

T.C. MALTEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK YÖNETİMİ ANABİLİM
DALI
LOJİSTİK VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ YÜKSEK LİSANS
PROGRAMI

TRANSİT TİCARETTE LOJİSTİK YÖNETİMİ VE
TAŞIMA MALİYETİ ANALİZİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ÇİĞDEM GÖNEN

Danışman Öğretim Üyesi :
Yrd.Doç. Dr. Muhammed Bamyacı

İstanbul , Eylül 2013

.... / /

T.C. MALTEPE ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne

Çiğdem GÖNEN'e ait "Transit Ticarete Lojistik Yönetimi ve Taşıma Maliyeti Analizi" adlı çalışma jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı'nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Başkan

Üye

Üye

Önsöz

Bu çalışmanın hazırlanmasında ve yüksek lisans eğitimindeki katkı ve yardımlarından dolayı değerli hocam ve tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Muhammed BAMYACI'ya teşekkür ve şükranlarımı sunarım.

Eylül, 2013

Özet

Tedarik zinciri yönetimi içerisinde yer alan lojistik kavramı; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç noktasından (kaynağından) tüketildiği son noktaya (nihai tüketiciye) kadar olan sürecin etkili ve verimli bir şekilde planlanmasını ve uygulanmasını ifade eder.

21. Yüzyıl iş dünyasında etkin rol almak isteyen işletmeler, lojistikte temel faaliyetler olan taşıma ve depolama, destek faaliyetler olan elleçleme, paketleme, katma değerli işlemler, stok yönetimi, muayene ve gözetim ve sigorta faaliyetlerini de yönetmesi önem kazanmıştır. Günümüz lojistik hizmet sağlayıcıları, esnek ve aynı zamanda müşterisine çoklu alternatifler sunabilen çözümleri ile yeni iş yapma şekillerine ve anlayışlarına kavuşmaktadır. Buna bağlı tez çalışmasında, lojistik hizmet sağlayıcıların müşterileri olan dış ticaret firmalarına sunabilecekleri lojistik aşamalarının yönetimi açıklanmaya çalışılmıştır.

Tez giriş ve sonuç bölümleri ile beş bölümden oluşmaktadır. İkinci bölümde uluslararası ticaret, transit ticaret tanımları, dış ticarete teslim şekilleri, dış ticarete kullanılan belgeler, ödeme şekilleri, üçüncü bölümde tedarik zinciri yönetimi ve lojistik kavramı, lojistik gelişmeler ve lojistikte dış kaynak kullanımı, freight forwarder (taşıma işleri organizatörü) yapıları, lojistik yönetimi ve faaliyetleri, lojistik temel faaliyetlerden olan taşıma detaylı olarak ele alınarak taşıma şekilleri, taşıma araçları, taşıma ücreti konuları anlatılmıştır. Dördüncü bölümde ise ilk beş bölümde yapılan teorik açıklamalara dayanarak oluşturulan uygulamanın lojistik yönetimi vetaşıma maliyetlerinin incelenmesi yapılmıştır.

Beşinci bölüm olan Sonuç ve Öneriler bölümünde ise, lojistik hizmet sağlayıcılarının dış ticaret firmalarına sunabilecekleri lojistik hizmetlerin önemi ve ihtiyacı üzerine yorum ve öneriler yazılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Yönetimi, Taşıma Maliyeti Analizi, Transit Ticaret.

Abstract

Logistics concept that is within supply chain management means effective and efficient planning and implementation of the process involving any product, service and information flow from the starting point (source) to the final point where they are consumed (end consumer) in order to meet the needs of customers.

It has become important for enterprises who wants to play an effective role in the business world in the 21st century to prefer the management of transport and storage that are the basic activities in the logistics and as well as handling, packaging, value added transactions, stock management, inspection and monitoring and insurance activities that are supportive activities. Logistics industry embraces new manners of work and understandings based on outsourcing of efficient logistics services of current logistics suppliers, who can offer flexible and multiple alternatives to their users. In this context, this thesis study tries to explain logistics services that logistics service providers can offer to foreign trade companies.

The thesis is composed of 5 sections, including introduction and conclusion. Second section covers international trade, transit trade definitions, delivery terms in foreign trade, documents used at foreign trade and payment terms while third section covers in detail supply chain management and logistics management, logistical development and outsourcing in logistics, freight forwarder structures, logistics management and activities and transport, which is one of the basic activities in the logistics, and modes of transport, vehicles and freights were explained. In the fourth section, a case study is described on the basis of the theoretical explanations in the thesis about logistic management and transportation cost analysis.

The fifth section – Conclusion and Suggestions – covers comments and suggestions on the importance and requirement of logistics services that Logistics Service Providers can offer to foreign trade companies.

Key Words: Logistics Management, Transportation Cost Analysis, Transit Trade.

