararası hava ve deniz koridorları somut ve görünür ulaştırma ağlarını ifade etmektedir. İki nokta arasında alternatif yollar ise rota / güzergâh olarak karşımıza çıkmaktadır. Taşıma sisteminde bir ulaşım ağı içinde birçok yol ve rotanın kesiştiği ara noktalar ve merkezler bulunmaktadır. Taşıma terminalleri olarak adlandırılan bu merkezlerde taşımacılık hizmetleri (yükleme, indirme-boşaltma, elleçleme, depolama vb.) ve aktarma işlemleri yapılmaktadır [5],[6],[7],[12],[13].

Taşıma sistemleri; ulaştırma ağları (kara, hava, deniz, demiryolu, nehiryolu ve boru hattı), uluslararası ve yerel düzenlemeler, lojistik hizmeti sağlayanlar ve bu hizmetten yararlananlar ile bilgi ve iletişim teknolojileriyle çevrelenmektedir.

Bu sistemler taşıma operatörleri, iç ve dış müşteriler, ekonomik ve sosyal faktörler ile devletin ortaya koyduğu yasal çerçeve ile sürekli etkileşim halindedir. Bir başka deyişle taşımacılık sektöründe arz ve talebin etkileşim ve dengesinde;

- ulusal ve uluslararası ekonomi,
- taşıma ve lojistik ihtiyaçları,
- lojistik hizmeti üreten ve alan işletme sayısı,
- kurallar ve düzenlemeler
- terminaller, gümrükler, sınırlar ve ara geçiş noktaları,
- araç-gereç ve teknolojik seviye,
- güzergahlar ve/veya alternatif yollar,
- diğer destek hizmetler

etkin rol oynamaktadır[14].

Buna göre taşıma sistemleri özellikle arz-talep dengesi bakımından uluslararası ve ulusal ekonomik şartlar, hukuki düzenlemeler ve teknoloji gibi dışsal faktörlerden yoğun olarak etkilenmektedir.

2.2.7. Taşıma Türlerinin Sınıflandırılması

Tablo 2.1’de de görülebileceği gibi taşıma türleri, taşıma araçları, biçimleri ve özelliklerine göre aşağıdaki gibi sınıflandırmak mümkündür [15].

- Denizyolu Taşımacılığı,
- Havayolu Taşımacılığı,
- Demiryolu Taşımacılığı,
- Karayolu Taşımacılığı,
- Nehiryolu Taşımacılığı
- Boru Hattı Taşımacılığı.

Tablo 2.1 Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması [10]

Taşıma Türü	Maliyet	Ulaştırma Hızı	Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli Malları Kullanma Becerisi	Tarifeli Yüklemelerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanmasının Güvenilirliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok yüksek	Çok Düşük	Orta
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Nehiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Karayolu Taşımacılığı : Karayolu ağlarının çok geniş olması ve son zamanlarda bütün dünyada transit yolların sayısının artmasına bağlı olarak en yaygın kullanılan taşımacılık türüdür. Oldukça esnek olan bu taşımacılık türünde yükleme ve boşaltmaların kolaylıkla yapılabilmesi, tarifeli yüklemelerin sıkça yapılabilmesi, kapıdan kapıya hizmet verilebilmesi, kısa sevk süreleri ve kitle halinde taşımacılığa çok uygun olmaması bu türün başlıca özellikleridir. Buna karşılık kullanılan araçların akaryakıt, bakım ve yol giderleri ile uluslararası taşımacılıkta var olan gümrük tarifeleri karayolu taşımacılığının yüksek maliyetle yapılmasına neden olabilmektedir [10], [16].

Denizyolu Taşımacılığı: Taşımacılık türlerinin içerisinde birim taşıma maliyeti en düşük ve güvenli; büyük hacimli/kitle tipi yükler (petrol, kömür, tahıl vb.) için en uygun tür denizyolu taşımacılığıdır. Deniz taşımacılığı; havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olmasından dolayı dünyada en çok tercih edilen ulaşım şeklidir. Bu taşımacılık türü ulusal normlardan çok, uluslararası normlara göre hareket etmekte ve bu alandaki kural ve yönetmelikler uluslararası örgütler tarafından oluşturulmaktadır [7],[8].

Türkiye'nin Akdeniz, Ege ve Karadeniz ile doğrudan kıyısı ve limanlarının olması, hinterlandının genişliği ve ticaret hacmi, transit geçiş avantajları, gelecekte bölge ekonomilerinin büyümesinde rol oynaması bakımından lojistik merkez olabilme potansiyeline fazlasıyla sahiptir.

Havayolu Taşımacılığı: Havayolu Taşımacılığında kullanılan araçların oldukça hızlı olması dolayısıyla ulaştırmanın da en kısa sürede yapılması sağlanmaktadır. Bununla birlikte havayolu taşımacılığı, birim ağırlık başına taşımacılığın en yüksek maliyetlerle yapıldığı türdür. Karayolu taşımacılığında olduğu gibi kapıdan kapıya hizmet verme olanağı son derece sınırlıdır. Fakat günümüzde yaşanan uluslararası rekabet bu türün gelişmesini hızlandırmakta; modern havaalanları, son teknoloji ürünü araçlar, geliştirilmiş kapasiteler, ileri depolama sistemlerinin varlığı havayolu taşımacılığının yaygın bir biçimde yapılmasına olanak tanımaktadır. Havayolu taşımacılığı, yükleme ve boşaltmaların sık aralıklarda yapılabilirdiği güvenilir ve esnek bir taşımacılıktır.

Demiryolu Taşımacılığı: Demiryolu taşımacılığı, ağır ve hacimli yükler için çok yüksek maliyetlere katlanılmadan yapılabilecek bir taşımacılık türüdür. Demiryolları üzerindeki merkezlerin sayısına bağlı olarak verilen hizmetin sınırlı olduğu söylenebilir. Bu taşımacılık türünde kullanılan araçların hız kapasiteleri, verilen taşıma hizmetinin hızı ile paralellik göstermektedir. Kömür, demir gibi yer altı kaynakları ile tarım ve orman ürünlerinin alıcı merkezlerine aktarımı demiryolu taşımacılığıyla yapılabilmektedir. Çevre dostu olan bu taşımacılık türü, uzun mesafeli taşımalarda ciddi maliyet avantajı sağlamaktadır. Kitle taşımacılığına elverişli olması ile diğer taşıma türlerinden kaynaklanan yoğunlukları (örneğin karayollarındaki yük trafiğini) azaltıcı fayda yaratmaktadır.

Mevcut altyapı yatırımları; demiryolu inşası, işletilmesi ve bakımı yüksek ilk yatırım maliyetleri gerektirmektedir ve bu yatırımlar yoğunlukla devlet tarafından

üstlenilmektedir. Dolayısıyla devlet tarafından işletilen demiryollarının bulunduğu ülkelerde bu türdeki taşımacılık faaliyetleri kamu organizasyonlarının etkinlik ve verimliliği ile doğrudan orantılıdır. Ulusal ve uluslararası hatlara yeni ilaveler, hukuki düzenlemeler ve tarifeli sefer sayıları gibi konular özel sektör ve kamu kurumları arasında sıkı işbirliğini gerektirmektedir.

Nehiryolu Taşımacılığı: Nehiryolu taşımacılığı bir suyolu taşımacılık türü olup “iç suyolu taşımacılığı” olarak da adlandırılmaktadır. Diğer taşımacılık türlerinden en önemli farkı taşımacılığın nehrin geçtiği bölgelerle sınırlı kalmasıdır. Özel taşıma araçlarına ihtiyaç duyulmakta olup, araç kapasiteleri genellikle suyun derinliğine bağlı olarak değişmektedir. Avrupa’da yaygın kullanım alanı olan bu taşımacılık türünde, nehirlerin uzun olması ve birçok ülkeden geçmesi bu bölgede ticareti artırıcı bir etki yaratmaktadır.

Boru Hattı Taşımacılığı: İlk yatırım maliyeti yüksek olan bu tür, uzun vadeli planlar içerisinde sürekli taşımacılık için öngörülür. Hem kısa hem de uzak mesafeler için kullanılabilen bir taşımacılık türüdür. Yeraltı veya yerüstü boru hattı taşımacılığı olarak iki sınıfta toplanmaktadır. Yaygın olarak petrol, doğal gaz, su gibi sıvı ve gaz maddelerin taşımacılığında kullanılır. Yüksek kapasite imkanı sağlamaktadır. Diğer taşıma şekilleriyle kıyaslandığında son derece ekonomiktir. Güvenilirdir; fakat esneklik derecesi son derece düşüktür.

2.3. Yönetim Karar Yaklaşımları

Lojistik ve yük sevkıyatçılığı işletmeleri yönetimi olgusunun daha ayrıntılı analitik olarak tanımlanması için karar modeli tanımları ile karar modellerine gereksinim vardır.

2.3.1. Karar Modeli Tanımları

Karar yaklaşımları için aşağıda belirtilen sistem, sorun, model, yöntem, algoritma, yönetim, politika, optimum karar kavramlarının tanımlanmasında yarar görülmektedir[17],[18],[19],[20].

Sistem: Belirli amaçları gerçekleştirmek üzere alt sistemlerin veya bileşenlerin işlevsel olarak organize olduğu bütünlüktür. Bir sistem ve alt sistemlerin her süreçte amaçları doğrultusunda uyumlu olmaları ve görevlerini zamanında ve tam yapmaları gerekir. Sistemler, sistem teorisi ve yaklaşımı, sistem analizi, sistem planlaması teknikleri ile

amaçları, olanakları, ortamları ve sorunları tanımlama ve geliştirme doğrultusunda ele alınmalıdır.

Her sistem kendisini kapsayan daha büyük bir sistemle uyumlu olmalıdır; aksi halde ana işlevini gerçekleştiremez. Bir sistemin verimli ve başarılı olması için alt sistemlerin yine, ana sistemin amaçları doğrultusunda birbiri ile uyumlu olmalı ve görevini tam yapmalıdır.

Sorun: Olayların genel olarak temel ilkelere ve amaçlara ters yönde gelişmesine bağlı olarak ortaya çıkar. Sorun olayların geçmişten bugüne, geleceğe uzantılarının; bilimsel doğrular, ilkeler ve kurallar, toplulukların genel amaçları çerçevesinde neden-sonuç ilişkileri, yarattıkları olumsuz etkileri ortaya konarak belirlenir. Bir sektörde sorunları, olayların uzantılarının insanların ve toplulukların dönemsel genel doğruları, amaçları ile uyumsuzluklar yaratması, insanlara rahatsızlık ve endişe vermesi sonuçlarına bağlı olarak belirirler; insanların olayların gelişim uzantılarını arzuları, amaçları doğrultusunda düzenleme, yönlendirme, kullanma amacına ve ekonomisine paralel olarak önem ve öncelik kazanırlar. Bu yönde sorunların çözümü ise olayların uzantılarını, insanların amaçları çerçevesinde bilimsel ilkeler, yöntemler, teknikler doğrultusunda düzenleme ve bu olaylardan yararlanma işlemi, işi şeklinde belirginleşirler.

Lojistik yönetimde genel olarak planlama; politika, plan, program ile politika belirleme, planlama, programlama kavramlarını ve çalışmalarını kapsar. Politika, plan, program kavramları birbirinden farklı kavramlar olsa da, etkin çalışmalar açısından birbirlerini bütünleyen özellikleri olan kavramlardır.

Politikalar: Politika yönetim bilimlerinde genel olarak planlama işlevi ve kavramı içinde ele alınır. Politika bir sektörün ve alt sektörlerinin gelişim trendine, bilimsel yöntemler ve bulgular çerçevesinde belirginleşen ihtiyaçlara, amaçlara, olanaklara ve kaynaklara uygun olarak belirlenen çözüm yaklaşımları, çözüm önlemleri ve yaptırımları olarak tanımlanır. Sektörlerin politikaları ve planlama ilkeleri; sektörlerin fiziki koşullarına, olanaklarına, bilgi durumuna bağlı olarak ortaya çıkan sorunların çözümüne ve uygulamasına ilişkin ana doğrultulardır. Politikalar ve planlama ilkeleri, yukarıda belirtildiği şekilde, sektörün fiziki ve ekonomik koşullarına, kaynaklara, olanaklara, bilgi ortamına, bu yönde beliren ihtiyaçlara ve amaçlara bağlı olarak ortaya çıkan sorunların çözümlerine ve uygulamasına ilişkin ilkeler ve yaptırımlar olmaktadır.

Bu yönde politikaları belirleme genel yöntemi sosyal bilimlerin, hukuk, ekonomi, istatistik, fen, sağlık ve mühendislik bilimlerinin teorilerine dayanır; yine ihtiyaçlara ve amaçlara bağlı olarak ortaya çıkan sorunların çözümüne ve uygulamasına ilişkin teorilerin, kuralların ve önlemlerin uygun sıralamasını kapsar. Politikalar sektörlerin, uzun dönemli stratejik planlama kararlarını ve uygulamalarını biçimlendirip yönlendirirler; bu yönde sektörlerde vizyon ve misyon birliği oluştururlar.

Planlar, Planlama: Planlama eğitim sistemleri yönetiminin en önemli etkinliğidir. Planlama ile politikalar, vizyon ve misyonlar arasında yakın bir ilişki mevcuttur. Planlar genel olarak amaçları, amaçlara bağlı politikaları gerçekleştirmek için yapılır. Planlama bu bağlamda yapılacak işlere ilişkin olarak kaynak öngörme ve atama etkinliğine denir. Burada ayrıntıda ele alınan planlama belirli bir işin, belirli bir projenin detaylı kaynak kullanımını ile teknik ve ekonomik olarak öngörülmesi etkinlikleri bütünlüğü biçiminde tanımlanır. Bu tanıma göre planlama bir sorun çözme, karar verme sürecinde gerçekleştirilir. Planlar, ön araştırma kapsamında genel olabileceği gibi detaylı somut projeler kapsamında da yapılabilir. Planlar aşağıda açıklanan bilim dallarına ve yöntemlere dayandığı ölçüde isabetli, güvenilir ve bilimsel olabilir. Bu tanımlamalar yönünde makro ekonominin ve sektörlerin politikaları ve sorunları; genel amaçlar, planlama ilkeleri ve yöntemleri, sistem yaklaşımları ve değerlendirmeleri çerçevesinde çözümleri ile belirlenebilir.

Genel olarak planlama çalışmaları, uzun dönemli, orta dönemli ve kısa dönemli planlama aşamalarında yapılır. Özellikle uzun dönemli planlama çalışmaları, teknik, mühendislik, ekonomik ve sosyal analizleri ve değerlendirmeleri gerektiren çalışmaları kapsar.

Proje: Politikalar ve stratejik planlar doğrultusunda, belirli bir başlangıcı ve bitişi ile belirli bir dönemde tamamlanması gereken kapsamlı işler bütünlüğüdür. Bölge ve sektör işletmelerinde projeler, politikalar ve planlar çerçevesinde ele alınabileceği gibi operasyon planları da uygulama ve detay projeleri çerçevesinde ele alınabilir. Yeni araç, eğitim programı geliştirme çalışmaları da yeni bir proje olarak düşünülebilir.

Programlama: Programlama yönetim bilimlerinde genel olarak planlama işlevi ve kavramı içinde ele alınır. Programlama kısa, uzun ve orta dönemli planlama ve proje bulguları ve kaynak atamaları doğrultularında işlerin niteliğine bağlı olarak işlerin kapsamı ile birlikte başlangıç ve bitiş tarihlerinin belirlenmesi, takvimleştirilmesi

işlemdir. Programlama günlük, haftalık, yıllık zaman dönemleri ile yapılır. Programlama planlama bulguları doğrultularında personel, makine, malzeme, enerji, nakit öngörülerini, organizasyonlarını ve kullanımlarını zamana göre daha somut hale getirir.

Kuram (teori): İlkeler, yasalar, bilimsel bulgular doğrultusunda geliştirilen olayların ve olguların gelişim ilişkilerini tanımlayan; deterministik tüme varım ve tümden akıl yürütmeleri ile kanıtlanması gereken hipotezler bütünlüğüdür. Kuram geniş bir mekan ve zaman dilimi için hipotezin daha detaylı ve kapsamlı biçimidir. Kuram, deneysel ve analitik olarak bütünü ile doğruluğu, yanlışlığı hemen gösterilemeyecek derecede kapsamlı hipotezler bütünlüğüdür.

Kural: Bir işlemin veya uygulamanın gerçekleştirilmesi sırasında uyulması gereken en basit yaptırım bilgileridir. Kural; metot, yani yöntemin en temel elemanıdır. Sağ el kuralı gibi.

Yöntem: Bir işlemi veya uygulamayı gerçekleştirmek amacıyla belirlenen kurallar dizisi, bütünlüğü; işlevsel kurallar sistemidir. Yönteme; metot, teknik de denir. Yöntemin geliştirilmesi için başta teorik yorumlar, öngörüler yanı sıra daha sonra analitik sentez ve işlem çalışmaları gereklidir.

Model: Sistemin, belirli bir üretim amacı için üretim sürecinin dinamik, fiziki yapısını tanımlayan, işlevini belirleyen kısıt ve amaç bağıntıları kümesidir. Model matematik ifadeleri; sistemin karakteristik parametresini, katsayını, kontrol edilebilir ve edilemeyen kontrol değişkenlerini içerir. Model ayrıca kapalı ya da açık olarak problemin çözümünü sağlayacak bir yöntem, yöntemler ima eder veya içerir.

Algoritma: Bir model çerçevesinde problemin çözümü için yöntemlerin kısa ve belirli bir sırada oluşturduğu işlevsel bütünlüktür.

Optimum Karar: Bir model çerçevesinde temel çözüm koşullarını ve amacı gerçekleştiren çözümdür. Optimum karar bir diğer deyiş ile dirençleri, maliyetleri minimum; katma değerleri, faydaları maksimum yapan makul bir çözümdür.

Kalite: Birey veya sistemlerin geçmişe bağlı olarak amaçlar ile çalışma tarzının, uygulama sonuçlarının günümüzde ve gelecekte birbirini tutması kararlı durumudur. Bu bağlamda eğitim sisteminin kalitesi, programların uygulama sonuçlarının sistemin amaçlarını sağlaması, kendisi ve çevresi ile uyumlu, doyumlu karşılıklı yarar sağlama sürekliliğini elde etmesidir. Başka bir tanım ile eğitim sisteminin, sektörün ve talebin beklentilerini gerçekleştiren elemanları yetiştirme, koşullara uygun olarak amaçlarını

zamanında gerçekleştirmesi sürekliliğidir. Bu tanımları ile kalitenin ahlak tanımına yaklaştığı görülür.

Verim: Sistemlerin ve sektörlerin uygun birim zamandaki çıktılarının girdilere oranıdır. Verimlilik ise verim değerinin yüksekliği ve sürekliliğidir; özgün bilimsel bilgilere dayanan, sosyal ve ahlaki değerler ile beslenen, deneyimleri, birikimleri, temel ve somut değerleri, yapıcılık ve zenginlik değerlerini geliştiren duyu ve düşünce bütünlüğü ve sürekliliğidir; verimlilik üretim ve yaşam biçimini, kalite kültürlerini geliştirir.

2.3.2. Başlıca Karar Modelleri

Lojistik ve yük sevkiyatçılığı işletmeleri yönetiminin etkinliği ve karlılığı için aşağıda belirtilen başlıca karar modellerinin bütünlük kullanımına önem verilmelidir[17],[18],[19],[20]:

- Yükleme boşaltma elleçleme servis süreleri.
- Aktarma elleçleme servis süreleri.
- Bekleme süresi modelleri.
- Uzun dönemli yapılabirlik modeli.
- Lineer programlama modeli.
- Ulaştırma problemi modeli.
- Minimum değerli yol modeli.
- Maksimum değerli yol modeli.
- Uygun sipariş ve stok planlama modeli.
- Uygun taşıt hacmi kapasitesi modeli.

3. LOJİSTİK

3.1. Lojistik Anlayışında Genel Gelişmeler

İlk olarak, askeri alanda kullanılmaya başlanan lojistik ticari faaliyetlerin ve rekabetin artması, teknolojik alandaki müşteri hizmetlerindeki gelişmelerle birlikte firmaların tedarik, üretim, pazarlama, ve dağıtım fonksiyonları ve stratejileri açısından çok önemli bir fonksiyon haline gelmiştir.

Lojistik ile birlikte çok sayıda kavram ve terim kullanılmaktadır. Bunlar, materyal yönetimi, firma içi tedarik yönetimi, yönetimi, veya lojistik yönetimi,, fiziksel dağıtım yönetimi, işletme lojistik yönetimi ve son olarak da arz yönetimi kavramlarıdır.

Materyal yönetimi hammadde, yarı mamul ve parçaların tedarik kaynaklarından üretim noktalarına hareketini içermektedir. Firma içi lojistik, özellikle globalleşme ile firmaların montaj, üretim ve dağıtım ağlarının dünya çapında dağılmasıyla ortaya çıkan, aynı firma içerisinde yarı mamul ve montaja hazır ürünlerin hareketini içeren bir terim olarak kullanılmaktadır. Fiziksel dağıtım terimi ise bitmiş ürünlerin üretim noktalarından depo ve/veya toptancı, perakendeci ve son alıcılara kadar hareketiyle ilgili faaliyetleri kapsamaktadır. Fiziksel dağıtımın amacı pazarlamanın talep tatmin etme veya müşteri tatmini işlevini yerine getirmektedir. İşletme lojistiği tüm bu üç fonksiyonu da içine alan genel bir kavram olarak kullanılmaktadır.

Lojistik kavramı ile ilgili olarak yapılan tanımlarda çeşitli, farklı yaklaşımlara rastlansa bile, lojistik ana fonksiyonları, lojistik tanımları ve ifadeleri hemen hemen aynıdır.

John KIM (1990) [3]'de Ulaştırma lojistiği üretilmiş olan bir malın hammaddeden tüketim maddelerine dönüştürülme süreçlerinde/aşamalarında zaman ve mesafe unsurlarının üstesinden nasıl gelineceğinin bir çalışması olarak tanımlanmıştır. Lojistik ekonominin en önemli bileşeni olduğu ve Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH)'da servis endüstrisinin dahil edilip edilmemesine bağlı olarak GSMH'anın %15-23'ünü oluşturduğu belirlenmiştir. Ulaştırma lojistiği üç ana konuyu ele aldığı ve bunların sırası ile;

- ulaştırma ve üretimin entegrasyonu,
- metotların ve uygulama ilişkilerinin değerlendirilmesi,
- lojistiğin dış dünya ile ilişkinin tanımlanması ve değerlendirilmesi

olduğu ileri sürülmüştür. Lojistik çalışmalarının yükleyici, taşıyan ve onların karar verme süreçleri etkileşimleri üzerine yoğunlaştığı belirlenmiştir. Lojistik alışmalar içinde yer alan lokasyon, filo seçimi, envanter saptama, üretim, pazarlama, taşıt güzergahı belirleme çalışmaları uzman sistemler kapsamında entegre modelleri gerektirdiği belirlenmiştir. Lojistik alışmaları uygun çözüm modelleri kombinezonlarını kullandığı ve optimum yollar ve işlemler zinciri çözümünü belirlediği ileri sürülmüştür.

3.2. Lojistikte Hizmet Tanımları

Lojistik terimi köken olarak askeri alanda araç-gereç ve birliklerin hareket organizasyonunu tanımlamak için kullanılmaktadır. Bu açıdan lojistik, bir plan veya operasyonun ayrıntılı bir biçimde örgütlenmesi ve uygulanmasıdır. Lojistiğin temel hedefi, müşteri hizmetlerinde yüksek bir seviyeye ulaşılması, kaynak ve yatırımların optimum kullanımıyla rekabet avantajının yaratılmasıdır [12].

Lojistik Yönetimi Konseyi'nin (CLM) tanımına göre lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkin ve verimli bir şekilde akış ve depolanmasının sağlanması, kontrol altına alınması ve planlanması sürecidir [21],[22]. Lojistik, doğasında tahmin etme, planlama, örgütleme, organizasyon, koordinasyon ve kontrol unsurlarını taşımaktadır. Lojistik, bir ürün veya hizmetin üretimi ve dağıtılması ile ilgili olarak tüm maddi temelli işlevleri sevk ve idare eder. Lojistikte amaç; firmanın varlığını sürdürülebilirliği açısından organizasyonu kalite, fiyat, zaman ve hizmet gibi hayati pazar değişkenliklerine karşı dayanıklı hale getirmektir.

İşletme-yönetim literatüründe lojistik, hammadde temininden üretim ortamına, nihai ürünün tamamlanmasından dağıtım kanalları ve müşteriye kadar tedarik zinciri dahilindeki tüm yönetim ve sevk faaliyetlerini sağlamayı amaçlayan bir süreçtir. Modern anlamda lojistik denildiğinde “akış”, “pazar” ve “zaman yönelimli” düşünölmektedir. Bununla birlikte hedef pazarı, tedarik süreçlerini, imalat

operasyonlarını ve dağıtım kanallarını rekabet avantajı yaratacak ve sürdürecektir biçimde bağlantılı hale getirmek alt hedefler arasındadır. Ayrıca lojistik, satışların artırılması, hizmet seviyesinin iyileştirilmesi ve verimliliğin artırılmasına büyük destek olmaktadır.

3.3. Lojistik Fonksiyonlar

Lojistik, çok çeşitli alanlardan oluşan bir faaliyetler bütünü olup ilgili fonksiyonların ortaklaşa işbirliğini gerektirmektedir [2],[12].

Her bir lojistik fonksiyon maliyet merkezi olmakla birlikte “müşteri hizmet düzeyi” nin artırılmasında önemli bir yere sahiptir. Lojistik fonksiyonlar ve içerikleri aşağıda kısaca belirtilmiştir.

3.3.1. Planlama ve Pazarlama Stratejisi

Tasarım ve pazarlamanın lojistik faaliyetlerine en büyük etkisi malzeme gereksinimi ve dağıtım ihtiyaçları, kısaca “akış yönetimi” üzerine olmaktadır [10].

3.3.2. Pazar Stratejisi ve Ürün Tasarımı

İşletme için pazar stratejisinin belirlenmesi hayati unsur taşımaktadır. “Hangi pazarlara ne zaman ve nasıl girilecek?”, “Hizmetler hangi stratejilerle pazara sunulacak?” vb. soruların ele alınması gerekmektedir. Pazarlama, araştırma-geliştirme, mühendislik ve üretim bölümleri arasında yüksek bir işbirliği sağlanarak tasarımı düşünülen ürünlerin “lojistik dostu” olmasına özen gösterilmelidir [23], [24], [25].

3.3.3. Üretim Planlama

Üretim planlaması kapasite yönetimi, yerleşim düzeni, imalat programı, kaynak planlama, süreç içerisindeki işin denetim ve desteklenmesi gibi konularla yakından ilgilenmektedir [23], [24], [25].

3.3.4. Malzeme Yönetimi

Malzeme yönetimi, yüzlerce alt parçadan oluşan ürünlerin üretilmesinde ve işletme içerisinde kullanılan diğer malzeme, araç-gerecin envanter durumunun görülmesinde ve ona göre satınalma-tedarik sistemlerinin sağlıklı bir şekilde çalıştırılmasında önemli rol oynamaktadır. Malzeme İhtiyaç Planlaması (Material Requirements Planning:MRP) olarak ortaya çıkan, İmalat Kaynak Planlaması (Manufacturing Resources Planning:

MRP-II) şeklinde gelişen uygulamalar günümüz işletme ortamında en önemli konuların başında gelmekte ve işletme Kaynak Planlaması (Enterprise Resources Planning; ERP) olarak daha geniş bir vizyon içerisinde ele alınmaktadır [23], [24], [25].

3.3.5. Envanter Yönetimi

Envanter yönetimi, imalat işletmelerinde malzeme yönetiminin bir parçası olarak görülür. Envanter bulundurma, ürünlere “zaman faydası” yaratarak arz ve talep arasındaki dengesizliklerin giderilmesinde önemli bir rol oynamaktadır.

3.3.6. Depolama ve Malzeme Elleçlenmesi

Malzemelerin elleçlenmesi ve depolanması, ambalaj ve paketlenmesi sırasında güvenlik, koruma, maliyet faktörleri ön plandadır. Gerek tedarik sistemlerinden işletmeye, gerekse işletme içi ve dağıtım sistemlerinde, sürekli bir “malzeme hareketi” bulunmaktadır.

3.3.7. Dağıtım

Dağıtım faaliyetleri, depolama, giriş ve çıkış lojistiği gibi unsurlarla temel etkileşim halindedir. İşletme ve müşteri arasındaki zincirin kurulması ve tam zamanında (Just in Time; JIT) faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde büyük önem taşımaktadır. Tamamlanmış ürünlerin alıcılara ulaştırılmasında araçlar, toptancılar, bayiiiler, perakendeciler gibi tüm kanal üyelerinin dağıtım faaliyetlerinde sorumlulukları ve görevleri vardır.

3.3.8. Depo ve Antrepolar

Dağıtım merkezleri, depo, antrepo ve gümrüklü sahaların yani stok alanlarının konumu, kapasitesi, işletilmesi ve operasyonlara uygunluğu lojistik faaliyetlerinde giderek daha fazla önem kazanmaktadır.

3.3.9. Taşımacılık

Taşıma türünün tespiti, sevk ve operasyon yönetimi, zaman planlaması ve program hazırlama gibi konular lojistik aktivitelerinin öncelikli konularıdır.

3.3.10. Sigorta

Taşıması ya da depolanması planlanan eşya ile birlikte, taşıma aracı ve sürücü gibi unsurların sigorta ile koruma altına alınması gerekmektedir.

3.3.11. Gümrükleme Hizmetleri

Uluslararası lojistik ve taşıma faaliyetlerinde ihracat-ithalat işlemlerinin ayrılmaz bir parçası gümrükleme hizmetleridir.

3.3.12. Satınalma

İşletmenin ihtiyaç duyduğu hammadde, hazır parça ve yarı mamullerin uygun tedarikçiler arasında kaynak araştırması ve seçimi, pazarlık, tedarik ortaklığı programının yürürlüğe sokulması satınalma faaliyetleri içinde yer almaktadır.

3.3.13. Müşteri Hizmetleri

Talep öngörüsü, hizmet seviyeleri, sipariş yönetimi, parça/servis desteği, satış sonrası hizmetlerdir.

3.3.14. Teknik Destek

Operasyonel faaliyetleri desteklemek için ihtiyaç duyulan sistemin sağlanmasıdır

3.4. Lojistiğin Bölgesel Olarak Sınıflandırması

Uluslararası taşımacılık ve lojistik, dış ticarete konu fiziksel malların yurt dışına sevk edilmesinde satılan veya satın alınan mamulün tamamlayıcısı ve ayrılmaz önemli bir parçası olmuştur. Uluslararası taşımacılık ve lojistik, ekonomik gelişmenin merkezinde yani tam kalbindedir. Lojistik, ulusal kalkınma, uluslararası ticaret, bölgesel entegrasyon ve dolayısı ile küreselleşmede çok önemli bir rol üstlenmektedir [26].

Şekil 3.1.'de şema olarak da belirtilen uluslararası lojistik ile ulusal (yerel) lojistik arasındaki farkları ise şu şekilde özetlemek mümkündür [27]. Temel farklılıklar;

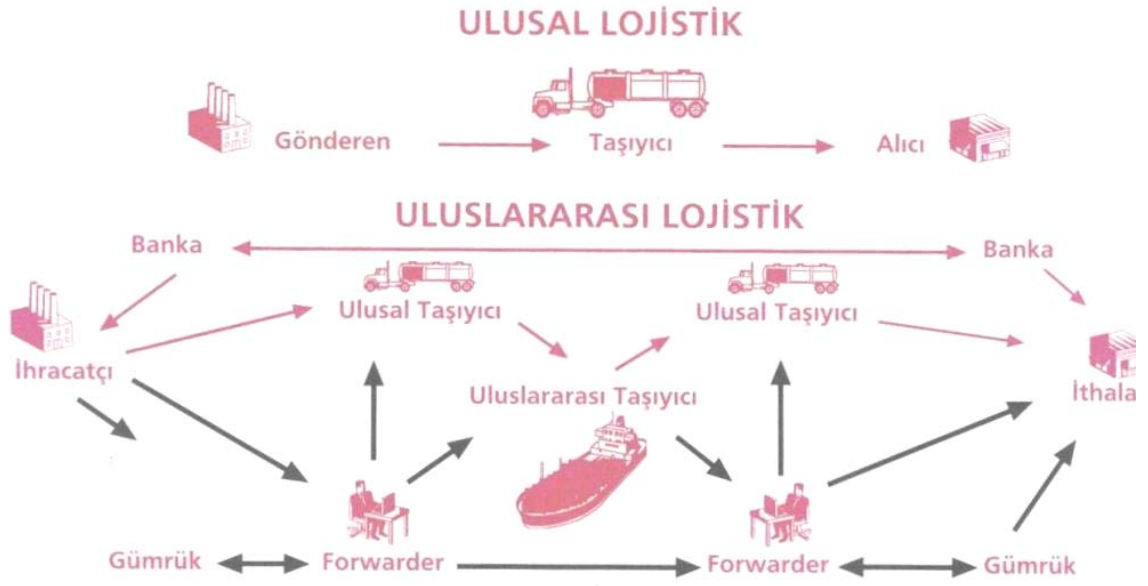
- coğrafi uzaklık,
- ücret ödemelerinde karşılaşılan para birimi ve döviz kuru farklılıkları,
- ulusal sınırlarda karşılaşılan farklı uygulamalar ve evrak hazırlama süreçleri,
- taşımacılık türlerinin entegrasyonları

durumlarıdır. Bununla birlikte ulusal ve uluslararası lojistik karşılaştırıldığında:

- uluslararası lojistik ulusal (yerel) lojistikten daha maliyetli ve zordur.

- uluslararası taşımacılıkta ağırlıklı olarak deniz, havayolu ve karayolu taşımacılığından yararlanılırken, yerel taşımacılıkta çoğunlukla kara ve demiryolu türleri kullanılmaktadır.
- uluslararası lojistik firmalarının yöneticileri yeni kurum ve kuruluşlarla, yeni koşullarla, daha karmaşık dokümantasyonla ve araçlarla ilgilenmek zorundadır.
- büyüyen iş sahaları, artan masraflar ve zorluklar nedeniyle uluslararası lojistik endüstrilerinde şirketler arası birleşme ihtiyacı oluşmaktadır.
- yerel lojistik ile karşılaştırıldığında iş süreçlerinin karmaşıklığı ve prosedürlerin fazla olması nedeniyle uluslararası lojistik daha yavaş ve daha masraflı olmaktadır.
- uluslararası lojistik çok sayıda yabancı dil bilme gerekliliği, altyapı eksikliği gibi nedenlerle daha zordur.
- uluslararası lojistikte kültürel, ekonomik ve politik faktörler çok önemlidir.
- envanter maliyetleri uluslararası lojistikte çok daha yüksektir.

Uluslararası lojistik, genel tanımıyla uluslararası bir kuruluş aracılığı ile eşya akışının bir ülkeden diğerlerine yönlendirilmesini sağlayan sistemlerin planlanması ve yönetimidir. Yük Sevkiyatçılığının geleneksel işlevi, bulunduğu ülke topraklarında yerel ticari faaliyetleri yürütmektir. İthal edilen bir malı gümrükten çekmek veya ihraç edilen mallarının gümrük işlemlerini halletmek, eşyanın uluslararası sevkiyatlar için rezervasyonun yapılması gibi faaliyetleri kendi ülkesinde gerçekleştirir. Fakat günümüz dünyasında sadece yerel anlamda lojistik faaliyetlerde bulunmak pek mümkün olamamaktadır [28].



Şekil 3.1 Lojistik Yönetiminde Ulusal ve Uluslararası Süreçler [10]

Sınırların ortadan kalktığı, uluslararası ticaretin hızla yaygınlaştığı bir ortamda Yuk Sevkiyatçılığı küresel boyutta düşünmek ve ona göre hareket etmek zorundadır [28]. Küresel ortamda işletme faaliyetlerinin sürdürülmesi ise birçok bakımdan pazar fırsat ve tehditlerinin hazırlayıcısı durumundadır. Öyleyse başarılı bir yük sevkiyatçısı, küresel rekabet ortamının dinamiklerine karşı kendisini ve şirketini donanımlı hale getirmelidir. Bu perspektiften hareketle uluslararası lojistik eğilimlerine genel hatlarıyla değinmek yerinde olacaktır.

3.5. Uluslararası Lojistik Eğilimleri

Uluslararası ticaretin hacmi yıldan yıla arttıkça beraberinde lojistik hareketlerinin de arttığı da gözlenmektedir. Dünya lojistik hareketlerinin artmasına paralel olarak operasyonel faaliyetlerin türleri ve iş süreçlerinde de birtakım farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Yuk Sevkiyatçılığı, uluslararası lojistik eğilimlerini yakından takip ederek işletme stratejileri oluşturmak durumundadır [29].

Uluslararası ticaret eğilimlerinin lojistik alanındaki belli başlı etkileri;

- üretim ve dağıtım stratejilerinin küreselleşmesi,
- kombine taşımacılık,
- stratejik işbirlikleri,
- depolama yönetimi,
- üçüncü parti lojistik (3PL),

- E-Ticaret ve
- çevre yönetimi,

şeklinde değerlendirebilir [30].

3.5.1. Üretim ve Dağıtım Stratejilerinin Küreselleşmesi

Dünya ticareti küresel pazar anlayışının hakim olduğu bir ticaret ortamına dönüşmektedir. İşletmelerin uluslararası alanda rekabet edebilmelerinde imalat maliyetlerinin (işçilik, enerji, hammadde vs.) düşük olduğu yerlerde üretim yapmak ve sürekli yeni pazarlar bulmak önemli bir kazanç kaynağı oluşturmaktadır. İşletmeler faaliyetlerini yalnız kökeni oldukları yerel veya bölgesel pazarlarda değil uluslararası ve küresel çapta da faaliyetlerini sürdürmek mecburiyetindedirler. Bu bağlamda şirketler üretim ve dağıtım stratejileri ile lojistik iş süreçlerini yeniden gözden geçirmek ve ele almak durumundadırlar.

3.5.2. Kombine Taşımacılık

Son dönemlerde çoklu taşımacılığın gelişmesi, her biri farklı yapıdaki lojistik operasyonlarının uzman işletmecilik anlayışı ile bütünleştirilmesi gereğinden doğmuştur. Kombine taşımacılık, malların istenilen noktaya ulaştırılmasında kara-hava-deniz gibi temel taşıma türleri kullanılarak birbirine entegre ve organize biçimde gümrükleme, elleçleme ve depolama vb. faaliyetleri de kapsayacak bir şekilde etkili ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesidir. Kombine taşımacılık yönetimi sayesinde ticari işletmeler kendi organizasyonu ile zamanında tamamlanması güç olan karmaşık taşımacılık faaliyetlerini konusunda uzman olan lojistik işletmelerine devrederek mallarını zamanında müşterilerine teslim etmekte ve böylelikle temel faaliyetlerine odaklanmaktadırlar.

3.5.3. Stratejik İşbirlikleri

Modern lojistik anlayışına hakim olan kombine taşımacılık faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi, sadece yerel firmanın kendi başına ve tek merkezden idare edilmesini zorlaştırmaktadır. Dünyanın farklı yerlerinde ve firma merkezinden uzak bölgelerindeki işletmecilik faaliyetlerinde uluslararası lojistik partnerlerine ihtiyaç bulunmaktadır. Uluslararası lojistik işbirlikleri, ihracat ve/veya ithalatta yerel mevzuat ve yasal uygulamaların aşılmasında, bürokrasi engelinin ortadan kaldırılmasında, maliyet ve hız avantajının sağlanmasında büyük yarar getirmektedir. Küresel bazda faaliyet gösteren

lojistik firmaları küçük çapta faaliyet gösteren firmaları bu bakımdan işbirliklerine zorlamaktadır.

3.5.4. Depolama Yönetimi

Tedarik zincirinin önemli halkalarından biri depolama yönetimi ayrı bir uzmanlık alanı olarak gelişme göstermiş ve lojistik faaliyetlerinin ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Lojistik hareketlerinin zamanında ve sağlıklı yapılmasında malın niteliği ve niceliğine göre güvenli bir şekilde istiflenmesi, depolanması ve bilgisayar desteği ile kayıt altına alınması gerekmektedir. Lojistik firmalarının depolama hizmetlerini vermesiyle birlikte ticari işletmelerin stok, envanter maliyetlerinin düşürülmesine ve zamanında malların hedef pazarlara sunulması işlevinde büyük görev üstlenmektedir.

3.5.5. E-Ticaret

Elektronik ticaret nihai tüketicilere büyük kolaylıklar sağlamaktadır. Örneğin, dünyanın neresinde olursa olsun talep edilen ürün yedi gün yirmi dört saat internet aracılığı ile sipariş edilebilmektedir. Benzer ve farklı ürün seçenekleri hakkında bilgi toplama, karşılaştırma yapabilme ve ücretsiz danışmanlık alabilme gibi opsiyonel yeni fırsatları kendi içinde barındırması Internet'i tüketiciler için hızla kabul gören ortam haline gelmiştir. Bu yönleriyle, Internet ekonomisi ve elektronik ticaret, lojistik hareketlerini hızlandırmaktadır. Klasik büyük hacimli malların ve kesikli siparişlerin yanında küçük hacimli ve sürekli taşıma hareketleri de yeni boyut getirmiştir. E Lojistik ve geleneksel lojistik arasındaki farklar Tablo 3.1'de yer almaktadır [31].

Özellikle bilişim altyapısı gelişmiş ülkelerde yoğun iş temposu içerisindeki kentlerde ev veya ofis ortamından Internet yardımıyla verilen siparişlerin sayısı artmaktadır. Bu durum yeni bir yaşam tarzının gelişmesine yardımcı olmaktadır. Internet yaratmış olduğu zaman ve mekan faydası ile özellikle alış verişe çıkma fırsatı olamayan insanlar için büyük kolaylık sağlamaktadır.

Tablo 3.1 E-Lojistik ve Geleneksel Lojistik Arasındaki Farklılıklar [31]

	Geleneksel Lojistik	E-ticaret Üzerinden Lojistik
Taşıma Büyüklüğü	Büyük hacim	Küçük hacim, paket
Müşteri	Stratejik	Bilinmiyor / Kimliği Gizli
Talep Türü	İtme sistemi	Çekme sistemi
Envanter/Sipariş Akışı	Tek yönlü akış	Çift yönlü akış
Ortalama Sipariş Miktarı	1000 \$'dan daha fazla	100 \$'dan daha az
Güzergahlar	Yoğun ve merkezi	Az, parçalanmış ve dağınık
Talep	Durağan	Dönemsel, parçalı
Sorumluluk	Tek bağlantı	Tüm tedarik zinciri

Tam Zamanında Lojistik (**JIT-L: Just in time Logistics**) kavramının gelişmesiyle birlikte, internet, Elektronik Bilgi Alışverişi (**EDI: Electronic Data Interchange**) – uydu destekli küresel konum tespit sistemleri (**GPS: Global Positioning System**), mobil iletişim (**GSM**), akıllı taşıma sistemleri (**ITS; Intelligent Transport Systems**), bar-kod, otomasyon gibi bilişim teknolojileri uygulamalarının yaygınlaştığı görülmektedir. Lojistik hizmeti veren işletmelerin yeni teknolojileri özellikle İnternet tabanlı işlem ve hizmetleri; müşteri edinme, sipariş süreçleri, faturalama, kargo izleme, araç takip sistemlerini vb. yoğun bir şekilde kullandıkları görülmektedir.

3.5.6. Çevre Yönetimi

Uluslararası taşımacılık ve lojistik alanında artan gelişmeler beraberinde yeni sorunları da getirmektedir. Bu yeni sorunların başında doğal çevreye verilen zarar gelmektedir. Artan lojistik ve taşıma hareketi, yoğun trafik hacmi ile birlikte taşıma araçlarının çevreye yaymış oldukları zehirli atık ve artıklar bu alanda dikkatli faaliyet göstermeyi gerektirmektedir. Hemen her ülke bu konuda ciddi önlemler almakta ve ciddi yaptırımlar uygulamaktadır. Örneğin denizyollarında gemilerin denizlere bırakabildiği katı ve sıvı atıklar, karayollarında TIR ve çekicilerin havaya yaymış olduğu gazlar ve tüm taşıma türlerindeki kaza riskleri bu alanda detaylı plan hazırlanması ihtiyacını doğurmaktadır.

3.5.7. Üçüncü Parti Lojistik

İşletmelerin lojistik faaliyetlerinde dış kaynak (outsourcing) kullanmak suretiyle gerçekleştirdikleri faaliyetler “Üçüncü Parti Lojistik (3PL)” olarak tanımlanmaktadır.

Tanım içerisinde yer alan “üçüncü” kavramının daha rahat anlaşılabilmesi açısından birinci ve ikinci parti kavramlarına değinmek gerekmektedir:

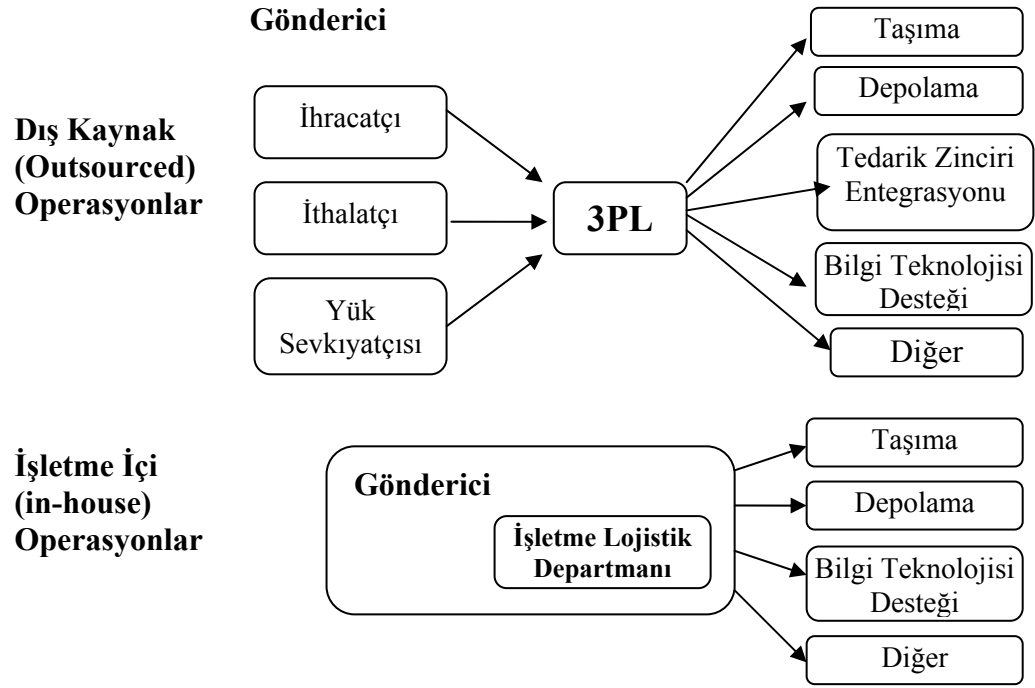
- Birinci Parti: Üretici, toptancı, perakendeci veya gönderici,
- İkinci Parti: Birinci partinin doğrudan müşterisi (tedarikçisi) konumundaki işletme,
- Üçüncü Parti: Lojistik araçlar; Yuk Sevkıyatçılığı, hizmet sağlayıcı, taşıyan, antrepo işletmecisi, vb.,
- Dördüncü Parti: Lojistik ürün ve bilgi akış süreçlerini koordine ve entegre eden işletme.

Üçüncü parti lojistik şirketleri, yan sanayiden işletmeye malzeme akışı (inbound logistics) yani fiziksel tedarik aşamasında, üretim süreçlerinde yani dahili işlemler aşamasında ve işletmeden alıcılara kadar uzanan malzeme akışı (outbound logistics) faaliyetler olarak üç alanda hizmet sunabilme yeteneğine sahiptirler.

Üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcılar, uzmanlık alanlarına göre;

- yük sevkıyatçılığı tabanlı üçüncü parti lojistik şirketleri
- taşıma tabanlı üçüncü parti lojistik şirketleri
- depolama tabanlı üçüncü parti lojistik şirketleri
- finansal tabanlı üçüncü parti lojistik şirketleri
- bilgi ve iletişim tabanlı üçüncü parti lojistik şirketleri

olarak adlandırılmakta ve bu şekilde faaliyetlerini yürütmektedirler. Şekil 3.2’de bu konuyu belirten organizasyon şeması yer almaktadır [32].



Şekil 3.2 Üçüncü Parti Lojistik [32]

Son yıllarda, birçok üretici tedarik zinciri yönetimi fonksiyonlarının bir kısmında veya tamamında dış kaynak kullanımına gitmektedir. Üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcı işletmelerle işbirliği yapma nedenlerini aşağıdaki gibi görmek mümkündür [33], [22];

- lojistik maliyetlerini azaltmak,
- lojistik olanaklarını, yeteneklerini optimize etmek,
- müşteri memnuniyetini arttırmak, müşteri isteklerine karşı esnek ve bu beklentilere cevap vermeye açık olmak,
- elde bulunmayan yetenekler için uzmanlık ve kaynak sağlamak,
- firmanın ana faaliyet alanı üzerine yoğunlaşmak,
- işgören problemlerinden kaçınmak ve müşteri hizmetlerini geliştirmek,
- müşterilerine daha iyi hizmet için katma değer olanaklarını geliştirmek,
- operasyonları geliştirmek,
- sermaye bağlamaktan kaçınmak,
- kontrol, düzeltme ve yeni talimat maliyetlerinden kaçınmak,
- piyasanın değişen beklentilerine karşı esnek ve çevik olmak,
- operasyonel faaliyetlerdeki avantajların dışında, stratejik çözümler sağlamak ve stratejik ortak elde etmek,

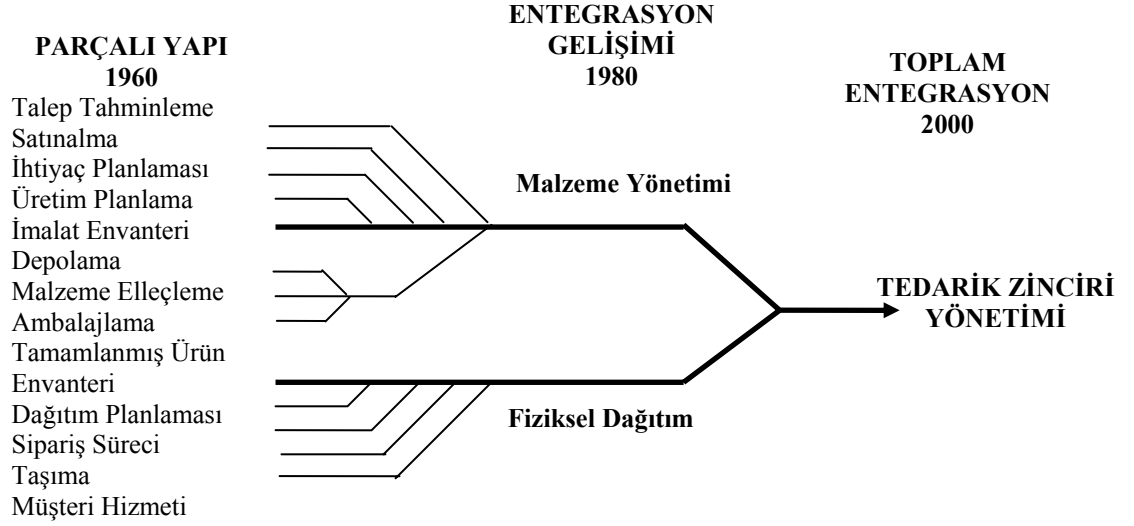
- talep dalgalanmalarını karşılamak,
- yeterli düzeyde bilgi ve iletişim teknolojisine sahip olmak.

Lojistik faaliyetlerinin dış kaynaklı gerçekleştirilmesiyle beraber zamanında teslim oranı (just-in time delivery) artmaktadır. Zamanında teslim, nispi olarak taşıma maliyetlerini arttırsa da toplam lojistik maliyetlerini azaltacaktır. Zamanında teslim stok miktarlarını azaltacağı gibi, yöneticilere nakliyelerin zamanını tam bilmelerine olanak verdiğiinden, işgücünü optimize etme olanağı sunmakta, dolayısıyla işgücü maliyetleri azalmaktadır. Aynı zamanda ürünleri müşterinin istediği zamanda teslim ederek kayıp satış maliyetlerini düşürmektedir. Böylelikle müşteri memnuniyetini de arttırmaktadır.

3.6. Lojistikte Tedarik Zinciri Yönetimi

3.6.1. Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramı

İşletme yönetimi ve lojistik kavramının gelişiminde büyük rol oynayan ABD’de, 1900’li yılların başlarında “üretim” ağırlıklı olan iş anlayışı ve pazar yapısı, 1930’lardan sonra “satış” ve 1950’li yıllarla birlikte “pazarlama” merkezli bir yönelim göstermiştir. 1980’li yıllardan itibaren hizmet anlayışı hızla gelişirken, müşteri odaklılık ve pazar merkezli hareketler değer kazanmıştır. Lojistik kavramının tarihsel gelişimi içerisinde hammaddeden nihai müşteriye ulaşan tüm akış zinciri, 1960’lı yıllardaki parçalı yapıdan 1980’lerde entegrasyon aşamasına ve nihayet günümüzde “Tedarik Zinciri Yönetimi” anlayışına geçmiştir. Şekil 3.3’ te Tedarik Zinciri Yönetiminin Tarihsel Gelişimi görülmektedir [34].



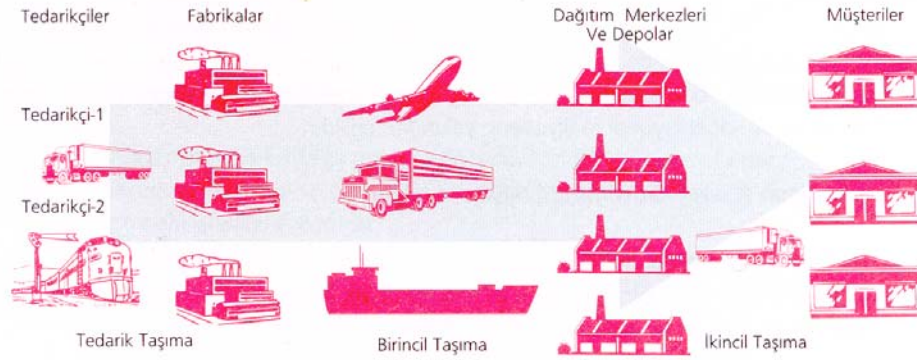
Şekil 3.3 Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramının Tarihsel Gelişimi [34]

İşletmeler açısından lojistik, hammadde, yarı mamul ve hazır parçaların üretim ortamına taşınması fiziksel tedarik (giriş lojistiği); sonrasında bunların iş istasyonları ve tezgahlara taşınması yani kurum içi malzeme akışı ve elleçleme; nihayetinde ise çıkış ambarından dağıtım kanallarına ve müşterilere kadar uzanan zincir fiziksel dağıtım (çıkış lojistiği) olarak üç aşamalı bir yönetim sürecinden oluşmaktadır. Bu üç aşamalı ve birbiriyle bağlantılı olarak gelişen yapı tek bir çatı altında “Tedarik Zinciri Yönetimi” olarak Şekil 3.4’de görüldüğü gibi toplanmaktadır [35].

Tedarik Zinciri, iki kısım arasındaki ürün, bilgi ve/veya para akışının bağlantısını ifade etmektedir. Bu kısımlar işletme içi üretim ve satış departmanları arasındaki akış olabileceği gibi iki şirket arasındaki alış-veriş den kaynaklanan bir akış da olabilmektedir. Kısacası, tedarik zinciri yönetimi bir “akış yönetimi”dir [36].

Tedarik zinciri yönetiminde, “arz ve tedarik yönetiminin uyumlaştırılması” temel önceliktir. Arz yönetimi olarak adlandırılan kavram içerisinde kaynak ve stratejilerin belirlenmesi, üretilmesi gereken ürün miktarı ve zamanlaması ile tedarikçilerin tespiti, satın alma faaliyetleri, ortak proje, işbirliği anlaşmaları eşzamanlı olarak planlanmaktadır [37]. Tedarik Zinciri Yönetimi, arz ve tedarik sistemlerini uyumlandırmasının yanı sıra alıcıları (nihai tüketici veya kurumsal müşteri) memnun etmek için gerçekleştirilen tüm yönetim faaliyetlerini kapsamaktadır. Tedarik zinciri yönetimi; tahminleme, satın alma, kaynak kullanımı, üretim planlama, akış ve süreç

yönetimi, pazarlama, satış sonrası destek, hizmet, lojistik ve dolaylı olarak finans ve insan kaynakları yönetimi de dahil olmak üzere işletme bütününe ilgilendirmektedir.



Şekil 3.4 Tedarik Zinciri Yönetimi [12]

3.6.2. Tedarik Zinciri Parametreleri

3.6.2.1. Fiziksel Tedarik Giriş / Lojistik Süreçleri

Başarılı bir zincir yönetiminin tedarik ayağında temel prensip, tedarikçi ile müşterisi arasında geleneksel çatışmacı tutum yerine karşılıklı yararlı ön planda tutan ilişki modelidir. Uzun vadeli işbirliği yaklaşımı ile şirketler, tedarikçi sayısı ve maliyetleri azaltmakta ve güven ortamı oluşturarak uluslararası pazarlarda rekabet avantajı elde etmektedirler.

Fiziksel tedarik, tedarikçileri işletme sürecine bağlayan girdi hareketinden sorumludur. Taşınması planlanan unsurların (hammadde, yarı mamul, hazır parça vb.) nereden veya kimden, ne kadar ve ne zaman sipariş edilmesi gerektiğini belirlemektedir. Fiziksel tedarik sistemi, çeşitli tedarikçiler arasından seçim yapabilmek için gerekli olan kriterleri sunmakta olup, gelen malzemelerin hangi taşıma türüyle taşınacağını belirleyerek onların depolanacağı yerleri ve bu yerlerin olması gereken özelliklerini açıklamaktadır.

Yük sevkiyatçılığı işletmeleri fiziksel tedarik aşamasını yurt içi ve yurt dışı giriş (inbound) lojistiği olarak algılamakta ve kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılık faaliyetleri şeklinde planlamaktadırlar. Bu safhada gümrükleme ve sigortalama gibi temel lojistik hizmetleri de başlamaktadır.

3.6.2.2. Dahili İşlemler (Üretim Süreçleri ve Malzeme Yönetimi)

Dahili işlemler, işletme içi akış faaliyetlerinin yönetimini kapsamaktadır. Giriş ambarında bulunan malzemelerin imalat ortamındaki iş istasyonlarına aktarımı ve bölümler arasında dolaşımının sağlanarak tamamlanmış ürün haline dönüştürülmesiyle birlikte çıkış ambarına şevki bu aşamadaki temel süreçlerdir.

Yük Sevkiyatçılığı işletmeleri, tedarik zincirinin bu aşamasında üretim ortamındaki lojistik hareketleri, depolama, bar-kodlama, paletleme, istifleme elleçleme, envanter yönetimi, stok takibi, satın alma, vb. operasyonel faaliyetlerle yakından ilgilidir.

3.6.2.3. Fiziksel Dağıtım Çıkış/Lojistik Süreçleri

Fiziksel dağıtım çıktı hareketinden sorumlu olup tamamlanmış ürünlerin dağıtım zinciri (toptancı, aracı, bayii, perakendeci vb.) içerisinde hızlı ve ekonomik bir biçimde gönderilmesini sağlayarak alıcılara ulaşmasını sağlayan bir süreçtir.

Yük Sevkiyatçılığı işletmeleri fiziksel dağıtım aşamasında, hizmet verdiği işletmeye ait ürün ve eşyaların müşteriye hızlı, güvenli ve ekonomik bir biçimde iletilmesinden sorumludur. Lojistik hizmet sağlayıcılar, özellikle yurt dışı çıkış (outbound) lojistiğinde kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılık türlerinde eşya akışının gerçekleştirilmesinin yanı sıra yoğun bilgi akışını da koordine etmektedirler. Tedarik zincirini tamamlayabilmek için şirketler;

- küresel bilgi ve iletişim teknolojilerinden yararlanmalı,
- zincir üyeleri arasında karşılıklı bilgi alış verişi yoğunlaştırılmalı,
- partnerler arasında koordinasyon sağlanmalı,
- etkinlik ve verimlilik geliştirilmeli,
- tedarik zinciri modelinde özgünleştirmeye gidilmelidir.

3.6.3. Maliyetin Tedarik Zinciri Yönetimi Eğilimleri

Uluslararası pazarlarda son yıllarda şu hususlar, eğilimler gözlenmiştir.

- Uluslararası pazarlarda şirketler değil tedarik zincirleri rekabet eder.
- Azaltılması ve yeni katma değerlerin yaratılması tedarik zinciri ortakları arasındaki işbirliğine bağlıdır.
- Tedarik zinciri rekabeti, “katma değerli bilgi değişimi” üzerine kurulmuştur.
- Tedarik zinciri entegrasyonu, süreç entegrasyonu anlamına gelmektedir.

- Tedarik zinciri rekabeti, ortak stratejinin kararlılıkla sürdürülmesini gerektirir.
- “Üretici sevkiyat ve yönetiminden”, “perakendeci sevkiyat ve yönetimine” geçiş ağırlık kazanmaktadır. Tedarik Zinciri Yönetiminde “itme sistemi (push system)” anlayışı, yerini “çekme sistemi (pull system)” anlayışına bırakmaktadır [34], [38].

4. YÜK SEVKİYATÇILIĞI

4.1. Giriş

Küçük ve orta boydaki şirketler veya devamlı ithalat ve ihracatı olmayan sürekli nakliye yapmayan kuruluşlar için devamlı sevkiyat bilgilerini takip eden rasyonel taşıma fonksiyonlarını bilecek profesyonel personel bulup çalıştırma, yetiştirme ve gelişmeleri izleme açısından büyük maliyetler getirmektedir. Bu neden ile bütün dünyada belirtilen nakliye/taşıma işleri için nakliye komisyonculuğu/yük sevkiyatçılığı mesleği ortaya çıkmıştır. Yük Sevkiyatçıları devamlı yükleme ulaştırma hazırlık işleri yaptıkları için piyasa koşullarını çok iyi bilmeleri ve zaman kaybetmeksizin müşterinin ihtiyacına cevap verecek en doğru nakliye tarzının seçilip uygulanmasına yardımcı olmaları beklenmektedir. Kısaca yük sevkiyatçılığı müşterilerinin mallarını uygun şartlarda taşınması için hazırlık işleri üreten taşıtan bir taşıma organizatörüdür ve dünyada Freight Forwarder olarak anılmaktadır. Yük sevkiyatçılığı yapabilmek için öncelikle;

- ulaşım araçları,
- ulaşım metotları,
- malın teknik, işletme ve taşıma özellikleri ile uygun karar yaklaşımları,

alanlarında yeterli bilgi sahibi olmak gerekmektedir.

Yük sevkiyatçılığı için ayrıca aşağıda anılan dernek ve birliklere üye, buna bağlı olarak da, çalışanların belli bir eğitim ve iş tecrübesi birikimine sahip olmak gibi mutlak gerekmektedir.

Bunlar ülkemizde henüz geçerli olmamasına karşın aşağıdaki yurtdışındaki birliklerin Türkiye'deki uzantıları 1974 de kurulan UND “ Uluslar arası Nakliyeciler Derneği” , 1986 da kurulan UTIKAD “Uluslar arası Taşıma işleri Komisyoncuları ve Acenteleri Derneği” , IATA “Hava Ulaşımı”, veya UNMAD “Uluslar arası Nakliye Mütahhitleri Derneği” gibi birlikler vardır .

Dünyanın hemen hemen bütün ülkelerinde FIATA “International Federation of Freight Forwarder”dir. Bu birlikte üyelik esastır. Bu birlik hiçbir devlete bağlı olmayıp 31 Mayıs 1926’da Viyana’da tescil edilmiş olup tüm dünyada 35.000 Yük Sevkiyatçılığı şirketinde çalışan yaklaşık 10.000.000 insanı kapsamaktadır. Her ne kadar bir devlete bağlı değilse de Birleşmiş Milletler ve Ticaret Gelişim Konferansının Ekonomik ve Sosyal Konseyi nezdinde danışman statüsüne sahiptir.

Günümüzde ulusal ve bölgesel ekonomilerin canlandırılmasında, ticaretin hızlandırılması ve iş süreçlerinin basitleştirilmesinde yük sevkiyatçılığı hayati rol oynamaktadır. Bu bakımdan yük sevkiyatçılığı uluslararası ticaret ve küresel ekonomideki değişimleri dikkatle takip etmeli faaliyette bulunduğu ülkelerde yaşanmakta olan ekonomik, siyasi ve yasal gelişmelerle yakından ilgilenmelidir.

4.2. Yük Sevkiyatçılığının Lojistik Faaliyetlerdeki Yeri

Dünya ticaretindeki küreselleşme ve yeni gelişmelerin etkisi yoğun bir şekilde lojistik ve taşıma sektörü üzerinde görülmektedir. Hemen hemen bütün sektörlerle bire bir, doğrudan ilişkisi olan lojistik, uluslararası pazarlarda rekabet avantajının elde edilmesinde kilit rol üstlenmektedir. Ürün ve/veya hizmetlerin hedef pazarlara rakiplerden bir adım önde olarak daha hızlı ve daha ekonomik biçimde ulaştırılması uluslararası lojistik faaliyetlerinin özünü oluşturmaktadır.

Günümüzde lojistik faaliyetleri; sadece “eşya ve belgelerin hareketleri” ile sınırlı kalmamakta, uluslararası ticaretin bir alt fonksiyonu olarak gelişme göstermiştir. Lojistik, müşteri siparişlerinin alımından mal bedellerinin tahsiline, gümrük ve transit geçiş evrakının hazırlanmasından depolamaya ve tüm iş süreçlerinin hizmet perspektifiyle entegrasyonuna kadar çok daha geniş bir boyuta ulaşmıştır.

Sürekli artan müşteri istek ve ihtiyaçları, şiddetli rekabet ortamı, teknolojik gelişmeler ile birlikte yeni mevzuat ve düzenlemeler, işletmeleri “modern lojistik” anlayış ve uygulamalarına yönlendirmektedir.

Lojistik, makro açıdan ülke ekonomisine sağladığı faydalar ve bütün sektör dallarındaki dinamizm; mikro açıdan bakıldığında ise şirket verimliliği ve kârlılığı için hayati önem taşımaktadır.

Uluslararası ticaret eğilimleri, lojistik sektörünü daha iyi anlayabilmek ve daha rahat yorumlayabilmek için büyük katkı sağlamaktadır. Her sektörde yaşanan rekabet ve köklü değişimler çarpan etkisi yaparak lojistik alanında da etkisini göstermektedir.

Günümüzde ulusal ve bölgesel ekonomilerin canlandırılmasında, dolayısı ile ticaretin ve denizyolu ulaştırmasının hızlandırılmasında ve iş süreçlerinin basitleştirmesinde yük sevkiyatçılığı hayati rol oynamaktadır. Bu bakımdan yük sevkiyatçılığı uluslararası ticaret ve küresel ekonomideki değişimleri dikkatle takip etmeli, faaliyette bulunduğu ülkelerde yaşanmakta olan ekonomik, siyasi ve yasal gelişmelerle yakından ilgilenmelidir.

Yük sevkiyatçılığı; kara, hava, deniz, demiryolu, nehiryolu, boru hattı veya kombine taşımacılık gibi bütün taşıma türlerinde; sevkiyat, dağıtım, depolama, gümrükleme ve sigorta hizmetlerini gerçekleştiren aktif bir işletme ağına sahip olan ve anahtar teslim lojistik hizmeti veren organizatör bir kuruluştur.

Yük sevkiyatçılığı, bir eşyanın göndericisinden alıcısına teslimine kadar lojistik ile ilgili yapılan tüm faaliyetleri gerçekleştirir. Yük sevkiyatçılık işletmesi klasik olarak pazar deneyimi yüksek, kendi ülkesinde malların lojistik hizmetlerini yerine getirirken, günümüzde bu anlayış köklü değişim göstermiş, küresel çapta hareket eden firma vizyonu ağırlık kazanmıştır.

Yük sevkiyatçılığı, gönderici (ihracatçı, ithalatçı veya temsilcileri) adına lojistik faaliyetleri organize eden, teslim aldığı eşyayı en kısa sürede, istenilen noktaya en güvenli bir biçimde ulaştıran kurumdur.

Almanya yasal düzenlemelerinde yük sevkiyatçılığı “spediteur” olarak geçmektedir [39]. Aynı şekilde Fransa Ticaret Yasası’nda “commissionnaire de transport - taşıma işleri komisyoncusu” yük sevkiyatçıları için kullanılmaktadır. Fransız ticaret hukukuna göre Yük Sevkiyatçılığı; “bir noktadan diğerine taşımayı ve taşıma ile birlikte yan hizmetleri de sağlayan kuruluşlardır”.

ABD hukukunda ise yük sevkiyatçılığı kavramı, taşıma organizatörlüğü ile ilgili mevzuat çerçevesinde yorumlanmaktadır. ABD mevzuatında yük sevkiyatçılığı ile ilgili üç tip ayırım vardır:

1. Bağımsız Deniz Taşıma Organizatörlüğü

Denizyolu taşımaları ile ilgilidir. Federal Deniz Taşımacılığı Komisyonu (Federal Maritime Commission-FMC) sorumluluğu altındadır [10].

2. Yurtiçi Taşıma Organizatörlüğü

Eyaletlerarası Ticaret Komisyonu (Interstate Commerce Commission - ICC) sorumluluğunda çalışmaktadır [10].

3. Gemi Sahibi Olmadan Taşıma Yapanlar (Non Vessel Operating Carrier - NVOCC)

Federal Deniz Taşımacılığı Komisyonu FMC sorumluluğundadır ve bu kuruluşun tarifelerini uygulamakla yükümlüdürler [10].

Yurtiçi Taşıma Organizatörleri ve Gemi Sahibi Olmadan Taşıma Yapanlar NVOCC'lar "dolaylı taşıyan" olarak sınıflandırılırlar. Bu nedenle yük sevkiyatçılığı sadece sözleşmeli taşıyan da olsa, taşımayı kendisi gerçekleştirmese bile taşıyan sorumluluklarından sorumlu tutulabilir.

Türk yasal mevzuatında yük sevkiyatçılığı kavramı ise Ticaret Kanunu'nda (TTK) taşıma faaliyetleri çerçevesinde düzenlenmektedir. Yasa, yük sevkiyatçılığı terimini "taşıma işleri komisyoncusu" olarak tanımlanmakta ve TTK'nun 808-815 maddelerinde düzenlenmektedir. Bu tanıma göre yük sevkiyatçılığı (Taşıma İşleri Komisyoncusu), ücret karşılığında kendi adına ve bir müvekkil hesabına eşya taşımaya meslek edinmiş olan kuruluşlardır (Madde 808). 10 Temmuz 2003 tarih ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda da Taşıma İşleri Komisyoncusu yine aynı şekilde tanımlanmıştır [9].

Taşıma İşleri Komisyonculuğu kavramı, günümüzde lojistik ve uluslararası taşımacılık sektöründe yapılan iş faaliyetlerini yeterince kapsamamakta ve birçok açıdan yetersiz kalmaktadır.

Tanım birliğinin sağlanması açısından "Taşıma İşleri Komisyoncusu" kavramının yerine gerek sektör içinde gerekse uluslararası alanda yerleşmiş karşılığı olan "Freight Forwarder" kavramı tercih edilmiştir.

Türk Ticaret Kanunu'nda belirtilen özel hükümler saklı kalmak kaydıyla taşıma sözleşmesi çerçevesinde yük sevkiyatçılığının görev ve sorumlulukları aşağıdaki biçimdedir:

- Yük sevkiyatçılığı, taşıma sözleşmesine konu olan anlaşma hükümlerini yerine getirmekte ve bilhassa taşıyanları ve ara komisyoncuları seçmekte, tedbirli bir tacir gibi hareket etmeye ve temsil ettiği kişilerin (yani müşterisinin) menfaatlerini korumaya ve onların talimatlarına uymaya mecburdur.

- Yük sevkiyatçılığı, eşyayı kendi vasıta ve adamları ile taşıyabileceği gibi kendi yerine geçen taşıyanlara da taşıtabilir. Bu halde komisyoncu taşıyan sayılır (Md. 814).
- Yük sevkiyatçılığı, taşıma senedinin ikinci nüshasını kendi adına imza edip müvekkiline geri vermiş veya kendi adına taşıma ilmühaberi tanzim ederek müvekkiline vermiş ya da kendisiyle müvekkili arasında taşıma ücreti ve bütün masraflara karşılık olarak kesin bir para tayin edilmiş ise taşıyan sayılır.

4.3. Yük Sevkiyatçılığı Faaliyet Alanları ve İşlevi

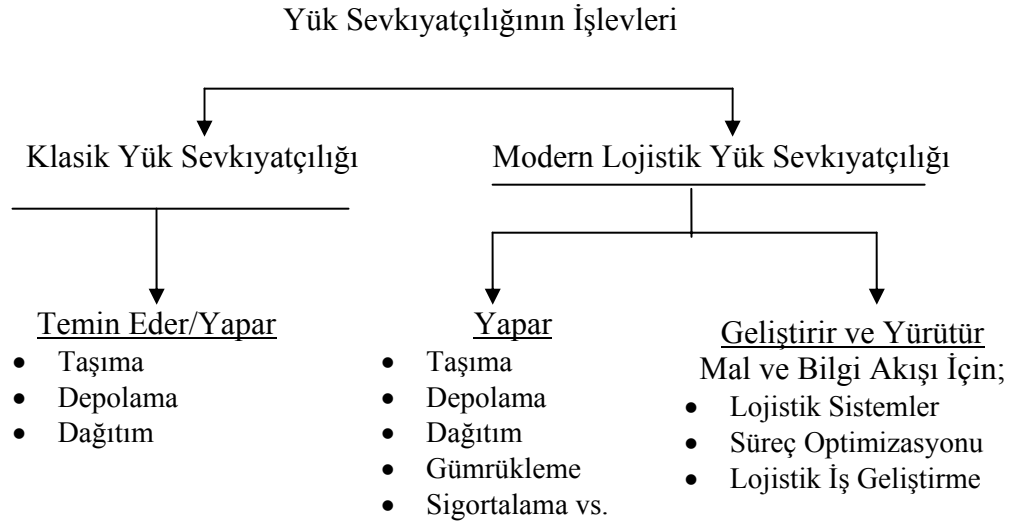
Yük sevkiyatçılığı işletmeleri uluslararası taşımacılık ve lojistik faaliyetlerinde katalizör görevini yapmakta ve ekonomik açıdan büyük katma değer yaratmaktadır. Müşterisine ait eşya ve ürünlerin tam zamanında alıcısına ulaştırılmasında hızlı, ekonomik ve güvenli lojistik hizmet sağlayan yük sevkiyatçılığının temel faaliyet alanları; uluslararası ve dahili taşımacılık, ihracat - ithalat işlemleri, gümrükleme, taşıma yönetimi ve taşıyan seçimi, taşıma belgeleri hazırlama, sigortalama, depolama-elleçlemedir.

Yük sevkiyatçılığı faaliyette bulunduğu pazar yapısı; hukuk, pazarlama ve lojistik boyutlu olup ulusal ve uluslararası düzenlemelerle yakından bağlantılıdır. Yük sevkiyatçılığı iş çevresi kapsamı içerisinde; taşıyanlar, taşıma operatörleri, acenteler, depo ve antrepo işletmecileri, sigorta şirketleri, gümrük müşavirleri ile kamuya ait ilgili kurum ve kuruluşlarla yoğun etkileşim içerisinde.

Yük sevkiyatçılığının lojistik faaliyetlerini organize edebilmesi için taşıma yönetimi, dağıtım, depolama, ambalajlama, gümrükleme, sigortalama ile uyulması gereken mevzuat ve prosedürleri çok iyi bilmesi gerekmektedir. Bu nedenle yük sevkiyatçılığının, ithalat, ihracat, taşımacılık, gümrük, depo/antrepo, sigorta gibi temel çalışma konularında, işi başlangıcından siparişi teslim edinceye kadar bütün süreçlerde tüm sorumluluklarını başarıyla yerine getirmesi gerekmektedir.

Lojistik iş süreçleri, normal koşullarda taşıma ve operasyonlarını yerine getiren birbirine bağımlı çok sayıda bileşenden oluşmaktadır. Yük sevkiyatçılığı lojistik sisteminde bulunan taşıma, yükleme-boşaltma, depolama, gümrükleme ve sigortalama gibi bu işi meslek edinmiş her bir birimin operasyonel faaliyetlerini en az onlar kadar bilmesi ve konuya hakim olması; karayolunda bir karayolu nakliyat işletmesi, denizyolunda bir denizcilik işletmesi gibi taşıma süreçleri, yasal mevzuatı ve sorumluluklarını en iyi

şekilde özümsemesi gerekmektedir. Ancak bu şekilde müşterisine daha ekonomik, güvenli ve hızlı; yani etkin ve verimlilik ilkeleriyle çalışan bir ortam yaratabilir.



Şekil 4.1 Yük Sevkiyatçılığının Lojistik Hizmet Üretimindeki İşlevleri [40]

Şekil 4.1’de Yük sevkiyatçılığının lojistik hizmet üretimindeki işlevleri bir şema ile gösterilmiştir. Şekilde de belirtildiği gibi klasik hizmetleri içerisinde nakliye, depolama, aktarma işlevleri yer alırken bu durum günümüzde bir hayli değişmiştir. Bugünün iş dünyasının hızlı ve yoğun doğası ile kıyasıya rekabet ortamı içerisinde yük sevkiyatçılık görev ve sorumluluk alanları genişlemiş, yeni bir biçim almıştır [41].

Yük sevkiyatçılığının faaliyet alanları şöyledir;

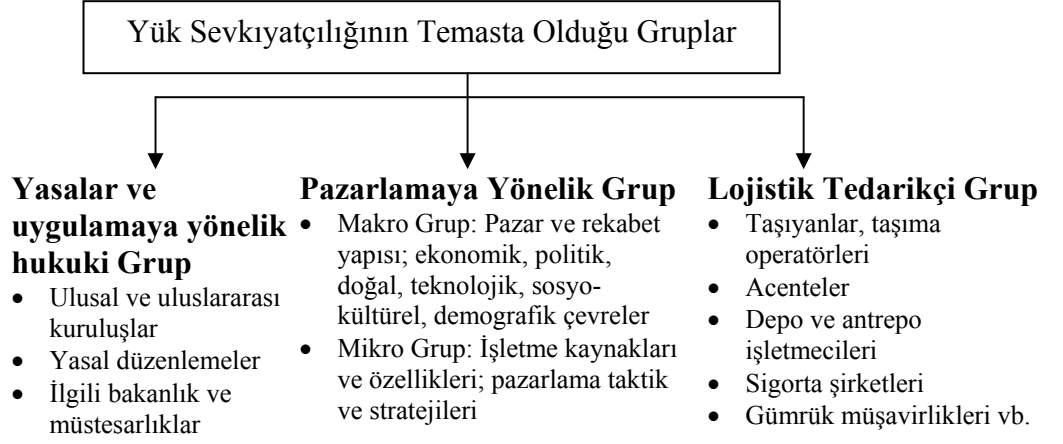
- uluslararası ve dahili taşımacılık,
- ihracat-ithalat işlemleri ve gümrükleme,
- taşıma türünün belirlenmesi (kara / deniz/ hava / demiryolu/ nehiryolu/ boru hattı kombine taşımacılık),
- taşıma yönetimi ve taşıyan seçimi,
- taşıma sözleşmesi ve kapsamının belirlenmesi,
- taşıma belgelerinin hazırlanması,
- uluslararası yasal mevzuat ve uygulamalar hakkında danışmanlık hizmeti,
- sigortalama,
- depolama ve antrepo hizmetleri,
- elleçleme,

- ambalajlama, barkod ve etiketleme,
- operasyon ve sevk yönetimi,
- lojistik maliyet planlaması,
- dağıtım,
- tersine lojistik faaliyetleri (iade ürünler, tamir, vb.),
- fabrika içi destek, montaj hattı vb. süreçler,
- stok yönetimi,
- pazarlama,
- müşteri ilişkileri yönetimi,
- raporlama,
- talep yönetimi,
- lojistik performans değerlendirme,
- banka işlemleri ve mal bedeli tahsilat, vb.,
- vergi mevzuat ve işlemleri,
- bilişim teknolojilerini kullanarak tüm üniteler arasında koordinasyon ve iletişimin sağlanması.

4.3.1. Yük Sevkiyatçılığının Temasta Olduğu Çalışma Grupları

Uluslararası taşımacılık ve lojistik faaliyetleri gösteren yük sevkiyatçılığı firmalarının faaliyetleri kapsamında temas halinde oldukları sektörel kurum veya kuruluşlar ana çalışma gruplarını üç temel başlık altına toplamak mümkündür [10]. Şekil 4.2’de de görüldüğü gibi bunlar;

- Yasalar ve uygulamaya yönelik hukuki grup
- Pazarlamaya yönelik grup
- Lojistik tedarikçi grubudur.



Şekil 4.2 Yük Sevkiyatçılığının Temasta Olduğu Gruplar [10]

4.3.1.1. Yasalar ve Uygulamaya Yönelik Hukuki Grup

Taşımacılık ve lojistik faaliyetleri, ulusal ve uluslararası birçok kuruluş tarafından yasalar, ilgili konvansiyonlar ve ortak mutabakatlarla düzenlenmektedir. Devletler ortaklaşa olarak imzaladıkları uluslararası lojistik ve taşımacılık anlaşmaları ile bu alandaki iş ve ticaret hayatının çerçevesini belirlemektedirler.

Yük sevkiyatçılık işletmesinin faaliyet alanları ulusal ve uluslararası yasalar çerçevesinde şekillendirilmiştir. Ayrıca her sektörün ilgili meslek grubunun kendi ulusal ve uluslararası dernek ve birlikleri bulunmaktadır.

Taşımacılık ve Lojistik alanında yük sevkiyatçıları için Türkiye’de UTİKAD ve dünyada FIATA meslek örgütleri, iş ahlakı, profesyonellik, mesleğe giriş kriterleri, iş süreçleri, taşımacılık belgeleri ve eğitim konularında yönlendirici olmaktadır.

4.3.1.2. Pazarlamaya Yönelik Grup

İşletme pazarlama açısından temas halinde oldukları gruplar; pazar yapısı ve rekabet durumu; ekonomik şartlar, hukuki ve politik yapı ile teknoloji; dağıtım, coğrafi özellikler ve altyapı; sosyo-kültürel ortam, demografik özellikler gibi makro ve işletme özellikleri bakımından birçok makro değişkenin etkisi altındadır. Mikro açıdan temas halindeki gruplar, firmanın faaliyetleri ve arz edebileceği lojistik hizmetler kapsamında oluşturduğu pazarlama taktikleri ve stratejileri ile belirlenmiş sektör veya bölgesel konuları oluşturmaktadır. Uluslararası taşımacılık ve lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmeler belirli iş ve fonksiyonlarda uzmanlaştıkları alanlarda hizmet vermekte ve pazarlama çevresini de buna göre oluşturmaktadır.

4.3.1.3. Lojistik Tedarikçi Grup

Yük sevkiyatçılığı anahtar teslim lojistik hizmet veren organizatör kuruluşlar olması dolayısıyla anahtar teslim hizmet için farklı işlevi olan uzmanlaşmış tedarikçilere ihtiyaç duymaktadır. Taşımacılık ve lojistik sistemi; olağan koşullarda değişim işlevleri yerine getiren çok sayıda birbirine bağımlı ve farklı işlevleri üstlenen şirketlerden oluşmaktadır. Kendi işinde uzman olan bu şirketler; taşıyanlar, taşıma operatörleri, depo ve antrepo işletmecileri; sigorta firmaları ve gümrük müşavirleri; taşıma işlerinde kullanılan ekipman, araç-gereç ve fiziki imkânları tedarik eden gruplardır.

4.3.2. Yük Sevkiyatçılığı ve Sözleşme Tipleri

Yük sevkiyatçılığının uluslararası eşya (mal) taşıma faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde; “ihracatçı-ithalatçı”, “üretici/satıcı-alıcı”, “Yük Sevkiyatçılığı” ve “taşıma şirketi” olmak üzere birbirleriyle ilişkili birçok bileşen bulunmaktadır.

Bu bileşenlerin kendi aralarında yaptıkları ve birbirinin devamı olan sözleşme tipleri ise Şekil 4.3.’den de görüleceği üzere;

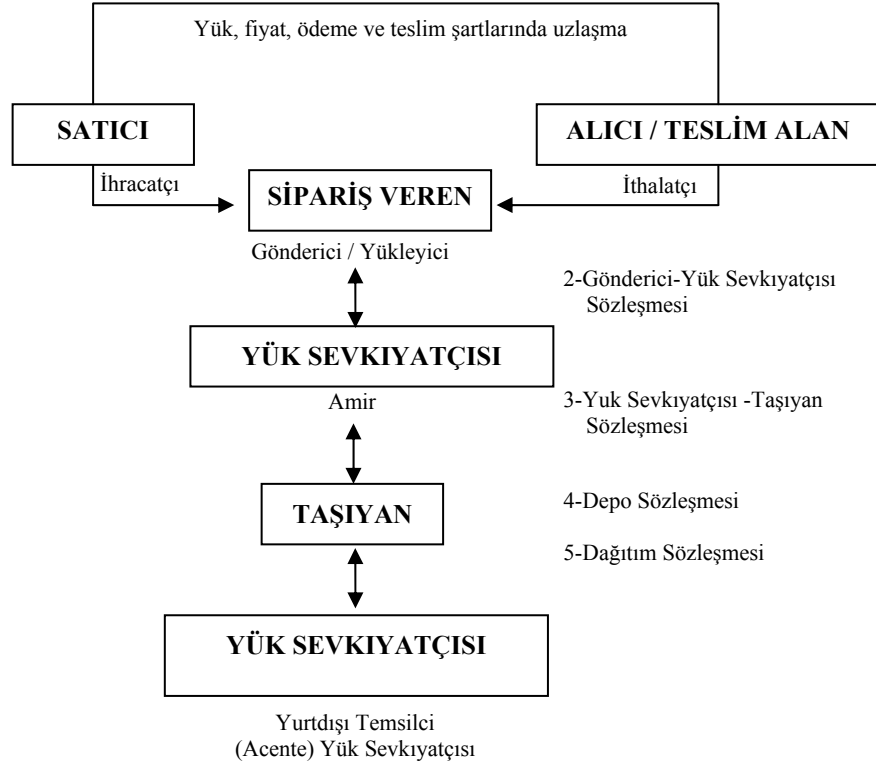
- İhracatçı ve ithalatçı arasında yapılan “ticari satım sözleşmesi”,
- İhracat veya ithalatçı taraflardan biri ve yük sevkiyatçılığı firması ile yapılan “gönderici - yük sevkiyatçılığı sözleşmesi”,
- Yük sevkiyatçılığı firmasının taşıma şirketi ile yaptığı “yük sevkiyatçılığı – taşıyan sözleşmesi”,
- Taşınacak eşyaların dağıtım merkezleri veya ara noktalarda depolanması gerektiğinde yapılan “depo sözleşmesi”
- Gönderen ve Yük Sevkiyatçılığı arasında veya ana Yük Sevkiyatçılığı ile uluslar arası pazarlarda dağıtım konusunda uzman olan şirketler (Alt Yük Sevkiyatçıları, distribütör, acente vb.) arasında yapılan “dağıtım sözleşmesi”dir.