İçindekiler

Tez Onay Sayfası	ii
Önsöz	iii
Özet	iv
Abstract	v
Kısaltmalar	viii
Tablo Listesi.....	x
Şekil Listesi.....	xi
1. GİRİŞ	1
2. ULUSLARARASI TİCARET	3
2.1. Transit Ticaret İşlemleri ve İş Akışı.....	3
2.2. Dış Ticarete Kullanılan Belgeler.....	4
2.3.1. Ticari Belgeler (Commercial Documents).....	5
2.3.2. Resmi Belgeler (Official Documents).....	10
2.3.3. Taşıma Belgeleri (Transport Documents).....	15
2.3.4. Sigorta Belgeleri (Insurance Documents)	22
2.3. Dış Ticarete Ödeme Şekilleri	23
2.3.1. Peşin ödeme	23
2.3.2. Vesaik mukabili ödeme (CAD).....	23
2.3.3. Mal mukabili ödeme (CAG)	23
2.3.4. Kabul Kredili Ödeme (Acceptance Credit).....	24
2.3.5. Akreditifli Ödeme (Letter of Credit L/C).....	24
2.4. Dış Ticarete Teslim Şekilleri.....	31
2.4.1. Tüm Taşıma Modları Teslim Şekilleri.....	33
2.4.2. Sadece Deniz ve İç Su Yolu Teslim Şekilleri	33
3. LOJİSTİK VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ KAVRAMI	45
3.1. Lojistik Gelişmeler ve Dış Kaynak Kullanımı	52
3.2. Freight Forwarder ve Lojistik.....	54
3.3. Lojistik Yönetimi ve Faaliyetler.....	59

3.3.1. Taşıma	59
3.3.1.2. Taşıma Türü Seçim Kriterleri	78
3.3.1.3. Taşımada Hukuki Düzenlemeler	81
3.3.1.4. Taşıma Üniteleri ve Araçlar	84
3.3.1.5. Taşıma Ücreti	94
3.3.1.5.1. Navlun Kavramı ve Çeşitleri	94
3.3.1.5.2. Navlun Dışı Maliyetler	97
3.3.1.5.3. Taşıma Şekillerine Göre Taşıma Ücret Hesaplaması	102
3.3.2. Depolama	107
3.3.3. Elleçleme	109
3.3.4. Paketleme	109
3.3.5. Katma Değerli İşlemler	110
3.3.6. Muayene ve Gözetim Hizmetleri	111
3.3.7. Sigortalama	111
3.3.8. Stok Yönetimi	111
3.3.9. Gümrükleme	112
4. UYGULAMA	118
4.1. Uygulamanın Değerlendirmesi	127
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	129
KAYNAKÇA	131

Kısaltmalar

AB: Avrupa Birliği

CAD :Cash Against Documents

CAG :Cash Against Goods

CIF: Cost Insurance and Freight

CIF: Cost, Insurance And Freight

CFR: Cost and Freight

CPT: Carriage Paid To

CIP: Carriage And Insurance Paid To

CLM: Council of Logistics Management

CSCMP: Council of Supply Chain Management Professionals

CLM Lojistik Yönetim Konseyi (Council of Logistics Management)

CRM Müşteri İlişkileri Yönetimi

DAP: Delivered At Place

DAT: Delivered At Terminal

DDT:Delivered Duty Paid

DDP: Delivery Duty Paid

EXW: Ex Works

FAS: Free Alongside Ship

FEU : Forty-foot equivalent unit

FCA: Free Carrier

FIATA International Federation of Freight Forwarders Associations

FOB: Free On Board

FTL :Full Truck Loading

GSCF: Global supply Chain Forum

ICAO:International Civil Aviation Organization

IATA :International Air Transport Association

İGEME İhracatı Geliştirme Merkezi

ISO: International Organization For Standardization

ICC : International Chamber Of Commerce

INCOTERMS: International commercial terms

L/C : Letter of Credit

LTL: Less Truck Load

LHS Lojistik Hizmet Sağlayıcı

LLP Lider Lojistik Sağlayıcı (Lead Logistics Provider)