4.3.2.1. İhracat-İthalat Ticari Satım Sözleşmesi

Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren şirketler; ihracatçı veya ithalatçılar aralarında yapmış oldukları “İhracat-İthalat Ticari Satım Sözleşmeleri”yle malların nerede, nasıl ve hangi koşullar altında teslim edileceğini konusunda karşılıklı mutabakata varırlar. Bu sözleşmelerde öne çıkan hususlardan biri taşıma ve lojistik organizasyonunun yapılarak, sorumlulukların ortaya konmasıdır. Dış ticarete teslim şekillerinde (Incoterms)

belirtildiği gibi gönderen ihracatçı olabileceği gibi ithalatçı da taşımayı organize eden taraf olabilmektedir.

4. 3.2.2. Gönderici-Yük Sevkiyatçısı Sözleşmesi



Şekil 4.3 Yük Sevkiyatçılığı ve Sözleşme Tipleri [10]

İhracatçı veya ithalatçı alıcısına göndermek üzere hazır ettiği malların sevkiyatını bizzat kendisi tarafından yapabileceği gibi bu konuda uzmanlaşmış yük sevkiyatçısı firmaların aracılığı ile de yapar. Sözleşmede taşıma ve lojistik sorumluluğunu üzerine alan taraf, konusunda uzman bir yük sevkiyatçılık işletmesiyle bağlantıya geçer. Yük sevkiyatçılık firmasının taşıma ve lojistik hizmetlerinde görevlendirilmesi halinde aralarında bir sözleşme ile koşullarının ortaya konması gerekmektedir [30].

Yük sevkiyatçılığının görevi, ihracatçı veya ithalatçıdan teslim aldığı malın alıcısı veya malın teslim edileceği kişi ile arasında yük sevkiyatçılık sözleşmesi ile birlikte göreve başlar. Yük sevkiyatçısı bu sipariş emrini aldığı zaman, "Gönderici-Yük Sevkiyatçısı Sözleşmesi" yapılmış demektir. Tüm acenteler gibi yük sevkiyatçıları da amirlerine karşı sorumluluk üstlenirler. Bu sorumluluklardan birçoğu özel anlaşmalardan doğar. Anlaşmanın yükümlülüklerini yerine getirmese de makul özeni göstermek gibi diğer sorumluluklar ise acente ilişkilerinin doğal bir sonucudur.

4.3.2.3. Yük Sevkıyatçısı - Taşıyan Sözleşmesi

Yük Sevkıyatçıları ihracat veya ithalatçılarla yani gönderenden alıcı tarafına malların taşınması ve ilave olarak gerekli lojistik hizmetlerinin sağlanmasında faaliyet göstermektedir. Yük sevkıyatçılığı şirketi bir hizmet organizasyonudur ve taşımacılık faaliyetlerinin yerine getirilmesinde bir aracı olarak taşıma şirketlerinden faydalanır. Yük sevkıyatçılığı bu aşamada taşıma süreci içinde gönderici sıfatını almaktadır. Gönderici olarak Yük Sevkıyatçısı, taşıma şirketi ile arasında “Yük Sevkıyatçısı - Taşıyan Sözleşmesi” yapar ve onu nakliye için görevlendirir.

Alıcı; adına eşya gönderilen ve gelen eşya için taşıyannın bu eşya üzerindeki bütün alacaklarını ödemek suretiyle kendisine veya vekaletname verdiği bir başka şahsa teslimini isteyebilecek veya eşyayı kabul etmeyebilecek kimsedir. Taşıyan ise; ücret karşılığı eşya taşıma işini yapandır. Taşıyan, taşıma sözleşmesine göre, eşyanın teslim edilmesi gereken yere nakli ve alıcıya tesliminden sorumlu bulunmaktadır.

4.3.2.4. Depo Sözleşmesi

Taşıma ve lojistik faaliyetlerinde günümüzde yük sevkıyatçı firmalarının asli görevlerinin bir parçası olarak algılanan sözleşme tipi ise “Depo Sözleşmeleri”dir.

Taşıması yapılan veya yapılacak olan eşyalar çoğunlukla depolama ve elleçleme sürecinden geçmektedir. Depolama işini yük sevkıyatçıları genellikle bağımsız çalışan depo işletmecileri aracılığı ile yerine getirirler. Depolama sözleşmesinde, yük sevkıyatçısı ve depo işletmecisi arasında imzalanan sözleşme şartları geçerlidir.

4.3.2.5. Dağıtım Sözleşmesi

Yük sevkıyatçılık firmalarının faaliyet alanlarından biri de dağıtımdır. “Dağıtım Sözleşmeleri” yurtdışı ve yurtiçi olmak üzere iki farklı yapıdadır. Uluslararası pazarlarda eşyaların varış noktasındaki alıcısına ulaştıktan sonra dağıtım faaliyetleri başlamaktadır. Alıcı, büyük miktarda aldığı eşyaları küçük parçalar halinde yerel kanallara ulaştırmak üzere dağıtım organizasyonları yapan ve alanında uzman şirketlerle (Alt Yük Sevkıyatçısı, distribütör, acente vb.) sözleşme yapabilmektedir.

Dağıtım sözleşmelerinin bir başka uygulama alanı ise yük sevkıyatçılığı firmalarının göndericiyle (ithalatçı, üretici vb. şirketler) yaptıkları dahili taşıma ve yurtiçi dağıtım sözleşmeleridir. Bu sözleşme tipi; üreticilerin ihtiyaç duydukları alt bileşenler olan hammadde, yarı mamul ve hazır parçaların tedarik sistemleri ile imalat ortamına

taşınması ile başlamaktadır. Daha sonrasında üretim ortamında ve üretim sonrası tamamlanmış ürünlerin dağıtım sistemleri ile entegre edilmesiyle devam etmektedir. Bu sözleşme tipi, dağıtım ve tüketim merkezleriyle, hedef pazarlara yönelik taşımalar ve lojistik hizmetlerin verilmesi şeklinde de olabilmektedir.

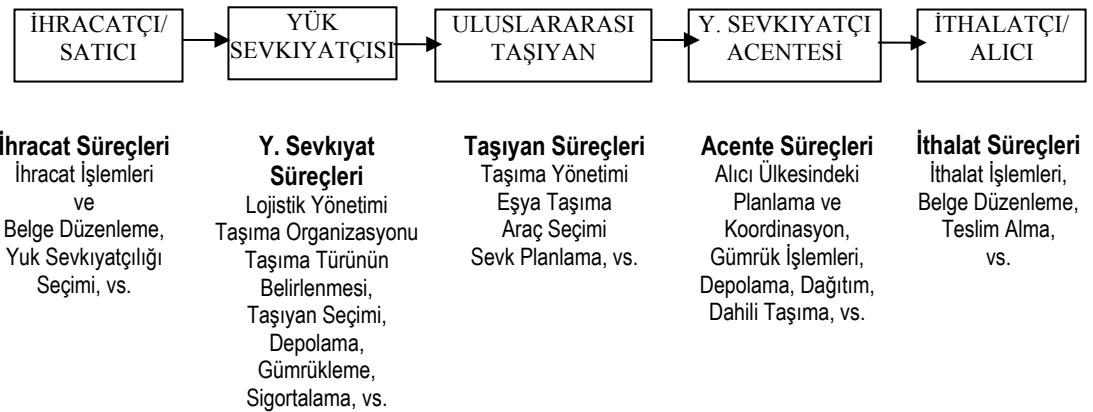
4.4. Yük Sevkiyatçılığı ve Taşıma Organizasyonu

Taşımacılık ve lojistik ülke sınırları içerisinde yapılabileceği gibi bölgesel ve uluslararası da olmaktadır. Böylelikle taşımacılık ve lojistik stratejik önem kazanmaktadır. Uluslararası eşya taşımacılığı, ihracat ürünlerinin yurtdışına, ithalat ürünlerinin ise yurtiçine sevki ile birlikte bir ülkeden başka bir ülkeye transit taşımacılık şeklinde de yapılabilmektedir [42].

Uluslararası pazarlarda taşıma organizasyonu yerel pazarlardan daha farklı yapıda olup aşağıda Şekil 4.4'de da görüleceği üzere karmaşık özelliklere sahiptir. Bu bakımdan Yük Sevkiyatçılığında taşıma organizasyonu iki önemli karar aşaması;

1. aşama; taşıma türünün belirlenmesi
2. aşama; taşıyan seçimi

birbiriyle bağlantılı olarak düşünölmek zorundadır.



Şekil 4.4. Yük Sevkiyatçılığı Taşıma Organizasyonu [28]

4.4.1. Taşıma Türünün Belirlenmesi

Taşıma türünün (kara, hava, deniz, demiryolu veya boru hattı) belirlenmesi çeşitli kriterlere bağlı olup bu kriterler arasında en önemlileri;

- taşıma sistemi içerisinde gerçekleşen (taşıma, taşıma terminalleri, depolama, gümrükleme, dağıtım, paketleme vb.) tüm maliyetler
- sözleşme kapsamında belirtilen yerler arasında taşıma işleminin süresi ya da teslim hızı
- taşıma güvenliği
- hizmet verilen yerlerin sayısı ve çeşitliliği
- taşınacak yükün taşıma türüne uygunluğu
- malın değeri, hacmi, ağırlığı ve büyüklüğü
- malın raf ömrü ve iklim şartlarına uygunluğunun kontrolü
- malın hasarlarına karşı dayanıklılığı
- düzenli hat seferlerinin sıklığı

biçiminde belirlenir.

4.4.2. Taşıma Türü Seçim Kriterleri

Taşıma türünün belirlenmesi sırasında “maliyet”, “hız”, “güvenilirlik”, “izlenebilirlik”, “emniyet” ve “esneklik” değişkenleri büyük önem arz etmektedir [43].

4.4.2.1. Maliyet

Taşıma seçim kriterlerinin öncelikli parametrelerinden biri de maliyettir. Taşımacılıkta karşılaşılan başlıca maliyetleri şöyledir;

- ulusal / uluslararası sevkıyat masrafları,
- araç-gereç maliyetleri,
- taşıma mesafesi, yol ve bakım giderleri,
- eşya bağlantılı faktörler (yoğunluk, istifleme, kullanımın kolaylığı ya da zorluğu, sorumluluk, sigorta),
- pazar bağlantılı faktörler (rekabet derecesi, hizmet üreten ve alan firma sayıları), arz-talep dengesi, yerli ya da uluslararası taşımacılık, ülke düzenlemeleri),
- depo ve antrepo işletme giderleri,
- gümrük ve liman masrafları,
- ambalajlama ve paketleme giderleri,

- iletişim maliyeti (sipariş yönetimi, faturalandırma, bilişim sistemleri giderleri), malzeme elleçleme giderleri,
- yönetim giderleri.

Taşıma maliyetleri, sektöre göre değişmekle birlikte şiddetli uluslararası rekabet koşullarında ürünün pazardaki fiyatının içinde önemli bir oranı oluşturabilmektedir. Bu oranın tespitinde, ürünle ilgili olarak arz ve talep dengesi, ağırlık, değer ve miktarı, taşınabilirlik, önem derecesi, bulunabilirlik gibi faktörler göz önünde bulundurularak değerlendirmeler yapılmaktadır. Örneğin kum ve çakıl ürünlerinin taşıma maliyeti, ürünün pazardaki fiyatı içinde %55 gibi yüksek bir oran teşkil ederken, demir cevherinde %20, gıda %8, kimyasal ve plastikler %6, çeşitli fabrika makinelerinde %4, elektronik ekipman %3 ve ilaçta %1 olabilmektedir [10].

İşletme yönetiminde ise lojistik faaliyetlerinin kendi içinde maliyet kalemlerinin dağılımları Tablo 4.1'deki gibidir.

Tablo 4.1 İşletme Yönetiminde Lojistik Maliyetlerinin Analizi [10]

Toplam Lojistik Maliyetleri	Lojistik Maliyetlerinin %'si
Taşıma Maliyetleri (giriş ve çıkış taşıma faaliyetleri)	%50-65
Envanter ve Malzeme Elleçleme Maliyetleri	%20-35
İşletme Yerleşim Tasarımı (depo ve dağıtım merkezlerinin planlaması ve yönetimi) Maliyetleri	%10
İletişim ve Bilgi (talep tahminleri, sipariş süreçleri, üretim programlama) Maliyetleri	%5

4.4.2.2. Hız

Taşıma türünün seçim kriterlerinden diğer değişken ise hızdır. Taşımada hız kriteri taşınacak ürünün alıcısı tarafından ne kadar süre içinde tedarik etmek istemesine ve önem derecesine bağlıdır. Hız değişkenini etkileyen parametreler,

- Taşımanın zaman / mesafe oranı (örneğin 500 km.lik bir taşıma mesafesinin ne kadar sürede gerçekleştirileceği),
- Terminallerde, sınırlarda ve ara noktalarda geçirilen zaman,
- Varış noktasında ve boşaltmalarda geçirilen zaman şeklinde sıralanabilir.

4.4.2.3. Güvenilirlik

Taşıma türünün seçiminde önemli olan diğer parametre güvenilirliktir. Taşıma türünün güvenilirliğinin ölçümünde,

- Tarifeye bağlı olarak yapılan istikrarlı teslimatlar,
- Teslimat gecikmelerinin tarifeye oranı,
- Toplam teslimat içinde hasar gören malların oranı,
- Toplam değer ile kaybolan malların değerinin oranı,
- Müşterilere herhangi bir gecikme anında gösterilen sorumluluk. unsurların değerlendirilmesi ve yorumlanması gerekir.

4.4.2.4. İzlenebilirlik

Taşıma türünün seçimine etki eden diğer parametre izlenebilir olmasıdır. yük sevkiyatçılığı tedarik zincirinin önemli halkası olan taşımacılıkta faaliyet gösterdiği ve soyut ürün olan hizmet ürettiği için, en önemli unsurlarından biri de müşterisine sağlayacağı bilgi akışıdır. Bu sebeple,

- Taşımacılık süreçleri içerisinde yer alan tüm faktörlerin kolayca takip edilebilmesi,
- Gerçek zamanlı olarak yük ve aracın hangi noktada olduğu hakkında bilgi edinilebilmesi imkanlarına sahip olmak gerekir

Bu konuda bilgisayar ve iletişim teknolojileri; internet, EDI, mobil haberleşme (GSM), araç takip sistemleri (GPS), barkod, etiket ve işaretleme sistemleri gibi unsurlar yardımcı olmaktadır.

4.4.2.5. Emniyet/Güvenlik

Taşıma türünün seçiminde önemli bir parametre de güvenliktir. Taşıma türünün güvenliği için;

- kazaların sayısı,
- kazaların sebepleri,
- zarar gören ya da kaybolan eşyaların değeri,
- gecikme süreleri ve kayıplar

göz önünde tutulması gereken etkenlerdir.

4.4.2.6. Esneklik

Taşıma türü seçilirken, olası bir sorun veya mücbir nedenle karşılaşıldığında farklı alternatifin yaratılabilmesi önemlidir. Seçilecek taşıma türünün,

- herhangi bir sorunla karşılaşıldığında rotalar arasında değişiklik yapabilme
- malın kendi ülkesinde ya da gönderileceği ülkede tarifelerde bulunmayan değişikliklere karşı hazırlıklı olunabilme

esnekliğinde olması gerekir.

4.4.3. Taşıyan Seçimi

Taşıma türünün belirlenmesiyle birlikte eş zamanlı olarak düşünülmesi gereken bir diğer konu taşıyan seçimidir. Yük sevkıyatçılığında, taşıyan seçimini yaparken aşağıdaki faktörleri göz önünde bulundurmalıdır [10]:

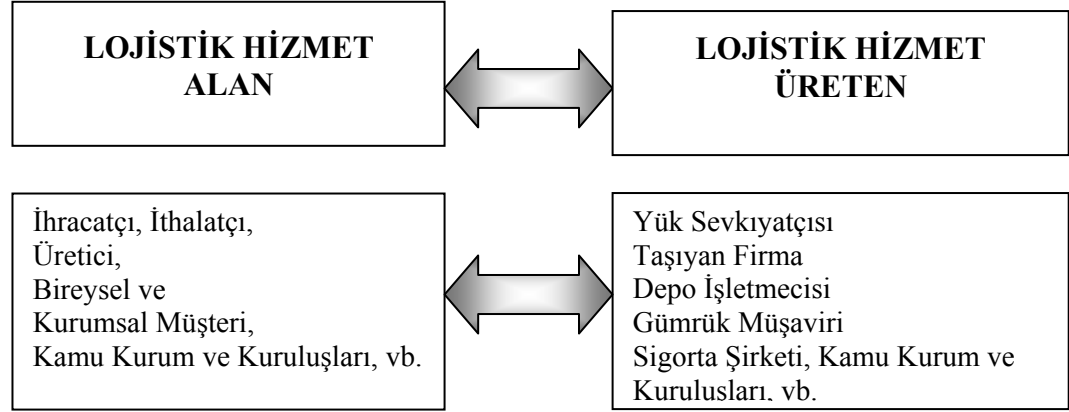
- Taşıma maliyetleri ve fiyat tarifeleri
- Teslimat (aktarma) zamanı konusunda tutarlılık
- Taşıyanın nitelikleri ve yetenekleri
- Teknik araç-gereç ve donanım
- Programlama esnekliği
- Etkin müşteri hizmetleri
- Firma saygınlığı ve pazar deneyimi
- Taşıma firmasının finansal yapısı
- Taşıma / yük sorumluluğu ve risklere karşı koruma
- Taşıma sürecinin güvenliğidir.

4.5. Yük Sevkıyatçılığı ve Lojistik Hizmet Yönetimi

Yük sevkıyatçılık işletmesinin lojistik faaliyetleri “hizmet yönetimi” olarak ele alınması gerekmekte ve günümüz rekabet şartlarında pazarlama bileşenleri olan ürün, fiyat, dağıtım, tutundurma, süreç, insan, fiziksel unsurlar, üretkenlik ve kalite unsurları analiz edilmesi gerekmektedir.

4.5.1. Hizmet Yönetimi

Bir yük sevkiyatçılık işletmesinin temel pazarlama faaliyetleri müşteri portföyünü genişletmek, müşteri sadakati sağlamak ve ayrıca yeni müşteriler kazanmak için yapmış olduğu uygulamalardır.

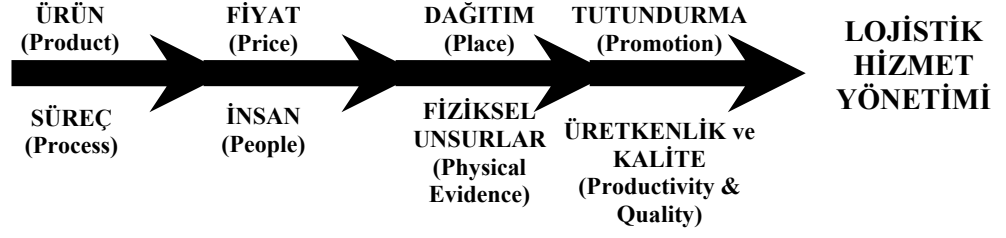


Şekil 4.5 Lojistik Sektöründe Hizmet Alan ve Hizmet Üretenler [10]

Yük sevkiyatçılığı işletmesi, planlı pazarlama aktivitelerinde bulunarak talep yaratılması, lojistik hizmet alanlar ve yük göndericilerin gereksinimleri doğrultusunda hizmetler sunarak onların tatminiyle devamlılığın sağlanması ve yeni müşterilerin kazanılmasını amaçlamaktadır. Şekil 4.6’da konu ile ilgili şema yer almaktadır.

4.5.2. Yük Sevkiyatçılığı İşletmesinin Hizmet Bileşenleri

Yük sevkiyatçılığı işletmesinin pazarlama faaliyetleri; pazar araştırması ve hedef pazar analizinden başlayarak, ürün (hizmet), fiyat, dağıtım, tutundurma, süreç, insan (katılımcılar), üretkenlik ve fiziksel unsurlar üzerinde yapmış olduğu çalışmaları ve belirlediği stratejileri kapsamaktadır. Bugünün ve geleceğin iş yaşamının şiddetli rekabet ortamında hızla gelişen hizmet sektöründe pazarlama faaliyetleri için “üretkenlik ve kalite” bileşenini de eklemek mümkündür. Pazarlama faaliyetlerinin başarısı, pazarlama karmasının her bir elemanın müşteri için tutarlı ve kaliteli hizmet verecek şekildeki koordinasyonunu yansıtmaktadır. Şekil 4.7’de Hizmet Yönetimi Bileşenleri yer almaktadır [23], [24].



Şekil 4.6 Yük Sevkiyatçılığı İşletmesi Hizmet Yönetimi Bileşenleri [10]

Yük Sevkiyatçılığının sunduğu lojistik hizmet bileşenleri özetle aşağıdaki gibi görmek mümkündür [23], [24].

4.5.2.1. Ürün (Hizmet)

Günümüz rekabet ortamında başarılı bir yük sevkiyatçısı, kısa dönemli hizmetler, küçük hacimli ve dar kapsamlı (spot) işler yerine uzun dönemli ve entegre hizmet yönetimine odaklanmaktadır. Yük Sevkiyatçısı gelecek rastlantıya dayalı yük veya diğer hizmet talepleri, pazarda bulunan diğer rakiplerinde yaptığı gibi hizmetleri derinleştirme yerine, rekabeti daha da keskin hale getirecektir.

Yük sevkiyatçılığının hizmetlerini müşterileriyle uzun dönemli ortaklığa dönüştürebilmesi için hizmetlerini sistemli olarak müşteri ihtiyaçlarını göre tasarlanmalıdır. Bu, mevcut durum analizinin objektif bir şekilde değerlendirilmesiyle mümkün olmaktadır. İşletmenin güçlü ve zayıf tarafları; insan kaynakları, teknoloji, sermaye ve sistem altyapısı, sektör ve iş deneyimi, pazarlama yeteneği gibi boyutlarda irdelenmelidir. Böylelikle yük sevkiyatçılığı, işletmesinin yarınını ve geleceğini planlayabilir.

Hizmetin temel özelliklerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

1. Hizmet somut bir varlık değildir dolayısıyla elle tutulamaz.
2. Hizmet ürünleri somut olmayan performanslardır.
3. Hizmet bir eşya değil, bir faaliyet veya faaliyetler zinciridir.
4. Hizmet söz konusu olduğunda üretim ve tüketim belli bir yere kadar eş zamanlı olarak gerçekleşir.
5. Müşteriler belli bir yere kadar üretim sürecinde yer alırlar ve hizmeti sahiplenemezler.
6. Hizmetin müşteriler açısından değerlendirilmesi “değişkenlik” özelliğinden dolayı müşteri algılama biçimlerine göre farklılıklar gösterebilir.

Yük sevkiyatçılığı, gerek esas hizmet gerekse bunu çevreleyen ilave hizmet elemanları bileşenlerinin özelliklerini müşterilerin talep ettiği yararlar (faydalar) üzerine kurmalı ve geliştirmelidir. Örneğin konteyner sayılarının artırılması, özel konteyner hizmetleri, tehlikeli eşyaların depolanması ve diğer lojistik hizmetler vb. sayılabilir.

4.5.2.2. Fiyat

Hizmetler açısından bakıldığında fiyatlandırma politikası ürünlere göre daha karmaşıktır. Aynı hizmetin fiyatı günün belli saatleri ya da yılın belli mevsimlerinde değişebilmektedir. Hizmetin fiyatı, kiralanma, lease veya satışı yansıtacak şekilde ayarlanmalıdır. Bu durum sunulan hizmetin tipi ile yakından ilgilidir. Hizmetin, hesaplanabilir ve makul ücretler karşılığı veriliyor olması önem taşımaktadır.

Taşıma hizmetlerinin pazar fiyatı, genel olarak uluslararası ticaret hacmi, ekonomik canlılık, uluslararası rekabet ve bölgesel yük trafiği gibi makro değişkenlerden fazlasıyla etkilenmektedir. Bu faktörlerin yanı sıra faaliyette bulunan ülke ve pazar şartları içerisinde arz ve talep dengesi, verilen hizmetlerin kapsam, niteliği ve kalitesi diğer etkileyici unsurlar olarak görünmektedir.

Örneğin ekonomik durgunluk, döviz kurlarındaki hızlı değişkenlikler, faaliyette bulunan firma sayısının fazlalığı bir taraftan lojistik hizmet alanların sayısını azaltırken diğer taraftan lojistik hizmet veren işletmeler arasındaki fiyat rekabetini artırmaktadır. Bu durum lojistik hizmet veren firmaların varlığını doğrudan tehdit etmekte, başa baş maliyetleri ile hizmet verme, fiyatlarda indirim veya uygun ödeme koşullarının sağlanması, alternatif pazarlar bulma, yeni ortaklıklara gitme veya yeni stratejiler oluşturma gibi uygulamalara sevk etmektedir.

4.5.2.3. Dağıtım

Hizmetlerin müşteriye ne zaman, nerede ve nasıl ulaştırılacağı üzerine yönetim kararlarını kapsamaktadır.

Hizmet bileşenlerinin müşterilere ulaştırılması, teslimat yeri ve zamanı üzerine alınan kararlar ve bu kararların uygulamaya geçişi dağıtım stratejilerini belirlemektedir. Yük sevkiyatçılık işletmeleri vermiş oldukları hizmetleri müşterilere doğrudan veya aracı kurumlar üzerinden ulaştırmaktadırlar. Bu bakımdan yük sevkiyatçılığı, müşterilerini lojistik hizmetin yararları, bu hizmete nerede ve ne zaman ulaşılabileceği ve hizmet süreçlerinde nasıl yer alınacağı konusunda bilgilendirmeli ve ihtiyaç duyuluyorsa

eğitmelidir. Dağıtım konusu ve dolayısıyla akış yönetimi, yük sevkiyatçılarının temel uzmanlık alanlarıdır.

4.5.2.4. Tutundurma

Müşterinin özel bir hizmeti veya hizmet sağlayıcıyı tercih etmesi için gerçekleştirilen bütün iletişim faaliyet ve çabalarıdır. Hiçbir pazarlama programı, tutundurma ve etkili bir iletişim programı olmadan başarıya ulaşmamaktadır. Tutundurma bileşenin çok önemli üç rolü bulunmaktadır: İhtiyaç duyulan bilgi ve tavsiyeyi sağlamak, hedef müşterileri özel bir hizmetin değerleri üzerine ikna etmek ve onları uygun zamanlarda harekete geçmeleri için cesaretlendirmektir.

Tutundurma faaliyetinin taşıyacağı mesaj içeriğinin belirlenmesi hizmet söz konusu olduğunda daha zor olmaktadır. İletişim, kurum içinde bulunan satış görevlileri ve ilgililer yanında televizyon, radyo, gazete, dergi, afiş, broşür ve web siteleri gibi medya araçları üzerinden sağlanabilir. Hizmetin etkileşimsel ve somut olmayan tabiatından dolayı, tutundurma faaliyeti uygulamalarında bazı farklılıklar gözlenebilmektedir. Hizmet kalitesine ait somut ipuçlarına ihtiyaç duyulur. Müşteri beklentileri belirlenmeli ve bunlar kaydedilmelidir. Kişisel satış en yaygın kullanılan tutundurma faaliyetidir. Satış sonrası hizmet ve hizmetin ulaştırılması lojistik sektöründe tutundurma faaliyetlerinin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Birçok hizmet tekrarlanan işe dayandığından varolan müşterilerle kurulan ilişkilerin sürdürülmesi çok önemlidir.

Hizmetten yeniden yararlanıldığında sağlanacak faydalar, müşteriye yönelik hizmet, varolan müşterilerin özel dikkat ve promosyonlarla ödüllendirilmeleri, problemlerin çabuk ve etkili çözümlere kavuşturulması gibi tüm adımları İlişki Pazarlaması olarak bilinen, satış sonrası pazarlama faaliyetlerini meydana getirirler.

Tablo 4.2 Yük Sevkiyatçılığı İletişim Bileşenleri [23]

Yük Sevkiyatçılığı İletişim Bileşenleri	
1.	Hizmet Personeli : Müşterilerle Telefon, Faks, E-Posta, Posta veya Yüz Yüze İletişim kurulması. a. Satış Temsilcileri b. Müşteri Hizmetleri Personeli c. Muhasebe/Faturalama Personeli d. Müşterilerle Normalde Doğrudan İletişimi Olmayan Operasyon Elemanları
2.	İnsanlarla İlişkiler ve İletişim a. Müşteriyle Hizmetin Gerçekleştirilme Sürecinde Etkin İletişim Kurulması b. Bağlantılı Olunan Herkesle Saygı ve Nezaket Çerçevesinde Yakınlık Kurulması.
3.	Sözlü Olmayan İletişim a. Broşürler, Kataloglar b. Formlar, Yazışmalar, Evrak c. Reklam (TV, Radyo, İnternet, Gazete, Dergi vb.) d. Yazılı ve Görsel Medyada Çıkan Haber ve Yazılar
4.	Hizmet Araç-Gereç ve Ekipmanları a. Şirket Merkezi ve Bilişim Altyapısı b. Lojistik Araç Parkı ve Teknolojik Düzey

Müşterilerle doğrudan bağlantısı olan her çalışan, sunulan hizmetin satıcısı konumunda da olduğundan, Yük sevkiyatçılığı işletmesi için tanıtım, reklam yapabilecek durumdadır. Çalışanların, gerekli pazar verilerini bilen, insan ilişkileri kuvvetli, takım çalışmasına yatkınlığı olan, daha inandırıcı bir profil çizebilmesi için işletme ve Yuk Sevkiyatçılığı hizmetleri ile uyumluluk gösteren, ekonomik ve politik koşullar hakkında güncel bilgiye sahip kişiler olması gerekmektedir.

Tek tek müşterilere veya genel profile göre düzenlenen reklam faaliyetlerinin başarısı, halkla ilişkiler kavramı ile desteklenmektedir. Açıklık ve şeffaflık politikasının yaygınlaştırılması faydalarını sağlayan halkla ilişkiler departmanı, şirket imajının yenilenmesi ve devamlılığının sağlanması açısından da önem taşımaktadır.

Ayrıca yük sevkiyatçılığı, kongre ve fuarlarda işletmesinin tanıtımını yaparak, şirketin uzman çalışanları kariyer günleri, sempozyum ve çeşitli dernek toplantıları, açılış törenleri vb. de yer alarak tutundurma faaliyetlerini güçlendirmektedir. Tablo 4.2'de Yük sevkiyatçılığının tutundurma faaliyetlerinde İletişimin Bileşenleri ana ve alt başlıklar altında özetlenmiştir.

4.5.2.5. Süreç

Belli bir düzen içindeki adımları oluşturan faaliyetlere ait yöntem veya hareketler serisi süreç olarak tanımlanmaktadır.

Süreç, lojistik hizmet sisteminin çalışma yöntemi ve düzenini tanımlamaktadır. Daha geniş açıdan süreç; lojistik hizmetin işletimi ve ulaştırılmasında rol oynayan güncel prosedürler, mekanizmalar ve aktivite akışıdır.

Lojistik hizmet bileşenlerinin meydana getirilmesi ve müşterilere ulaştırılması için etkin ve verimli çalışan proseslerin geliştirilmesi ve yürürlüğe konması gerektirmektedir. İyi düzenlenmemiş lojistik süreçler, yavaş, bürokratik, hantal ve etkisiz hizmet ulaşımı açılarından müşterileri çeşitli sıkıntılara sokmaktadır. Teslim süresi geciken eşyalar, ekonomik kayıplar, sigortalama, gümrükleme veya depolamada karşılaşılabilen riskler işletme imajını doğrudan etkileyen faktörlerdir.

4.5.2.6 Katılımcılar

Hizmet üretimine dahil olan tüm personel ve bazen de müşterilerdir. Hizmet yönetimi içinde insan, hizmet sisteminde belirli bir rolü olan kişileri tanımlayan ifadedir. İnsan, hem çalışanlar hem de diğer müşterileri kapsamaktadır. Katılımcılar, lojistik hizmetin ulaştırılmasında kısmen ya da tamamen yer alan bütün kişiler ve alıcı algılamaları üzerindeki etkileri olan şirket personeli ve hizmet çevresinde yer alan diğer müşteriler şeklinde değerlendirilmektedirler.

Pek çok hizmet türü müşterilerle işletme elemanlarının doğrudan ve kişisel etkileşimine dayanmaktadır. Müşteriler çoğunlukla aldıkları hizmetin kalitesini, hizmeti sağlayan kişileri değerlendirerek yargılamaktadır. Çalışanların tutum ve davranışları hizmetin başarısını doğrudan etkilemektedir.

Yük Sevkiyatçılığı şirketinden lojistik hizmet alanlar, aldıkları hizmetin kalitesi kadar işletme yönetici ve çalışanlarıyla kurdukları iletişimin (tutum ve davranışlar vb.) bir yansıması olarak taşıdıkları izlenim ve kanaati aynı sektördeki diğer firmalara da taşıyacaklardır. Dolayısıyla yük sevkiyatçılığı, insan kaynaklarını tecrübe kazandırmaya ve çalışanları özellikle de müşterilerle birebir ilişki içinde olanları motive etmeye önemli oranda çaba sarf etmelidir. Hizmet söz konusu olduğunda, pazarlama ve iletişim bütün çalışanların işi konumundadır. Bu nedenle çalışanların yeterli özelliklere sahip

olmaları, tutumları ve müşteri ilişkilerinde sağduyulu davranmaları büyük önem taşımaktadır.

4.5.2.7. Fiziksel Unsurlar

Hizmet kalitesine kanıt olarak gösterilebilecek gözle görülen fiziksel kanıtlardır. Hizmet soyut ve dolayısı ile zor değerlendirildiğinden, fiziksel kanıtlar çoğunlukla hizmet kalitesine işaret etmektedir. Bir şirketin hizmet kalitesinin somut kanıtları; binalar, ekipman, araçlar, peyzaj, iç dekorasyon, çalışanlar, semboller, basılı materyal ve diğer gözle görülür unsurlardır. Hizmet şirketleri, fiziksel kanıtları dikkatli yönetmelidir, çünkü bunların müşteri izlenimleri üzerinde önemli etkisi bulunmaktadır.

Müşteriler şirket genel merkezini çok sık ziyaret etmezler ve ofis ortamının dekorasyon malzemeleri ile fazla ilgilenmezler. Müşteriler aldıkları hizmet yönetimi içerisinde yer alan fiziksel unsurların işlevsellik boyutuyla ilgilenirler. Lojistik hizmet alanlar, örneğin karayolu ile taşınması gereken eşyasının en güvenilir araçla gönderilmesinden dolayısıyla aracın istenilen sıcaklık düzeyini sağlamasını, bakım ve muayenelerinin yapılmış olmasını, şartname ve mevzuata uygunluğunu talep ederler. Ayrıca sürekli iletişim ve bilgilendirmeyi gerçekleştirecek teknolojik altyapı, çevrim içi (online) eşya takip sisteminin varlığı, internet web sitesinin fonksiyonelliği müşteri memnuniyetinde somut unsurlar açısından birinci dereceden rol oynamaktadır.

Fiziksel unsurların fonksiyonellik boyutuna ilave olarak yük sevkiyatçılığı şirketi, hakkında mesaj taşıyan her bir belge, tanıtım katalogu, broşür, bülten, sözleşme metni, sembol, logo, kullanılan malzeme ve baskı kalitesi, reklamlardaki mesajın içeriği, dil ve ifadenin müşterinin işletme ve hizmet kalitesi algılamasında rol oynayacağını bilmelidir.

4.5.2.8. Üretkenlik ve Kalite

Genellikle ayrı ayrı ele alınan üretkenlik ve kalite kavramları, bir madalyonun iki yüzü gibi görülmelidir. Gelişmiş bir üretkenlik, toplam giderleri kontrol altında tutmada en önemli araçtır. Dolayısı ile işletmenin kaynaklarını kullanımında göstermiş olduğu özen uzun dönemli rekabet avantajı getirecektir. Üretkenlik, yeni iş alanlarına ve yeni faaliyetler için bir seçenek yaratabileceği gibi, araştırma ve geliştirme ile pazarlama-fiyatlandırma stratejilerinde büyük imkan sağlayabilmektedir. İşlerin bir kerede ve doğru bir şekilde yapılması, her yeni günün bir önceki günden daha iyi olarak geçirilmesi için gerçekleştirilen çabalar süreklilik gerektirmektedir. Sürekli iyileşme,

sürekli gelişim ve müşteri odaklı hareket etme kalite yönetiminin temel bileşenleri olmaktadır. Hizmet kalitesi, müşteriler açısından tanımlanan şekliyle istek ve ihtiyaçlara uygunluk olup ürün farklılaştırılması ve müşteri sadakatinin sağlanması bakımından büyük önem taşımaktadır.

4.5.3. Pazar Araştırması ve Hedef Pazar Analizi

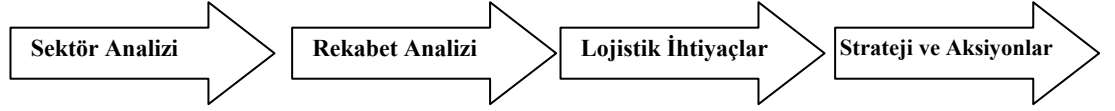
Lojistik pazarlamasında en önemli amaç lojistik pazarının istek ve ihtiyaçlarının belirlenmesidir. Yük sevkiyatçıları işletmesi için başlangıç noktası olan bu aşamada lojistik hizmet ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik olarak hizmet sürecinin tasarımı ve hizmetin ne şekilde ulaştırılacağı temel adımlardır.

Müşteri istek ve ihtiyaçlarının en iyi şekilde karşılanmasında yük sevkiyatçılığına yardımcı olacak veya işletme hizmetlerini müşteri talepleri ile aynı çizgide kesiştirmesine yardımcı olacak güvenilir pazar verilerine ihtiyaç bulunmaktadır. Yük sevkiyatçılığı faaliyette bulunduğu ulusal ve uluslararası pazar şartları hakkında derinlemesine bilgiye sahip olmalıdır. Dolayısıyla faaliyette bulunan pazarlarla ilgili rakamsal, somut bilgiler hayati öneme sahiptir. Kontrol edilemeyen değişkenlerin fazla olduğu uluslararası pazarlar içinde yük sevkiyatçılığı;

- Ekonomik Çevre
- Rekabet Yapısı
- Hukuki ve Politik Çevre
- Teknolojik Düzey
- Dağıtım Yapısı
- Coğrafya ve Altyapı
- Sosyal ve Kültürel Çevre unsurlarını dikkatle analiz etmelidir.

Pazar araştırması ve lojistik hizmet tasarımının yapılandırılması dört temel unsur bir arada değerlendirilerek şekillendirilmektedir Şekil 4.8.'de de görülebileceği gibi bunlar,

- Sektör Analizi
- Rekabet Analizi
- Lojistik İhtiyaçların Belirlenmesi
- Strateji ve Aksiyonlardır.



Şekil 4.7 Pazar Araştırması ve Lojistik Hizmet Tasarım Süreci [10]

4.5.3.1. Sektör Analizi

Hizmet tasarımının verimli olabilmesi öncelikle hedef pazarlarındaki sektör analizini yapmasına bağlıdır. Sektör analizinde şu konular öncelikle,

- Sektörün tanımı, kapsamı, büyüklüğü, üretilen hizmet ve ürünler,
- Pazarlama-satış ve sevkiyat yapısı,
- Sektörde faaliyet gösteren firmalar ve bu firmaların pazar paylarının belirlenmesi dikkate alınmalıdır:

Diğer yandan lojistik hizmet ihtiyacının ortaya konulabilmesi için sektörde derinlemesine bazı konularda ilave bilgilere ihtiyaç vardır. Bunlar;

- Hizmet yelpazesi,
- Coğrafi yayılım,
- Finansal - mali durum,
- Üretim süreci (proses, siparişe göre, kesikli üretim, stok için üretim, vs.),
- Ürün fiyatları ve kayıplar,
- Hasar-hata oranları,
- Sevkiyat yapısı,
- Sürat, sıklık, mevsimsel değişimlerdir. Sektöre özgü bu bilgiler ışığında sektörün yapısı ve genel görünüşü hakkında temel verilere sahip olunabilir.

4.5.3.2. Rekabet Analizi

Bir başka çalışma, sektörde faaliyet gösteren firmalara ait rekabet yapılarının irdelenmesidir. Bu amaçla sektörde önde gelen firmaların pazar payları ve faaliyet alanları aşağıdaki şekilde analiz edilmelidir:

- Firmanın adı, unvanı, adresi, kurucuları,
- Merkezi, ortaklık yapısı, çalışan sayısı,
- Yönetim şekli, profesyonellik derecesi, insan kaynakları profili,
- Yıllık cirosu, pazar payı, müşteri portföyü,
- Hizmet alan ve faaliyetleri,

- Yurt içi ofisleri,
- Yurt dışı ofisleri,
- Yerli - yabancı ortaklıkları, acentelikleri,
- Faal olduğu ülke ve bölgeler ile hizmetin ülkelere göre dağılımı,
- Gümrüklü - gümrüksüz depo ve antrepo alanları,
- Taşımacılık türüne ait örneğin karayolu taşımacılığı yapıyorsa araç sayıları, filo yapıları ile ilgili bilgilere de ihtiyaç bulunmalıdır.

Rekabet analizinde lojistik hizmetin genişliği ile ilgili verilerde incelenmelidir.

Bunlar:

- Kombine taşımacılık hizmetleri
- Karayolu taşımacılığı
- Deniz, hava, demiryolu yük sevkıyatçılık hizmetleri
- Depo / antrepo işletmeciliği
- Özel taşımalar, projeler
- Gümrükleme
- Sigorta
- Yurt içi dağıtım faaliyetleri
- Diğer lojistik faaliyetleri

İşletme rakiplerinin ana faaliyet dallarının neler olduğu belirlenmeli, bu sektördeki temel müşterileri ile faaliyetler alanları ile karşılaştırılarak çok yönlü analiz yapılmalıdır.

4.5.3.3. Lojistik ihtiyaçların Belirlenmesi

Rekabet analizi yapıldıktan sonra hizmet tasarımının bir diğer aşaması yük sevkıyatçılığının sektördeki hedef olarak belirlediği firmanın lojistik ihtiyaçlarını analiz etmesidir. Karayolu taşımacılığı ile ilgili olanlar;

- Ambarlar
- Tam kamyon yükü (FTL)
- Parsiyel (LT)
- Konsolidasyon
- Yurt içi dağıtım

Denizyolu taşımacılığı ile ilgili olanlar;

- FCL Konteyner
- Dökme Yük
- Parsiyel

Havayolu taşımacılığı ile ilgili olanlar;

- Genel kargo
- Özelliği olan kargo

Demiryolu taşımacılığı ile ilgili olanlar;

- Konteyner
- Dökme yük
- Depolama ve elleçleme hizmetleri;
- Etiketleme
- Paketleme
- Envanter Takibi

Diğer Lojistik Hizmetler

4.5.3.4. Strateji ve Aksiyonlar

Yük sevkiyatçılığı hizmet tasarımının sektör ve rakip analizlerinden sonra kendi güçlü olduğu alanlar göz önüne alınarak analiz yaptığı sektörde var olabilmenin getirilerini değerlendirmelidir. Yük sevkiyatçılığı sektörde üstün olduğu yönleriyle rakiplerine göre mevcut iş sahalarında daha nitelikli olabileceğini veya sektördeki müşterilere yeni birtakım ilave hizmetler sunabilme potansiyeli bulunduğu, sağlayabileceği imkanları tanıtıcı pazarlama faaliyetlerine yönelmelidir.

Yük sevkiyatçılığı sektöründe pazar araştırması, hedef pazar analizi ve pazarın sürekli izlenmesi ile müşteri istek ve ihtiyaçlarının neler olduğunun öğrenilmesidir. Hedef pazar ve hedef sektör belirlenmesi süreciyle birlikte lojistik hareketlerin büyüklüğü, rakipler hakkında araştırma yapması çok önemlidir. Ancak bu şekilde yük sevkiyatçılığı, hizmet portföyünün yapılandırması ve uygun stratejilerin belirlenmesi stratejiye sahip olacaktır.

4.5.4. Müşterilerin Yük Sevkiyatçılığı Seçimi ve Lojistik Hizmet Alımı

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

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

Tablo 4.3 Müşterilerin Yük Sevkiyatçılığı Lojistik Hizmet Satın Alma Süreci [10]

Müşterilerin Yük Sevkiyatçısı Seçimi ve Lojistik Hizmeti Satın Alma Süreci
Lojistik Hizmet Satınalma Öncesi Dönem 1. Lojistik ihtiyacının Ortaya Çıkması 2. Araştırma ve Bilgi Toplama a.İhtiyacın Tanımlanması b.Çözüm Araştırma c.Alternatif Lojistik Hizmeti Veren Şirketlerin Tanımlanması 3. Lojistik Hizmeti Veren Şirketlerin Değerlendirilmesi a.Lojistik Şirketlerine Ait Bilgilerin (Reklam, Broşür, Web Sitesi vb.) Gözden Geçirilmesi b.Lojistik Hizmeti Alan Tanıdık Şirket ve Kişilere Danışılması c.Şirket içi Değerlendirme Toplantısı Yapılması d.Lojistik Hizmeti Veren Şirketle Bağlantıya Geçilmesi
Lojistik Hizmet Gerçekleştirilme Dönemi 4. Belirlenen Lojistik Şirketinden Hizmet Talebi 5. Lojistik Hizmetin Verilmesi
Lojistik Hizmet Satınalma Sonrası Dönem 6. Lojistik Hizmet Performansının Değerlendirilmesi 7. Geleceğe İlişkin Niyet (uzun dönemli tekrarlı çalışma veya yeni şirket belirleme).

Tablo 4.3.'de müşterilerin yük sevkiyatçısı seçimi öncesinden ve lojistik hizmet satın alma sonrasındaki dönemde kendi içi bünyelerinde yapmakta oldukları fizibilite ve değerlendirmeleri kısa temel başlıklar ve alt açıklamalar halinde belirtilmiştir.

Yük sevkiyatçılığı işletmesi hizmet üretimi sağlarken diğer tarafta hizmet satın alan müşteri de yük sevkiyatçısından satın alacağı hizmetin kalitesi ve performansını değerlendirmek zorundadır.

5. ULUSLARARASI DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA YÜK SEVKİYATÇILIĞI

5.1. Giriş

Bu bölümde yük sevkıyatçılığının denizyolu taşımacılığındaki yeri, faaliyet alanları ve sorumlulukları, operasyonel iş akış aşamaları ele alınmıştır. Bununla birlikte denizyolu eşya taşımacılığının temel dinamikleri olan ihracat, ithalat ve transit taşımalar hakkında detaylı bilgiler verilmiştir. Denizyolu eşya taşımacılığında gerçekleştirilen temel sözleşme tipleri ele alınmıştır.

Tarihsel gelişim içersinde limandan limana (port-to port) deniz taşımacılığı, günümüzde tedarik zincirinin ayrılmaz bir halkası haline gelmiştir. Dünya ticaretinin büyümesine paralel olarak denizyolu eşya taşımacılığı da hızla gelişmekte, her geçen gün yeni boyutlar kazanmaktadır.

Denizyolu eşya taşımacılığındaki temel eğilimlerin başında;

- taşıma araç –gemiler- ve kapasitelerinin artması,
- terminal ve liman işletme anlayışının değişmesi,
- bilgisayar ve iletişim teknolojilerinin kullanımı
- diğer taşımacılık türleriyle entegrasyonu

gelmektedir.

5.2. Denizyolu Eşya Taşımacılığının Temel Bileşenleri

Yük sevkıyatçısı müşterisine anahtar teslim bir hizmet sunması nedeniyle denizyolu eşya taşımacılığının aşağıda belirtilen temel bileşenlerini çok iyi bilmesi gerekir.

Denizyolu eşya taşımacılığının üç temel bileşeni [44], [5], [7],

- taşıma araçları ve gemiler
- terminal ve limanlar
- taşınacak eşyalar gelir.

5.2.1. Denizyolu Eşya Taşıma Araçları

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

Ticaret gemileri; çeşitli boylarda eşya ve yolcu taşımacılığına yönelik ya da kurtarma amaçlı deniz taşıma araçları ve römorkorlardır.

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

Denizyolu ile yapılan yük taşımacılığında farklı büyüklükte ve tasarımda ticari gemiler kullanılır. Ticaret gemileri, taşıdıkları yüke göre değişik özelliklere sahiptirler. Bu özellikler göz önüne alındığında ticaret gemileri iki ana gruba ayrılabilir.

Bu gemiler;

- taşıma üniteleriyle yük taşıyan gemiler,
- dökme yük gemileri

olarak iki türdür. Ünite haline getirilmiş eşya taşıyan gemiler ise şu şekilde sınıflandırılabilir:

- Konteyner gemileri.
- Ro-Ro gemileri.

Ünite haline getirilmiş yükler, gemilerde konteyner, palet veya treylere yerleştirilerek taşınırlar. Bu gemilerin ambar hacimleri taşıyacakları ünitelerin durumuna göre tasarlanmıştır. Ünite yük taşıyan gemiler genellikle düzenli hat taşımacılığı yapmaktadır. Düzenli hat (liner) taşımacılığı tarifeli seferler düzenlenmesi, ekonomik olması, güvenilirliği ve sürati ile tercih edilmektedir.

Dökme yük gemileri ise ünite haline getirilemeyen, ambalajlanmamış dökme (bulk) yükleri taşımaktadır. Bu gemiler:

- Genel kargo taşıyan dökme yük şilepleri.
- Tankerler.

- Kömür, yem, gübre vb. dökme yükler için OBO Gemileri (Oil, Bulk, Ore - Petrol, Dökme, Maden).
- Sıvı veya gaz halindeki (mineral yağ, doğal gaz, yemeklik yağ, şarap vb.) yükler ile LPG - LNG gaz taşıyan gemilerdir.

Dökme yük gemileri genellikle maden cevheri, hububat gibi bir cins ürünün taşınmasına uygun gemilerdir. Bu gemilerde aynı anda farklı ürünlerin taşınması için birden fazla ambarın veya yatay bir bölmenin (Gladora) olması gerekmektedir [5]. Ambarların bu şekilde ayrılması, bir yandan yüklerin yerleştirilmesi ve boşaltılmasında kolaylık sağlarken, diğer yandan hacimlerden daha fazla istifade edilmesini sağlar. Özellikle birden fazla müşteriye teslim edilecek çeşitli ürünlerin taşınmasında (kırkambar sözleşmelerinde) birden fazla ambarlı ve gladoralı gemiler tercih edilir.

5.2.2. Terminal ve Liman Hizmetleri

Denizyolu taşımacılığının en önemli unsurlarından biri de terminal ve limanlardır. Liman ve konteyner terminalleri (CFS: Container Freight Station veya CY: Container Yard) ile depolar (antrepo, fiktif depo, parsiyel ambar) çok çeşitli tip ve büyüklükte olabilmektedir. Bütün bu çeşitlilik, kapasite ve işlevsellikten kaynaklanmaktadır, ihracat, ithalat ve gümrük süreçlerinin bütünü, transit geçiş noktaları, parça yüklerin bir arada toplanması, konsolidasyon merkezleri ve boş konteyner depo alanları gibi çok farklı tipteki operasyonların etkin, verimli ve tam bir düzen içerisinde gerçekleştirilmesinde terminal ve limanlar, denizyolu eşya taşımacılığının ayrılmaz bir parçasıdır.

Limanlar, gemilerin yolcu ve yük indirip - bindirme, yükleme, boşaltma, bağlama ve eklemelerine elverişli, yeterli su derinliğine sahip, teknik ve sosyal alt yapı tesisleri; yönetim, destek, bakım -onarım ve depolama birimleri bulunan tabii veya suni olarak rüzgar ve deniz etkilerinden korunmuş taşıma türleri arasında dönüşüm noktaları olan kıyı yapılarıdır [45].

Eşyanın gemiye yüklenmesi veya gemideki yükün tahliyesi başta olmak üzere terminal ve liman hizmetlerinin önemli bir kısmı, limanlarda verilmektedir. Liman terminal hizmetlerinin verilmesinde en verimli sistem ve usullerin uygulanması gerekmektedir.

Liman ve terminal hizmetlerinin etkin olarak verilebilmesi kara ve demiryoluyla gelen eşyaların gemi ambarlarına yerleştirilmesi ve gemi ambarlarındaki eşyanın taşıma araçlarına en seri ve en güvenilir bir biçimde aktarılmasına bağlıdır

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

Limanda eşya ile ilgili verilen hizmetler şu şekilde sıralanabilir:

- Yükleme- boşaltma hizmetleri.
- Gemi veya gemi içinde aktarma (shifting) hizmetleri.
- Gemiden gemiye aktarma (limbo) hizmetleri.
- Terminal hizmetleri.
- Ardiye hizmetleri.

5.2.2.1. Yükleme-Boşaltma Hizmetleri

Eşyanın; rıhtıma, ambarlara, kara veya deniz vasıtasından alınıp gemi bordasına getirilmesi, gemiye yüklenmesi, gemi ambar veya güvertesine istif edilmesi hizmetleridir.

Açıkta (şamandırada) yüklenip boşaltılan gemilerden yükün taşınması işlemi deniz araçlarıyla (şat, layter, mavna vb.) yapılır.

Taşıma aracının üstünden yükleme ve boşaltmada yük, ardiyeye uğramadan göndericinin aracından gemiye yüklenir ya da gemiden alıcının aracına boşaltılır. Ardiye teslimi hizmette ise, eşya antrepo, sundurma vb. limanın depolama tesisinden alınarak gemiye yüklenir; veya gemiden boşaltılan eşya liman depolarına çekilir [5].

Yükleme boşaltma hizmetinde yük; ağırlık, adet veya hacim üzerinden ücretlendirilir. Eşya, çoğunlukla hafif yük ve ağır yük olarak iki gruba ayrılır. Türkiye limanlarında 3000 kg.'a kadar olan eşya hafif yük, 3000 kg.'dan ağır olan yükler ise ağır yük olarak nitelendirilmektedir.

Adet üzerinden ücretlendirilen yüklere konteyner, lash layteri, treyler, palet ve canlı hayvanlar örnek verilebilir. Bu tür yüklere verilen yükleme boşaltma hizmetleri adet başına ücretlendirilir.

5.2.2.2. Shifting Hizmeti

Bazen liman sırasındaki değişiklik veya yükün özelliğine bağlı olarak yükleme veya boşaltma limanında, geminin aynı veya diğer ambar veya güverteleri arasında, eşyanın gemiden indirilmeksizin yerinin değiştirilmesi (shifting) işlemleridir.

5.2.2.3. Gemiden Gemiye Aktarma (Limbo) Hizmeti

İki geminin birbirine yanaşarak (rampa ederek) karşılıklı güverte ve ambarları arasında eşyanın bir gemiden boşaltılarak diğer gemiye yükleme hizmetlerini ifade eder.

5.2.2.4. Terminal Hizmetleri

Terminal alanlarında verilen hizmetler şunlardır:

- Gemiye yükletilmek üzere terminale alınan kara taşıtları üzerindeki eşyanın araçlardan boşaltılması, ambarlara taşınması ve istiflenmesi ile gemiye yüklenmesi.
- Limana gelen gemilerdeki eşyanın boşaltılarak terminal depolama alanlarına alınması ve eşyanın alıcısı veya taşıyanlarına teslim edilmek üzere depolama alanlarından alınarak kara vasıtasına yükletilmesi.
- Terminalde bulunan eşyanın gerektiğinde yerinin değiştirilmesi için taşınması ve yeniden istiflenmesi.

5.2.2.5. Ardiye Hizmetleri

Ambarlama yerlerine alınan eşyanın, sahip veya taşıyanları tarafından teslim alınmasına veya gemi ile gidecek eşyanın, gemiye veya deniz vasıtasına yüklenmesine veya tasfiye vb. şekillerle çıkarılmasına kadar, işletmenin sorumluluğu altında muhafaza edilmesi hizmetini ifade eder [7].

Bir başka deyişle ardiye hizmeti, yüklerin liman bölgesi içinde depolanması hizmetidir. Türk mevzuatına göre kabotaj yüklerinin konduğu yerler ambar, gümrüklü eşyanın konduğu yerler 'sundurma', liman terminalleri dışındaki gümrüklü depolar ise 'antrepo' olarak nitelendirilmektedir.

5.2.2.6. Diğer Liman Hizmetleri

Limanlarda, yukarıda belirtilen temel hizmetlerin dışında, eşyaya ait diğer bazı hizmetler de verilmektedir [7].

Bunlar:

- Parçaların tartılması.
- Taşıma kaplarının açılması ve kapatılması.
- İstif yerindeki parçaların seçilmesi.
- Taşıma kabının değiştirilmesi.

- Taşıma kaplarında onarım yapılması.
- Taşıma kaplarından numune alınması.
- Taşıma kaplarının markalanması ve etiketlenmesi.

Bu hizmetler manipülasyon, montaj ve demontaj hizmetleri olarak sınıflandırılmaktadır. Bu hizmetler bir liman için yükleme-boşaltma ve depolama gibi temel hizmetler türünde olup, isteğe bağlı ikincil hizmetlerdir.

5.2.3. Eşyalar (Yükler)

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

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

Yük çeşitleri bir yandan gemi türü ve liman seçiminde belirleyici unsurdur. Kuru yükler aynı tür (homojen) eşyalar veya karma eşyalardan da oluşabilir. Homojen yükler, ihracatçı veya ithalatçılardan gelen aynı türde büyük miktardaki yüklerdir. Karma yükler ise, farklı ithalat ve ihracatçılardan gelen değişik türdeki yükler olmaktadır.

Yükler gemi ambarlarında dış ortamdaki değişiklik nedeniyle yoğuşmaya sebep olabilir. Bu yüzden gemi ambarlarının içi yoğuşmayı önlemek üzere hava akımı sağlayacak tarzda istifleme ve yükleme yapılmalı, hava akımını sağlamak için tahtalar kullanılmalıdır [5], [7].

5.3. Yük Sevkiyatçılığı ve Denizyolu Düzenli Hat Taşımacılığı

Yük sevkiyatçılıkları için hizmetlerinin sürekliliği ve standardizasyonu yönünden düzenli hat taşımacılığı oldukça önemlidir. Yük sevkiyatçılığı sefer tarih ve yerlerini müşterileri olan ihracat ve ithalatçılara sunmakta, müşteriler de sevkiyat planlarını düzenli hat programlarına göre belirlemektedir.

Düzenli hat (Liner) taşımacılığı, önceden belirlenmiş hatta, önceden tespit edilmiş bir trafiğe göre çalışan gemilerle yapılan denizyolu taşımacılığıdır. Taşımalar belirli gün ve saatte, belirli navlunlarla gerçekleştirilmektedir [8].

Düzenli hat gemilerinin birçok önemli hatta hemen hemen bütün eşya trafiğini taşıdığı bir gerçektir. Bu taşımacılık günümüzde çoğunlukla konteynerlerle yapılmaktadır. Konteyner dışında palet, paket, kasa, sandık veya çuval yükleri ile de düzenli hat taşımacılığı yapıldığı az da olsa görülmektedir.

Siparişin alınması ve malın emniyetli biçimde dünyanın herhangi bir limanına taşınması sürecinde yük sevkiyatçılığı işletmelerinin ülke içi kendi ofisleri yanında yurtdışında da ilişkide oldukları başka yük sevkiyatçıları da bulunmaktadır. Bazı yük sevkiyatçılarının yurt dışında kendi ofisleri de olabilmektedir.

Düzenli hat taşımacılığında yüklerin büyük kısmını taşıyan yük sevkiyatçılığı işletmeleri son yıllarda hizmetlerinin etkinliği ve hacimlerini arttırmak üzere uluslararası yük sevkiyatçılığı, kargo ve gemi işletmeleri gibi firmalarla küresel boyutta işbirliğine girmektedir.

Düzenli hat taşımalarında, seferlerin daha önceden ilan edilmiş aralıklarla ve belirli rota üzerinden çalışması, gemilerin yüklü olup olmamasına bakılmaksızın zamanı gelince hareket etmesini zorunlu kılmaktadır. Gemilerin planlanmış saatte sefer yapma gerekliliği, geminin tam dolmadan ayrılmasına neden olabilmektedir [8]. Bu nedenle yük planlaması ve yönetimi konusuna özellikle önem vermesi gereken düzenli hat işletmeleri, yük konusunda yük sevkiyatçılarıyla yakın işbirliği yapmalıdır.

Yük sevkiyatçılığının düzenli hat konteyner yüklerinin çok sayıda firmanın parça yüklerinden oluşması, hat güzergâhında bulunan bütün limanlardaki faaliyetlerinde, planlama ve örgütlenmeyi içeren bir dizi faaliyetlerin de gerçekleştirilmesini gerektirir.

Günümüzde düzenli hat taşımacılığının tamamına yakını konteynerlerle yapılmaktadır. Bundan dolayı her limanda gelişmiş iletişim ve liman hizmetleri iş ağı kurulması gerekliliği, konteynerlerin takibi, güvenlik gibi birçok risk taşıyan unsurun ortaya çıkması maliyetleri yukarı çekmektedir.

Düzenli hat taşımacılığının programlanmış olması taşıyan, gönderici ve alıcı açısından bir rahatlık sağlarken, planlı seferler aynı zamanda taşıma taraflarına rekabette üstünlük getirmektedir.

Yük sevkiyatçılığı yaygın olarak genel yükleri elleçlediğinden ağırlıklı olarak düzenli hat -liner türü taşımacılıkta- faaliyet göstermektedirler. Düzenli hat (Liner) taşımacılıkta taşınan yük cinsi genellikle heterojen olması nedeniyle ve genel kargo taşımak için yükleme, boşaltma de etkinliği ve verimliliği arttırmak, yine yükü kapıdan-

kapıya teslimini kolaylaştırmak, hızlılık, elleçleme ve teslimde zamanın ve maliyetlerinin azaltılabilmesi için 1958 yılından itibaren ilk kez Amerika ve Avrupa arasında konteyner kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde düzenli hat (Liner) taşımacılık denince konteyner taşımacılığı akla gelmektedir.

Konteyner taşımacılığının gelişmesine bağlı olarak, limandan limana sunulan hizmetler yerini kapıdan kapıya hizmetlere bırakmıştır. Kapıdan kapıya teslimatın kara taşımacılığını da kapsamıyla beraber konteyner yükü bir transfer aracı olarak ortaya çıkmıştır ve büyük avantaj yaratmıştır.

5.4. Uluslararası Denizyolu Eşya Taşımacılığında Yük Sevkiyatçılığı

Yük sevkiyatçılığı dünya ticaret hacminin büyümesi, artan yük trafiği ile birlikte uzmanlıkları sayesinde denizyolu eşya taşımacılığının önemli unsurlarından biri haline gelmiştir.

Yük sevkiyatçılığı denizyolu eşya taşımacılığında konteyner taşımacılığındaki faaliyetleri genel olarak üç grupta değerlendirilebilir. Bunlar:

- Komple Konteyner Taşımaları (FCL).
- Parsiyel Taşımalar (LCL).
- Diğer taşıma ve hizmetleri (özel ekipman taşımaları, kombine taşımalar, dokümantasyon hizmetleri).

Komple konteyner ithalat ve ihracatlarında iş akışı hemen hemen parsiyel (grupaj) konteynerlerdeki gibi olmasına rağmen, birtakım farklılıklar da bulunmaktadır. Komple konteyner yüklemeler (FCL) için armatörler ya da acenteleriyle yıllık ya da dönemlik sözleşme yapabilir veya işin cinsine göre spot navlun fiyatlarıyla çalışılabilir.

FCL yüklemeler ve boşaltmalar şu şekilde olabilir. Bunlar:

- Limanda,
- İhracatçı/İthalatçı deposunda veya fabrikasında.

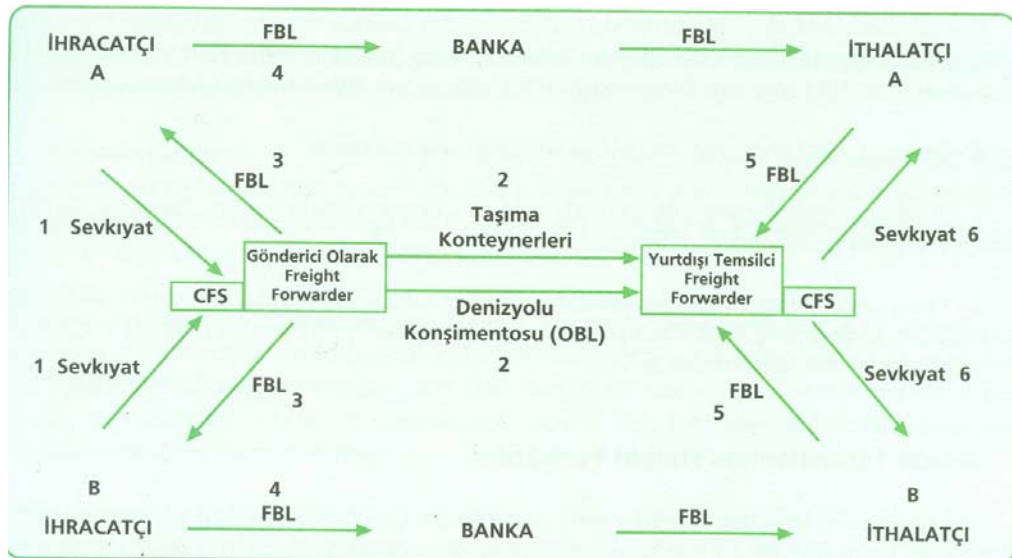
Liman sahasının dışında yapılan yüklemeler için konteynerin geçici kabulü yaptırılır. İhracatta yüklemeyi takiben firmanın ya da gümrükçünün nezaretinde konteynere mühür vurulur ve limana sevk edilir. İthalatta ise yine müşterinin talebine göre konteyner liman sahasında ya da müşterinin deposunda boşaltılabilir.

Düzenli parsiyel yüklerin sevkiyatında bir konteynerden az olan yüklerin konsolide edilerek tam konteyner yüke dönüşmesi hem birim taşıma maliyetlerini azaltacak, hem de konsolidasyonla zaman tasarrufu sağlanacaktır. Alt Yük Sevkiyatçılık (Co-Loader) uygulamaları parsiyel yükü yeterince konsolide edememiş olan Yuk Sevkiyatçıları arasında sıklıkla görülmektedir.

5.5. Denizyolu Taşımacılığında Yük Sevkiyatçılığının Temel Görevleri

Yük Sevkiyatçılığının uluslararası denizyolu eşya taşımacılığındaki temel görevleri şu şekilde sıralanabilir:

- İhracatçı veya ithalatçıya taşıma konusundaki alternatifleri ortaya koyarak, hangi seçeneklerin kendilerine uygun olduğu konusunda görüşleri bildirmek.
- Taşıma süreçlerini planlamak ve gerçekleştirmek.
- Göndericinin gereksinim duyduğu belgeleri hazırlamak.
- Gerekliğinde sigorta işlemlerini yapmak.
- Gemi işletmesiyle yer rezervasyonu yapmak.
- Yükleme sırasında nezaret etmek.
- Malları güvenli ve zamanında alıcısına ulaştırılmasını sağlamak.



Şekil 5.1 Yük Sevkiyatçılığı ve Uluslararası Denizyolu Taşımada İş Akışı [10]

Uluslararası denizyolu eşya taşıma süreci Şekil 5.1'den de görüleceği üzere altı aşamada gerçekleşmektedir. İş akış aşamaları FCL ve LCL taşımalarda aynı olduğundan LCL taşıma daha karmaşık bir yapıya sahip olması nedeniyle yukarıdaki şekilde LCL taşıma

ele alınarak anlatılmıştır. Bu aşamalar içerisinde ihracatçı-ithalatçı, banka ve Yük Sevkıyatçılığı arasında etkileşim ve rol paylaşımı şu şekildedir:

1- Birinci aşamada Yük sevkıyatçısı, müşterisi olan ihracatçı veya ithalatçının talimatı ile almış olduğu yükleri, liman veya konteyner terminallerine (Container Freight Station: CFS veya Container Yard: CY) göndermektedir. Parça yük ve gönderiler bu alanlarda toplanarak konsolide edilir ve böylelikle taşıma süreci için hazır hale getirilir. Bu tür parsiyel yüklemelerde, yani konteyner hacmi, tek yükleyici veya alıcı tarafından kullanılmadığı durumlarda (Less than Container Loading: LCL) grupaj sevkıyatlar olabilmektedir.

2- Yük Sevkıyatçısı ihracatçı yani gönderenin talimatı doğrultusunda ilgili gemi acentesine talimat geçer. Yük sevkıyatçısının talimatında gönderen yükleme limanındaki Yük Sevkıyatçılığı yani kendisi, alıcı ise yurtdışındaki temsilcisidir. Talimatta verilen bilgiler doğrultusunda gemi acentesi deniz konşimentosu hazırlar. Yük sevkıyatçısı hazırlamış olduğu konteyneri ve denizyolu konşimentosunu (Ocean Bill of Lading- OBL) doğrudan varış limanındaki alıcı yük sevkıyatçısı yani varış limanındaki temsilcisi adına gönderir.

3 - Gönderici olarak (OBL) üzerinde sadece kendini belirten yük sevkıyatçılığı, tekli (FCL) veya parça yükler (LCL) için müşterisi olan işvereni (ihracatçı veya ithalatçı) adına Kombine Taşımacılık Konşimentosu (FBL) veya Ara Konşimento (HBL) hazırlayarak malın sorumluluğunu üzerine alır.

4- İhracatçı, FBL’i doğrudan ithalatçıya veya bankaya gönderir.

5- İthalatçı, eşyanın varış noktasındaki yani alıcı konumundaki yük sevkıyatçısına FBL’i vererek eşyanın teslimini talep eder.

6- Teslim edici olarak yük Sevkıyatçılığı konteyneri OBL ile armatör acentesinden teslim alıp aradaki zamanda limana veya konteyner terminaline gönderir. İthalatçı bu noktada FBL’e göre kendine ait olan gönderiyi teslim alır.

5.6. Denizyolu Taşımacılığında Yük Sevkiyatçılığının Faaliyet Alanları

Uluslararası denizyolu eşya taşımacılığında yük sevkiyatçılığının üç temel faaliyet alanı vardır [10].

- **İhracat Taşımaları:** Ülke içinden gelen yükleri toplamak, konsolide etmek ve denizyolu ile yurtdışına taşınmasını sağlamak.
- **İthalat Taşımaları:** Ülke dışından deniz yolu ile gelen yükleri teslim almak ve ülke içinde dağıtımlarını yapmak.
- **Transit Taşımalar:** Ülke dışından denizyolu (veya karayolu, demiryolu vb.) ile gelen ve bir başka ülkeye gönderilmesi planlanan yükleri teslim almak ve tekrar taşıma süreçleriyle ilgilenmek.

Bölüm 5.1’de yer alan denizyolu taşımacılığının iş akışı ve temel görevleri maddeler halinde genel hatları ile ele alınmış fakat yük sevkiyatçısının sorumlulukları ve operasyonel faaliyetleri ihracat ve ithalat taşımaları bölümünde ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

5.6.1. İhracat Taşımalarında Yük Sevkiyatçılığı

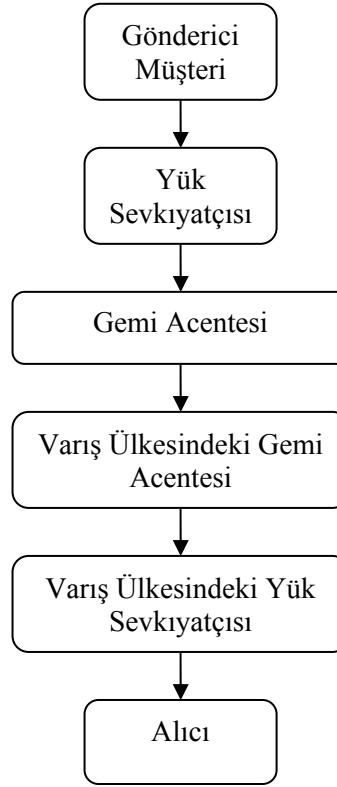
Yük sevkiyatçılığı, ülke içindeki yani yerel bazdaki operasyonları kontrol etmekte, iş akışlarını tam zamanlı ve sorunsuz olarak sağlamaktadır. Yük sevkiyatçılığının ihracat taşımalarında başlıca görev ve faaliyetleri şu şekilde özetlenebilir:

- İhracatçıya ait yüklerin çıkış noktası limana ülke içi ön taşımanın sağlanması.
- Eşya hareketinin alıcı ülkesindeki yük Sevkiyatçısına –alıcı ülkedeki temsilcisine- bildirilmesi.
- Limandaki yüklerin teslim alınmasının kontrolü, taşıyana (armatöre) karşı taşıma sözleşmesinden doğan hakların değerlendirilmesi.
- Konteyner tedariki ve yüklemenin yapılması.
- Denizyolu konteyner taşımacılığına uygun boyutta standart paketleme yapılmasının sağlanması.
- Gerekli tüm evrakın hazırlanarak gemiye verilmesi.
- Malın gemi içerisinde kaymasını ve zarar görmesini önlemek üzere güvence altına alınması işlemleri (Lashing, Dunning, Securing).
- Taşıma sigortalarının takibi.

- Yük sevkiyatçılığı taşıma belgeleri (FBL, FCR, vb.) ve diğer belgelerin zamanında teslim edilmesi ile teslim ve ödemelerde yardım sağlanması.

Bir konteyner gemisi için öngörülen ihracat gönderileri, terminal veya liman sahasında yk sevkiyatçısı tarafından bir konteynera (FCL) yüklenir. Yük bir konteyner için yeterince büyük değilse, yk sevkiyatçısı bu yükü bir veya birden fazla farklı yük ile, Parsiyel Taşıma Konteynerı (LCL) olarak da tanımlanan tek bir konteynera yükler.

Yük sevkiyatçılığı ykleyiciden yani gemi işletmecisinden bu konteyner için bir konşimento alır ve varış limanındaki yurtdışı temsilci yk sevkiyatısına tekli gönderilere ait gönderici talimatları çerçevesinde konşimentoyu iletir. Alıcı ülkesindeki temsilci yk sevkiyatçısı konteynerı teslim alarak boşaltır ve tekli gönderileri FBL, FCR ve HBL belgelerinde belirtilen talimatlar doğrultusunda asıl sahiplerine dağıtır.



şekil 5.2 Yük Sevkiyatçısı ile gerçekleştirilen İhracat Denizyolu Taşımacılığında Müşteri-Yük Sevkiyatçısı-Gemi Acentesi İlişkisi

Yukarıda aşamaları irdelenen ve anlatılan ihracat denizyolu taşımacılığı, şekil 5.2 ile yk sevkiyatçılığı, müşteri, gemi acentesi algoritması ele alınmıştır.

5.6.1.1. İhracat Taşıma Sözleşmesinin Gerçekleştirilmesi

Yük sevkiyatçısı ihracat taşımasını verilen taşıma teklifinin teyit edilmesinin ardından kendisine yazılı olarak iletilen konşimento talimatı kapsamında gerçekleştirir. Yük Sevkiyatçısı görevi kabul ettikten sonra yüke uygun güzergâh, zamanlama, maliyet ve sefer sıklığı eksenleri doğrultusunda gemi işletmesini seçer ve aynı talimatın içeriğini konşimento talimatı olarak gemi acentesine verir.

5.6.1.2. İhracat Taşımlarında Müşteriden Siparişin Alınması - Rezervasyon

İhracat taşımlarında müşteri siparişleri yük sevkiyatçısına müşteri ziyareti esnasında, faks, e-mail veya yurt dışındaki temsilcileri yoluyla ulaşır. Rezervasyon aşamasında takip edilmesi gereken aşamalar aşağıdaki gibidir:

1. Yük Sevkiyatçısı aldığı siparişleri müşterisi ve sözleşmeli düzenli hat denizyolu taşıma işletmesiyle görüşerek en uygun sevkiyat organizasyonunu yapar.

2. Yükleme organizasyonu kesin hale gelinceye kadar mevcut bilgilerle gemi acentesine konteynerin ayılması için “Rezervasyon Talimatı” gönderilir. Siparişler tam konteyner yükü (FCL) ve katları olabileceği gibi, konteyner yükünden daha az miktarda grupaj yükler (LCL) de olabilmektedir. Yüklerin konsolide edilmesi sayesinde gerek yük sevkiyatçılığı gerekse müşteri boş (ölü) navlundan tasarruf ederek maliyet avantajı sağlamış olur.

Liman sahasının dışında yapılan yüklemelerde konteynerlerin “Geçici Kabul” işlemlerinin gümrükleme ile ilgili yetkili gümrük müşaviri gözetiminde yapılması gerekir. Yük sevkiyatçısı ortaya çıkabilecek geçici kabul masraflarını müşteriye verilen teklif içerisinde fiyata ilave etmelidir.



Şekil 5.3 Yük Sevkiyatçılığı ve Denizyolu İhracat Taşımalarında Rezervasyon

Şekil 5.3’de Denizyolu Taşımacılığında Rezervasyon sürecinde yük Sevkiyatçısının müşteri ve gemi acentesi arasında geçen ve takip edilmesi gereken aşamalar ele alınmıştır.

5.6.1.3. Yük Sevkiyatçılığının Yük Teslimi - Gemi Kalkışı arasındaki Süreç

Rezervasyon sonrasında müşteri ile yapılan anlaşma kapsamında yükün teslim alınacağı yerden başlayarak geminin kalkışına kadar olan süreçte yük sevkiyatçılığında izlemesi gereken operasyonel aşamalara değinilecektir. Bu süreç komple konteyner taşımaları (FCL) ve parsiyel konteyner taşımaları (LCL) için ayrı olarak irdelenmiştir.

Komple Konteyner Taşımacılığı (FCL)

Yük limanda teslim alındığında firma ilgisine, yoksa firmanın yetkili kıldığı gümrük müşavirine imzalatılır. Yüklemelemlerde yük ebat ve ağırlık kontrollerinin ardından etiket ve ambalaj durumu incelenerek teslim alınmalıdır. Aynı zamanda adet ve diğer bilgilerin, verilen talimata uygunluğu kontrol edilmelidir.

Müşterinin deposunda konteynera alınan malların tam, eksiksiz ve sevkiyat sırasında hasar oluşmayacak şekilde yüklemesinden gönderici sorumludur. Göndericinin, konteynerin yolda kayıp ve çalınma riskine karşı konteyner kapılarının mühürlemesinde fayda vardır. Bundan sonraki operasyonel aşamalar şu şekildedir:

1. Gemi ile ilgili detay bilgiler (gemi adı, yükleme tarihi, vb.) ve gümrük bilgileri göndericiye ve gümrük müşavirine yazılı olarak bildirilir.

2. Müşterilerden konşimento talimatları alınır.

3. Gümrük müşavirlerince açılan beyannamelerle konşimento talimatlarında belirtilen bilgilerin (gönderici, alıcı, mal detayları, kap, kilo, hacim, varış yeri ve varsa akreditife göre konşimentoya yazılması gereken ibareler) uyumu kontrol edilir.

4. Kesinleşmiş sipariş detayları ile ilgili bilgi gemi acentesine yük sevkiyatçısı tarafından konşimento talimatı ile geçilir.

5. Verilen talimatlara göre FBL düzenlenir.

6. Müşterilere, navlun ve diğer masraflar faturada belirtilerek teslim edilir.

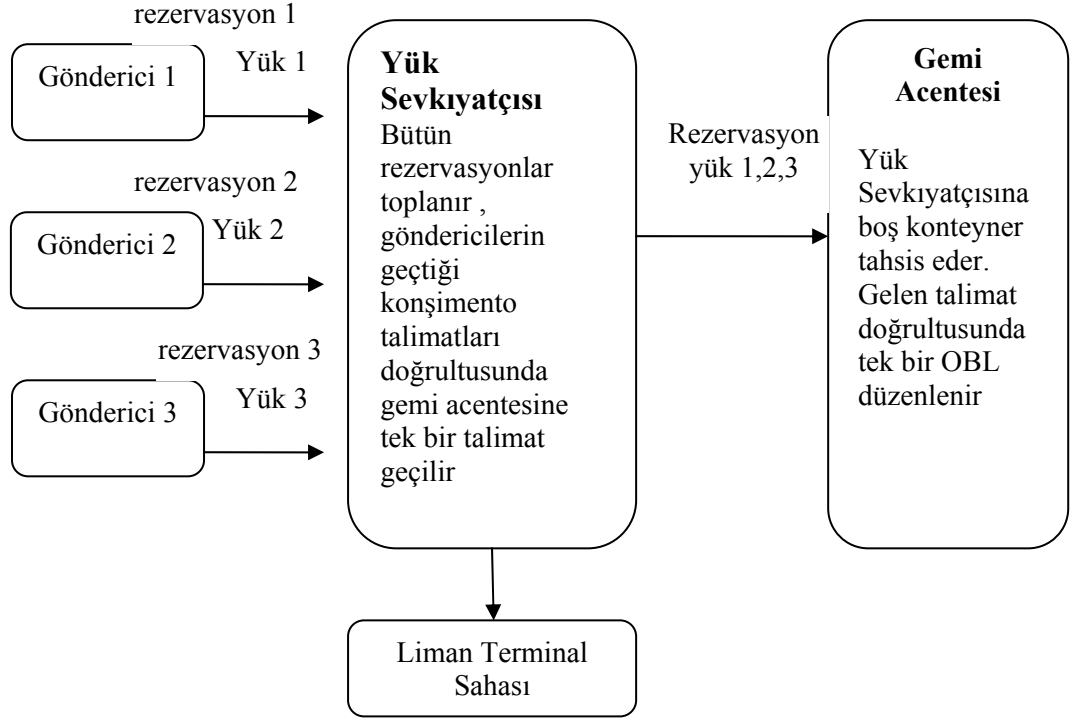
Liman sahasında yapılacak yüklemelerde ise, liman işletmesinde gerekli forklift ve iş gücü (posta) planlanması yapılır, gümrükleme işlemlerine nezaret edilir.

7. Düzenlenmiş olan OBL orijinalleri ve FBL kopyalarıyla birlikte varış ülkesinde yük sevkiyatçısı acentesine gönderilir. Yük Sevkiyatçısı konteynerin gemiye yüklenmesini ve geminin limandan çıkışını takip eder. Yüklenen malla ilgili konşimento, göndericinin yükleme talimatına göre yük sevkiyatçısı tarafından gemi işletmesinin acentesinden teslim alınır.

Parsiyel Konteyner Taşımacılığı (LCL)

Grupaj konteyner yüklemelerinde (LCL) yüklemeler liman sahasında veya konteyner kara terminalinde (CFS) yapılır. Seferler genellikle haftalık olarak planlanmaktadır. Yük Sevkiyatçısı, konteynerlere yüklemenin yapılacağı gün limana serilmesi talimatını, ilgili gemi acentesine önceden haber vermelidir. Belirlenen yükleme haftasının grupaj konteyneri için ilgili armatör hattının acentesinden konteyner yer rezervasyonu yapılarak teyidi alınmalıdır.

Yük Sevkiyatçısı LCL yüklemelerde, önceden belirlenen ve bildirilen günde yüklerin tamamı bir defada konteynere yüklenir.



Şekil 5.4 Parsiyel Konteyner Taşımacılığında (LCL) Yükleme

Şekil 5.4.'de de parsiyel konteyner taşımacılığının operasyonel aşamaları özetlenmiştir. Ayrıntılı olarak anlatılırsa konteynerin armatör hattının acentesine geçilen rezervasyon sonrasında aşağıda belirtilen operasyonel aşamaları gerçekleştirmektedir:

1. Liman sahalarında yapılacak LCL konteyner yüklemelerinde, konteynerler öncelikle yük sevkiyatçısı liman işletmesine verdiği talimatlar doğrultusunda liman sahasına serdirilir. Malın limanda konteynere yüklenmesi yük sevkiyatçısının limandaki görevlisi nezaretinde yapılır.

2. Parsiyel malların tamamı konteynere yüklendikten sonra, tüm parsiyel mallara ait beyannameler, gerekli gümrük işlemlerini takiben ilgili gemi acentesinin liman ofisine gönderilir. Liman ofisi, müşterilerin gümrük müşavirleri tarafından verildiğini ve bilgilerinin talimat ile uygun olduğunu kontrol eder.

3. Yükleme tamamlanan LCL konteynerler hem armatör hem de yük sevkiyatçısı tarafından mühürlenir ve gemiye yüklenmek üzere ilgili liman işletmesine teslim edilir.

4. Müşteriden gelen talimattaki detaylarda eksiklik olup olmadığı kontrol edilerek, eksiklikleri tamamlaması sağlanır.

6. LCL konteyner içeriği malların toplamını içeren Denizyolu Konşimento talimatı (OBL), yük sevkiyatçısı tarafından ilgili gemi acentesine gönderilir ve gemi acentesince düzenlenen orijinal konşimento seti gemi kalkışından sonra teslim alınır.

7. LCL konteynerin kapsamı, eşyanın ve konteynerin detaylarını içeren özet beyanı ile varış noktasında tahsil edilecek navlun ve diğer masrafları içeren navlun özet beyanı hazırlanır

8. Düzenlenmiş olan OBL orijinalleri ve FBL kopyalarıyla birlikte varış ülkesinde yük sevkiyatçı acentesine gönderilir. Yük sevkiyatçısı konteynerin gemiye yüklenmesini ve geminin limandan çıkışını takip eder. Yüklenen malla ilgili konşimento, göndericinin yükleme talimatına göre yük sevkiyatçısı tarafından gemi işletmesinin acentesinden teslim alınır. Bu belgenin yanında ayrıca;

- Menşei Şahadetnamesi,
- Varış ülkesine göre dolaşım sertifikası (ATR1 , Eur 1),
- Çeki Listesi,
- Fatura,
- Varsa Sağlık Sertifikaları,
- Varsa, gözetim şirketlerinin verdiği raporları

bulunmaktadır.

9. Yük sevkiyat işletmesi, gemi kalkışından sonra fatura, konşimento ve diğer müşteri belgelerini müşterisine teslim eder. Göndericiye varış ihbarı eşyalar varış limanına ulaştığında bildirilir.