MTO: Milletlerarası Ticaret Odası

NHM: Harmonised Commodity Code/Railways

TEU :Twenty-foot equivalent unit

TUIK : Türkiye İstatistik Kurumu

TZY Tedarik Zinciri Yönetimi

3PL: Üçüncü Parti Lojistiği

4PL Dördüncü Parti Lojistiği

Tablo Listesi

Tablo 1. Taşıma Şekillerine Göre 2012 İhracat Rakamları.....	62
Tablo 2. Taşıma Şekillerine Göre 2012 İthalat Rakamları	62
Tablo 3. Türkiye’de 2001-2013 Yılları Arası Konteyner Elleçleme Tahminleri.....	67
Tablo 4. Lojistik Maliyet Oransal Dağılım Tablosu	79
Tablo 5. 20’lik Dc Konteyner	87
Tablo 6. 40’lık Dc Konteyner	87
Tablo 7. 40’lık Hc Konteyner	88
Tablo 8. 45’lik Hc Konteyner	88
Tablo 9. 20’lik Üstü Açılabilir Konteyner	88
Tablo 10. 40’lık Üstü Açılabilir Konteyner	88
Tablo 11. 20’lik Flatrack Konteyner.....	89
Tablo 12. 40’lık Flatrack Konteyner.....	89
Tablo 13. 20’lik Reefer Konteyner	89
Tablo 14. 40’lık Reefer Konteyner	89
Tablo 15. 40’lık Hc Reefer Konteyner.....	90
Tablo 16. Swapbody	90
Tablo 17. Standart (Düz) Tenteli/Kapalı Kasa.....	90
Tablo 18. Mega Tenteli	91
Tablo 19. Jumbo Tenteli	91
Tablo 20. Optima Tenteli	91
Tablo 21. Maxima Tenteli.....	91
Tablo 22. Kamyon Römork.....	92
Tablo 23. Kırkayak.....	92
Tablo 24. Kamyonet.....	92
Tablo 25. Kamyon.....	92
Tablo 26. Lohr Oto Çekici	93
Tablo 27. Çekirge Oto Çekici	93
Tablo 28. Vagon Çeşitleri	94
Tablo 29. Örnek Eşya Taşıma Tarife Tablosu	106
Tablo 30. Uygulamanın Denizyolu Maliyet Analiz Tablosu.....	121
Tablo 31. Uygulamanın Karayolu Maliyet Analiz Tablosu.....	124
Tablo 32. Uygulamanın Havayolu Maliyet Analiz Tablosu	126

Şekil Listesi

Şekil 1. Transit Ticaret Şeması	4
Şekil 2. 20'lik DC konteyner	87
Şekil 3. 40'lık DC konteyner	87
Şekil 4. 40'lık HC konteyner	88
Şekil 5. 45'lık HC konteyner	88
Şekil 6. 20'lik üstü açılabilir konteyner	88
Şekil 7. 40'lık üstü açılabilir konteyner	88
Şekil 8. 20'lik flatrack konteyner	89
Şekil 9. 40'lık flatrack konteyner	89
Şekil 10. 20'lik reefer konteyner	89
Şekil 11. 40'lık reefer konteyner	89
Şekil 12. 40'lık HC reefer konteyner	90
Şekil 13. Swapbody	90
Şekil 14. Standart (düz) tenteli/kapalı kasa	90
Şekil 15. Mega tenteli	91
Şekil 16. Jumbo tenteli	91
Şekil 17. Optima tenteli	91
Şekil 18. Maxima tenteli	91
Şekil 19. Kamyon Römork	92
Şekil 20. Kırkayak	92
Şekil 21. Kamyonet	92
Şekil 22. Kamyon	92
Şekil 23. Lohr oto çekici	93
Şekil 24. Çekirge oto çekici	93
Şekil 25. Avrupa Birliği'ne üye olan 28 Ülke Haritası	114
Şekil 26. Uygulama Akışı	119

1. GİRİŞ

Küreselleşen Dünya’da tedarik zinciri yönetimi; gelişen ihtiyaçlar, hızlı üretim imkanları, iletişim, ulaşım ve teknolojide hızlı gelişmelerin olmasıyla 1950’li yıllarda uzmanlar tarafından işletmelerde bir kavram olarak kabul edilmeye başlanmıştır. Bu kavram; hedeflenen müşteri hizmet düzeyini en düşük maliyetle karşılamak, doğru zamanda, doğru miktarda ve doğru yerde mal üretimini ve dağıtımını sağlamak üzere, tedarikçiler, üreticiler, distribütörler ve perakendecileri en verimli şekilde entegre eden bir yaklaşımdır. Tedarik zinciri yönetimi içerisinde yer alan lojistik kavramı; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç noktasından (kaynağından) tüketildiği son noktaya (nihai tüketiciye) kadar olan sürecin etkili ve verimli bir şekilde planlanmasını, uygulanmasını, taşınmasını, depolanmasını ve kontrolünü sağlamakla ifade eder.

Gelişen ticaret dünyasında üretim ve satış süreçleri global bir nitelik kazanmıştır. Ürünler daha az miktarlarda, daha kısa teslim süreleri belirleyen siparişler etrafında dönmektedir. Bu eğilim içerisinde uluslararası ticaret döngüsü artmıştır. Üretim - tüketim merkezi arasındaki ilişki şirketleri dünyanın değişik noktalarında faaliyet göstermeye itmektedir. Ticari alışkanlıkların ve önceliklerin değişmesi ile firmalar kendi uzmanlık alanlarına odaklanmayı maliyet yönetimi çerçevesinde gerekli görmeye ve değişimleri artan ihtiyaçlar ile uluslararası lojistik sistemi içine adapte etmeye başlamışlardır. Bu doğrultuda, müşterilerin artan beklentilerini karşılamak durumunda olan lojistik firmaları da uluslararası hizmet verme kapasitelerini ve uzmanlıklarını geliştirmek zorunda kalmaktadır.