5.6.1.4. Faturalama

Yük Sevkiyatçılık şirketleri hizmetleri karşılığında üç şekilde fatura düzenleyebilmektedir. Bunlar, Incoterms satış şartlarına bağlı olarak:

- Yük sevkiyatçısı, müşterisi olan ihracatçı veya ithalatçıya fatura düzenler; Fatura müşteriye konşimentonun müşteri nüshası ile birlikte ödeme karşılığı verilir.
- yurtdışındaki yük sevkiyatçılığı acentesi için sevkiyat gerçekleştirildikten sonra fatura kesilir. fatura ile birlikte gerekli belgeler gönderilerek ödemeler takip edilir.
- yurtiçinde işbirliği yapılan alt yüklenici konumundaki yük sevkiyatçılığı acentesi varsa fatura düzenlerler.

5.6.2. İthalat Taşımalarında Yük Sevkıyatçılığı

İthalat taşımaları, yurtdışından gelen yüklerin deniz terminali veya liman sahasındaki bir gemiden teslim alınmak ve ülke içine sevk edilmek üzere bir başka taşıma aracına yüklenmesidir.

Teslim alma ve yükleme, ithalat ülkesindeki yurtdışı temsilci (acente) yük sevkıyatçılığı işletmesi tarafından üstlenilmesi gereken çok yönlü iş süreçlerini kapsamaktadır. Yurtdışı temsilci (acente) teslim alma ve yükleme işlemlerini kontrol eder, tam zamanlı ve düzenli iş akışı sağlar.

Denizyolu eşya taşımacılığında ithalat ayağındaki yurtdışı temsilci (acente) Yük Sevkıyatçılığının görevleri,

- eşyaların teslim alınması ve olası zararların Incoterms ve taşıma sözleşmesinden doğan haklar kapsamında değerlendirilmeleri,
- teslim alma sırasında ağırlık dahil tüm kontrollerin yapılması,
- Sigorta kapsamında zarar gören yüklerle ilgili gerekli işlemlerin başlatılması ve bu konuda göndericiye yardımcı olunması,
- gümrük işlemlerinin yapılması,
- ülke içi taşıma organizasyonun sağlanması,
- gerekli ise eşyanın depolanması,
- göndericinin talebi üzere ödeme işlemlerinin takibinin yapılması,

şekilde sıralanabilir.

5.6.2.1. İthalat Taşıma Sözleşmesinin Gerçekleştirilmesi

Uluslararası denizyolu taşımacılığında, alıcı ülkesinde bulunan ithalatçı yük Sevkıyatçılığının görevleri ve kapsamı, ithalat taşıma sözleşmesi çerçevesinde tanımlanır.

Yük sevkıyatçısı taşıma işinin sorumluluğunu yazılı olarak almaktadır. İthalat sözleşmesinde önceden hazırlanmış görev tanımları bulunmaktadır. Böylelikle, işverenine ait sorumlu olduğu işin yerine getirilmesinde gerekli talimatları istenilen seviyede yapma imkânı olacaktır.

Yük sevkıyatçısı, müşterisinin teklif etmiş olduğu işi kabul etme sürecinde, kendisine gerekli olan bütün belge ve talepleri kontrol etmelidir. Yük Sevkıyatçılığında ithalat işlemleri sırasında gerekli olan belgeler;

- konşimento,
- ithalat izni,
- eşya taşıma onayı ve alış sözleşmesi vb. gibi diğer ithalat belgeleri,
- navlun faturası

olarak sıralanmaktadır.

5.6.2.2. İthalat Taşımlarında Müşteriden Siparişin Alınması– Geminin varışı Arasındaki Süreç

Yük sevkıyatçılığının denizyolu ithalat hizmetleri, pazarlama çalışmaları sonucu bulunan müşterilerin sipariş vermeleriyle başlamaktadır. Müşteriler, yurtiçindeki ihracatçı-ithalatçılar olabileceği gibi, yabancı bir ülkede faaliyet gösteren, yurtdışı temsilci (acente) yük sevkıyatçısı da olabilmektedir. İthalat taşımlarında rezervasyon sonrasında operasyonel aşamalar şu şekildedir:

1. İthalat taşımları yapmak isteyen müşteriden ön rezervasyon bilgileri alınır.
2. İthalatçıdan gelen siparişlere göre, yük sevkıyatçısı yurtdışı temsilci acentesine yükleme talimatı (loading instruction) gönderilir.
3. Yurtdışı yük sevkıyatçılığı temsilci acentesinden ön bilgi ile gelen sipariş, sefer ve konteyner bilgileri, ithal ülkesindeki gemi işletme acentesi tarafından kontrol edilerek siparişler alınır.
4. Müşterilerden gelen ithalat siparişleri için çıkış ülkesindeki ihracatçı firmadan gerekli yük ve sevkıyat detayları alınır. Siparişe ait yükleme detayları, yurtdışındaki yük sevkıyatçılığı acentesine bildirilir. Aynı zamanda ithalatçı firmaya çıkış ülkesindeki yük sevkıyatçı acentesinin detayları iletilir. Yurtdışındaki göndericiye taşıma ve diğer lojistik hizmetlerin bu yük sevkıyatçı firması ile yapılacağı talimatı verilir.
5. İhracat ayağı diğer bir deyişle çıkış ülkesindeki yüklemenden sonra yük sevkıyatçısı yurtdışı acentesinin teslim aldığı adına düzenlenmiş olan orijinal OBL ve FBL kopyaları ile yüke ilişkin varsa diğer orijinal evrak teslim alır. Alıcı/ithalat ülkesindeki yük Sevkıyatçısı acentesine iletir.
6. Yük sevkıyatçısı, gerçekleşmiş olan yükleme bilgileri ile ilgili olarak ithalatçıya (alıcıya) ihbar eder.
7. Geminin limana varışı takip edilerek, yükleme listeleri, özet beyan ve alt özet beyan tescili gibi evrakı ilgili birimlere iletir.
8. Geminin varışını ve gemi acentesinin tescilini takiben acenteden masrafların ödenmesi karşılığı etiketli hat konşimentoları teslim alınır.

9. Gemi acentesinin tescilini takiben alt özet beyanlar hazırlanarak gümrükte tescil ettirilir.

10. Parsiyel konteynerin ardiye, varsa demuraj ve liman boşaltma masrafları, ilgili liman ve depo işletmelerine ödenir.

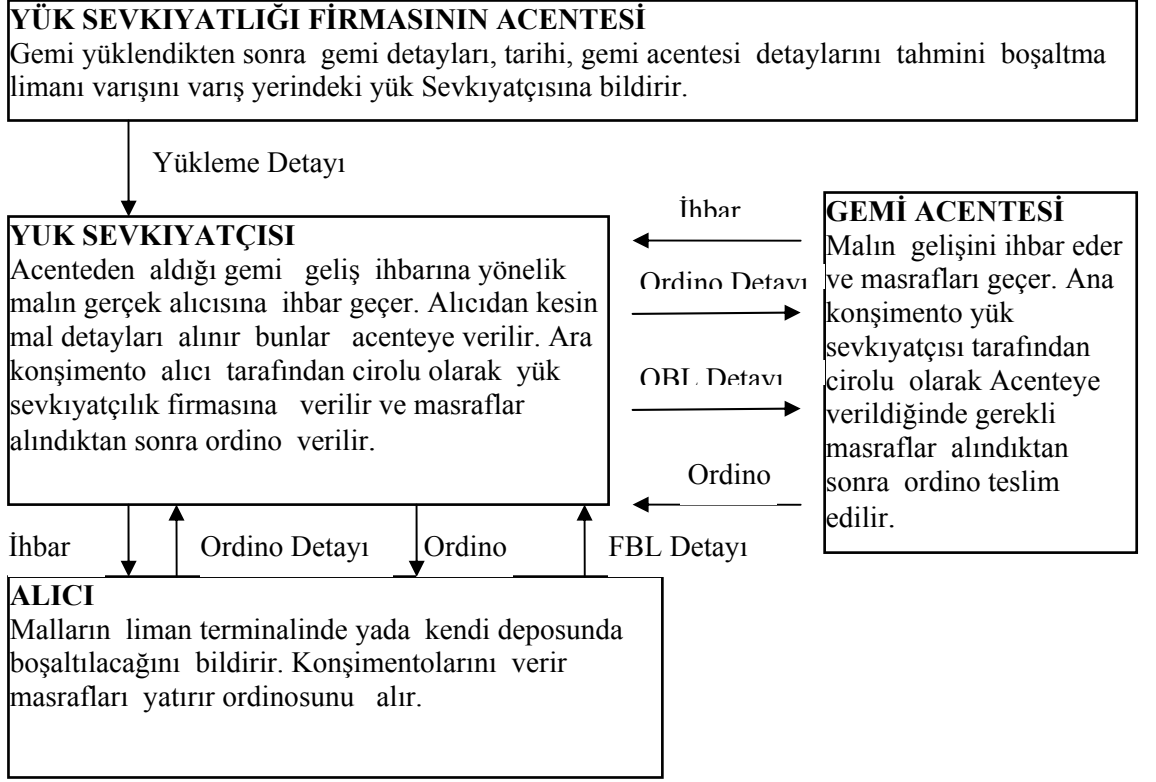
11. Müşterinin yapacağı tahsilatlar takip edilir. Yurtdışı yük sevkiyatçısının acentesine düzenlenmesi gereken faturalar hazırlanır. Yurtdışındaki yük sevkiyatçısından gelmesi gereken faturalar takip edilerek muhasebe kayıtlarına alınır.

12. Alınan tescil işlemlerini takiben müşterinin malı çekmesini sağlayacak etiketli yük sevkiyatçısının konşimentoları (FBL) hazırlanarak, ilgili masrafların faturalarıyla birlikte müşteriye iletilir. Müşteri faturayı onaylar, karşılığında konşimento kendisine teslim edilir.

5.6.2.3. İthalat Taşımaları Gemi Varışında Aşamalar

Geminin varışında, gemi işletme acentesi yük Sevkiyatçı firmasına ve göndericiye “Varış İhbarı” gönderir. Varış ihbarı gemi gelir gelmez en kısa sürede müşteriye bildirilmelidir. Ödeme, gemi işletme acentesine sözleşme koşullarına göre yapılır. Yükün limandan çekilebilmesi ve gümrük işlemlerinin yapılabilmesi için , gelen yükle ilgili evrakın gemi işletme acentesinden alınması için aşağıdaki belgeler verilir:

- Denizyolu işletme acentesine yapılacak ödeme.
- Özet Beyan.
- Ordino veya eşyaların teslim edilebilir yazısı.



Şekil 5.5. Denizyolu İthalat Taşımalarında Gemi Varışı sonrasında İhbar Akışı

Yük sevkiyatçılığı firması, gemi işletme acentesinden taşıma bedeli ödemesi karşılığında evrakı teslim alır. Gemi acentesinden alınan belgeler ve yükle beraber gelmiş olan konşimentodaki bilgiler sipariş bilgileriyle karşılaştırılarak müşteriye kesilecek navlun faturası hazırlanır. Şekil 5.5.'te denizyolu ithalat işlemlerinde geminin varış limanına varmasından sonra yapılan operasyon işlemleri ile müşteri, yük sevkiyatçılığı ve gemi acentesinin birbirleri arasındaki ilişkiler ayrıntılı olarak anlatılmıştır.

5.6.2.4. Operasyonun Tamamlanması ve Tahsilat

Evrakın müşteri için hazırlanması gemi limana geldikten sonra yapılır. Müşteriye verilecek evrak şunlardan oluşur:

- Yuk Sevkiyatçı firmasının cirolu ara konşimentosu (House Bill of Lading - HBL).
- Ordino.
- Navlun faturası.

Müşteriye ihracatçıdan gelen orijinal HBL ara konşimento (banka adına gelmiş ise cirolu) ile demuraj taahhütnamesi veya teminat çeki karşılığı alınır. Demuraj mal

vaktinde çekilmemesi karşısında oluşur ve yük sevkiyatçısı firmadan talep edilecektir. Müşteriye fatura düzenleme işlemi evrak tesliminde yapılır.

5.6.2.5. Faturalama

Bir ithalat gönderisi için yapılan faturalamada yük sevkiyatçılığı şu unsurları göz önüne almaktadır[46],

- Deniz navlunu.
- Limana boşaltma masrafları ve diğer hizmetler.
- Diğer özel masraflar (tartma, işaretleme, etiketleme, tamir veya kontrol etme, bekleme-demuraj, vb.).
- Konteyner için yapılan ödemeler.
- Gümrük işlemlerine ait masraflar.
- Limandan yapılan taşıma ücretleri.
- Konşimento ve diğer belgeleri hazırlama ücretleri.
- Taşıma sigortası primi.
- Yurtdışı yük Sevkiyatçı firmanın acentesine ödenecek tutarlar.

5.6.3. Transit Taşımacılıkta Yük Sevkiyatçılığı

İthalat vergileri ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmayan, serbest dolaşıma girmemiş eşya ile ihracatla ilgili gümrük işlemleri tamamlanmış eşyanın, gümrük gözetimi altında Türkiye Gümrük Bölgesi içinde bir noktadan diğerine taşınması, Transit Rejimi hükümlerine tabidir.

Transit Taşımalarda yük Sevkiyatçılığı, ihracat ve ithalatta olduğu gibi yerel ve uluslararası yasal düzenlemeleri yakından takip etmek durumundadır. Türkiye’de Transit Rejimi, 4458 sayılı Gümrük Kanunu’nun 84 - 92. maddeleri, denizyolu transit taşımacılığını ilgilendiren düzenlemeler ise Gümrük Yönetmeliği’nin 292-300 maddeleri tarafından düzenlenmektedir [46].

Transit rejimine tabi tutulan eşya Türkiye Gümrük Bölgesi içinde;

- yabancı bir ülkeden gelip yabancı bir ülkeye,
- yabancı bir ülkeden Türkiye’ye,
- Türkiye’den yabancı bir ülkeye,
- bir iç gümrükten diğer bir iç gümrüğe

taşınabilir (Gümrük Kanunu, madde 84.2) [46].

Denizyoluyla transit taşıma yapılacak eşya; Bir Türk limanından başka bir Türk limanına veya Türkiye Gümrük Bölgesi dışındaki bir limana deniz veya hava yoluyla taşınan eşya, özet beyan kapsamında; antrepolardan veya gümrük idaresince konulmasına izin verilen yerlerden çıkarılarak transit taşınacak eşya, tabii olduğu rejime ilişkin hükümler doğrultusunda o rejime ilişkin beyan kapsamında taşınır.

Transit olarak geçen taşıt ve serbest dolaşıma girmemiş eşya, transit geçişler dolayısıyla gümrük vergilerine tabii tutulmaz. Ancak, transit eşyasına ilişkin olarak yapılan hizmet ve denetlemenin gerektirdiği masraflarla; yükleme, boşaltma, mühürleme, antrepo veya depolarda muhafaza gibi hizmetler karşılığı ücret alınır.

Bir Türk limanından başka bir Türk limanına transit olunacak eşyayı, yalnız Türk bandıralı gemiler taşınabilir. Türk ve yabancı limanlara transit olarak gönderilecek eşya, getirildiği geminin bordasında veya liman araçlarında, geçici depolama yerlerinde veya antrepolarda gümrük gözetimi altında bulunur. Bu eşya;

- bulunduğu araçlardan doğrudan doğruya,
- bulunduğu yerlerden, liman vasıtalarının yardımı ile transit taşıma yapacak araca sevk edilir.

Yabancı ülkelerden kara, deniz veya hava yoluyla getirilerek geçici depolama yeri, antrepo veya gümrükçe müsaade edilen yerlere konulduktan sonra Türk veya yabancı limana transit edilecek eşya, transit taşımayı yapacak deniz aracına veya eşyayı o araca götürecek diğer bir araca yüklenmeden önce, acente veya taşıyan ya da mal sahibi tarafından gümrüğe transit beyannamesi verilir.

Eşyanın, transit beyannamesinde gösterilen gemiden başka bir gemiye yüklenmesi veya gönderileceği yerin değişmesi gibi nedenlerle transit beyannameleri üzerinde düzeltmeler yapılması gerektiği durumda, ilgililerin dilekçe ile gümrük idaresine başvurarak zorlayıcı sebepleri bildirmeleri gerekir.

Yabancı limanlara yapılacak transit isteklerinin kabulü için, özet beyan veya konşimento veya yük senetlerinde, eşyanın gideceği yerin Türkiye Gümrük Bölgesi dışında yabancı bir liman olarak gösterilmesi gerekir.

Serbest dolaşımda bulunmayan eşyanın, bir Türk limanına şevkine izin verilebilmesi için, eşyanın gideceği limandaki gümrük idaresinin, o malın gümrük işlemlerini yapmaya yetkili olması gerekir.

5.7. Yük Sevkiyatçılığı ve Denizyolu Eşya Taşımacılığı Temel Sözleşme Tipleri

Yük sevkiyatçılığı denizyolu eşya taşımacılığında temel sözleşme tipleri şunlardır:

- Yük sevkiyatçılık firmasının müşterilerle yaptığı hizmet sözleşmesi.
- Uluslararası alanda yük sevkiyatçı firma arasındaki acentelik sözleşmesi.
- Gemi acentesi ve gemi işletmesi arasındaki sözleşmeleri.

5.7.1. Yük Sevkiyatçılığı Firmasının Müşterilerle Yaptığı Hizmet Sözleşmesi

Yük sevkiyatçılığı firması müşterileriyle her bir sevkiyat için ayrı sözleşme yaptığı gibi yıllık bazda da hizmet sözleşmesi yapabilmektedir. Hizmet sözleşmesinde aşağıdaki temel konularda yazılı olarak mutabakata varılır:

- Müşterinin adı adresi.
- Hizmetin kapsamı ve niteliği.
- Yükleme yeri, zamanı ve bekleme süreleri.
- Dahili nakliye, depolama, paketleme, gümrükleme, sigorta vb. organizasyonlar varsa nasıl yapılacağı.
- Alıcı, ihbar adresi (notify) bilgileri.
- Boşaltma yeri, zamanı ve bekleme süreleri.
- İhracat ülkesinde gümrükleme, sigorta, dahili taşıma ve depolama vb. hizmetler varsa organizasyonu.
- Taşıma belgelerinin teslimi,
- Hizmet bedeli ve ödeme şekli ve süresi,
- Hizmette mücbir halleri.

5.7.2. Yük Sevkiyatçılığı Firmaları Arasındaki Uluslararası Acentelik Sözleşmesi

Yurtdışındaki göndericilere hizmet verilebilmesi ve sevk edilen malların alıcılara ulaştırılması için yurtdışı yük sevkiyatçılığı firmasının karşı acente veya temsilcilerine ihtiyaç duyulmaktadır.

Yurtdışı yük Sevkiyatçı temsilci/acente seçiminde öncelikle hedef pazarlara yakınlık ve firma ihtiyaçlarına dikkat edilmeli, çalışmalar buna göre yapılmalıdır. Karşılıklı değerlendirmeler sonucunda uluslararası alanda faaliyet gösteren iki firma arasında Acente (temsilcilik) Sözleşmesi yapılabilmektedir.

Yük sevkiyatçılığı firması, hedef pazarı olan ülkedeki acentesiyle (temsilci) düzenli konteyner servisi için kullanacağı armatör hatlarının araştırmasını yaparak, alternatifli

olarak belirledikleri armatör hatlarıyla aşağıdaki konular üzerinde mutabakata vararak sözleşme yapması gerekir:

- Hizmetin kapsamı, niteliği ve süresi.
- Navlun ve yerel masrafların fiyatları.
- Servis ve operasyon detayları.
- Hedef pazarlar için fiyat analizleri.
- Pazar eğilimlerine göre fiyat politikalarını ortaya konması.
- Karşılıklı kâr paylaşımı.
- Hesap mutabakatlarının ilkeleri.

Yük sevkiyatçısı müşterilerinin büyük kısmına genellikle pazarlama çalışmaları sonucu ulaşır. Yurtdışı acente aracılığıyla gelen müşteri, siparişlerde belirtilmiş göndericilerle temasa geçer. Göndericilerin verdiği yük ile ilgili detay ve bilgiler çerçevesinde yükleme ve fiyat bilgileri yurtdışı acenteye geri bildirilir. Acente bu bilgilere göre yurtdışındaki alıcıdan yükleme teyidi alır.

Yük sevkiyatçısı gönderici portföyünü genişletmek üzere planlı olarak ihracat ve ithalatçıları ziyaret etmeli ve firmasının hizmet alanları ile ilgili güncel bilgiler vermelidir. Pazarlama çalışmalarını takiben müşterilere teklifler iletilir ve tekliflerin değerlendirme ve sonuçları takip edilir.

Yük sevkiyatçısı yurtdışı acentesiyle yapmış olduğu sözleşme kapsamında pazarlama faaliyetlerine başlar. Yük Sevkiyatçılığının gönderici konumundaki ihracat veya ithalat firmalarından yük bulması için pazarlama faaliyetleri yapması gerekir. Yük sevkiyatçılığı firmasının pazarlama gücünde yurtdışındaki iş yaptığı acente faaliyetlerinin yanında, anlaşma yaptığı düzenli hat gemi işletmesinin etkinliği de önemlidir.

5.8. Yük Sevkiyatçılığı ve Konteyner Navlun Fiyatlaması

Yük Sevkiyatçılığının konteynerle yapılan uluslararası denizyolu eşya taşımacılığında navlun fiyatlandırması;

- komple konteyner navlun fiyatı (FCL),
- parsiyel konteyner navlun fiyatı (LCL),

olmak üzere iki türdür. Konteyner navlun fiyatının oluşumunda müşteriden,

- yükleme tarihi (eşya hazır olduğunda) ve yeri,

- Çıkış limanı,
- Varış limanı,
- Teslim şekli,
- Mal cinsi,
- Paketleme şekli,
- Ambalaj ölçüleri,
- İstifleme imkânının olup olmaması gibi,

bilgiler temin edilmelidir.

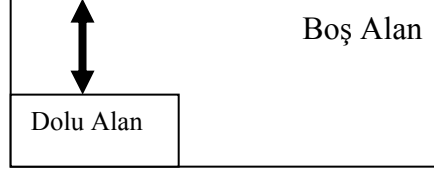
Konteyner iç hacminden tam yararlanılması için, bu bilgilerin temin etmesi gerekmektedir.

Müşteriden gelen temel bilgilerin yanı sıra armatörden veya onun acentesinden alınacak bilgilere de ihtiyaç duyulmaktadır. Bunlar ise:

- Navlun
- Liner in: Yükleme limanındaki masrafları armatör öder,
- Liner out: Varış limanındaki masrafları armatör öder.
- Free in: Yükleme masrafları yükleyiciye aittir.
- Free out: Tahliye masrafları yükleyiciye aittir.
- GRI (General Rate Increase): Genel navlun artışı.
- BAF (Bunker Adjustment Factors): Akaryakıt ayarlama katsayısı.
- CAF (Currency Adjustment Factors): Kur ayarlama faktörü.
- Equipment surcharge: Özel konteyner masrafları.
- Ön taşıma.
- Son taşıma.

Yük Sevkiyatçılığı, parsiyel konteyner yüklemelerinde, müşteriye en hızlı ve en iyi hizmeti verecek rekabetçi navlun fiyatları oluşturmalıdır. Parsiyel fiyatlamada yük Sevkiyatçısı konteyner iç hacminden mümkün olduğunca yararlanacak tasarımı yapmalıdır. Şekil 5.6'da konteyner hacim planlaması ve fiyatlaması için konteyner ve içindeki dolu alan gösterilmiştir. Parsiyel genel kargolar için uygulamada en az barem belirlenir. Fiyatlandırmada malın gerçek ambalaj ölçüleri yanında istifleme imkânının olup olmadığı araştırılır.

Parsiyel konteyner taşımacılığında $1 \text{ m}^3 = 1 \text{ ton}$ kabul edilerek işlem görür. Müşteriden gelen taleplerde hangi birim değer (m^3 veya ton) fazlaysa o değer esas alınır. Örneğin 2 m^3 ve 1000 kg . olan eşyada esas alınacak değer hacimdir.



Şekil 5.6 Konteyner Hacim Planlaması ve Fiyatlandırması [10]

Yük Sevkiyatçısı denizyolu konteyner işletmecisi acenteden temin edeceği konteynerleri hizmet bedelini ilave ederek ihracat veya ithalat müşterilerine bildirir. Ayrıca uygun özellikteki konteynerin iç ölçülerini de ileterek yükleme yapabileceği miktarı bağlayıcı olmamak kaydıyla müşterisine haber verir.

Denizyolu konteyner ihracat navlun fiyatlandırmasında müşteri istekleri oldukça önem arz etmektedir. Bazı müşteriler açısından aynı hat için önceliğin fiyatta olmasına karşın, bazıları için ise zaman konusu daha önemlidir. Yük Sevkiyatçılığı bu kriterler çerçevesinde aktarmalı-aktarmasız veya daha yüksek ücretli hatları tercih ederek müşterinin isteklerine göre navlun fiyatını oluşturur.

Yük Sevkiyatçısı konteyner taşıma navlun fiyatını armatör temsilcisi acentelerden almaktadır. İthalat için navlun fiyatının oluşturulmasında çıkış noktasındaki yük Sevkiyatçısı acentesinden da navlun fiyatı talep edilebilir.

Konteyner yükleme yeri liman sahasında olabileceği gibi, müşterinin deposunda da olabilir. Konteynerin müşterinin deposuna gitmesi halinde iç taşıma organize edilmelidir. Ayrıca konteynerin gümrüklü sahadan çıkışı için “geçici kabul” ücreti ödenir. Konteyner navlun fiyatına taşıma ücretine ek olarak eğer istenirse Terminal Elleçleme Ücreti (THC - Terminal Handling Charge) ile konteynerin gemiye yüklenmesi ile varış limanındaki boşaltma ücretleri de ilave edilebilir.

5.9. Denizyolu Konşimentosu (Marine / Ocean Bill Of Lading)

Denizyolu Konşimentosu, gemi sahibinin veya onun yetkili kıldığı kişi örneğin acentesinin malı yükletene verdiği, emre ve nama düzenlenebilen ve belge konusu malların taşınmak üzere kabul edildiğini gösteren bir makbuz ve aynı zamanda yükleme

kaydı konduğunda bir taşıma sözleşmesidir. Konşimento belgesi yükün hangi durumda gemiye alındığını, yüklendiğini ve hangi koşullar altında taşınacağını ve teslim edileceğini belirten kıymetli bir evraktır [9]. Konşimentoda belirtilen malın mülkiyetini de temsil eder ve belgenin ciro edilmesiyle mal el değiştirir. Denizyolu konşimentosu kıymetli evrak hükmündedir.

Deniz konşimentosu (Marine/ Ocean Bill of Lading) devir yönünden üçe ayrılır:

- Nama yazılı (Straight B/L).
- Emre yazılı (Order B/L).
- Hamiline yazılı (Bearer B/L).

Konşimentoda aşağıdaki bilgiler (TTK Madde1098) [9];

- Taşıyanın ad ve soyadı veya ticaret unvanı
- Kaptanın adı ve soyadı veya armatörün adı
- Geminin adı
- Yüklemenin ticaret unvanı
- Gönderilenin / alıcının adı soyadı veya ticaret unvanı
- Yükleme limanı
- Boşaltma limanı
- Gemiye yüklenen veya taşımak üzere teslim alınan malların ölçüsü, sayısı, ağırlığı, marka bilgileri
- Tanzim olunan nüshaların sayısı

bulunur.

5.9.1. Nam'a Yazılı Konşimento Belgesinin Doldurulması

Nam'a yazılı konşimentonun görüntüsüne Şekil 5.7.'de yer verilmiş ve genel olarak bir konşimentonun hangi bilgileri ihtiva etmesi gerektiği başlıklar altında ele alınmıştır [10]. Konşimento uluslar arası kıymetli bir evrak olup genel olarak dili İngilizcedir.

- 1. Shipper:** Gönderici firmanın unvanı ve adresi girilir.
- 2. Point of Origin :** Çıkış Adresi. Yükleme noktasının şehir ve ülke ismi girilir.
- 3. Date of Shipment:** Yükleme Tarihi. Yükleme tarihi girilir; bu taşıyanın eşyanın sorumluluğu aldığı tarihtir.
- 4. Truck/Freight:** Kamyon/Yük. Eşya kamyon ile taşınıyorsa 'Truck', demiryolu ile taşınıyorsa 'Freight' kutusu işaretlenir.

5. **Shipper's Number:** Gönderici/taşıyan Numarası. Eşya için taşıyan ile beraber karşılaştırılan yük referans kontrol numarası girilir.
6. **Carrier:** Taşıyan. Eşyanın sorumluluğunu alan ve alıcıya teslim için sevk eden taşıyannın unvanı girilir.
7. **Agent's number:** Acenta no. Biliniyorsa ve isteniyorsa taşıyannın kontrol numarası girilir.
8. **Consigned to:** Emrine. Eşyanın nihai alıcısının tam unvanı girilir.

STRAIGHT BILL OF LADING—SHORT FORM—ORIGINAL—NOT NEGOTIABLE					
NECESSARY: subject to the classification and tariffs in effect on the date of the issue of this Bill of Lading, the property described above is apparent good order, except as noted (contents and condition of contents of packages unknown), marked, consigned, and destined as indicated above which said carrier (the word "carrier" being understood throughout this bill) is bound to transport in conformity with the conditions of the property under the tariff, agree to carry it to above place of delivery at said destination, if on its route, otherwise to a carrier on the route to said destination. It is mutually agreed as to each carrier			of all or any of said property over all or any portion of said route to destination and as to each party if any one interested in all or any said property, that every service to be performed hereunder shall be subject to all the bill of lading terms and conditions in the governing classification on the date of shipment. Shipper hereby certifies that he is familiar with all the bill of lading terms and conditions in the governing classification and the said terms and conditions are hereby accepted by the shipper and assigned by vessel and its assigns.		
From	1	2	3	4	5
At	19		BY TRUCK <input type="checkbox"/> FREIGHT <input type="checkbox"/>	Shipper's No.	Agent's No.
Carrier	6		7		
Consigned to	8				
Destination	9		10		
Route	11				
Delivering Carrier	12		13		
No. Packages	Kind of Package, Description of Articles, Special Marks, and Exceptions		Weight (Sub. to Car.)	Class or Rate	16
13		14	15	16	17
					Subject to Section 7 of conditions of applicable bill of lading if this shipment is to be delivered to the consignee without recourse to the consignee, the carrier shall sign the following statement: The carrier shall not make delivery of this shipment without receipt and all other lawful charges and all other lawful charges.
					Per Signature of C. 17 If charges are to be pre-arranged or other bills, "To be Paid"
					Received by In reply of endorsement of the consignee on the property described in Agent or Car. 19
					Per (The signature here acknowledges only the amount prepaid.) Charges Ad. 20
					C.O.D. Shipments Prepaid <input type="checkbox"/> Collect <input type="checkbox"/> Collection Fee 21 Total Charges
					"If the amount named between two points for a charge by weight, the fee required is based on the weight in value whether it is "Carrier's" or "Shipper's" weight." Shipper's amount is less than 1% of the Department of Commerce's 22 NOTE: (When the bill is issued, shippers are required to state the actual value of the property.) THIS SHIPMENT IS CORRECTLY DESCRIBED; EXACT WEIGHT IS Subject to verification by the Bureau for Weighing and Inspection Bureau according to regulations. If these charges result, the agreed or declared value of the within described commodity is hereby specifically agreed to be not exceeding 50 cents per pound per article. This is to certify that the above named materials and property described are marked, packaged, marked and retained and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the U.S. Department of Transportation. 27
TOTAL PIECES					
23		24		Shipper, Per	
Permanent post office address of shipper		26		Agent, Per	
Form No. 20-602 Printed and Sold by CP&O 700 Canal Ave., New Providence, N.J. 07094-1000 (202) 637-8388				1	

Şekil 5.7 Nama Yazılı Konşimento Formu ve Düzenlemesi [10]

- 9. Destination:** Varış Yeri. Taşıyanın 8 no.lu alanda belirtilen alıcıya teslimatı yapacağı yerin tam adresi (cadde, sokak, kapı no., şehir, ülke) girilir.
- 10. Route:** Güzergâh. Uygun görüldüğü takdirde, taşıyanın malı alıcıya teslim edinceye değin seçtiği güzergâh girilir. Bu bölüm ayrıca rıhtım, antrepolar vb. ile herhangi ara taşıyanları belirtmek üzere de kullanılabilir.
- 11. Delivering Carrier:** Teslimatı Gerçekleştirecek Taşıyan. Uygun görüldüğü takdirde, varış yerinde malı nihai alıcıya teslim edecek olan taşıyanın unvanı belirtilir. Ancak bu taşıyan 6 no.lu bölümde belirtilen taşıyan olmamalıdır.
- 12. Vehicle/Car no. :** Araç/Oto no. Uygun görüldüğü takdirde bu bölüme herhangi bir araç tanımlama numarası girilir.
- 13. No. Packages:** Paket Sayısı. Her sevkiyat kalemi için toplam paket sayısı girilir. Eğer paketler bir palete ya da konteynera konsolide edilmiş ise bu bilgi ikinci satıra girilir. (Örn: 112 PKGS 3 Pall)
- 14. Description of Shipment:** Eşyanın Tarifi. Her sevkiyat kalemi tarifi ambalaj tipi (koli, varil, vb.) ve paket başına miktarı ile birlikte girilir. Bir malı tanımlarken doğru yük sınıflandırması önemli olduğu için, her bir yük sınıflandırması tanımına ayrı bir sevkiyat kalemi açılmalıdır. Her eşya sınıflandırması için birden fazla ambalaj kullanılmış ise, her ambalaj tipine ayrı bir giriş yapılmalıdır. Herhangi bir özel ambalaj işareti, özel elleçleme talepleri ve teslimat talimatları girilmelidir. Tehlikeli madde sınıfına giren mallar için bu bölümün doldurulmasında özel şartlar belirtilmelidir.
- 15. Weight:** Ağırlık. Her sevkiyat kalemi için toplan brüt ağırlığı girilir. Dökme yüklerde TARE (Dara) ve net ağırlıklar ayrıca eşyanın tarifi bölümünde (14.kutu) belirtilmelidir. Ambalajlı yüklerde palet ve takoz ağırlığı net ağırlığa dahil edilir. Malın toplam ağırlığı bütün kalemler yazıldıktan sonra alt sütununa yazılır. Palet ve dolgu malzemesi ağırlığı ayrıca gösterilir.
- 16. Class or Rate:** Gümrük Tarife Pozisyonu/Numarası. Eşyanın gümrük tarife pozisyon numarası girilir.
- 17. Without Recourse:** Nama yazılı konşimento şartlarına göre gönderici, eşyayı 'teslimde ödemeli' (Cash on Delivery) olarak alıcıya gönderse bile, navlun ücretleri için taşıyana karşı sorumludur. Ancak gönderici konşimentonun bu bölümüne, taşıyan ve alıcının rızasıyla aksi bir hüküm belirtirse, 'teslimde ödemeli' eşyayla ilgili navlun sorumluluğundan kurtulmuş olur. Peşin Ödemeli (Prepaid) taşımalarda bu bölüm boş bırakılır.

- 18. Prepaid Shipments:** Navlun Peşin Ödemiş. Navlun bedeli yükleyici tarafından peşin ödenmiş ise “Prepaid” yazılır. Bu alan boş bırakılırsa taşıyan, navlun bedelinin alıcı tarafından ödenmesini talep edecektir.
- 19. Prepayments Received:** Tahsil Edilmiş Peşin Navlun Tutarı. Taşıyanlar yükün taşınması için göndericiden aldığı tüm avansları bu bölüme yazar.
- 20. Charges Advanced:** Tahsil Edilmiş Avanslar. Taşıyan varsa taşıma masrafları için aldığı avans tutarını bu bölüme yazar.
- 21. C.O.D. (Cash On Delivery) Shipment:** Teslimde Mal Bedeli Peşin. Bu bölümün ilk satırında navlun bedelinin önceden ödemeli ya da teslimatta ödemeli (Taşıyan alıcıdan aldığı navlun bedelini düşecektir) olduğu kontrol edilir. İkinci olarak malın kendisi için alınacak ücretlerin navlun dahil miktarı yazılır. Üçüncüsü eğer varsa malın tesliminde alınacak harçlar yazılır. Taşıyan tarafından tahsil edilecek toplam ücretler girilir.
- 22. Shipment Declared Value:** Beyan Edilen Yük Değeri. Taşıyan tarafından ücretlendirilen ağırlık malın değerine bağlı ise her ölçü birimi ABD doları üzerinden gönderici tarafından beyan edilmelidir.
- 23. Shipper:** Gönderici. Gönderici (ihracatçı, İthalatçı) şirketin unvanı bu alana kaydedilir.
- 24. Shipper's Agent:** Göndericinin acentesi. Gönderici adına malı taşımaya hazırlayan kişinin şahsi imzası bu bölüme atılır.
- 25. Carrier's Agent:** Taşıyanın Acentesi. Taşıyanın acentesi bu bölüme malın sorumluluğunu aldığına dair olarak imza atar.
- 26. Permanent Address:** Sürekli Adres. Göndericinin sürekli adresi bu bölüme yazılır. Bu adres 1. bölüme girilen adres ile aynı olabilir.
- 27. Certification:** Sertifikasyon. Eşyanın tehlikeli madde sınıfına dahil olması halinde ilgili bakanlıktan alınan onay buraya girilir.

6. DENİZYOLU YÜK SEVKİYATÇILIĞINDA BİLGİ TEKNOLOJİLERİ UYGULAMASI

6.1. Giriş

Lojistik ve taşımacılık sektöründe giderek artan iş hacmi, artan müşteri istekleri, yük sevkiyatçılık hizmetlerine ve sektörlerine yansiyarak gelişen uluslararası ticaret, rekabet koşulları ve maliyetler bu sektördeki kuruluşlara uygun bilgi teknolojileri kullanımını zorunlu hale getirmiştir. Bununla beraber bu kuruluşlar daha esnek, verimli ve daha kaliteli organizasyonlar haline gelmişlerdir.

Yük sevkiyatçılığı hizmetleri bir yandan kısa ve uzun dönemli piyasa yönetimi, diğer yandan iş etüdü, büro yönetimi karar yaklaşımları ile ele alınması gerektiği görülmektedir. Bu yönde iş, müşteri ve büro yönetiminde kullanılan bazı programlar ve yazılımlar SOFTRANS, STARNET, SELECT bazı programlardır. Bahsedilen bu programlarda program özellikleri genel hatlarıyla aşağıda anlatıldığı şekildedir.

6.2. Programların Genel Özellikleri

Bilgi teknolojileri uygulamalarında, ayrıntılı müşteri ve pazar bilgileri, ekipman bilgileri, hareketleri, servis verilen noktalar arası güzergahta işletilmekte olan araçlar ki bunlar -bu bölümde denizyolu taşımacılığında bilgisayar uygulaması ele alınacağından limanlar arası işletimde olan ana gemi, feederlerdir-, her bir limanda elleçlenen konteyner miktarları ve bunlara ilişkin istatistikler ve raporlama sistemlerinden oluşmaktadır. Bilgi teknolojileri uygulamalarında acentelerin çalışmaları etkin bir şekilde izlenebilmektedir. Her bir limana ait konteyner elleçlemeleri izlenebilmekte, ilgili güzergah ve rota arasında gemilerin veya acentelerin verimlilikleri incelenebilmektedir. Oluşturulan müşteri ve konteyner elleçleme bilgileri bilgi bankasından tüm çalışan acenteler ve acentelerde çalışan pazarlama departman yetkilileri çerçevesinde yararlanabilmekte ve bu bilgilerin raporlarını alabilmektedir. Bilgisayar programı uygulamaları mikro düzeyde müşteri bazındaki pazarlama ve

operasyonel tüm çalışmaların ve çalışanların etkin bir şekilde yönetilmesi müşterilerin elde tutulması süresinde önemli fayda sağlamaktadır.

Bilgisayar programları network ağı ile internet sayesinde on-line olarak bilgileri paylaşabildiğinden makro düzeyde limanlar arası kapasite, gemi sefer sıklığı, hat güzergahında bulunan bütün limanlardaki faaliyetlerin etkinliğinin ölçülmesine, konteynerlerin takibine olanak vermektedir. Acente, gemi, sefer süresi gibi denizyolundaki temel parametrelerin performanslarının ölçülebilmesi sayesinde limanlar arası işletilen gemilerin planlaması, rota, sefer sıklığı, çalışılan bölgeler gibi temel unsurlar hakkında stratejik kararların alınmasında etkin rol oynamaktadır. Şirket, şube, bölüm, operasyon grubu gibi hiyerarşik yapıda kar merkezleri tanımlayarak, haftalık, aylık, dönemsel, ve yıllık olarak, miktarsal ve tutarsal ciro hedefleri vermek ve acente ağındaki her bir şirketin kapasite ve performans ölçümlerini sürekli olarak izlemek mümkündür. Raporlama ve analiz olanakları ile de stratejik planlama için gerekli verilere ulaşmak mümkün olmaktadır. Bilgi teknolojilerinin sağladığı avantajların bazıları aşağıdaki gibi sıralanabilir;

- uzman kaynaklara erişim ve operasyonel yedekleme yapılması,
- tek noktadan tüm bilgi sistem gereksinimlerinin karşılanması,
- sorun çözümü hızı, takibi, kayıt altına alınması,
- ana faaliyet alanlarına ve teknoloji projelerinin iş sonuçlarına odaklanmalarına katkı sağlanması,
- uygulama ve operasyon risklerinin azaltılması,
- etkinlik ve verimlilik artışı elde edilmesine katkıda bulunulması,
- ölçülebilir, denetlenebilir olması,
- ek kaynak gereksinimini azaltılması,
- insan kaynağı risklerini azaltılması,
- yeni uygulamaların çok hızlı devreye alınması,
- yeni uygulamalar için araştırma/öğrenme/uygulama süresinin kısalması,
- acenteler arası operasyonel olarak paylaşılması ve gereken bilginin e-mail, faks yoluyla gözden kaçırılma ihtimalinin önüne geçilmesi,
- zaman maliyetlerinin azaltılması,
- alacak ve borçların doğru ve etkin şekilde yönetilmesi,
- müşteri risklerinin ve finansman kayıplarının kontrol altına alınması,
- gelir ve giderlerin bütçelenerek izlenmesi.

Bu programlar günlük operasyonel işlemleri ile rezervasyon, sipariş, talimatlar, evrak, parasal bilgiler, fatura ve raporlardan oluşan tüm iş sürecini yürütülebilmektedir. Beklenen ve fiili maliyet takibi, yük, rota, her bir destinasyona ilişkin gemi ve servis bilgileri, müşteri, ülke, güzergah bazında kar/zarar hesaplarının yapılması ve raporlanması, taşıma her aşamasına ilişkin maliyetlerin izlenebilmesi ve taşıma yapan araçların giderlerinin kontrol altına alınmasını mümkün kılmaktadır.

Bu çalışmada STARNET adlı programın kullanım esaslarına ve bu programla yapılan operasyonel bir uygulamaya yer verilecektir.

6.3. Program Girdileri

Uluslararası denizyolunda kullanılan bilgisayar teknolojilerinde program girdiler iki temel esasa dayanmaktadır:

- Temel girdiler.
- Her bir rezervasyon ve pozisyona ilişkin girdiler.

Burada pozisyon, satış temsilcisi veya pazarlama departmanının müşteri ile taşıma sözleşmesinin gerçekleştirilmesinin ardından yükün teslim alınmasından varış limanına kadar yapılan işlemler bütünü ifade etmektedir.

Bu bölümde programın temel girdileri STARNET programının ana merkezi tarafından girilen bilgilerdir: Temel girdilerin neler olduğu başlıklar altında tanımlanıp açıklanacaktır.

Denizyolu taşımacılığında pozisyona ilişkin girdiler müşterilerin teklifi kabul edilmesinden itibaren başlar ve her bir pozisyon veya rezervasyon için farklıdır. Sistemde çok modül olması ve bazı bölümlere giriş yetkilerinin sınırlandırılması nedeniyle belli başlı günlük temel girdilere ve ekran görüntülerine yer verilmiştir. Teklifin kabul edilmesinden sonra operasyonel süreç başlayacağından günlük operasyonel uygulamaların girdileri diğer bölümde bir uygulama ile anlatılacaktır.

İthalat operasyonu, genel işleyiş olarak çıkış ülkesindeki yük detayı ile düzenlenmiş olan evrakın varış limanındaki alıcıya bildirilmesinden ve varış ihbarının geçilmesinden ibaret olduğu için bilgisayar programına dayalı operasyon yapılmamaktadır. İhracat operasyonu daha kapsamlı bir işlem olduğu için bilgisayar teknolojilerinin kullanımına verimliliğin ve etkinliğin artırılması için daha fazla ihtiyaç duyulmaktadır. Bu yüzden bu çalışmada, ihracat operasyonu üzerinde durulacaktır.

Temel girdiler : Yukarıda da belirtildiği gibi acentelerin kullanıcıları tarafından girilemeyen ancak ana merkezler tarafından sisteme tanımlanabilen girilebilen bilgilerdir. Temel girdiler, sistemin ana çatısını oluşturduğundan günlük operasyon esnasında kesinlikle silinemez ve değiştirilemez niteliktedir. Temel girdiler, düzenli hat (Liner) denizyolu taşımacılığında;

- limanlar,
- limanlar arası verilen hatlar ve isimleri,
- hatlarda işletilen ana gemiler,
- gemilerin sefer programları,
- liman ve acentelerin her ülke veya şehirdeki tanım ve kodları,
- müşteri bilgileri,
- navlun tarifeleri,
- her ülkede farklı uygulamaya sahip liman ve terminal masrafları,
- finansman açısından ise çalışılan ülkelere ait para birimleri, günlük döviz kurları, demuraj tarifeler

gelir. Yukarıda temel girdilerin kritik olanları başlıklar halinde verilmiştir. Aşağıda ise Star-Net programında temel girdilerin oluşturulma prensiplerine kısa açıklamalarla değinilecektir. Temel girdileri daha iyi anlayabilmek için verilerin uluslararası sunum broşüründen temin edilen modül ve ekran görüntülerine ekler kısmında yer verilmiştir.

Kodlu Bilgiler : STARNET Bilgisayar Programı, çok şirketli gruplar veya uluslar arası acenteler tarafından kullanıldığından kodlama mantığı ile çalışmaktadır. Firma, gemi, acente şube bilgileri, yer, kullanıcı, ülke gibi programın birçok yerinde kullanılacak sürekli bilgilerin tanımlanması gerekmektedir. Kodlamanın işlevi diğer bir deyişle eşleştirme , operasyon esnasında çalışma ekranında kod girildiğinde karşılık gelen tanımlamanın ekrana otomatik olarak gelmesidir.

Adres Kartları : Kendi firmamız dahil iş yapan müşteri, acente gibi tüm firmaların tanım ve adreslerini girebileceğiniz adres ekranı'na geçişi sağlar.

Genel Kod Bilgileri : Mal cinsi, liman adları, kıta, ülke, şehir adları gibi programın içinde kullanılan bilgilerin tanımlamasıdır.

Acente-Şube Bilgileri : Taşıma yapılan limanlarda çalışılan acente bilgileri de sisteme tanıtılır. Bu kodlamanın (daha doğrusu eşleştirmenin) işlevi, operasyon sırasında liman bilgisi girildiğinde çalışılan acenteyi otomatik olarak karşımıza getirmesidir.

Hat ve Servis Tanımları : STARNET'te hat tanımları kodu 3 haneli karakterden oluşur. Armatörün veya denizyolunda hizmet veren çok uluslu şirketlerin hizmet verdiği limanlar arası servislerin her birinin isimlendirildiği tanımlardır ve her bir servis kod verilerek sisteme kaydedilir. İsimlendirilen hatta servis verilmesi durdurulsa dahi bu hatta bağlı gemi programları tarihi güncelliğini yitirene kadar sistemden silinmez. STARNET programında kayıtlı olan, diğer bir deyişle hizmet verilen bazı servis tanımları aşağıda verilmiştir:

- PSW / Trans-Pacific South West Coast
- PNW / Trans-Pacific North West Coast
- TAS / Trans- Atlantic Servis
- MED / Mediterranean Servis
- CAU/ North Asia Australia Service

Yeni servis/hat sisteme tanımlanacağında aşağıdaki temel bilgiler temin edilir ve oluşturulacak hat ile ilişkilendirilir;

- servisin/hattın isimi ve kod olarak tanımlanması,
- hatta işletilecek gemilerin tanımları ve gemilere ilişkin detaylar,
- servisin, liman / terminaller arasında hattın tanımlanması,
- terminaller için 7 haneli kodlama ile sonuna limanı sembolize eden PT (port) konulması.
- serviste özel kargolara ilişkin teyit bölümü açılması,
- servis verilecek limanlarda elleçlenecek kargo tiplerinin belirlenmesi.

Bu sayede günlük kullanım esnasında müşterinin yükünün gideceği liman veya terminal pozisyona girildiğinde sistem otomatik olarak kullanılacak olan hat ve servisi ve bu serviste işleyen gemileri ekrana getirir. Yüklemenin yapılacağı tarihe göre sistem yine gemi programlarını ekrana getirir ve yüklenmesi gereken gemi ve sefer numarasını ekrana getirir. İlgili tarihte gemide yer yoksa uyarı verir ve bir sonraki seferi ilgili pozisyona atar.

Ek A.1.1. Hattın / Servis'in tanımına ilişkin ekran görüntüsüdür. Ekran'da Servisin 3 karakterli kodu, servisin açılımı, yer almaktadır. Enter / query düğmesine tıklandığında Ek A.1.2.'deki görüntü ekrana gelir.

Ek A.1.2.'de ARE ismiyle yer alan hat/ servisin rotası ve servis verdiği limanların kod bilgileri ve açılımları yer almaktadır. En sağda kutuların bazıları işaretlidir. Bu işaretler yine sistemde hattın servis verdiği limanlardan yükleme , boşaltma veya iki servisinde

verilip verilmediği ile ilgili bilgilerdir. Belirli tarih aralığı verildiğinde o serviste işletimde olan verilen tarih aralığında gemi adı ve seferide görüntülenir.

Ek A.1.3.'te ARX isimli hattın kapsadığı bölgeler ve servis verilebilen kargo tipleri ve bilgileri girilir. A.1.3. ekran görüntüsünü açıklamak gerekirse, Avrupa servisinin tanımı olan ARX servisi İngiltere, Fransa, Gibraltar, Almanya, Belçika ve İspanya'yı kapsamaktadır. ARX servisi kargo tipi olarak yanıcı-patlayıcı, gabari dışı, dökme yüklere servis verebilmekte, soğutucu gerektiren dökme yüklere servis verememektedir. ARX hattı tanımlandıktan sonra bu hat üzerinde servis verecek geminin tanımı yapılır. Ek A.1.4.'de bu hat üzerinde servis verecek geminin tanımlanması aşamasına yer verilmiştir.

Lokasyon / Bölge Tanımları : Yer tanımları kodu oluştururken bölgenin tam ismi, bağlı bulunduğu ülke, enlem ve boylam bilgisine ihtiyaç vardır. Lokasyon / Bölge tanımlaması için ayrıca o bölgenin hangi servisi sunulabildiği ile ilgili bilgiler girilir. Bunlar kara terminali (CY), demiryolu, gümrük sahası, liman gibi bilgileridir. Bazı lokasyonlar liman olmayıp, iç taşıma yapılarak ulaşılabilen kara terminali, demiryolu veya demiryolu rampası olabilmektedir.

Bölge kod kaydının yapılıp o bölgenin sistemde girişinin yapılabilmesi için bölgedeki acente tarafından Ek A.1.5.'deki formun doldurulması gerekir. Bu formun hangi kısımlarının acente tarafından doldurulacağı formun altında belirtilmiş olup bu bilgiler, bölgenin tam adı, ülke adı, ülke kodu, enlem ve boylam bilgileridir.

Ek A.1.6.'daki ekran görüntüsünde bölge tanımlamasına ait ekran görüntüsüne yer verilmiş ve örnek olarak Ancona verilmiştir. Ancona bölgesine ait kodun ITAOI olduğu, ülkesinin İtalya, Servis kodu MED yani Mediteranian hattı ile servis verildiği ve düzensiz hat (Tramp)/düzensiz taşımacılığın yapılabildiğini gösterir.

Müşteri Tanımları : STARNET programında müşteri tanımları her ne kadar müşterinin bulunduğu bölgedeki acentenin pozisyona ilişkin girdisi olarak yorumlansa da gerek kullanıcı hatalarının önlenmesi, gerek çapraz ticaret nedeniyle veya müşterinin çok uluslu firma olması nedeniyle ana merkezin denetimindedir ve temel girdi niteliğindedir.

Müşteriye ait kod bilgisi oluşturulması için,

- ülke/şehir,
- firmanın tam unvanı,
- adres bilgileri,

- müşteri tipi,
- varsa kontrat

bilgilerinin temin edilmesi gerekmektedir.

Ek A.1.7.a ve A.1.7.b müşteri tanımlarının giriş ekranlarıdır. Ek A.1.7.a. STARNET programına henüz giriş yapılmamış müşteriye kod tanımlanmamış bunun yerine TBA olarak geçici kod verilmiş müşterinin ekran görüntüsüdür. Ek A.1.7.b' deki ekran görüntüsünde de izlendiği gibi, yukarıda sıralanan bilgiler girilmiştir. Ayrıca o firmaya ait credit –vade- tanındıysa mutlaka belirtilir. Örnekte PAAS firmasına ait vadenin olmadığı görülmektedir. O müşterinin satış temsilcisi varsa aşağıdaki bilgi kutusundan o bilgi de girilir.

Müşteri tanımları ile ilgili olarak belirtilmesi gereken önemli bir husus da, yükleme limanı acentesince yeni olan müşterinin evrakının oluşturulması için müşteri tanımının ana merkez tarafından girilmesinden önce; eğer yükleme yapılmış ve evrakın müşteriye biran önce verilmesi gerekiyorsa; yüklemeyi yapan acentenin STARNET programına o müşteri tanımlanana kadar TBA (To Be Attended) adı altında geçici kod ile giriş yapmasıdır. TBA olarak tanımlanan müşterinin mutlaka sisteme tanımlanması ve kod oluşturulması gerekmektedir.

Tedarikçi Tanımları : Lojistikte tedarik zincirinin bir halkası olan denizyolu taşımacılığı da hizmetin sürekliliği ve bütünlüğü için mutlaka alt tedarikçilere ihtiyaç duymaktadır. STARNET programında tedarikçiler ayrıntılı bilgilerle tanımlanır ve kod oluşturulur. Tedarikçilerin ilgi alanları (gemi, barç, demiryolu, kamyon) ile uluslararası veya yerel tedarikçi mi olduğu tanımlama esnasında belirtilir.

Ek A.1.8'de Tedarikçi ekranı vardır. Örnekte tedarikçi olarak DHL Danzas ele alınmıştır. Temel bilgiler hücresi firmanın adres bilgilerini, tedarikçi tipinde barç ve kamyon taşıyansı olarak hizmet alındığından barge & truck bilgisi tanımlanmıştır.

Gemi Tanımları : Geminin tanımlanması, günlük operasyonel uygulama açısından son derece önemlidir. Tanımlamaların eksik yapılması halinde günlük uygulama esnasında - yukarıda hat/servis tanımlarında da belirtildiği gibi her hatta işletilen gemiler sistemde otomatik görüntülendiğinden- konteyner taşınması yapılacak müşteriye yanlışlıkla araba gemisi detayı atanabilir. Bu durum servisin müşteriye o gemi ile verilmemesine rağmen, sistem bu şekilde atayacağından müşteriye yanlış bilgi verilmesine ve ciddi zaman kayıplarına neden olabilir. Gemi tanımları 5 kategoriden oluşur:

- ana gemi (mother vessel) M.

- feeder F.
- ortak kullanımlı feeder (commercial) C.
- conventional C.
- araba gemisi (Pure Car Carrier –PCC) P.

Sistemde bir gemi tanımlaması yapılırken o gemiye ait ;

- geminin adı,
- gemiyi işleten armatör,
- bayrak, yapım yılı,
- dead weight,
- hızı, loyd no

bilgilerinin girilmesi gerekir. STARNET 'te ana gemi tanımları kodu 3 haneli karakterden oluşur.

Ek A.1.9.a. ve A.1.9.b'de gemi tanımlama ekran görüntüsüne yer verilmiştir. A.1.9.b'de MOL ELITE gemisinin tanımlaması yapılmış ve gemiye ait 3 haneli kod verilmiştir. Gemi tanımlarken Lloyds Class numarası, geminin bayrağı, geminin armatörü gibi gemiye ait temel bilgiler tanımlanır.

Her bir rezervasyon ve pozisyona ilişkin girdiler : Burada girdiler her ihracat işleminde farklılık gösteren girişlerdir. Bunlar,

- yükleme ve teslim tarihi,
- marka girdileri,
- koli bilgileri,
- teslim bilgileri,
- ödeme şartları,
- sefer bilgileri,
- müşteriye göre değişebilen navlun ve lokal masraflar biçimindedir.

Denizyolu taşımacılığında teklifin kabul edilmesinden sonra operasyonel süreç başlamaktadır. Günlük operasyonel uygulamaların girdileri rezervasyon safhasından fatura kesimine kadar olan bir süreçtir ve bu süreç bir örnek uygulama yardımıyla bu çalışmada anlatılmaktadır.

6.4. STARNET Bilgisayar Programı ile Yapılan Bir Uygulama

Uygulamada gerçek hayatta fiilen denizyolu ihracat taşımacılığı yapılmış örnek ele alınmıştır.

Gerçekte ihracatı yapılan bir yükün aşama bilgileri girilerek, yukarıda başlıklar halinde verilen girdilerin kısa tanımları ekran görüntüleri ile anlatılacaktır. Uygulamaya konu olan ihracatın pozisyon detayları aşağıdaki gibidir;

Gönderici Firma (Shipper) :

KTT Konteyner Taş. Ltd. Şti.

Alıcı Firma (Consignee) :

SMS Freight Corporation

Yükleme Limanı : Kumport (Ambarlı)

Tahliye Limanı : Chittagong

Ödeme Şekli : Freight Prepaid

Mal Tanımı :

Tire Cord Fabrics of High Tenacity , Yarn of Viscose Rayon Secondary

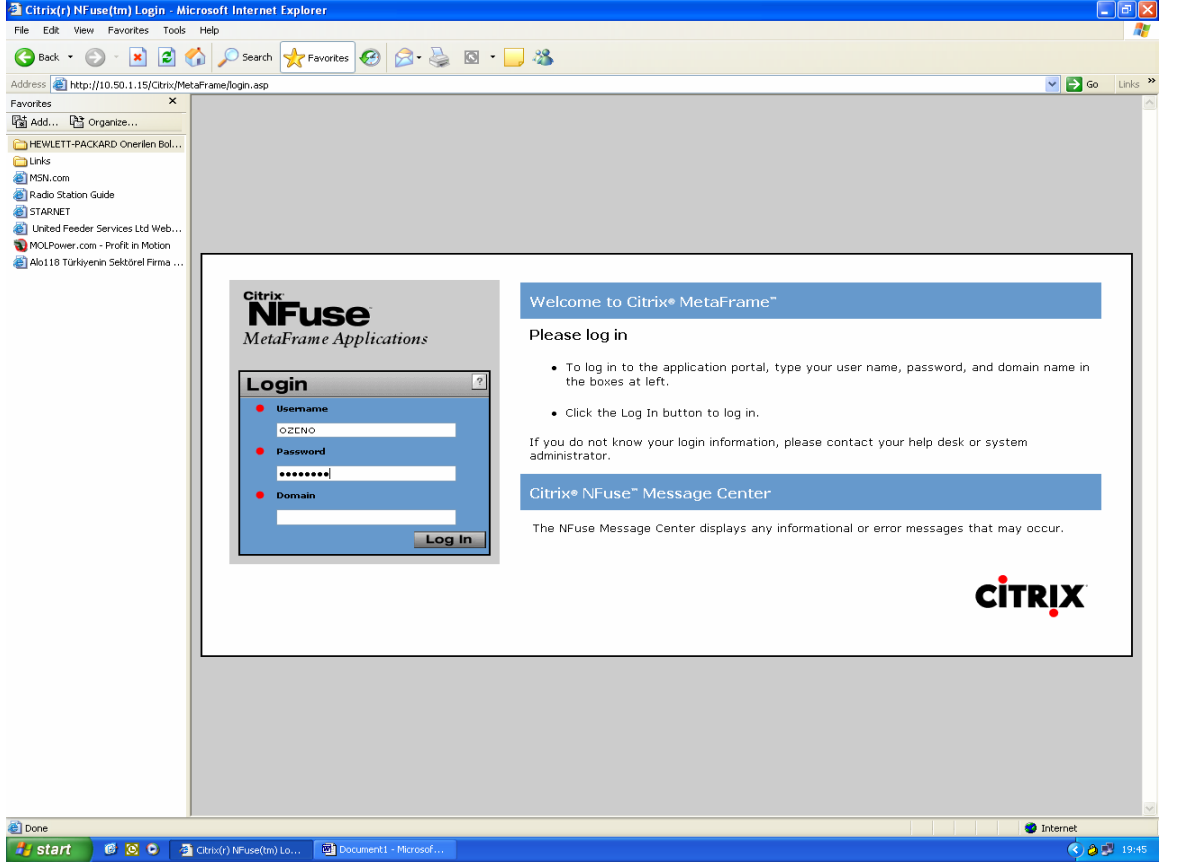
Tire Cord Fabrics of High Tenacity, Yarn of Nylon Polyester

Letter of Credit No : 296306010006

Brüt Ağırlık : 12.607 kgs

Kap Adedi : 63 Rolls.

Programda kullanıcılar sadece yetki sahibi oldukları adımlara girebilmekte ve işlem yapabilmektedirler. Bu kontrolün sağlanabilmesi için programa girilmek istendiği anda karşımıza ilk olarak kullanıcı kodu ve parolasını içeren Şekil 6.1.'de görülen ekran gelmektedir[50]. Kullanıcı kodu yapılan işlemlerin takibinde önemli rol oynamaktadır. Hangi işlemi kim ne zaman yapmış şeklinde bir bilgiye kullanıcı kodundan ulaşabilmektedir. Aşağıda bahsi geçen kullanıcı kod ve parola ekranı vardır.

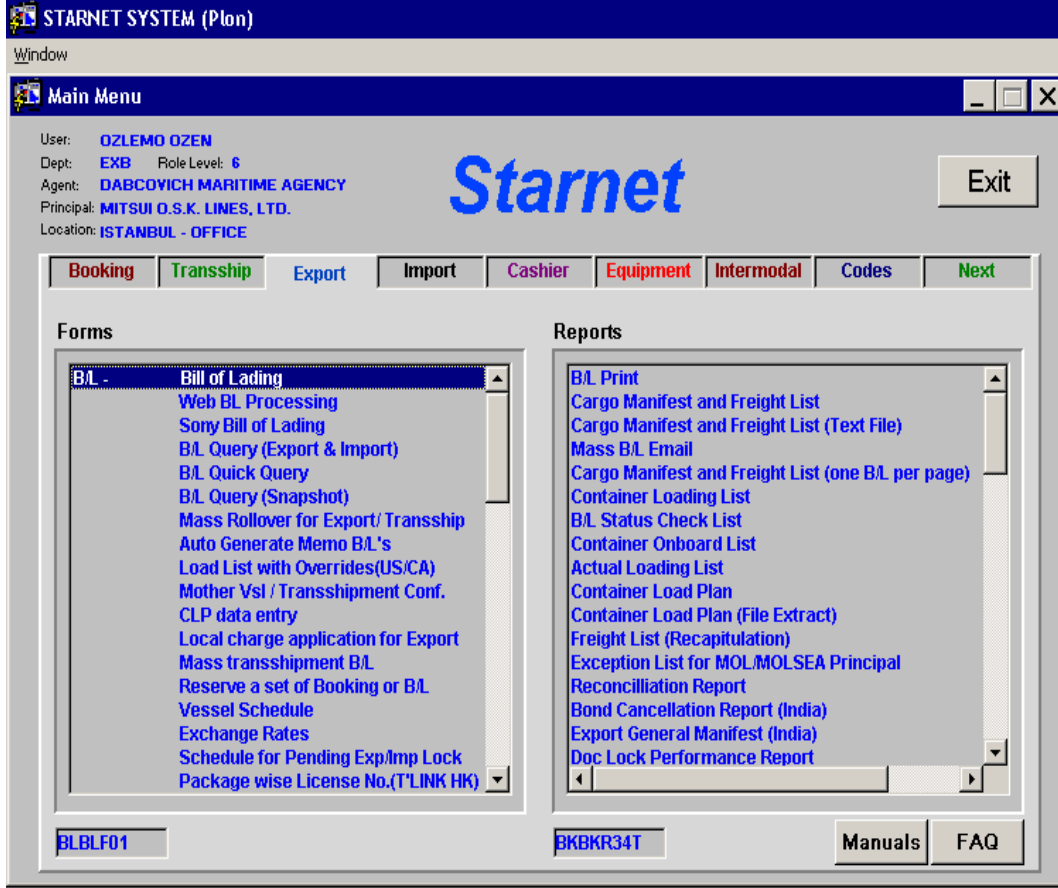


Sekil 6.1. STARNET Kullanıcı Kod ve Parola Ekranı (Programa giriş - ilk aşama) [47]

Parola ve kullanıcı girildiğinde ana menü karşımıza çıkmaktadır.

6.4.1. Ana Menü Çalışma Ekranı ve İşlevi

Günlük işlemlerin hepsi Şekil 6.2.'de verilen ekran görüntüsü verilmiş ana menüden yürütülmektedir. Bu ekranda gerek butonlar gerekse menü adımları ile bu modülleri ilgilendiren tüm işlemler yapılabilmektedir. Yine bu ekranda menü adımı altından içinde bulunulan modül ile entegre çalışan modüllere geçiş yapılabilmektedir. Ana menü ekranından, rezervasyon işlemleri, rezervasyon sonrasında İhracat modülü ile, pozisyon/konşimento oluşturulması, ithalat takip, ekipman yani konteyner durumu, kasa menüsü ile tüm finansman bilgilerine ve günlük operasyon esnasındaki girdiler sayesinde her türlü rapora ulaşılabilir.



Sekil 6.2. Ana Menu Ekranı

6.4.2. Rezervasyon Ekranı ve İşlemleri

Rezervasyon giriş ekranına geçildiğinde karşımıza aşağıdaki ekran gelecektir.

Şekil 6.3.'de verilen ekran müşteri ile taşıma sözleşmesi yapıldıktan sonraki ilk adım olan rezervasyonun ekran görüntüsüdür [47]. Ekranın üst kısmında görülen alanlarla rezervasyonda alınan tüm veriler herhangi bir menüye geçilmeksizin günlük ihracat operasyonunda gerekli olan ve her ihracat operasyon için farklı olan bilgilerin girilmesine olanak verir.

STARNET SYSTEM (Plan)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Exit [Icons] Customer Ref. Code for Place Of Delivery.

Booking Entry/Update (BKINF01)

Add [Dropdown] SAYILANO under DABCOVICH MARITIME AGENCY for MITSUI O.S.K. EDI Bkg [] Rdy B/L [] Pers Effct [] Imdl Pos [] Canc'l'd [] Complete [N]

Main Containers Commodity Customers Route Freight PO (Cust) Log

Bkg # [] A Dt 21-03-2006 Cat Normal Typ Export Dom [] I/A N/A Sw [] Hit [] Spc Ctrl [] PP3

Alt # [] Own [] Principal MOL Bkg Ofc TRISTOF Sec Others [] B/L Iss. TRISTOF B/L Ent. TRISTOF

Customer

Type	Code	Company	Contact	Phone	Fax	TBA
Shipper	5027164	KTT KONTEYNER TAS. LTD. STI.	SEBNEM HN.	+90 212292556	+90 212251386	[X]

Commodity

Code M79 Description MACHINE PARTS, NOS

Wgt. 12607 KG Msr. [] Trf Item No. [] Svc Cont No. []

Out of Gauge [] Spcl Local Xmit []
 Break Bulk [] Haz Stow Apv Tmnl. ARC Apv Rfr []
 None []

Containers

Type	Qty.	Sub. Qty.
S2	x 1	[]
[]	x []	[]
[]	x []	[]

No. of Haz Conts. []
 From []
 Carrier []
 Pkup Dt. []

Spcl Req. [] Pick Up Ref. []

Movement Details

Service / Mode	Excl Code	Name	Customer Ref. Code	Receipt / Stuff Date
OR ODD	[]	[]	[]	[]
PR CY	[X] TRAMBPT	ISTANBUL - AMBARLI PORT	[]	[]
PD CY	[] BDCGPPT	CHITTAGONG - PORT AUTHORITY	[]	Delivery Dt. []
FD ODD	[]	[]	[]	[]

Hub Center [] Block [] Vessel [] Voyage [] Load Option [] Spl.Allow [] Split TransferRoll []

Counts 0 0 0

Alt Bkg [] Cons. SO [] Split All [] Rmk. [] Frt.Rmk. [] Unlk Apv. Flds [] Bkg. Note [] EDI Party [] Imdl [] Tst Rule []

Sekil 6.3. Rezervasyon Giriş / Güncelleme Ekranı

Rezervasyon giriş Ekranında Ekle (Add) düğmesine basıldığında karşımıza ilk olarak yukarıdaki ekran gelecektir. Bu ekran müşteriden alınan siparişi girebilmemizi sağlayan bir ekrandır. Bu ekran üzerinde bulunan bilgilerden bu aşamada öğrenebildiklerimizin girilmesi yeterlidir. Daha sonra yüke ilişkin diğer bilgilerin girilmesi mümkündür. Ekranın en üst bölümünde rezervasyonu yapan kullanıcı ve acentanın bilgileri otomatik olarak atanan bilgidir.

Rezervasyon giriş Ekranında **Main** olarak adlandırılan bölümde Rezervasyon yapan ofisi 7 haneli kodlama ile ekrana gelmektedir. Rezervasyonu alan ofis Türkiye – İstanbul olduğu için ekranda TRISTOF şeklinde görüntülenmiştir.

Müşteri (Customer) : Şekil 6.4.'de de ekran görüntüsü yer alan bölümde müşteri bilgileri yer alır. Örnekte müşteri KTT olduğuna göre KTT firmasına ilişkin kontakt detayları girilir. Burada önemli bir nokta; eğer müşteri ile ilk defa çalışılıyorsa, programda müşterinin detayları girilmediği için müşteri kodu veya ismi girilip enter düğmesine basıldığında ekrana bilgiler gelmeyecektir. Bu durumda girdiler bölümünde de anlatıldığı gibi müşteri TBA olarak atanıp, programın ana merkezin bilgileri sisteme girmesi beklenir.

Mal Tanımı (Commodity) : Bölümünde ihracatı yapılacak olan yükün genel tanımı girilir. Örnekte genel mal tanımı makine yedek parça olarak girilmiştir. Bu ifade ilk tanımlama için yapılır. İhracat taşıma evrakında yani konşimentoda bu tanım yeterli değildir, çünkü ihracat edilen yükün tam tanımının varsa ürün kodu, akreditif numarasının da tam olarak konşimentoda yer alması gerekmektedir. Bu bilgiler kodlu olamayacağı için yükün ancak genel tanımının kodu vardır.

Konteyner (Container) : Bölümünde yükleme hangi tip ve kaç adet konteynere yüklenecekse o bilgiler girilir. Uygulamada konu olan ihracat yüklemesi 1 adet 20'ft konteynere yükleneceğinden 20'ft konteynerin kodu (S2) girilir.

Hareket Bilgileri (Movement Status) : Yükleme yeri ve varış yeri bilgileri girilir.

Yükleme Limanı : Kumport Ambarlı Limanı ad ve 7 haneli kod olarak (TRAMBPT) ekrana gelir.

Varış Limanı : Alanına da yükleme yeri bilgisinde olduğu gibi seçim yaparak liman bilgisi girilir. Yükün gideceği liman Chittagong olduğundan ekranda varış limanının adı ve kodu (BDCGPPT) belirir.

Rezervasyon ana bölümünde genel bilgiler girildikten sonra sırasıyla Şekil 6.4 müşteri detayları , yükün gideceği destinasyon ve güzergah bilgileri girilir.

The screenshot shows the 'Booking Entry/Update (BKINF01)' window in the STARNET SYSTEM. The 'Customer' tab is selected, and the 'Details' section is expanded. The 'Customer' table shows the following data:

Type	Code	Company	Init	A/C Payer	USA	Canada	FDPS/ TBA	FDPS Day
Shipper	5027164	KTT KONTEYNER TAS. LTD. STL.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Not NVO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

The 'Details' section contains the following information:

- Address: TURKEY
- Contact: SEBNEM HN.
- Phone: +90 2122925589
- Fax: +90 2122513888
- E-mail:
- FWD No:
- Sales Psn.:
- Sales Ofc.:
- Sales ID:
- UCS Code: TR999
- Local ID:

Şekil 6.4. Rezervasyon giriş Ekranı – Müşteri Menü Bölümü

Gönderen firmanın adres bilgileri , irtibat detayları girildikten sonra taşıma sözleşmesini yapan müşteri/satış temsilcisinin, müşteri ile ilişkilendirilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde program bir sonraki aşamaya geçilmesine izin vermez. Şekil 6.5'te müşteri için satış temsilcisi giriş ekran görüntüsüne yer verilmiştir.

The screenshot shows the 'All Sales Persons' dialog box with the following data:

Name	Office	Department	Sales ID
FRANCK MARICAL	FRLEHOF	SLS	LEH01
FRANCE COQUARD	FRPAROF	ALL	LEH02
FRANCO QUEIRAZZA	ITGOAOF	ALL	GOA00
FRANCIS ABORAMPA	GHEMTOF	ALL	TEM00
FERRY DE GANS	NLRMTOF	BKG	RTM03
FILIZ OZCAN	TRISTOF	ALL	IST001
FRANCISCO GONZALEZ	ESLPAOF	ALL	LPA00

Şekil 6.5. Rezervasyon Giriş Ekranında Müşteri İçin Satış Temsilcisi Giriş Bilgisi

The screenshot shows the 'Customer' details with the following information:

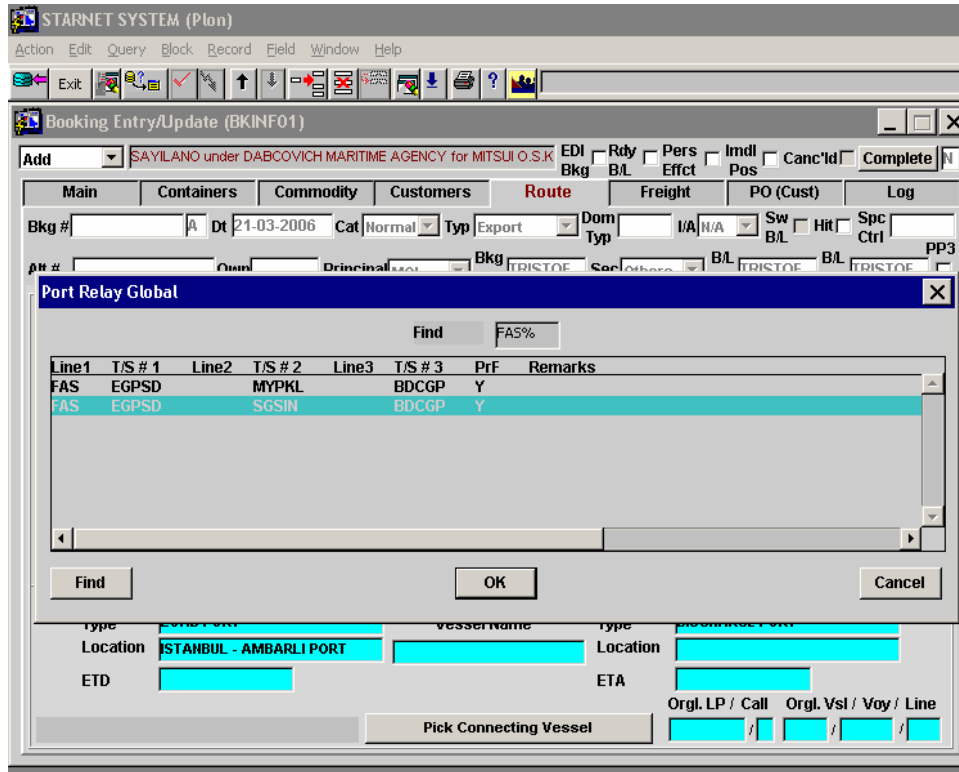
Type	Code	Company	Init	A/C	Payer	USA	NVOCC	Canada	TBA	FDPS/Day
Shipper	5027164	KTT KONTEYNER TAS. LTD. STL.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Not NVO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Details:

Address	TURKEY	Contact	SEBNEM HN.
		Phone	+90 2122925589
		Fax	+90 2122513888
		E-mail	
City		FWD No	
State	Country TR	CHB No	
Credit	PO	Sales Psn.	FILIZ OZCAN
Term	Cash/Credit Credit	Sales Ofc.	TRISTOF
Ref.		Sales ID	IST001
Remarks		UCS Code	TR999
		Local ID	

Şekil 6.6. Satış Temsilcisine Ait Müşteri Bilgisi

Şekil 6.6’da ekran görüntüsünde görüldüğü gibi müşteri ile satış temsilcisi ilişkilendirildikten sonra rezervasyon giriş modülündeki bir sonraki adıma geçilir. Bu adım ihracatın yapıldığı varış limanının girilmesidir. Şekil 6.7.’de ekran görüntüsünde de varış limanı girildiğinde temel girdilerde ayrıntılı olarak ele alınan hat/servis kodlu tanımlar ekrana gelir. Uygulamada ele alınan örnekte yükün varış limanı Chittagong’dur. Dolayısıyla rota /güzergah adımımda Chittagong seçildiğinde kodlu tanımı ekranda görüntülenir. Chittagong’un kodlu tanımı “BDCGP” ekranda belirir. Burada BD Bangladesh yani varış limanının ülkesini, CG varış şehri, P ise limanı ifade etmektedir. Ekranda görüntülenen ve belirtilmesi gereken bir konu da hatlar Chittagong limanına hangi güzergah ve aktarma ile gidileceğinin de bilgisini vermektedir.



Şekil 6.7. Varış limanının Rota /Güzergah Adımında Seçilmesi

Varış limanının seçilmesinden sonra karşımıza Şekil 6.8’deki gemi adları, seferler, ve geminin tahmini varış ve kalkış bilgileri gelir. Burada kullanıcının hangi sefer numaralı gemiye atanacağı, ihracatçının/kullanıcının yüklemeyi yapacağı tarihe göre belirlenir.

STARNET SYSTEM (Plan)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Exit [Icons]

Booking Entry/Update (BKINF01)

Add [v] SAYILANO under DABCOVICH MARITIME AGENCY for MITSUI O.S.K. EDI Bkg B/L Rdy Pers Imdl Canc'l'd Complete [N]

Main Containers Commodity Customers **Route** Freight PO (Cust) Log

Bkg # [] Dt 21-03-2006 Cat Normal Typ Export Dom [] I/A N/A Sw B/L Hit Spc Ctrl []

Alt # []

Connecting Vessel / Voyages

Route Find F%

Seq	Type	Vessel	Voyage	Mol Vsl	Call	Line	Cat	ETA	ETD
01	PR	FTRD	200	0T108	1	FAS	C	24-03-2006 00:00	24-03-2006 00:00
		FDGG	092	0T033	1	FAS	C	27-03-2006 00:00	27-03-2006 00:00
02	LP	FLEA	010	0T110	1	FAS	C	03-04-2006 00:00	03-04-2006 00:00
		FPIO	002	0T173	1	FAS	C	03-04-2006 00:00	03-04-2006 00:00
		FDGG	093	0T033	1	FAS	C	10-04-2006 00:00	11-04-2006 00:00
		FPIO	003	0T173	1	FAS	C	18-04-2006 00:00	18-04-2006 00:00
		FPIO	004	0T173	1	FAS	C	18-04-2006 00:00	18-04-2006 00:00

Find OK Cancel

Details

From: Type **LOAD PORT** Vessel Name [] To: Type **DISCHARGE PORT**

Location **STANBUL - AMBARLI PORT** Location []

ETD [] ETA []

Orgl. LP / Call Orgl. Vsl / Voy / Line [] / [] / [] / []

Pick Connecting Vessel

Şekil 6.8. Yükleme Tarihine Göre Uygun Gemi ve Sefer Bilgileri

STARNET SYSTEM (Plan)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Exit [Icons]

Booking Entry/Update (BKINF01)

Add [v] SAYILANO under DABCOVICH MARITIME AGENCY for MITSUI O.S.K. EDI Bkg B/L Rdy Pers Imdl Canc'l'd Complete [N]

Main Containers Commodity Customers **Route** Freight PO (Cust) Log

Bkg # [] Dt 21-03-2006 Cat Normal Typ Export Dom [] I/A N/A Sw B/L Hit Spc Ctrl []

Alt # [] Own [] Principal [] MOL Bkg Ofc TRISTOF Sec Others [] B/L Iss. TRISTOF B/L Ent. TRISTOF []

Route

From ----- To ----- Optionally -----

Seq	Type	Location	Call	Type	Location	Call	Vsl	Voy	Line	Cat	Leg	Typ	Port	IMDL	Discharge At	Connecting To	Hub	Block
01	PR	TRAMBPT		LP	TRAMBPT									N/A				
02	LP	TRAMBPT	1	DP	EGPSDPT	2	FPIO	002	FAS	C				N/A				
03	LP	EGPSDPT	1	DP	SGSINPT	1	MOC	078E	MED	M				N/A				
04	LP	SGSINPT	1	DP	BDCGPPT	1	FKBE	BRJ451	FAS	C				N/A				
05	DP	BDCGPPT		DP	BDCGPPT									N/A				

Details

From: Type **DISCHARGE PORT** Vessel Name [] To: Type **PLACE OF DELIVERY**

Location **CHITTAGONG - PORT AUTHORITY** Location **CHITTAGONG - PORT AUTHORITY**

ETD [] ETA []

Orgl. LP / Call Orgl. Vsl / Voy / Line [] / [] / [] / []

Pick Connecting Vessel

Şekil 6.9. Yükleme Tarihine Göre Rotanın Görüntü Bilgileri

Şekil 6.9.'da yer alan ekran görüntüsünde altta detaylar bölümünde görüldüğü gibi tahliye limanı / varış limanı Chittagong rotası yükleme tarihi seçildikten sonra aktarma ve aktarmadan sonraki uygun gemiler sistem tarafından otomatik olarak atanmaktadır[48].

The screenshot shows the STARNET SYSTEM (Plan) interface. The main window is titled 'Booking Entry/Update (BKINF01)'. The form is divided into several sections: 'Main', 'Customer', 'Commodity', 'Containers', and 'Movement Details'. The 'Main' section contains fields for Bkg # (5920044005), Dt (21-03-2006), Cat (Normal), Typ (Export), and Dom (I/A). The 'Customer' section shows the shipper as KTT KONTEYNER TAS. LTD. STL. The 'Commodity' section shows the description as MACHINE PARTS, NOS. The 'Movement Details' section shows the route as ISTANBUL - AMBARLI PORT and CHITTAGONG. An information dialog box is open in the foreground, displaying the message: 'GEN-900045: Transaction has been saved to the database.'

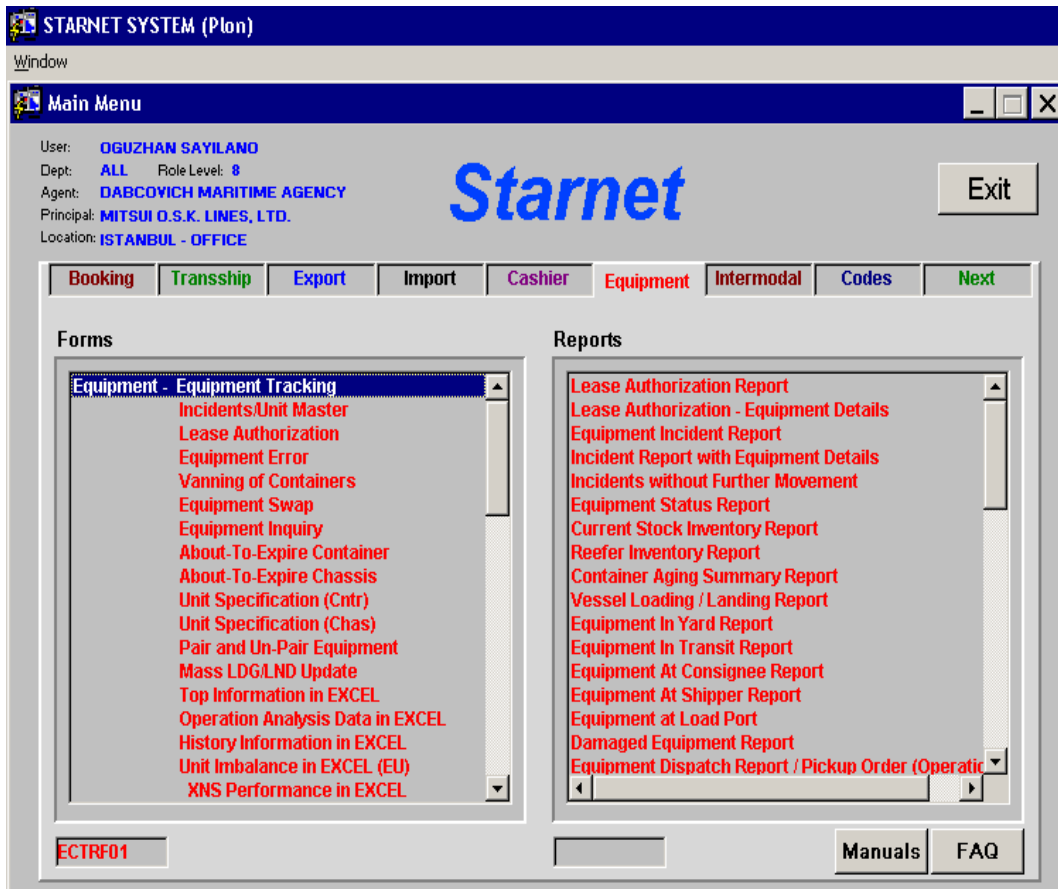
Şekil 6.10. Rezervasyon Giriş İşlemlerinin Onaylanması

KTT firmasının rezervasyonu, müşteri tanımı; mal cinsi ve rota ve uygun geminin seçilmesinden sonra Şekil 6.10 görüntüsü ile tamamlanmış olur. Sistem, yapılan rezervasyona otomatik sayaç ile bir rezervasyon numarası atar ve tüm adımlar tamamlandıktan sonra, kullanıcıdan rezervasyonu kaydetmesini ister. Şekil 6.10'da ekran görüntüsünde KTT firmasına atanan rezervasyon numarası 5920044005 A'dır.