Uluslararası ticaret yapan firmalar, lojistik ihtiyaçlarını konusunda uzmanlaşmış lojistik hizmet sağlayıcılardan almayı tercih ederler. Bu tercihlerinde, hizmetlerin fiyatlandırması için alınan karar ve faaliyet denetimlerinin maliyetlere olan ilişkisi de yöneticiler tarafından değerlendirilen ve önemle üzerinde durulan bir husustur. Bu bağlamda; sektörde bir lojistik hizmet sağlayıcı piyasadaki rekabet ve pazarlık şartlarının belirlediği hizmet miktarını da dikkate alarak katlanmak zorunda olacağı ve maliyetleri etkileyen faktörler beraberinde, maliyetlerin belirlenmesi detaylandırılacaktır. Sektörde rekabet; yükün verimli ve ucuz hareketini sağlamakla

mümkündür. Karını artırmak isteyen sağlayıcılar taşıma ve diğer hizmet ücretlerini artıracaklar ya da maliyetlerini azaltacaklardır. Fiyatların piyasa koşullarına göre belirlendiği gerçeğinde karı artırmanın yolu maliyetlerin azaltılmasıdır.

Lojistik sağlayıcıların, yükün hareketinde tabi olunan yasal uygulamalar, gümrükleme, karşılaşılabilecek riskler, dökümantasyon, paketleme, sigorta ve ödeme şekilleri konularında uzmanlaşmış olması, dış ticaret firmalarının danışmanlık ihtiyacına cevap verebilmesi için profesyonel bir organizasyona sahip olması gerekir. Süreç yönetiminde; dış ticaret firmaları (müşteri) yükü için doğru taşıma türünü belirlemesi ve rota seçimi konularında yönlendirmesi ve maliyet analizi yapabilmesi önemlidir. Günümüzde tüm aşamalar için bir çatı altında hizmet verebilen lojistik firmalar seçilmesinde maliyet kalemi ile beraber güvenilir ve çevik olması da önemli etkenlerdendir.

Bu çalışmada, lojistik yönetimine bağlı tüm süreçlerin detaylı olarak tanımlanması ve lojistik sağlayıcılarının 3 farklı taşıma türünde lojistik süreç yönetimi ve maliyetlendirilmesi örnek uygulamalar ile detaylı olarak incelenmesi amaçlanmıştır.

2. ULUSLARARASI TİCARET

Uluslararası ticaret, ülkelerin birbirleri ile yaptıkları mal hizmet ve hareketlerini kapsayan dış ticaret işlemlerini ifade etmektedir. Dış ticaret, farklı ülkelerin firmalarının ya da kuruluşlarının gerçekleştirdiği ekonomik faaliyetler bütünüdür. Birbirinden uzakta, birbirini hiç tanımayan ekonomik sistemleri, paraları ve ticari alışkanlıkları bulunan, iş kültürleri birbirinden farklı olan firmaların ya da kuruluşların gerçekleştirdiği bu çok sayıda farklı işleve ve özelliğe sahip belgeli faaliyetler bütünüdür.

Günümüzde, hızlı üretim imkanlarının ortaya çıkması, iletişim, ulaşım ve teknolojiye hızlı gelişmelerin olması doğaldır ki dış ticaret faaliyetlerine küresel bir boyut kazandırmıştır. 20. yüzyıl, dünya siyasi sınırlarının yeniden şekillendiği, her alanda liberalleşme eğilimlerinin arttığı, Doğu Blokunun çöküşü ile iktisadi ve siyasi yeni blokların oluştuğu, yapılan ticaret anlaşmaları ile hemen her alanda yeni pazarların açıldığı, gelişen ticaret ortamı ile birlikte ortaya çıkan mal ve sermaye hareketlerinin ülkelerin dış ticaret hacmini daha da büyüttüğü bir dönem olmuştur.

İhracat, transit ticaret ve ithalat işlemlerinden oluşan dış ticaret, ülkelerin dünyada söz sahibi olma, zenginleşme, kalkınma ve ekonomik birimlerinin yararlarının maksimize edilmesi açısından önem taşır. Diğer bir ifadeyle, ülkeler dünyada hem iktisadi hem de siyasi açıdan söz sahibi olmak amacıyla dünya dış ticaret hacminden daha fazla pay alıp iktisadi menfaatlerini gerçekleştirmek için büyük bir rekabet ortamı oluştururlar.

Dış ticaret verilerinin en önemli başlıklarından biri olan ihracat, ithalatla beraber ülkenin dış ticaret dengesini oluşturur.