6.4.3. Ekipmanın Seçilmesi ve Konteyner Numarasının Belirlenmesi

Rezervasyon işlemi tamamlanıp rezervasyon numarası alındıktan sonra, ikinci aşama malın gemiye yüklenmesidir. Yükleme yapılabilmesi için KTT firmasına malın ağırlık, hacim, ve miktar kriterlerine göre konteynerin temin edilmesi gerekir. Konteyner, liman ve konteyner saha sorumluları tarafından atandığı gibi bilgisayara programı sayesinde sistem sayesinde de tespit edilir. Bu sayede insan hatalarından kaynaklanan hataların da minimize edilmesini sağlar. Örnek vermek gerekirse; KTT firmasının ihracat ettiği yük

mermer olsaydı, ağır malzeme olması nedeniyle sadece boş olan herhangi bir konteynerin depo sorumluları tarafından tahsis edilmesi, ihracatçı firmanın taahhüt ettiği miktarı ihracat edememesine neden olabilirdi. Çünkü mermerin özgül ağırlığı büyük (istif faktörü küçük) olması nedeniyle yüklemenin yapılabilmesi sağlanmış payload (yükleme kapasitesi) daha fazla olan konteynerlere ihtiyaç duyulmaktadır. Bilgisayar programı sayesinde hangi konteynerin boş yüklemeye hazır olduğu, hangilerinin yükleme için uygun olduğu, hatta en son hangi yükün yüklendiği verilerine ulaşılabilirdi için yükleme ve konteyner seçiminde daha doğru karar verilmesine yardımcı olur.



Şekil 6.11. Ekipman Seçim Modülünün Ana Ekran Görüntüsü

Uygun ekipmanın tayin edilmesi için Şekil 6.11’de görüntülenen modüle giriş yapılır ve ekrana yükleme yapılacak bölgedeki konteynerlerin hareketlerini ve o tarihteki durumlarını belirten bir ekran karşımıza gelir.

STARNET SYSTEM (Plan)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Equipment Transaction Inquiry (ECECF02)

Equipment Query Criteria

Hist/Top H Eq No MOAU050741 5 Bkg/BL No Lse Eq

Vsl/Voy / At Loc To Loc Xns/C/Dsp

From Date To Date Agent Unit State Eq Type

Serial No License St Ctry Unreg Chas Alnc Eq

Equipment Transaction

Xns	C	D	Dsp	St	Date	At Loc	To Loc	Bkg/BL No	Carrier	Vsl	Voy	Eq No	Sdy
IRI	E	S	AVL	IA	28-02-2006 12:00	TRISTBD						MOAU050741	5
IRO	L	S	IMP	CI	27-02-2006 12:00	TRAMBPT	TRAMBPT	484658660	A	OGF	D77W	MOAU050741	5
LND	L	S	IMP	II	20-02-2006 12:00	TRAMBPT		484658660	A	FTRD	197	MOAU050741	5
LDG	L	S	TSH	ST	17-02-2006 03:00	EGPSDPT	TRAMBPT	484658660	A	FTRD	197	MOAU050741	5
LND	L	S	TSH	LT	08-02-2006 08:00	EGPSDPT		484658660	A	OGF	D77W	MOAU050741	5
LDG	L	S	TSH	ST	25-01-2006 19:06	SGSINPT	EGPSDPT	484658660	A	OGF	D77W	MOAU050741	5
LND	L	S	TSH	LT	16-01-2006 23:55	SGSINPT		484658660	A	FXPE	W024	MOAU050741	5
LDG	L	S	EXP	SE	10-01-2006 11:00	CNNGBPT	SGSINPT	484658660	A	FXPE	W024	MOAU050741	5
IRI	L	S	EXP	IE	07-01-2006 22:38	CNNGBPT		484658660	A	FXPE	W024	MOAU050741	5
IRO	E	S	EXP	DE	07-01-2006 02:29	CNNGBLL	CNNGBSD	484658660	A	FXPE	W024	MOAU050741	5
IRO	L	S	IMP	CI	28-09-2005 12:00	TWKHHHY	TWKHHHY	803980668	A	HID	328E	MOAU050741	5
LND	L	S	IMP	LI	09-09-2005 03:00	TWKHHHY		803980668	A	HID	328E	MOAU050741	5

Unit Master Unit Master Log Curr Drop Off Unit Spec. SO # Carrier Customer Van Bkg Info. Details

Şekil 6.12. Ekipman Seçim Ekranı

Şekil 6.12’de yer alan ekranda görüldüğü gibi listenin en üst satırında, renkli olarak seçilmiş olan konteyner KTT firmasının ihracat yüklemesi için seçilecektir. Ekipman seçim ekranında hangi konteynerin listeden seçilmesi gerektiğini anlayabilmek için öncelikle her bir sütundaki kodların ne anlama geldiğini irdelemek gerekmektedir:

- Xns : İlk sütun konteynerlerin en son hareketini,
- C : İkinci sütun konteynerin boş veya dolu olduğunu,
- Dsp : Dördüncü sütun, konteynerin durumunu,
- Date : Tarih sütunu en son yapılan hareketin hangi tarihte olduğunu ,
- At Loc : Konteynerin bulunduğu yeri,
- LDN : Konteynerin ülkeye giriş yaptığı diğer bir deyişle konteynerin gemiden limana indiğini,
- IRO : Konteynerin liman sahası veya konteyner deposundan çıktığını,
- IRI : Konteynerin liman sahası veya konteyner deposuna giriş yaptığını,
- LDG : Konteynerin gemiye yüklendiğini,

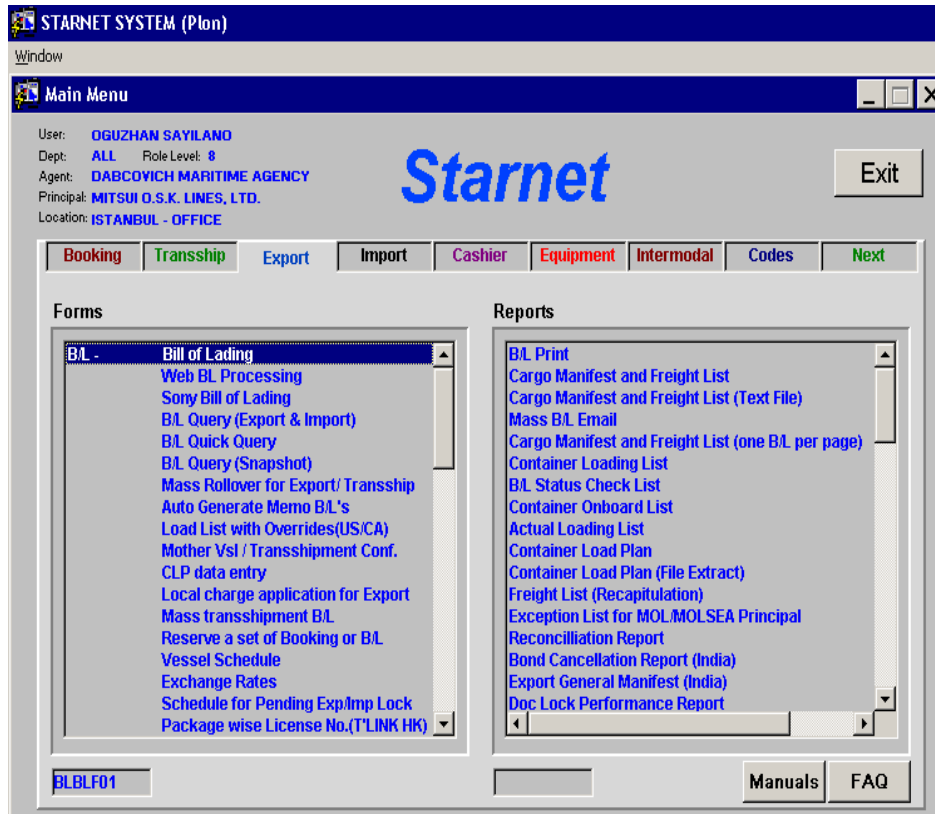
seçimi ve atama aşamaları tamamlandığı için sistem verilerin kaydedilmesi için sorgu ekranını ekrana getirir, bir değişiklik yoksa veriler sisteme kaydedilir.

Buraya kadar KTT firmasının rezervasyonu sistemde oluşturulmuş, konteyner numarası atanmış, konteynerin bulunduğu Barbaros depodan konteynerin çıkış işlemi yapılmış ve talep edilen yükleme limanı Kumport/ Ambarlı'ya konteyner giriş işlemleri yapılmıştır.

Bundan sonraki aşama ihracat evrakının hazırlanmasıdır. Bundan sonraki aşamada pozisyon oluşturularak gerekli evrak hazırlanacaktır.

6.4.4. Pozisyon Oluşturma ve Evrakın Hazırlanması

Şekil 6.14'te yer alan ekran ihracat pozisyon giriş ekranıdır. Uygulamada konu ihracat işleminde pozisyon ve konşimento oluşturmak için, ana ekrandan konşimento düğmesine basarak "Pozisyon / Konşimento İşlemleri" ekranına giriş yapılır.



Şekil 6.14. Pozisyon Oluşturma Ana Giriş Ekranı

Ana ekrandan Pozisyon / Konşimento İşlemlere giren kullanıcı, günlük işlemlerin çoğunu bu ekrandan çıkmadan yürütebilmektedir. Aşağıdaki ekran, Denizyolu Taşımacılığı modülünün İhracat Pozisyon/Yük İşlemleri ekranıdır. Bu ekranda gerek düğmelerle gerekse menü adımları ile bu modülleri ilgilendiren tüm işlemler yapılabilmektedir. Yine bu ekranda modül menü adımı altından içinde bulunulan modül

ile entegre çalışan modüllere geçiş yapılabilir. Bu ekrandan daha önce rezervasyon giriş bilgilerinin düzeltilmesi, ek bilgilerin girilmesi, evrak ve faturaların kesilmesi gibi birçok işlem gerçekleştirilebilir.

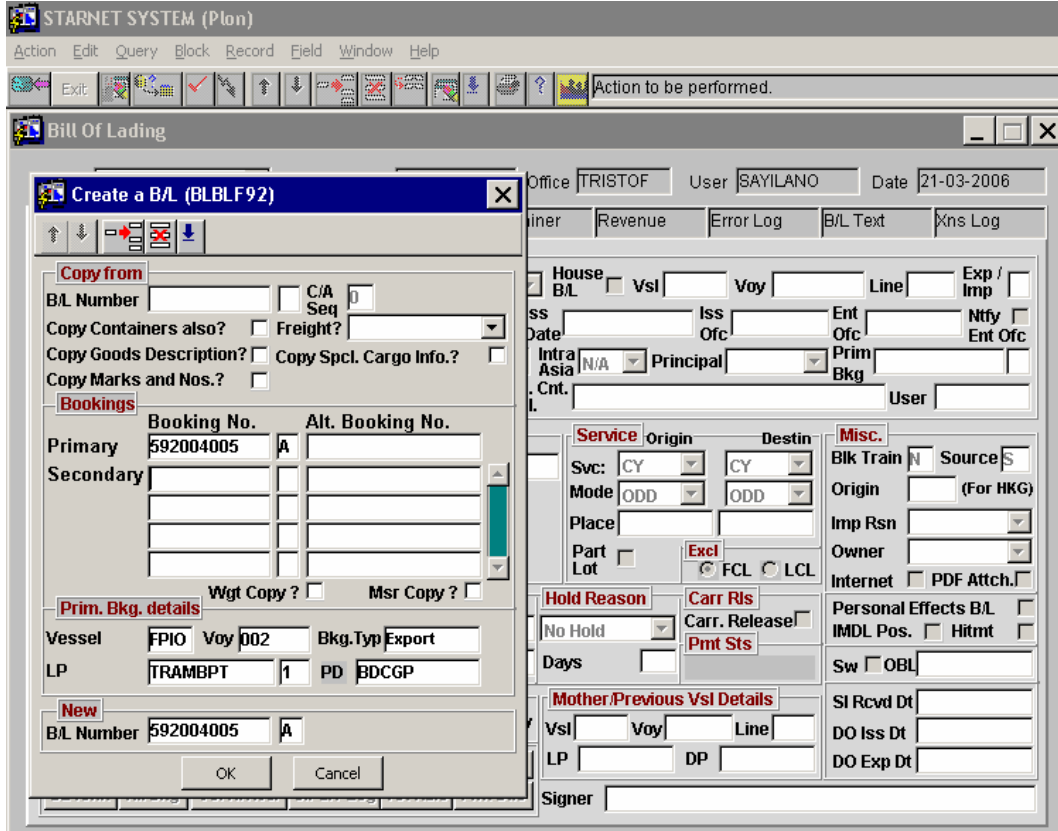
The screenshot shows the 'STARNET SYSTEM (Plan)' interface for a 'Bill of Lading' form. The form is titled 'Bill of Lading' and has a menu bar with 'Action', 'Edit', 'Query', 'Block', 'Record', 'Field', 'Window', and 'Help'. Below the menu bar is a toolbar with various icons and a status bar that says 'Action to be performed.'. The main form area is divided into several sections: 'Header' with fields for 'Agent', 'Office', 'User', and 'Date'; 'B/L No' with fields for 'C/A Seq', 'B/L Type', 'House B/L', 'Vsl', 'Voy', 'Line', and 'Exp / Imp'; 'Issue' with fields for 'On Board / Rcvd Date', 'Iss Date', 'Iss Ofc', 'Ent Ofc', 'Ntfy', and 'Ent Ofc'; 'Cust.' with fields for 'Carrier ID', 'Intra Asia', 'Principal', 'Prim Bkg', and 'User'; 'Cstm Copy (Profile B/L)'; 'Prn Count' with fields for 'Frnt', 'Non-Frnt', 'As Arr.', 'PPD Only', and 'COL Only'; 'Tariff' with fields for 'Conf', 'Tariff', 'Svc.', 'Cont', and 'Svc. Owner'; 'Service' with fields for 'Origin', 'Destin', 'Svc.', 'Mode', 'Place', and 'Part Lot'; 'Misc.' with fields for 'Blk Train', 'Source', 'Origin', 'Imp Rsn', 'Owner', 'Internet', and 'PDF Atch.'; 'SED Req.' with fields for 'AES#' and 'RO'; 'OBL Surrender/Release Override' with fields for 'OBL Srrnd', 'On', and 'At'; 'Hold Reason' with fields for 'No Hold', 'Days', and 'Carr Rls'; 'Carr Rls' with fields for 'Carr. Release' and 'Pmt Sts'; 'Status' with fields for 'NotCmpl', 'C'ncl', 'Rdy For Iss', 'Issued', and 'Splmtry'; and 'Mother/Previous Vsl Details' with fields for 'Vsl', 'Voy', 'Line', 'LP', and 'DP'. The form also has a 'Signer' field at the bottom.

Şekil 6.15. Konşimento / Pozisyon oluşturma İşlemleri Ekranı

Uygulamaya konu olan ihracat anlatılarak Şekil 6.15’de verilen ekrana bağlı Konşimento / Pozisyon oluşturma işlemleri modülü ayrıntılı olarak irdelenecektir.

Rezervasyon işlemlerinden hatırlanacağı gibi KTT firmasının ihracatına ilişkin, ön bilgiler girilmiş ve KTT firmasına rezervasyon numarası program tarafından otomatik olarak atanmıştı. KTT firmasına atanan rezervasyon numarası 592004005A idi.

Şekil 6.15’te görüntülenen ekrandan Action (Aksiyon) düğmesinden Ekle komutu seçilip, rezervasyon numarası girilir. Böylece KTT firması için atanan rezervasyon numarası girilerek, yeni oluşturulacak Konşimento / Pozisyon ile ilişkilendirilir.



Şekil 6.16. Pozisyon / Konşimento Modülünde Rezervasyon Numarası Giriş Görüntüsü

Buradan Şekil 6.16’da ekranda görüldüğü gibi, Konşimento / Pozisyon ekranına KTT’nin rezervasyon numarası girildiğinde (Prim. Bkg. Details / Ön Rezervasyon Detayları) hücrelerinde rezervasyon işlemlerinde girilmiş geminin kodu, sefer numarası, yükleme limanı ve varış limanı görüntülenir.

Gemi adı : Pioner (Kodu FPIO)

Seferi : 002

Yükleme Limanı (LP) : Ambarlı (TRAMBPT)

Varış Limanı (PD) : Chittagong (BDCGP)

Bu işlemde program, rezervasyon numarasını konşimento numarası olarak otomatik olarak atamaktadır. Konşimento Numarası : 592004005’dir.

STARNET SYSTEM (Plan)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Agent Name

Bill Of Lading (BLBLF01) # 592004005A

Action **Add (Export/Dom.)** Agent 8150 Office TRISTOF User SAYILANO Date 21-03-2006

Header Top Left Top Right Commodity Container Revenue Error Log B/L Text Xns Log

Header

B/L No. 592004005 A C/A Seq 0 0 B/L Type Ocean House B/L Vsl FPIO Voy 002 Line FAS Exp / Imp E

Issue Type Laden On Board On Board / Rcvd Date 03-04-2006 Iss Date 03-04-2006 Iss Ofc TRISTOF Ent Ofc TRISTOF Ntly Ent Ofc

Cust. Ref. Carrier ID MOL Intra Asia N/A Principal MOL Prim Bkg 592004005 A

Cstms. Ref. Decl Val. (In USD) Pkg. Cnt. Decl. User SAYILANO

Prn Count

Prn Count	Non-Frt	As-Frt	PPD Only	COL Only
Originals	0	3	0	0
Copies	0	3	0	0
Freight Inv.	0			
Auto Sign.	<input type="checkbox"/>			

Form HKGMO CPI 12 Rider

Tariff

Conf Tariff Svc. Cont Svc. Owner

Service Origin Destin

Svc: CY CY Mode ODD ODD Place TRAMBPT BDCGPPT Part Lot Excl FCL LCL

SED Req. **OBL Surrender/Release Override** **Hold Reason** **Carr Rls**

AES# RO On At No Hold Carr. Release Days Full Paid

Status **Mother/Previous Vsl Details**

NotCmpl C'nclid Rdy For Iss Issued Splmtry Vsl MOC Voy 078E Line MED LP EGPSDPT DP SGSINPT

Blk Train N Source S Origin (For HKG) Imp Rsn Owner Entry Office Internet PDF Atch. Personal Effects B/L IMDL Pos. Hitmt Sw OBL SI Rcvd Dt DO Iss Dt DO Exp Dt

Signature DABCOVICH MARITIME AGENCY

Şekil 6.17. Pozisyon / Konşimento İşlem Modülü – Başlık Ekranı

Şekil 6.17'deki ekran görüntüsü, rezervasyon numarası girildikten sonra, rezervasyondaki girdileri otomatik olarak pozisyona atandığı göstermektedir.

Yukarıda “Başlık Ekranında” görüntülenen bilgiler aşağıda sıralanmıştır.

Konşimento Numarası : 592004005
 Gemi adı : Pioner (Kodu FPIO)
 Geminin kalkış tarihi (Laden on Board) : 03/04/2006
 Konşimentonun düzenlendiği tarih : 03/04/2006
 Konşimentoyu düzenleyen ofis/ acente : TRISTOF (İstanbul Ofisi)
 Konşimento adedi : 3 Orijinal / 3 Kopya
 Yüklemenin tipi : FCL (Komple)

OBL Surrender: İşareti orijinal konşimentonun hazırlanmayacağını, varış ülkesi acentesinin ordinoyu konşimentosuz teslimi ifadesi.

Hold Reason : İşareti ise konşimentonun tutulmasını ve varış ülkesinde ordinonun teslim edilmemesi ifadesi.

Bu bölümde girilen her veri programın diğer acentelerle de entegre çalışması sayesinde ilgili acenteler de rezervasyon numarası ve konşimento numarası girildiğinde görüntülenebilmektedir. Bu sayede verilerin e-mail veya faks ile aktarılmasında oluşabilecek hataların önüne geçmekte, hatasız ve hızlı bir çalışma ortamı ile veri paylaşımı sağlamaktadır.

Şekil 6.18. Pozisyon / Konşimento İşlem Modülü – Üst Sol Ekranı

Şekil 6.18’de yer alan ekranda da görüldüğü gibi pozisyon ekranına, program otomatik olarak rezervasyonda girilen yükleyici firma, alıcı firma detaylarını, ihracatın hangi limandan yapılacağını, hangi varış limanına gideceğini ifade eder. Ayrıca ekranda yüklemenin hangi gemiye yükleneceği ve ilgili sefer numarasında ekrana getirmektedir. Ekranda yer alan diğer bilgi ise KTT firmasına ilişkin vade ve ödemelerine ilişkin bilgilerinin de yer almasıdır; şekil 6.18’de görüldüğü gibi KTT firmasına tanınan herhangi bir ödeme vadesi yoktur. Yani müşteri ile peşin çalışılmaktadır. Bu bilgiye Credit Status (Vade Durumu) hücresinin karşısındaki bilgiden ulaşılmaktadır.

STARNET SYSTEM (Plan)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Exit Package Measure.

Bill Of Lading (BLBLF01) # 592004005A

Action Add (Export.Dom.) Agent 8150 Office TRISTOF User SAYILANO Date 21-03-2006

Header Top Left Top Right Commodity Container Revenue Error Log B/L Text Xns Log

Packaging details and Description of Goods

Seq	Count Pkg	Gross Wgt UM	Net Wgt UM	Measure UM	Net Measure UM
1	0	OTHERS			

Marks and Numbers

Goods Description

MACHINE PARTS, NOS

Tariff Item No. N/A

Harmonized Code

MOL Commodity M79 Local Descr

Haz. Info. Over Dim.

Seq	Count Pkg	Gross Wgt UM	Net Wgt UM	Measure UM	Net Measure UM

Marks and Numbers

Goods Description

Tariff Item No.

Harmonized Code

MOL Commodity Local Descr

Haz. Info. Over Dim.

Şekil 6.19.Pozisyon / Konşimento İşlem Modülü–Mal Detay Bilgileri Ekranı Adım 1-

STARNET Programının rezervasyon modülünde mal detay bilgileri ayrıntılı olarak belirtilmemiş, bunun yerine, temel girdilerde kodlarla tanımlanmış temel mal detayları tanımlanmıştır. Fakat, kodlu olarak girilen mal detayları konşimentonun oluşturulmasında her zaman yeterli olmamaktadır. Eğer ihracat işlemi akreditifli yani banka aracılığı ile yapılmış olabilir veya takip açısından yükleyici-alıcı anlaşması doğrultusunda hangi siparişin/ satış sözleşmesine ilişkin ihracatın yapıldığını konşimentoda belirtmek isteyebilir. Bu gibi durumlarda kodlu tanımlanmış mal detayları yeterli olmaz. O zaman daha ayrıntılı ve her pozisyonda değişecek mal detaylarının da girilmesi gerekmektedir. Aynı yönde, Şekil 6.19 ekranında mal detaylarının kodlu mal detaylarında değişiklik veya ilaveler yapılmasında olanak veren bölümü göstermektedir[50]. Kodlu bilgiler dışında girilen bu bilgiler her ihracat işlemine ve dolayısıyla pozisyona göre değişken olabilir.

STARNET SYSTEM (Plan)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Goods Description (Right Click - to Add BL Clause)

Bill Of Lading (BLBLF01) # 592004005A

Action Add (Export.Dom.) Agent 8150 Office TRISTOF User SAYILANO Date 21-03-2006

Header Top Left Top Right Commodity Container Revenue Error Log B/L Text Xns Log

Packaging details and Description of Goods

Seq	Count Pkg	Gross Wgt UM	Net Wgt UM	Measure UM	Net Measure UM
1	63 ROLL	12607 KG	10423 KG		

Marks and Numbers

Goods Description

RETURN OF THE BOBINS
TIRE CORD FABRICS OF HIGH
TENACITY, YARN OF VISCOSE RAYON
SECONDARY
TIRE CORD FABRICS OF HIGH
TENACITY, YARN OF NYLON POLYESTER

Tariff Item No. N/A
Harmonized Code
MOL Commodity M79 Local Descr
Haz. Info. Over Dim.

Seq	Count Pkg	Gross Wgt UM	Net Wgt UM	Measure UM	Net Measure UM

Marks and Numbers

Goods Description

Tariff Item No.
Harmonized Code
MOL Commodity
Local Descr
Haz. Info. Over Dim.

Şekil 6.20. Pozisyon / Konşimento İşlem Modülü– Mal Detay Bilgileri Ekranı Adım 2-

Şekil 6.20 ekranında ise, uygulama bölümünde detayları verilen ihracatçı firmanın bildirdiği mal detaylarının bu ekrana ayrıntılı olarak girildiği görülmektedir.

Mal Detayı :

Tire Cord Fabrics of High Tenacity , Yarn of Viscose Rayon Secondary

Tire Cord Fabrics of High Tenacity, Yarn of Nylon Polyester

Letter of Credit No : 296306010006

Brüt Ağırlık : 12.607 kgs

Kap Adedi : 63 Rolls

STARNET SYSTEM (Plan)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Container Serial Number.

Bill Of Lading (BLBLF01) # 592004005A

Action Add (Export.Dom.) Agent 8150 Office TRISTOF User SAYILANO Date 21-03-2006

Header Top Left Top Right Commodity Container Revenue Error Log B/L Text Xns Log

Container

Seq	Container No.	Cncl Type	P F	Seal No. 1	Seal No. 2	Seal No. 3	Temp.	Qrnt	Orgn Svc	Dest Svc	Excl	
1	MOAU050741	5	<input type="checkbox"/>	S2	<input type="checkbox"/>	11905			0001	CY	CY	F
			<input type="checkbox"/>									
			<input type="checkbox"/>									
			<input type="checkbox"/>									
			<input type="checkbox"/>									

Bkg 592004005 A

Re-Seq	Spcl Cargo	Un-Cncl	Over Dim.	Over Length	Over Height	Over Width	Over Left	Over Right

Recon Share B/Ls Eq Hist Details :

Container Load Plan

Seq	Package Description	Count	Type	Gross Wgt	Net Wgt	Gross Measure	Net Measure	Cpy All
1	RETURN OF THE BOBINS	63	ROLL	12607 KG	10423 KG			

Total CLP Info. Auto-Generate CLP PO & INV No. House BL Mapping

Şekil 6.21. Pozisyon / Konşimento İşlem Ekranı – Konteyner Menü Adımı

Mal tanımlarında girilen, kap adedi, brüt ağırlık ve net ağırlık gibi değerlerin konteyner numarasına atanmasını gerekmektedir. Ele alınan uygulamada KTT firmasının yüklemesi 1 adet 20'dc konteyner ve numarası MOAU 050741 5 idi. Bilgisayar programı kap adedi ve ağırlığı otomatik olarak bir adet olan konteynera atar.

Eğer KTT firmasının yüklemesi bir değil de iki veya daha fazla konteynera yükleniyor olsaydı, Şekil 6.21'de görüntülenen "Konteyner Ekranında" her bir konteynera ait kap adedi ve ağırlık elle veya program yardımı ile atanır ve dağıtılır[50]. Pratikte program otomatik olarak dağıtım yapmaz, çünkü ambalajlama farklılıkları veya koli/kapların farklı ölçülerde olması nedeniyle her zaman eşit olarak konteynerlara yükleme yapılamayabilir ve dağıtımın elle girilerek yapılması gerekir.

Aynı yönde Şekil 6.21 ekranında görüldüğü gibi MOAU 0507415 No'lu konteynera program tarafından kap adedi 63 Rolls ve brüt ağırlık 12.607 kgs olan toplam değerler atanmıştır.

6.4.5. Gelir (Beklenen Değerler) Girişi ve Faturalama

STARNET SYSTEM (Plan)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Exit Exception

Bill Of Lading (BLBLF01) # 592004005A

Action Add (Export/Dom.) Agent 8150 Office TRISTOF User SAYILANO Date 21-03-2006

Header Top Left Top Right Commodity Container Revenue Error Log B/L Text Xns Log

Revenue

Prepaid at TRISTOF STANBUL

Collect at Help

Charges for shipment on Payable at Destination

Freight Account Switch

Ready for 3rd Ctry Pmnt

Group Invoice Flag

FDPS Day Ovr ROE Net ? All Gross VIP No GGG

Freight Summary

Prepaid	Collect	Cur
300.00		USD

Gross Summary (PCC)

Freight Charges

Seq Code	Item	Number	Basis	Rated at	Rate	Curr	Per	P/C	Pre-paid	Collect	Exception
1	OFR	N/A	20	1	S2	300	USD	S2	300.00	.00	Unres

Dependency Rule (Recalc) GPM EBPP

Chrg. Pattern/Pricing Commission Rmv. Charges CAF Rated At(Old) Doc Fee

Şekil 6.22. Pozisyon / Konşimento İşlem Ekranı – Beklenen Gelirler ve Faturalama Adımı -1

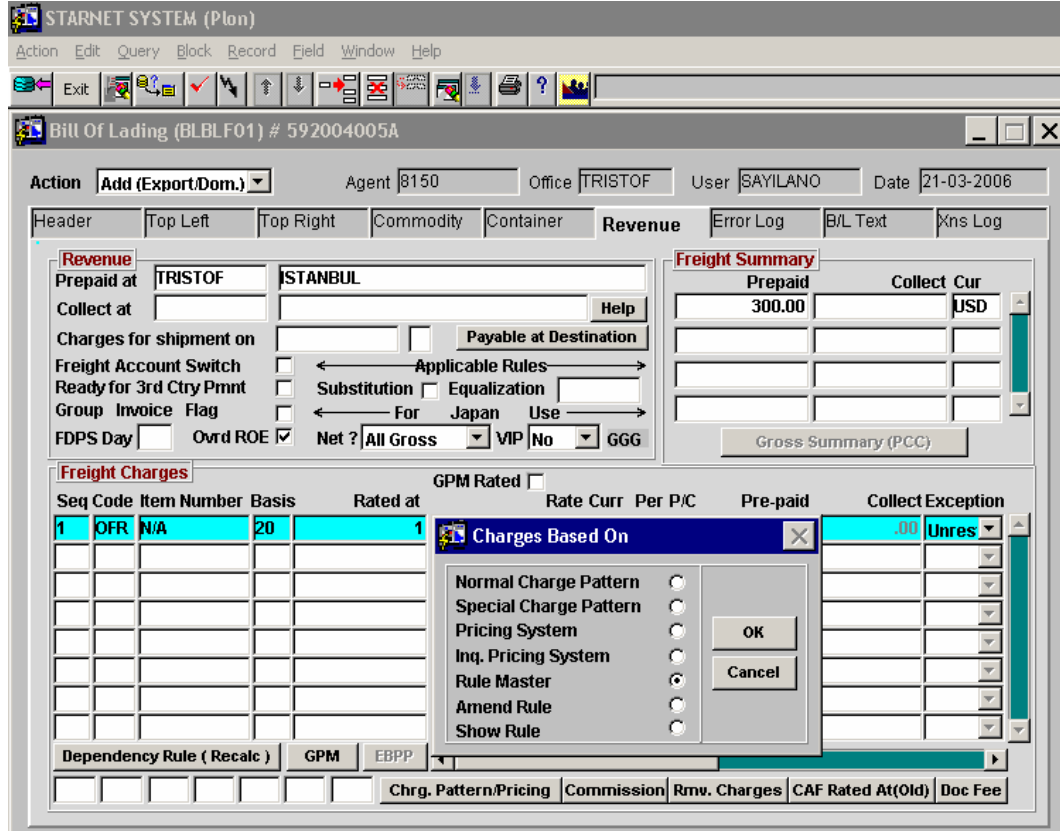
Uygulamanın önceki adımlarını anlatırken pozisyon ana menünün adımlarından bilgi girişinden faturalamaya kadar alan tüm işlem diğer menülere girmeye gerek kalmadan yapılabilineceği belirtilmişti. Faturalama işlemi programın ana giriş menüsündeki kasa/muhasebe menü adımlarından değil de kullanıcıların kullanım kolaylığı açısından en güncel biçimde kullanılan pozisyon menüsünün içindeki adımdan anlatılacaktır.

Beklenen gelirler, fatura kesim işleminden önce faturada çıkacak kalemlerin değerlerinin ve bir takım bilgilerin girilmesi gerekir. Beklenen gelirler adım düğmesine basıldığında karşımıza Şekil 6.22’de yer alan ekran karşımıza çıkar. Ekran girildiğinde bir takım gelir/gider kalemlerinin otomatik olarak gelir. Belirlenen bir tarife varsa, bu tarifenin içerdiği kalemler değerleri ile birlikte otomatik olarak görüntülenecektir.

Bahsedilen uygulamada KTT firmasının ödeme şeklinin Freight Prepaid yani navlunun yükleme ülkesinde ödeneceği belirtilmişti. Şekil 6.22’deki ekranda görüldüğü gibi; Prepaid at (ödeme yeri) : TRISTOF İstanbul seçildiğinde aşağıda navlun masrafları (Freight Charges) kısmında OFR yani navlun değerinin USD 300 olduğu ve bu navlun

masrafının bir adet S2 için geçerli olduğu görülmektedir. Burada S2 20'de konteynerin kod tanımıdır.

Star Net Bilgisayar Programı, İstanbul – Chittagong arası navlun masrafının USD 300 olarak daha önce tanımlanmış tarifelerden atayacağı gibi, navlun masrafı elle de girilebilir. Uygulamada navlun değeri USD 300 /20'de elle girilmiştir, çünkü tarifeden daha düşük navlun satış anlaşması neticesinde taşıma anlaşması yapılmıştır.



Şekil 6.23. Pozisyon/Konşimento Gelirler ve Faturalama Ekranı

Şekil 6.23.'de görüldüğü gibi, beklenen diğer gelir veya masrafların girilmesi için Rule Master (Temel Değerler) düğmesine basıldığında program otomatik olarak, varış ülkesinde oluşan masrafları ekrana getirir. Her bir ülkenin lokal masrafları, kendi ülkesinin kuru ile ekrana gelir.

Aşağıda Şekil 6.24 ekranda da görüldüğü gibi Chittagong'daki varış limanındaki lokal masraf programda DTH ile tanımlanır ve BDT 1500 tutarındadır.

STARNET SYSTEM (Plan)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Exception

Bill Of Lading (BLBLF01) # 592004005A

Action Add (Export/Dom.) Agent 8150 Office TRISTOF User SAYILANO Date 21-03-2006

Header Top Left Top Right Commodity Container Revenue Error Log B/L Text Xns Log

Revenue

Prepaid at TRISTOF STANBUL

Collect at BDCGPOF CHITTAGONG Help

Charges for shipment on Payable at Destination

Freight Account Switch ← Applicable Rules →

Ready for 3rd Ctry Pmnt Substitution Equalization

Group Invoice Flag ← For Japan Use →

FDPS Day Ovrld ROE Net ? All Gross VIP No GGG

Freight Summary

Prepaid	Collect	Cur
300.00		USD
	1500.00	BDT

Gross Summary (PCC)

Freight Charges

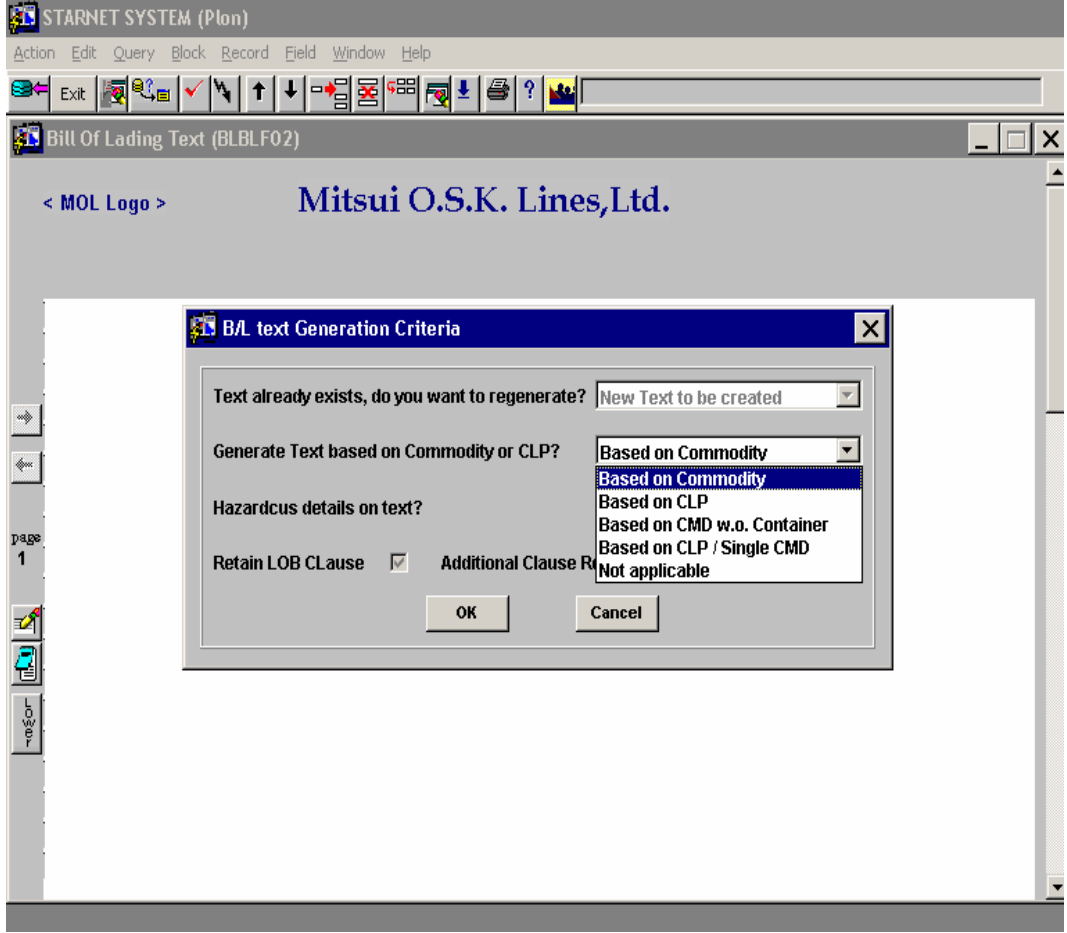
Seq Code	Item Number	Basis	Rated at	GPM Rated	Rate	Curr	Per	P/C	Pre-paid	Collect	Exception	
1	OFR	N/A	20	1	S2	300	USD	S2	P	300.00	.00	Unres
2	DTH		20	1	S2	1500	BDT	S2	C	.00	1500.00	Unres

Dependency Rule (Recalc) GPM EBPP

Chrg. Pattern/Pricing Commission Rmv. Charges CAF Rated At(Old) Doc Fee

Şekil 6.24. Pozisyon/Konşimento Gelirler ve Faturalama Ekranı Adımı -2

Eğer girilmesi gereken farklı masraflar ve fatura kalemi varsa, 6.24’de yer alan ekranda Freight Charges (Navlun Masrafları) bölümünde, sırasıyla boş satırlar tıklanarak, masraflar girilir[48]. Bu şekilde tüm masraf kalemleri girildikten sonra pozisyon işlemlerinden Şekil 6.4.’teki Ana Başlık ekranına geri dönülerek alttaki Invoice (Fatura) düğmesine tıklanır. Eğer bu çok basit adım yapılmadığı takdirde program bir sonraki aşama olan Konşimento Text (Evrak) kısmına geçişine izin vermez. Invoice Düğmesi tıklanarak, girilen masraf ve değerler faturaya basılmaya hazır hale gelir.



Şekil 6.25. Pozisyon / Konşimento Evrak Adımı

Pozisyon işlem ekranındaki en son adım Konşimento Text (Çıktı) adımıdır. Buraya kadar girilen bütün bilgiler, konşimento evrakı üzerine basılmaya hazır duruma gelmiştir. Aynı zamanda Şekil 6.25'te ekranında da görüldüğü gibi Konşimento çıktısını Based on Commodity (Mal Tanımı baz alınarak) işaretlenir ve böylelikle konteynera yüklenen yükün ayrıntılı mal tanımı, konteyner numarasının karşısına denk gelerek konşimentoda görüntülenir.

Konşimentonun müşteri tarafından teyit edilmesinden sonra konşimento basılır. Uygulamaya ilişkin konşimento Ek A.1.10'da yer almaktadır. Fatura bilgilerinin girildiği bölümden fatura basım işlemi yapılır. Bu şekilde STARNET bilgisayar programı ile ihracat operasyon pozisyon işlemi tamamlanmış olur. Bundan sonraki adımlar varış limanındaki veya aktarma limanındaki acenteler tarafından izlenmesi gereken adımlardır. Varış limanındaki acente STARNET bilgisayar programının "internet" ile entegre edilmesi sayesinde ilgili yüklemeye ilişkin tüm verilere ulaşabilmekte ve alıcıya varış ihbarnamesi geçebilmektedir. STARNET bilgisayar

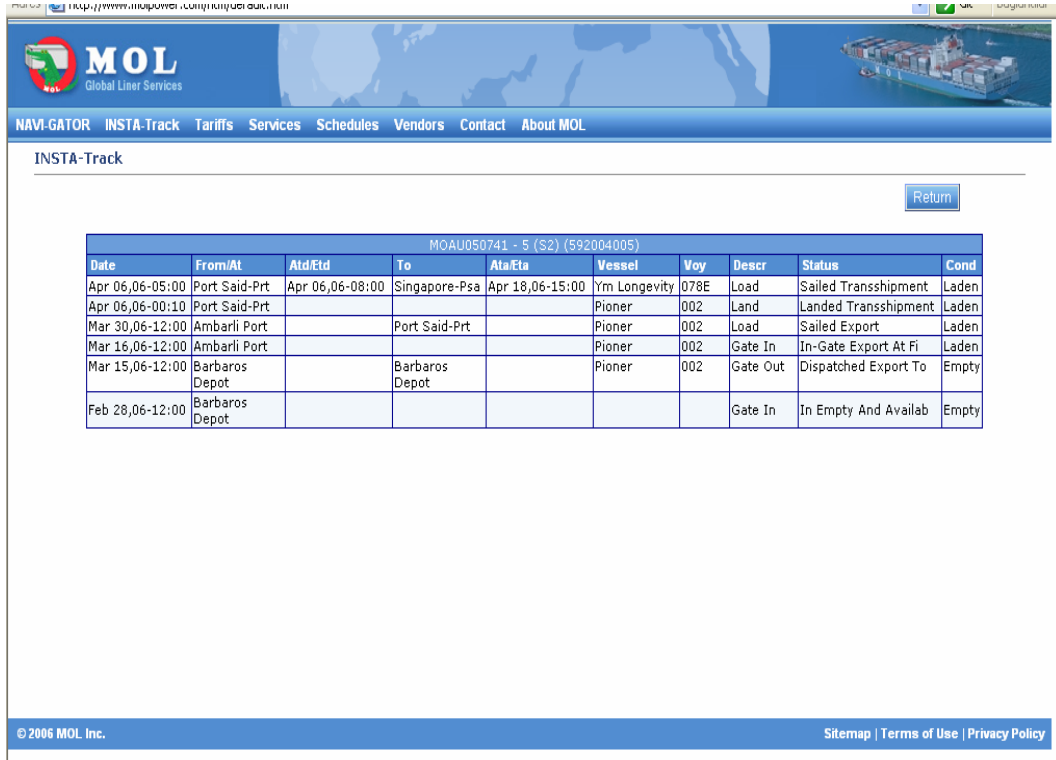
programının olmadığı bir denizyolu taşımacılığı yapan firma, tüm bilgileri varış limanındaki acentesine e-mail veya faks yolu ile geçmek zorundadır. Bu durumda operasyonu takip eden çalışanlara çok büyük görev düşmektedir. Herhangi bir bilginin varış limanındaki acente ile paylaşılmasının atlanması veya faks ile geçilen doküman veya yükleme ilişkin bilgilerin kaybolması çok ciddi problemlere veya ithalatçı firmanın yükünü zamanında teslim alamamasına neden olabilir.