2.1. Transit Ticaret İşlemleri ve İş Akışı

Uluslararası ticarete mal ve hizmet ticareti; alıcı (ithalatçı) ve satıcı (ihracatçı) olarak, bir alış ve bir satış düzeninde ve genellikle 2 ülke arasında yönetilirken, transit ticaret; 3 ülke ya da 3 farklı alış ve satış düzeninde yönetilen bir dış ticaret işlemidir. Transit ticaret konusu eşya, Türkiye uğraklı sevk edileceği gibi, alım yapılan ülkeden direkt olarak satış yapılan ülkeye de teslim edilebilir. Transit ticaret konusu eşya Türkiye uğraklı teslim edilecek ise, Türkiye’de yerleşik firma tarafından transit rejimi kapsamında gümrük beyanları ve gümrük nezdinde her türlü yükleme,

bazıları tarafların isteğine bağı olarak kullanılmakta iken bazıları dış ticaret işlemlerinin yürütülmesinde hayati bir önem arz eder ki bunlar kıymetli evrak hükmünde kabul edilir.

Dış ticaret işlemlerinde kullanılan uluslararası belgelerdeki eksiklikler ve hatalar özellikle ihracatta, ihracatçının ekstra ödemeler yapmasına ya da gecikmelere yol açar. Tüm bu belgelerin dikkatle ve özenle büyük bir ihtimam gösterilerek hazırlaması olası kayıpların, zararların ya da gecikmelerin önüne geçilmesini sağlayacaktır.

ICC (International Chamber of Commerce) bünyesinde bulunan komisyonların bir çalışması da vesaik üzerinde olmaktadır. İhtiyaçtan ortaya çıkan veya ikili anlaşmalar sonucu düzenlenmesi zorunlu hale gelen çeşitli vesaiklerin şekil ve içerik şartları ortaya çıkartılmaktadır.

Hukuksal, kurumsal ve kültürel farklılıkları olan ülkelerin birbiri ile ticaret yaparken, her iki tarafında kabul edebileceği anlaşma şartlarının zor ve sorunlu olması doğaldır. Örneğin, bazı ülkelerin ticari yapılarında detay ve yazılı kurallara önem verilmezken, bazı ülkelerde yazılı olmayan hiçbir kuralın geçerliliği yoktur (Keskin, 2011).

Şifahi olarak yapılan anlaşmalar, bazı ülkelerde yazılı olan sözleşmelerden daha itibarı ve değeri yüksek olurken, bazı ülkelerde hiçbir anlam ifade etmeyebilecektir. Bu durum, karşılıklı ticaret yapmada tarafların anlaşmazlıklarını ortaya çıkartacaktır. Bu yanlış anlama ve oluşabilecek sorunların önlenmesi amacıyla vesaikin kapsam ve görevlerinin tanımlanması ve dış ticarete standart hale getirilmesi adeta bir zorunluluk olmuştur. Dış ticarete özellikle ICC yayınlarında tanımlanan ve dış ticaret yapan tarafların düzenledikleri vesaiklerin karşılıklı ticaret yapmalarını oldukça kolaylaştırmaktadır. Aslında, bir vesaikin ortaya çıkışı; dış ticaret uygulamasında karşılaşılan sorunları ortadan kaldırmak üzere yapılan denemeler ve yaşanan sorunlar esnasında eksikliği ortaya çıkmasına müteakip tanımlanmıştır. Dış ticaret işlemlerinde kullanılan belgelerin belirli bir sistematik içerisinde, anlaşılır bir şekilde açıklanabilmesi için bu belgeler 4 ayrı grupta incelenir.

2.3.1. Ticari Belgeler (Commercial Documents)

Ticari Belgeler; faturalar, çeki/ koli listesi, imalatçı analiz belgesi, kontrol-gözetim belgesi, gemi ölçü raporu belgeleri'dir (Long, 2012).

Proforma Fatura (Proforma Invoice): İhracatçının sipariş sırasında ithalatçıya gönderdiği teklif faturasıdır. Ön fatura anlamına da gelir. Bu fatura Offer Form - Teklif Formu yerine de geçer. Bu belge üzerinde, ihracatçı ve ithalatçının kimlik bilgileri, malın fiyatı, tanımı, miktarı, eşyanın taşınma şekli ve navlun bedeli ile teslim şekli, sigorta ve yükleme tarihi, boşaltma yeri, malların ağırlıkları ile ambalaj şekilleri, koli sayısı ve teklif edilen fiyatın hangi tarihe kadar geçerli olduğu da belirtilir. Proforma faturanın hukuki ve ticari herhangi bir değeri yoktur, hiçbir mali yükümlülük yaratmaz ve ihracatçının vermiş olduğu bu fatura karşılığında ithalatçı için herhangi bir ödeme veya KDV söz konusu olmaz. Ancak, proforma faturanın gönderilmesinden sonra ithalatçının kesin sipariş vermesi ve özellikle akreditif açması halinde , akreditif metninde proforma fatura tarih ve sayısı bildirilmiş ise, bu taktirde ihracatçı gönderdiği proforma faturadaki bilgilerle kendini bağlamış ve bu kapsamda yükleme sorumluluğuna girmiş olacaktır. Ayrıca ithalatçı, açtığı akreditif metninde, ihracatçının malları sevk edip yükleme belgelerini kendisine göndermesi sırasında ticari fatura ile birlikte proforma faturanın da kendisine gönderilmesini isteyebilir. Böyle bir talep de bulunmasının amacı, anlaşma konusu mal detayları ile fiili ihracı yapılan ve fiili ihracat sırasında düzenlenen ticari faturanın proforma fatura ile uyumlu olduğunu teyit etmektedir.