Bilgisayar programının önemli özelliğinden biri verinin ve yapılan yüklemenin takip edilmesi olduğu vurgulanmıştı. Verinin takibi müşteri için çok önemlidir. İhracatçı veya ithalatçı firmalar, yani müşteriler yüklerini takip etmek ve bu şekilde üretim, satış ve dağıtım aşamalarını organize etmek isterler. Star Net bilgisayar programının Internet ile uyumlu çalışması sayesinde müşterilerinin de yükü takip etmesine olanak verir. Network' e dahil olan çok uluslu denizyolu taşımacılığı faaliyeti yapan firmaların ortak web adreslerine girilerek takip işlemi yapılabilir. Müşterinin yükü Internet web sitesinden takip edebilmesi için konşimento numarasının veya konteyner numarasının bilinmesi yeterlidir. KTT firması için atanan konşimento numarası 592004005' idi. Internet sayesinde web sitesine girilerek ki yükün takip edilmesi gereken web sitesi [48] www.molpower.com'dur yükün takibi yapılacak olursa Şekil 6.26'da ekranında görülen boşluğa konşimento numarası girilmesi gerekmektedir.



Şekil 6.26. Yükün Internet'ten Takip Adımı 1-[48]

Konşimento numarası girildikten ve arama düğmesine basıldıktan sonra, yükün arama yapıldığı tarihte nerede ve hangi aşamada olduğu bilgisine ulaşılır.



MOAU050741 - 5 (S2) (592004005)

Date	From/At	Atd/Etd	To	Ata/Eta	Vessel	Voy	Descr	Status	Cond
Apr 06,06-05:00	Port Said-Prt	Apr 06,06-08:00	Singapore-Psa	Apr 18,06-15:00	Ym Longevity	078E	Load	Sailed Transshipment	Laden
Apr 06,06-00:10	Port Said-Prt				Pioner	002	Land	Landed Transshipment	Laden
Mar 30,06-12:00	Ambarli Port		Port Said-Prt		Pioner	002	Load	Sailed Export	Laden
Mar 16,06-12:00	Ambarli Port				Pioner	002	Gate In	In-Gate Export At Fi	Laden
Mar 15,06-12:00	Barbaros Depot		Barbaros Depot		Pioner	002	Gate Out	Dispatched Export To	Empty
Feb 28,06-12:00	Barbaros Depot						Gate In	In Empty And Availab	Empty

© 2006 MOL Inc. Sitemap | Terms of Use | Privacy Policy

Şekil 6.27 Yükün Internet'ten Takip Adımı 2-

Şekil 6.27'de görüldüğü gibi, örneğin, 6 Nisan tarihinde konteyner Port Said Limanında 078 seferli YM Longevity adlı gemiye yüklenmiş ve 18 Nisan'da Singapur'a varması beklenmektedir.

7. SONUÇLAR VE TARTIŞMA

Günümüzde dünya ekonomisinin globalleşmesi ile dışa dönük serbest piyasa modeli ağırlık kazanmış ve buna bağlı olarak ülkeler arasında gerek mamul, yarı mamul, gerekse hammadde olarak ülkeler ve kıtalar arası alışverişin artmasına neden olmuştur. Aynı yönde denizyolu eşya taşımacılığı, yük ve taşıma hacmi olarak diğer taşıma türleri arasında da en büyük paya sahip taşıma türüdür. Denizaşırı ticaretin yaygınlaşması müşteri gereksinmelerinin daha karmaşık bir yapıya ulaşmasına yol açmıştır.

Denizyolu taşımacılığı bir yandan lojistik hizmeti içinde ve yönetiminde oldukça önemli bir paya sahiptir; diğer yandan da etkinliği ve verimliliği için lojistik hizmetlerinden önemli olarak yararlanma durumundadır. İhracatçı veya ithalatçı açısından denizyolu taşımacılığı en azından belirli yük türleri için en ekonomik ve güvenli seçeneklerin başında olması nedeniyle lojistik ve yük sevkıyatçılık işletmeleri, göndericinin taleplerine uygun çözüm yolları üretirken denizyolu taşımacılığı alternatiflerini ve diğer taşıma sistemlerini iyi değerlendirmelidir.

Bu bağlamda, tezde eksikliği görülen lojistik ve yük sevkıyatçılık hizmetleri analitik ve deterministik olarak tanımlanmaya; büro ölçeğinde müşteri hizmetlerinin bilgisayar programı işlemleri açıklanmaya çalışılmıştır.

Dünya ticaretinde globalleşmenin ve yeni gelişmelerin etkisi yoğun bir şekilde lojistik ve taşıma sektörü üzerinde görülmektedir. Hemen hemen bütün sektörlerle bire bir, doğrudan ilişkisi olan lojistik, uluslararası pazarlarda rekabet avantajının elde edilmesinde kilit rol üstlenmektedir. Ürün ve/veya hizmetlerin hedef pazarlara rakiplerden bir adım önde olarak daha hızlı ve daha ekonomik biçimde ulaştırılması uluslararası lojistik faaliyetlerinin özünü oluşturmaktadır.

Günümüzde lojistik faaliyetleri; sadece “eşya ve belgelerin hareketleri” ile sınırlı kalmamakta, uluslararası ticaretin bir alt fonksiyonu olarak gelişme göstermiştir. Lojistik, müşteri siparişlerinin alımından mal bedellerinin tahsiline, gümrük ve transit

geçiş evrakının hazırlanmasından depolamaya ve tüm iş süreçlerinin hizmet perspektifiyle entegrasyonuna kadar çok daha geniş bir boyuta ulaşmıştır.

Sürekli artan müşteri istek ve ihtiyaçları, şiddetli rekabet ortamı, teknolojik gelişmeler ile birlikte yeni mevzuat düzenlemeleri, ulusal ve bölgesel ekonomileri canlandırılmakta; dolayısıyla işletmeleri “modern lojistik” anlayış ve uygulamalarına yönlendirmektedir.

Aynı yönde günümüzde, ticaretin ve denizyolu ulaştırmasının hızlandırılmasında ve iş süreçlerinin basitleştirmesinde yük sevkiyatçılığı da hayati rol oynamaktadır. Lojistik hizmeti üreten yük sevkiyatçıları, malın göndericisinden alıcına teslimine kadar olan tedarik hizmet zinciri çerçevesinde sadece malın bir yerden bir yere taşınması olarak değil, lojistik sisteminin temel dinamikleri olarak ele alınmalıdır.

Bu bakımdan yük sevkiyatçılığı uluslararası ticaret ve küresel ekonomideki değişimleri dikkatle takip etmeli, faaliyette bulunduğu ülkelerde yaşanmakta olan ekonomik, siyasi ve yasal gelişmelerle yakından ilgilenmelidir.

Yük sevkiyatçılığı; kara, hava, deniz, demiryolu, nehiryolu, boru hattı veya kombine taşımacılık gibi bütün taşıma türlerinde; sevkiyat, dağıtım, depolama, gümrükleme ve sigorta hizmetlerini gerçekleştiren aktif bir işletme ağına sahip olan ve anahtar teslim lojistik hizmeti veren organizatör bir kuruluştur. Giderek artan talepler doğrultusunda sadece taşımacılık görevi yapan yük sevkiyatçılığı firmalar, lojistik hizmet sağlayan çok uluslu şirket yapısına dönüşmüştür. Bu gelişmeler neticesinde lojistik hizmet sağlayan yük sevkiyatçılığı şirketlerin iyi planlama yapması, plana uygun hizmet etmeleri için bilgi ve bilgi teknolojileri alt yapısını oluşturarak donanımlı olmaları zorunlu hal almıştır.

Günümüzde bilgi aktarım hızı internet sayesinde inanılmaz boyutta bir hıza ulaşmış, bilgi teknolojisi de bu doğrultuda kendini daha hızlı yenilemeye ve geliştirmeye mecbur kalmıştır. Bilgi teknolojilerindeki gelişmeler dünyadaki bütün sektörleri direkt olarak etkilemektedir. Giderek artan iş hacmi, gelişen uluslar arası ticaret, şekil değiştiren ve artan müşteri talepleri ile rekabet ve maliyet baskısı gibi nedenler bilgi teknolojilerini etkin bir kullanma zorunluluğunu gerektirmektedir. Hizmet üreten denizcilik ve lojistik sektörü de rekabette üstünlük sağlayabilmek, hizmet kalitesini arttırabilmek ve karlılığını arttırabilmek için bilgi teknolojisindeki gelişmeleri yakın takip etmekte ve yoğun olarak kullanmaktadırlar.

Lojistik hizmet üreten denizyolu yük sevkiyatçılığı firmalarının, bilgi teknolojilerine sahip olabilmesi ciddi bir yatırım maliyetiyle mümkün olabilmektedir. Bir firmanın bilgi teknolojisine sahip olabilmesinin yatırım maliyetini rakamla ifade etmek gerekirse 150.000 \$ - 300.000 \$ 'dır. Bu rakam bilgi teknolojisine sahip olabilme maliyetidir ve bu yatırım maliyetinin yanı sıra bilgi teknolojisinden faydalanmanın sürekliliği için kullanıcıların eğitimi ve periyodik teknik destek gibi ilave maliyetleri beraberinde getirmektedir. Firmalar, yıllık bütçelerinin küçümsenmeyecek oranını, rekabet şartlarında sektörde daha fazla pay alabilmek ve daha fazla hizmet kalitesi için, yatırım maliyeti adı altında bilgi teknolojilerine harcama yapmaktadırlar.

Deniz yolu sektöründeki lojistik kuruluşların günümüzde esnek, çevik ve yüksek verimlilikte çalışan bir organizasyon ile kaliteli hizmet üretmeleri gerekmektedir.

Denizyolu yük sevkiyatçılığı ve lojistik firmalarının bilgi teknolojilerine yaptıkları yatırım harcamalarını;

- uzman kaynaklara erişim ve operasyonel yedekleme yapılması,
- tek noktadan tüm bilgi sistem gereksinimlerinin karşılanması,
- sorun çözümü hızı, takibi, kayıt altına alınması,
- ana faaliyet alanlarına ve teknoloji projelerinin iş sonuçlarına odaklanmalarına katkı sağlanması,
- uygulama ve operasyon risklerinin azaltılması,
- etkinlik ve verimlilik artışı elde edilmesine katkıda bulunulması,
- ölçülebilir, denetlenebilir olması,
- ek kaynak gereksinimini azaltılması,
- insan kaynağı risklerini azaltılması,
- yeni uygulamaların çok hızlı devreye alınması,
- yeni uygulamalar için araştırma/öğrenme/uygulama süresinin kısalması,
- acenteler arası operasyonel olarak paylaşılması ve gereken bilginin e-mail, faks yoluyla gözden kaçırılma ihtimalinin önüne geçilmesi,
- zaman maliyetlerinin azaltılması,
- alacak ve borçların doğru ve etkin şekilde yönetilmesi,
- müşteri risklerinin ve finansman kayıplarının kontrol altına alınması,
- gelir ve giderlerin bütçelenerek izlenmesi

- şirket, şube, bölüm, operasyon grubu gibi hiyerarşik yapıdaki kar merkezleri tanımlayarak, dönemsel olarak, miktarsal ve tutarsal ciro hedefleri ile karlılık hedefleri vererek şirket bazında veya çok uluslu şirketlerde tüm şirketlerinin performansını izlenmesi

şeklinde sağladığı katma değerle geri kazanmaktadır.

Tedarik zincirinin vazgeçilmez bir halkası olan yük taşımacılığının en önemli dinamiği denizyolu taşımacılığıdır. Türkiye, günümüz uluslararası ticaretin dışa dönük piyasa koşullarında gerek üç tarafı denizlerle kaplı olması gerekse jeopolitik konumu nedeniyle düşük maliyetli ve güvenli bir taşıma türü olan denizyolu taşımacılığına ve buna paralel gelişen bilgi teknolojilerine büyük önem vermek zorundadır.

7.1. Öneri

Lojistik ve aynı yönde yük sevkıyatçılık işletmeleri, anılan hizmet alternatiflerini kısa ve uzun dönemli müşteri hizmetleri doğrultusunda ele almalıdır. Yük sevkıyatçılığı işletmeleri, kitle, parça yük ve konteyner taşımalarına odaklanmalıdır. Aynı yönde kısa ve uzun dönemde arz ve talep, piyasa dalgalanmaları, dengeleri doğrultusunda hizmet planlamaları, bağlantıları yapmalıdırlar.

Bu aşamada yük taşıma organizasyonu üstlenen firmaların oluşturduğu kuruluşlara, lojistik ve ulaştırma konusunda eğitim veren üniversite ve kurumlara çok büyük görevler düşmektedir. Günümüzde lojistik hizmeti üreten, yük taşımacılığında faaliyet gösteren firmaların çok uluslu firma kimliğe dönüşmesi sebebiyle, bu konuda lisans veya yüksek lisan eğitimi almış, temel taşıma ve lojistik kavramlarını özümsemiş, yabancı dil bilen elemanların istihdam edilmesine ihtiyaç vardır. Özellikle büyük ölçekli firmalar için yüksek lisans ve doktora eğitimi almış insan gücünün istihdamının sağlanması bu şirketlerin daha bilimsel yöntemlerle idaresini mümkün kılacaktır.

Yük sevkıyat hizmeti veren kuruluşların ürettikleri hizmetin etkinliğinin ve verimliliğinin artırılması için bilgi ve bilgi teknolojileri alt yapısına ihtiyacı vardır. Ağır rekabet koşullarında müşterilerin taleplerine daha hızlı, düşük maliyetle ve doğru bir şekilde yerine getirebilmesi üniversite ve bu alanda faaliyet gösteren kuruluşlarla işbirliği içine girmesi ve bilgi teknolojilerini ve teorik kavramları sentez kabiliyetine sahip, ilgili disiplinlerin eğitimini almış kişilerin istihdamına öncelik vermesi gerekmektedir.

Tedarik zinciri içinde denizyolu taşımacılığının en önemli kısmı düzenli hat konteyner taşımacılığı şeklinde gerçekleştirildiği dikkate alınırsa düzenli hat konteyner taşımacılığının yapılabilmesi için, özellikle taşıma terminallerinin ve limanın geniş bir bölgeye hitap etmesine önem verilmelidir. Taşıma terminalleri ve limanlar sadece yerel taleplere cevap vermek yerine tüm bölge ülkeleri için bir taşıma ve lojistik merkezi haline dönüşmüş, belirli endüstriyel yükler konusunda uzmanlaşmış alanlar haline gelmelidir. Lojistik ve aynı yönde yük sevkıyatçılığı, sistem yaklaşımı ile iç içe, uyum halinde çalışmalıdırlar.

Bu yönde uluslararası denizyolu taşıma sisteminde hızlı dönüşüm içerisindeki hizmetlerinin daha süratli, daha güvenli olmasını hedeflemelidir. Bu hedefin profesyonel düzeyde gerçekleştirilebilmesi için denizyolu taşımacılığının temel dinamiklerini hız, emniyet, maliyet ve bilgi/donanım eksenleriyle birleştirmelidir.

KAYNAKLAR

- [1] **Bowersox, D. J., Class, D. J.**, *Logistical Management* , The Integrated Supply Chain Process, Mc. Graw-Hill International Editions, 1996.
- [2] **Council Of Logistic Management - İGEME:** (4 Ekim-Aralık 2000), Sayı : 16, Sayfa 61.
- [3] **John Kim T.**, (1990), *Advanced Transport and Spatial Systems Models*, Springer Verlag; NY.
- [4] **İ.T.Ü.**, *İ.T.Ü. Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği*, www.fbe.itu.edu.tr, İstanbul
- [5] **Atken, N., Albayrak, M. A.**, (1998), *Deniz Taşımacılığı Kılavuzu*, Ekim Matbaası, İstanbul, , s.56, s.114
- [6] **Salman G.**, (Eylül 1981) *Liman ve Deniz İşletmeciliği*, Yüksek Denizcilik Okulu Yayınları, Sayı:3, İstanbul.
- [7] **Altınçubuk,F.**, (2000), *Liman İdare ve İşletmesi*, Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, s.102.
- [8] **Akdoğan R.**, (1988), *Deniz Ticareti*, Zihni Yayınları, İstanbul.
- [9] **TBMM**,*Türk Ticaret Kanunu*, Beşinci Ayırım, Madde 1097-1118
- [10] **Çancı M., Erdal M.**, (2003), *Uluslar arası Taşımacılık Yönetimi*, Freight Forwarder El Kitabı 1
- [11] **Özen,S., Koldemir B., Bakırcı, E.**; (28-29-30 Haziran 2001) “*İstanbul Kent İçi Ulaştırması Talep, İşletme, Kapasite, Yatırım Sorunları ve Yönetim İlkeleri*”, İstanbul’da Kent İçi Ulaşım Sempozyumu, , İstanbul.
- [12] **Quayle M., Jones B.**, (1993), *Logistics An Integrated Approach*, Tudor Business Publishing, Newcastle, s.86.
- [13] **Button K., Nijkamp P., Priemus H.**, (1998), *Transport Networks in Europe*, Edward Elgar Publishing Ltd., Cheltenham, s.20-21.
- [14] **Tolley R.S, Turton B. J.**, (1995), *Transport Systems, Policy and Planning*, Longman Scientific Publishing, Singapore, , s.13.

- [15] **William D. Perreault, E. McCarthy J** (1999), *Benefits and Limitations of Different Transport Modes, Basic Marketing*, Chapter 12, Distribution Customer Service and Logistics, The McGraw-Hill, , Power Point Slide:11/17, <http://www.sou.edu/business/sidersm/docs/Ba330/330ch12.ppt>,
- [16] **Morlok, E. K.**, (1978), *Introduction to Transportation Engineering and Planning*, Mc Graw Hill, New York.
- [17] **Karayalçın, İ.**, *Hareket Araştırması*, (1968), İ.T.Ü. Matbaası, İstanbul,
- [18] **Hillier, F.S., Lieberman, G.J.**, (1974), *Operation Research, Holden –Day, Inc.*, San Francisco, , U.S.A.
- [19] **Külçür, F.**, *İşletmelerde Faaliyet Araştırmaları*, İstanbul İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi yayın No:38-195, İstanbul.
- [20] **HALAÇ, O.**, *Kantitatif Karar Verme Teknikleri, Yöneylem Araştırması*, İstanbul Üniversitesi, Yayın No: 3078, İstanbul.
- [21] **Council of Logistics Management**, (2.9.2002), www.clm1.org
- [22] **Yıldıztekin, A.**, (Kasım 2001), *Portre*, Uta Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Haber Araştırma Dergisi, Sayı 11.
- [23] **Lovelock C., Wright L.**, (1999), *Principles of Service Marketing and Management*, Prentice Hall, New Jersey, , s.19.
- [24] **Murdick R.G., Render B., Russell R.S.**, [1990], *Service Operations Management*, Allyn and Bacon, Boston, s.533.
- [25] **Christopher Lovelock, Lauren Wright**, *Principles of Service Marketing and Management*, Prentice-Hall, New Jersey, 1999, s:72.
- [26] **Transport and Development, Issue Note**, (14-20 Mayıs 2001), *United Nations, Third United Nations Conference on the Least Developed Countries*, Belgium, , A-CONF.191-BP/1, s.3
- [27] **Akhter S. H.**, (2002), *Global Logistics and Supply Chain Management*, Marquette University, Lectures Notes, <http://classwork.buadm.mu.edu/classwork/AKHTER/Mark153/1>, Slide:8/17.
- [28] **Flynn J.**, *Changes in Customs & International Logistics*, (2002), Logistics Beyond, Thai Customs Workshop, http://www.us-asean.org/ctc/thai_customs_workshop/ford.ppt, Erişim Tarihi:5.1 0.2002, Bangkok.

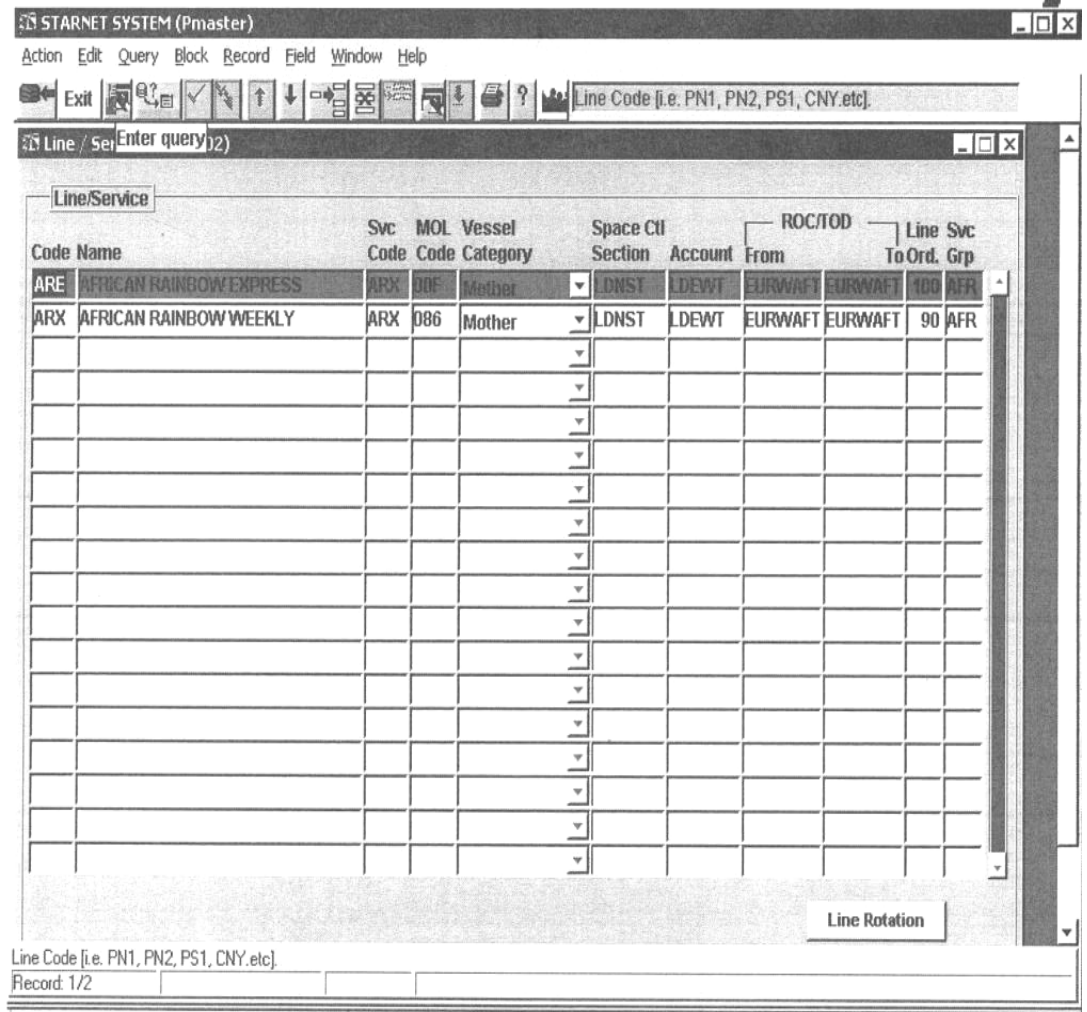
- [29] **Erdal M., Çancı M.**, *Üç Kitanın geçiş Noktası, Türkiye Lojistik Fırsatlar ve sorunlar*, UTA Lojistik Uluslararası, Taşımacılık Haber Dergisi, Eylül 2002, Yıl:8 Sayı:9 s.44-50.
- [30] **T. Skjoett-Larsen**, (2000), *European Logistics Beyond 2000*, International Journal of Physical Distribution & Logistics, Vol:30, No:5, s.377.
- [31] **Deborah L. Bayles**, (2001), *E-Commerce Logistics and Fulfillment*, Delivering the Goods, Prentice Hall PTR, USA, s.3.
- [32] **Jiong S., Regan A.C.**, (Feb.2, 2001), *Industries in Transition: Freight Transportation Intermediaries in The Information Age*, Metrans 2nd Annual Transportation Conference, www.metrans.org/calendar.
- [33] **Craig T.**, (2003), *4PL Versus 3PL-A Business Process Outsourcing Option For International Supply Chain Management*, World Wide Shipping, December/January, <http://www.ltdmngmt.com/mag/index.html>, s.1.
- [34] **Hines P.**, (1999), *Future Trends in Supply Chain Management*, Global Logistics and Distribution Planning, Donald Waters, Kogan Page, Londra, s.40-43.
- [35] **Johnson J. C., Wood Donald F., Wardlow D. L., Murphy P. R.**, (1999), *Contemporary Logistics*, 7. Edition, Prentice Hall, New Jersey, , s.5.
- [36] **Supply Chain&Logistics/Co-ordinator Guide**, (2002), <http://www.e-mahamillionaire.com/resources/webstrategy/eOperations/Supply%20chain%20Management.pdf>, s.12.
- [37] **Lowson R., King R., Hunter A.**, (1999), *Quick Response; Managing the Supply Chain to Meet Consumer Demand*, John Willey & Sons Ltd., London, s.44.
- [38] **Freight Logistics and Transport Systems in Europe**, (2000), *European Council of Applied Science & Engineering*, Euro - CASE, <http://www.euro-case.org/ActiveSummary.pdf>, s.7.
- [39] **Handelsgesetzbuch Alm. Spediteur**. M.307.
- [40] **Oelfke W., Brandenburg H., Waschkau S., Oelfke D.**, (2002) *Commissionaire de Transport*, Code de Commerce Art.94. Güterverkehr – Spedition – Logistik, Speditionsbetrieblehre, 35.Baskı, Bildungverlag EINS GmbH, Troisdorf, Almanya, s.33.
- [41] **Halvorsen T.**, (2000), *Basic Functions of a Forwarder*, Freight Forwarders, Customs House Brokers, University of Colorado-Denver, Expeditior

International, Erişim Tarihi: 10.9.2002,
<http://carbon.cuden.edu/~jccrowell/tammp.ptt>.

- [42] **Dornier P.-P.**, [1998], *Global Operations and Logistics*, John Wiley and Sons, New York, s.20.
- [43] **Chatterjee L.**, *Transportation, Globalization and Competitiveness*, Research Report 00-3 Boston University.
- [44] **Pakdemir I.,M.**, *Denizyolu Yük Taşımacılığı; Yönetim ve Organizasyonu; İşletme Fakültesi Yayın No: 251* , 1991.
- [45] **T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı**, (2002), *2000-2001 Yılı Faaliyet Raporu*, Ankara, s.29.
- [46] <http://www.gumruk.gov.tr>
- [47] <http://10.50.1.15/Citrix/MetaFrame/login.asp>, Starnet vpn, Bilgisayar programı
- [48] www.molpower.com
- Birdal İ.**, (1986), *İşletme Ekonomisi*, Çağlayan Kitapevi, Birinci Baskı, İstanbul.
- European Commission, White Paper**, *European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, ISBN 92-894- 0341-1.
- Çatalpınar Ş. S.**, (30 Mayıs-1 Haziran 2001), *Ulaştırma Politikaları*, 5. Ulaştırma Kongresi, İstanbul.
- Deniz Ticaret Odası**, (2002), *Deniz Sektör Raporu*, (2001),Yayın No:53, İstanbul.
- Kaynak M.**, (Şubat 2004), *Ulaştırmada Yeni Eğilimler ve Türkiye'nin Bölgesel Güç Olma Potansiyeli*, Mersin Deniz Ticareti Dergisi, Yıl:12, Sayı: 141, Mersin.
- Çancı M.**, (Temmuz 2004), *Yeni üyelerin katılımıyla AB Ulaştırma Sektörü ve Ülkemiz Yönünden Değerlendirilmesi*, Uta Lojistik Dergisi, Yıl:10, Sayı: 7, İstanbul.
- Öztürk A.**, (1991),*Yöneylem Araştırması*, Uludağ Üniversitesi Basımevi, Bursa.
- Steenbrink P. A** , (1974), *Optimization of Transport Networks*, Bristol, England.
- Özen S.**,(1990), *Denizyolu Taşımacılığında Optimum Gemi Hacmi/Kapasitesi*, Türk Loydu Vakfı, İstanbul.
- BrownW.S.**, **Macroeconomics**, ISBN 0-13-542839-4, 1988, Prentice Hall, Englewood Cliffs, N.J. 07632.

EKLER

A.1. STARNET Bilgisayar Programında Kodlu Bilgi Olan Temel Girdiler



The screenshot shows the STARNET SYSTEM (Pmaster) software interface. The main window displays a table with the following columns: Code Name, Svc Code, MOL Code, Vessel Category, Space Ctl Section, Account, ROC/TOD From, and Line Svc To Ord. Grp. The table contains two rows of data:

Code Name	Svc Code	MOL Code	Vessel Category	Space Ctl Section	Account	ROC/TOD From	Line Svc To Ord. Grp
ARE AFRICAN RAINBOW EXPRESS	ARX	00F	Mother	DNST	LDEWT	EURWAFT	EURWAFT 100 AFR
ARX AFRICAN RAINBOW WEEKLY	ARX	086	Mother	DNST	LDEWT	EURWAFT	EURWAFT 90 AFR

Below the table, there is a "Line Rotation" button and a status bar showing "Line Code [i.e. PN1, PN2, PS1, CNY.etc]" and "Record: 1/2".

A.1.1. Hat/ Servisin tanımına ait ekran görüntüsü

STARNET SYSTEM (Pmaster)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Exit Port Code

Line / Sel Enter query(j2)

Line Rotation

Line ARE Direction North Eff dt 28-FEB-2004 Exp dt 01-MAY-2020

Seq	Port Code	Description	Load Flag	Dsch Flag	Operation Flag	Wayport Flag
	GNCKYPT	CONAKRY - CONAKRY TERMINAL SERVICE NO. 10	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	NGLOSPT	LAGOS - APAPA CONTAINER TERMINAL	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	NGLOSTC	LAGOS (TINCAN) - PORT/FACILITY	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	CIABJPT	ABIDJAN - SDV CI	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	DEHAMBH	HAMBURG - BUSS HANSA TERMINAL	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	BEANRH4	ANTWERPEN - HESSENATIE TMNLS (BERTH 420)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	GBFXTPT	FELIXSTOWE - PORT OF FELIXSTOWE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	FRLEHPT	LE HAVRE - NORMANDIE TERMINAL	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vsl. PDS PATRICIA DELMAS Voy. 602B Max. ETD 06-FEB-2006 00

Line Outports Return

Port Code
Record: 1/8

A.1.2. STARNET programında ARE hattına ait rota ve servis verdiği liman bilgileri

STARNET SYSTEM (Pmaster)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Exit Section for Approval

Special Cargo Approval Sections (RFLOF19)

Section

Section Line Svc Office
EUOPE ARX ARX NLRTMOF ROTTERDAM

SID Carrier Eff from
Plon

Reefer Hazardus Out Of Gauge BreakBulk Spcl.Stow

Areas Under the Section

Seq#	Location	Scope
1	GB UNITED KINGDOM	Country
2	FR FRANCE	Country
3	GI GIBRALTAR	Country
4	DE GERMANY	Country
5	BE BELGIUM	Country
6	ES SPAIN	Country

A.1.3. ARX hattında servis verilen ülkeler ve servis verilen kargo tiplerinin tanımları

STARNET SYSTEM (Pmaster)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Exit [Icons] Port Code

Line / Sel Enter query)2)

Line Rotation

Line ARE Direction North Eff dt 28-FEB-2004 Exp dt 01-MAY-2020

Seq	Port Code	Description	Load Flag	Dsch Flag	Operation Flag	Wayport Flag
	GNCKYPT	CONAKRY - CONAKRY TERMINAL SERVICE NO.10	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	NGLOSPT	LAGOS - APAPA CONTAINER TERMINAL	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	NGLOSTC	LAGOS (TINCAN) - PORT/FACILITY	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	CIABJPT	ABIDJAN - SDV CI	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	DEHAMBH	HAMBURG - BUSS HANSA TERMINAL	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	BEANRH4	ANTWERPEN - HESSENATIE TMLNS (BERTH 420)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	GBFXTPT	FELIXSTOWE - PORT OF FELIXSTOWE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	FRLHPT	LE HAVRE - NORMANDIE TERMINAL	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vsl. PDS PATRICIA DELMAS Voy. 602B Max. ETD 06-FEB-2006 00 Line Outputs Return

Port Code
Record: 1/8

A.1.2. STARNET programında ARE hattına ait rota ve servis verdiği liman bilgileri

STARNET SYSTEM (Pmaster)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Exit [Icons] Section for Approval

Special Cargo Approval Sections (RFLOF19)

Section

Section	Line	Svc	Office
EUOPE	ARX	ARX	NLRTMOF ROTTERDAM

SID Plon Carrier Eff from

Reefer Hazardus Out Of Gauge BreakBulk Spcl.Stow

Areas Under the Section

Seq#	Location	Scope
1	GB UNITED KINGDOM	Country
2	FR FRANCE	Country
3	GI GIBRALTAR	Country
4	DE GERMANY	Country
5	BE BELGIUM	Country
6	ES SPAIN	Country

A.1.3. ARX hattında servis verilen ülkeler ve servis verilen kargo tiplerinin tanımları

LOCATION CODE REGISTRATION

Location Application Form

1. Mol Port Code :
2. Function : (U: Update, A: Add, D: Delete)
3. Liner : (Yes : Yes, N: No)
4. Location Full Name :
5. Location Abbrev : :
6. Nation Name :
7. Nation Code :
8. State Name :
9. State Code :
10. Longitude : (W or E)
11. Latitude : (N or S)
12. UNECE Code :
13. LOC :
14. COC :

Item 4, 6, 8, 10 and 11 must be provided by requestor,

A.1.5. Programa bölgenin tanımlaması yapılmadan önce bölgedeki acentenin doldurması gereken temel bilgiler

STARNET SYSTEM (Pmaster)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Exit [Icons] Location Code

Location / Facility Master (RFLOF02)

Location

Lcn Code GOF DOC ROC AOC
 Lcn Name Abbrv
 Doc Abbrv State Country
 Facility Exp Time Diff.

Flags

Non-Liner
 CY
 CFS
 Ocean Port
 PCC Port
 Rail Ramp
 Repair Yard
 Customs Site
 Distribution Centre
 TBA
 Imp CY Pref
 Imp CFS Pref
 Cntr Depot
 Shpr Pool
 Grounded Fac
 Barge Term
 Border Crosng
 BA. Entry Ofc
 Office Type

Other Codes

MOL Place Code
 JSA Code
 Schedule D Code Schedule K Code
 UNECE Code Step Tran. Code
 MOL Abbrv Code MOL Telex
 SPLC Code GNA Berth #
 Scope Spc Ctrl Area
 Region of DP for Per Diem Calcn Corp Eqp Lcn
 Local Group Firms Code
 TOD Code TOD Area Code

Rmks Facility Vendor

Location Code
Record: 1/1

A.1.6. Temel girdi olarak bölgenin tanımlanması

STARNET SYSTEM (Pmaster)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Exit [Icons] Address Line 1

Customer Master (RFCOF02)

Customers

Code 5401267 Local Parent Code Global Cross Ref. Migr cust code

Sales Person Name TBA (BELGIUM) Ofc Internet Cust? PDF by email?

Addr BELGIUM Abrv TBA(BELGIUM) Local ID

City State Postal Cd Country BE

P.O. Contact Name Phone Telex Fax E-Mail Def. Cntct

Credit Terms Credit status Commission %

Prepaid Collect No credit, Req A FDPS Prepaid Collect Usr Flds

Customer Forwarder

Customer Both UCS Code BE999 Fwd Agnt Fwd No Sfx NVOCC

SED req? No. Not USA AES# CHB No SCAC Code Canada

Tax Code Svc.Cont# Flags

AN Type Postal Exp. ID.No Broker Mfr Lsr S/Agnt Mul. Inet BL

Frt on AN Voice Pin EBPP Customer? Bank Cust ID

Carrier Other Vendors

Type No Scope CD Typ Carr Code Vnd No Vnd Code Site

Contrctd ICC Lic. Status OK Miscellaneous Search Keys Facility Location

Customer Code Record: 1/1

A.1.7.a. Müşteriye ait kod tanımlaması yapılmadan önce geçici kod olan TBA kodu atanır

STARNET SYSTEM (Pmaster)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Exit Telephone of Contact person

Customer Profile (MKCPF01)

Customer Details

Code 0244643 Local Global Category ALL

Sales Person PAAS Sales Office Internet Cust? No PDF by mail? No

Name PAAS Abrv PAAS UCS Code DEAWK Local ID

Addr URSULASTR. 85

City ESSEN

State Postal Cd 45131 Country DE

P.O.

First Contact

Name ALFRED PAAS

Phone 201-4306188

Telex

Fax 201-440239

E-Mail DB@PAAS-ESSEN.COM

Credit Terms

Ppd Collect FDPS Day

Commission %

Prepaid Collect

Flags

Credit Status No credit, Req Auth

Account Class

SED REQ?

A/N type Postal

Freight on A/N

Addl Details

Svc. Cont. Exp.ID. No

Voice Pin Tax Code

Usr Fid1 Usr Fid2

Crdt Ctrlr

View Customer View EDI Prof Qry Criteria Chg Sls Assign Contacts Sales People Sales Call

Customer Code

Record: 1/1

A.1.7.b. Müşteri tanımı girişi ve müşteriye ait kodun oluşturulması

STARNET SYSTEM (Pmaster)

Action Edit Query Block Record Field Window Help

Customers

Code 0247582 Local Global Parent Code

Sales

Person Name DHL DANZAS AIR & OCEAN

Addr EUROPAWEG 875

City 3199 LD ROTTERDAM

State Postal Cdt Country NL

P.O.

Credit Terms Credit status

Prepaid Collect No credit, Req A FDPS Prepaid

Customer Both UCS Code NL430

SED req? AES#

Tax Code Svc.Cont#

A/N Type Postal Exp. ID.No

Fit on A/N

Car Type Barge & Truck Scope International

CD Typ N/A Carr code

Contracted ICC Lic. Status OK

Cont Expiry Ins Expiry

Forwarder

Fwd Agnt Fw

CHB No

Flags

Broker

EBPP Custome

Other Vendors

Vnd No

Miscellaneous

UCS Code

Customer Code

Basic Info

Type of Carrier

International or Domestic

Carrier code (for Vsl)

A.1.8. Programda temel girdi olan tedarikçinin tanımlanma ve kod oluşturma ekranı

Vessel Codes (RFVWF01)

Vessel

Code Name Abv Cat

Vessel

MOL Code Class Build Dt Lloyds Cd Call Sign

Owner/Operator Flag

Inact Flg Effective Dt Expi Dt

Gross Ton Net Ton Dead Wt

Max Wgt Suez Net Ton Suez

Max Wgt Pan Net Ton Pan

Draft Air Draft LOA Beam

LPP

Captain Name Abv

Remarks

Vessel Rename

A.1.9.a. Gemi tanımlaması ve kod oluşturma giriş sayfası

Vessel Codes (RFVVF01)

Vessel	Code	Name	Abrv	Cat
	ELE	MOL ELITE	MOL ELITE	M
MOL Code	0738Q	Class	Build Dt	Lloyds Cd 8910079 Call Sign UNKNOWN
Owner/Operator	MOLU	Flag	PA	PANAMA
Inact Flg	N	Effective Dt	Expr Dt	
Gross Ton	9609	Net Ton	Dead Wt	13000
Max Wgt Suez		Net Ton Suez		
Max Wgt Pan		Net Ton Pan		
Draft		Air Draft	LOA	Beam
LPP				
Captain Name		Abrv		
Remarks	FORMER NAME IS MV. MOL LOYALTY (LYO/729E)			

The MOL alphabetic vessel code

Record: 9/?

A.1.9.b. Gemi tanımlanması, MOL Elite gemisine ait bilgilerin girişi ve kod oluşturulması



Mitsui O.S.K. Lines Ltd.

NON-NEGOTIABLE

Shipper KTT KONTEYNER TAS. LTD. STI. KTT IS MERKEZI NO:67/1 INEBOLU SOKAK ARE SET USTU 34427 KABATAS ISTANBUL TUKIYE TEL:0212/2925589-90 FAX:0212/2513888		Booking No. 592004005-A	BL No. MOLU592004005
Consignee (Not negotiable unless consigned 'to order') S M S FREIGHT CORPORATION CHAMBER HOUSE (GROUND FLOOR) 38 AGRABAD COMMERCIAL CHITTAGONG-4100, BANGLADESH. TEL:880-31-717714		COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING <small>RECEIVED in apparent external good order and condition except as otherwise noted the total number of Containers or other packages or units enumerated below(*) for transportation from the Place of Receipt to the Place of Delivery subject to the terms hereof. One of the original Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or Delivery Order unless otherwise provided herein. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the Merchant. IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated below have been signed, one of which being accomplished, the other(s) to be void.</small> (Terms of Bill of Lading continued on the back hereof)	
Notify Party SAME AS CONSIGNEE		Shipper's Declared Value _____ USD subject to clause 6(2) overleaf. If no value declared, liability limit applies as per clause 5(2)(C), 6(1), or 29 as applicable. Also Notify _____ (For Merchant's reference only)	
Pre-carriage by PIONEER VOY 002 Ocean vessel/Voy. No. 078E	Place of receipt AMBARLI PORT - FI Port of loading AMBARLI PORT	Final destination for the Merchant's reference	
Port of discharge Y.M. OCEAN	Place of delivery AMBARLI PORT		

Particulars furnished by shipper

Container No./Base No.; Marks & Nos	No. of Containers or Packages	PLACING - Type or kind of Containers or Packages - Description of goods	Gross Weight	Measurement
MOAU0507415/111905/S2		SHIPPER'S LOAD AND COUNT. *FREE IN* 1 X 20' DRY CONTAINER SAID TO CONTAIN: 63 ROLLS RETURN OF THE BOBINS TIRE CORD FABRICS OF HIGH TENACITY, YARN OF VISCOSE RAYON SECONDARY TIRE CORD FABRICS OF HIGH TENACITY, YARN OF NYLON POLYESTER	(KGS) GW 12,607.00 NW 10,423.00	(M3)

"NOTWITHSTANDING ANY PROVISIONS OVERLEAF IN RELATION TO GENERAL AVERAGE, THE CARRIER IS AT ITS DISCRETION ENTITLED TO STIPULATE WHICH VERSION OF THE YORK ANTWERP RULES BEING EITHER THOSE OF 1974 AS AMENDED IN 1990, OR 1994 OR 2004 WILL APPLY TO THE ADJUSTMENT OF SUCH GENERAL AVERAGE"

* Total number of Containers or other packages or units received by the Carrier (in words): ONE CONTAINER									
Code	Tariff Item	Basis	Freighted as	Curr.	Rate	Per	Prepaid	Collect	

No. of Originals	Place and date of B/L issue:	Totals & Pay at:
THREE	ISTANBUL 03-04-2006	
Date: ON BOARD THE <u>Signature</u> PIONEER VOY NO 002 AT AMBARLI PORT	Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. as Carrier	
03-04-2006	DABCOVICH MARITIME AGENCY	By _____ As Agents

COPY

DABCOVICH MARITIME AGENCY

A.1.10. Konşimento (Verilen doğrultusunda bilgisayar programı tarafından otomatik oluşturulur.

ÖZGEÇMİŞ

Yazar, 26 Ekim 1973 tarihinde İstanbul'da doğdu. Ortaöğrenimini 1991 yılında Beşiktaş Atatürk Anadolu Lisesinde, Yüksek öğrenimini Şubat 1997 yılında İ.T.Ü Jeofizik Mühendisliğinde tamamladı. Yazar, 1999 yılında İ.T.Ü. Fen Bilimleri Denizcilik Fakültesi Deniz İşletme ve Ulaştırma Mühendisliği yüksek lisans programına kayıt oldu. Yazar, deniz acenteliği yapan İngiliz menşeli Inchcape Shipping Services firmasında çalışmaktadır.