Ticari Fatura (Commercial Invoice): İhraç malları hazırlandıktan ve sevkiyat yapılmadan önce düzenlenecek ilk belge ticari faturadır. Asıl fatura niteliği taşır, proforma üzerindeki şartlar ithalatçı tarafından kabul edilmişse, ticari fatura oluşturulacaktır. İhracatçı sözleşme yaptıktan sonra ve eğer varsa akreditif açıldıktan sonra malların fiyat, miktar, tutar, kalite, ambalaj vb. şartlarında değişiklik olmamışsa proforma faturadaki bilgileri aynen, eğer şartlarda bir değişiklik yapılmış ise değişen şartlarda (değişen şartlar için taraflar arasında yazışma yapılmış olmalı veya akreditif için değişiklik talimatının bankalar kanalı ile taraflara iletilmiş olması gerekir) ticari fatura düzenlenecektir. Mallar ihracata hazır hale geldikten sonra ilk düzenlenecek belgedir, makbuz özelliğine sahip kıymetli bir evrak niteliği taşır. Başka bir ifade ile, ticari fatura; proforma faturaya, siparişe veya alım satım sözleşmesine istinaden ihracatçı tarafından düzenlenen, malın cinsini, miktarını, birim fiyatını ve toplam tutarını içeren ve satış yapılmış olduğunu gösteren kıymetli evrak özelliğine sahip bir belgedir. Bu belge, diğer vesaiik için esas teşkil eder. Örneğin; konşimento, ihracat beyannamesi, sigorta poliçesi, menşe

şahadetnamesi ve dolaşım belgesi gibi belgeler ticari fatura esas alınarak ve ticari faturadaki bilgilere tam bir uyumluluk içerisinde hazırlanacaktır. Bir ticari fatura düzenlenirken karşılaşılabilecek muhtemel sorunların oluşmasına mahal vermemek için çeşitli unsurların mutlaka fatura muhteviyatında belirtilmesi zorunluluk arz eder. Ticari fatura düzenlenirken, fatura üzerinde ihracatçı-ithalatçı unvan adresleri, dış ticarete konu malın yükleme limanı, malın imal edildiği, üretildiği ülkenin ismi, menşei, yüklenen malların boşaltılacağı son varış, liman veya şehir ismi, malın birim fiyatı, toplam bedeli, incoterms terimleri (teslim şekilleri) yer alacaktır. Faturada yer alan ihraç ürünlerinin değerleri ayrı ayrı gösterilecektir. Böyle bir uygulama, ithalatçı ülkenin gümrüğünde vergilerin doğru hesaplanmasında, müşterinin faturayı kontrolünde ve ürünün satış fiyatının belirlenmesinde kolaylık sağlar. Bir faturada teslim şekli ne olursa olsun FOB değer ayrı olarak gösterilmelidir. Aksi halde, ithalatçının ödemesi gerekenden daha fazla ithal gümrük vergisi ödeme ihtimalini doğurur. İthalatçı ülkenin gümrüğünde sorun yaşanmaması için her bir orijinal fatura ve nüshası ayrı ayrı imzalanıp kontrol edilmelidir.

Navlun Faturası (Freight Invoice):Navlun satıcı tarafından ödendiğinde düzenlenen taşıma ücretini de gösterir faturadır. Navlun tutarı mal bedeline dahil veya ayrı olarak gösterilebilir. Uluslararası ticarete belirlenmiş olan incoterms şartına bağlı olarak satıcı tarafından sağlanmıyorsa, freight forwarder'ın anlaşılan taşıma ücretine esas faturaladığı bedeldir.

Tasdikli Fatura (Certified Invoice-Visaed Invoice): Bu fatura, ihracatçının kendi orijinal faturasını düzenleyerek, ihraç edeceği ülke konsolosluğuna tasdik ettirdikten sonra ithalatçıya gönderdiği faturadır. Burada, ihracatçı önce kendi orijinal faturasını düzenler, sonra bağlı bulunduğu meslek odasına (ticaret odasına ve/veya sanayi odasına) giderek hazırladığı Menşe Şahadetnamesini onaylatır. Daha sonra ithalatçı ülkenin konsolosluğuna orijinal faturası ile menşe şahadetnamesini ibraz eder ve faturasını bu konsolosluğa onaylatır. Özellikle İsrail ve Orta Doğu ülkeleri bu faturayı talep eder.

Gemi Ölçü Raporu (Ullage Report): Bu belge, ihracatçı veya ithalatçının isteği üzerine, deniz yolu taşıma şirketleri veya uluslararası gözetim şirketlerince düzenlenir. Sıvı olarak gemiye yüklenen akaryakıtın veya kimyevi maddenin gemi tankına ne miktarda yüklendiğini, yükleme sırasında ne miktarda fire olduğunu

gösteren ve boşaltma limanında ne miktarda fire verebileceğinin saptandığını gösterir bir vesaiktir.

Çeki Listesi (Packing List/ Weight List): Dökme olmayan ve koliler ile sevk edilen malların her koli içindeki miktar ve ölçüler ile koli sayısını ambalajlar açılmadan gösteren belgedir. Gümrük işlemleri sırasında gümrük idaresine ve taşımacı firmaya sayım, yükleme ve taşıma açısından kolaylık sağlar. Listeler paket, kutu, sandık ve balyalar içindeki malların hangi cinsten, hangi ölçü ve renkte olduğunu, net/brüt ağırlık bilgileri ile gösterdiği için ithalatçı kolileri açmadan dağıtımını yapma olanağını bulur.

Analiz Sertifikası (Manufacturer's Analysis Certificate): Boya, çimento, asit vb. kimyasal maddeler gibi analiz gerektiren malların nem oranı, erime derecesi ve bu malların formüllerini oluşturan element ya da bileşiklerin ad ve oranlarını gösteren belgedir. İhracatçıların en büyük sorunu, yükledikleri malların sipariş özelliklerine sahip olmadığı gerekçesi ile alıcı tarafından bildirilen ve mal bedelinden kesinti yapılarak veya reklamasyon denilen kısıntılar yaparak ya da mal bedeli üzerine blokaj konularak bedelin bir kısmının veya tamamının alıcı tarafından ödenmeyeceğinin bildirilmesidir. Özellikle konfeksiyon ihracatçıları bu konuda büyük zararlar ile karşılaşmaktadır. Bu çeşit sorunların oluşumuna mahal vermemek için en etkili yol, ya alıcının (ithalatçının) bildirdiği ya da karşılıklı olarak üzerinde anlaşma sağlanan bir gözetim şirketinin, malların ambalajları kapatılmadan önce bunları kontrol edip, imalatçı analiz belgesini vererek onay işlemini gerçekleştirmesidir. Bu aşamada bir dış ticaret işleminde gözetim şirketlerinin üstlendikleri fonksiyondan da bahsetmekte de yarar vardır. Gözetim Şirketi, bir dış ticaret faaliyeti sırasında anlaşmada belirtilen hususlara tarafların uyup uymadığını, yükleme öncesi ya da malların kabulü sırasında yapacağı denetimler ve tutacağı raporlarla belirleyen kuruluştur. Diğer bir ifade ile bu şirketler, bir dış ticaret anlaşmasında yer alan malların belirlenen spesifikasyonlara uygun olup olmadığının teknik incelemesini uzmanlarına yaptırarak buna ilişkin rapor düzenleyen organlardır. İthalatçının ısmarladığı bir malın üretimi, kalite, miktar ve sevk kontrolünün güvenilir bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için en kolay ve garantili yol bir gözetim şirketine başvurmaktır. Gözetim şirketi yaptığı kontroller ile malların öngörülen standart ve şartnamelere uygunluğu konusunda uluslararası geçerliliği olan bir rapor verir, bu rapora gözetim raporu adı verilir. Bu şirketler yapacakları

kontrol ve denetim işlemlerini gerçekleştirmek için gerekli olan her türlü laboratuvarı kurar ve işletir. Bunlar, ithalat ve ihracatta koordinasyonu sağlayan tarafsız kuruluşlardır. İç ticarete yönelik olanların Sanayi ve Ticaret Bakanlığına, dış ticarete yönelik olanların ise Dış Ticaret Müsteşarlığına bağlı Dış Ticarete Standardizasyon Genel Müdürlüğüne başvurmaları gerekmektedir. Gözetim şirketleri tarafından düzenlenen rapor ve tartı listelerinin Konsolosluk ve mahalli ticaret odalarınca ayrıca onaylanmasına gerek bulunmamaktadır. Bir gözetim belgesi üzerindeki yazılı sonucun ithalatçı ve ihracatçı için bağlayıcı olabilmesi için, bunun mutlaka alım satım sözleşmesi ve/veya diğer resmi belgelerde (akreditif mektubu gibi) belirtilmiş olması gerekir.

Kontrol Belgesi (Certificate of Inspection): Dış ticarete, fiili ihracatı başlatılacak malın kalitesinin, alım satım sözleşmesinde ismi yazılı olan malın kalitesiyle aynı olup olmadığının tespit edilmesi önem arz eder. Kontrol Belgesi ihracatçı veya ithalatçının isteği üzerine, fiili ihracattan önce uluslararası gözetim şirketlerince düzenlenir. Ancak, bazı tarım ürünlerinin ithalatı için düzenlenen bu belgenin alınması Dış Ticarete Teknik Düzenlemeler ve Standardizasyon Yönetmeliği gereğince zorunludur. Bu zorunluluğa istinaden, tarım ürünlerinde kontrol belgesi alınması için ilk aşamada Tarım ve Köyişleri Bakanlığına bağlı Tarımsal Üretim ve Geliştirme Genel Müdürlüğüne başvurulur. Bu başvuru yazısı aynı zamanda bir taahhütname niteliği taşır. Başvurunun değerlendirilmesi olumlu sonuç verirse, mezkur Genel Müdürlük; ticarete konu mal hangi gümrükten serbest dolaşıma sokulacaksa o gümrüğe bir yazı göndererek ilgili gümrüğün bulunduğu ildeki Zirai Karantina Müdürlüğü tarafından alınacak numune üzerinde yapılacak analizin olumlu sonuçlanması koşuluyla malın ithalinde Bakanlık tarafından bir sakınca olmadığını belirtir. Bunun üzerine ilgili gümrük müdürlüğü Zirai Karantina Müdürlüğüne bir yazı göndererek analizin yapılmasını ve sonucun kendisine bildirilmesini ister. Analizin olumlu sonuçlandığına dair Zirai Karantina Müdürlüğü tarafından verilen rapor aynı zamanda bir Kontrol Belgesidir. Ayrıca, Kontrol Belgesi, Dış Ticaret Müsteşarlığı Standardizasyon Genel Müdürlüğüne taşra teşkilatını oluşturan illerdeki Bölge Müdürlüğü bünyesinde bulunan Standardizasyon Denetmenleri Grup Başkanlığından da alınır. Alınan bu belge "Uygunluk Belgesi"dir. Bu noktada uluslararası gözetim şirketleri tarafından verilen Gözetim/Kontrol Belgesi ile Dış Ticaret Müsteşarlığı Standardizasyon

Denetmenliklerinin verdiği Uygunluk Belgesi arasındaki farka da değinmek de yarar olduğunu düşünmekteyim. Zorunlu belgelendirmeye konu olan evrak Uygunluk Belgesidir. Bu belge ithalatta ve ihracatta, ithalatın veya ihracatın yapıldığı ülkenin teknik mevzuata uygunluğunun sağlanıp sağlanmadığını denetler. Diğer bir ifade ile, teknik mevzuatın varlığı bu belgenin alınmasını zorunlu kılar. Uygunluk Belgesi, standardizasyona tabi olan mallar için geçerlidir. İhtiyari unsur taşıyan vesaik ise, Kontrol/Gözetim Belgesidir. Bu belge genellikle ithalatçı tarafından talep edilmesi halinde düzenlenecektir. Yasal ve resmi bir zorunluluğu yoktur. Eğer ithalatçı, ithal edeceği mal için standartlara uymanın sağladığı kalitenin de ötesinde bir kalite arıyorsa veya aradığı özellik standardizasyonun dışında ise böyle bir özelliğin sağlanıp sağlanmadığının tespiti için bu belgenin ihracatçı tarafından düzenlenip kendisine gönderilmesini ister.

Kontrol Belgesi, resmi nitelik taşıyan belgeler arasında yer alır. Ancak, gözetim şirketleri tarafından düzenlenen kontrol/gözetim belgesinden farkını ortaya koymak için bu kapsamda incelenmiştir (Atabey, 2004).

2.3.2. Resmi Belgeler (Official Documents)

Resmi Belgeler; dolaşım belgeleri, menşe şahadetnamesi, kontrol belgeleri, konsolosluk faturası, uygunluk belgesi, sağlık sertifikası, veteriner sertifikası, helal belgesi, koşer belgesi, radyasyon belgesi, boykot/kara liste sertifikası, A.T.A karneleri'dir.

Dolaşım Belgeleri (Movement Certificate): Bu belgelere serbest dolaşım belgeleri de denilmektedir. Türkiye ile Avrupa Birliği arasında şu aşamada bir ekonomik entegrasyon devleti ilişkisi mevcut bulunmaktadır ki bunun adı da "Gümrük Birliği"dir. Gümrük Birliği bölgesinin sınırları bu ekonomik entegrasyon yapısının üçüncü ülkelere karşı sınırlarını çizer. Bir başka ifadeyle, üçüncü ülkelerden gelip bu sınırlar içerisine ithal edilecek herhangi bir ürün ya da eşya için gümrük vergiler, ilgili tüm diğer vergi ve fonlar tahsil edilir. Bunların tahsili akabinde, bu ürünler ya da eşyalar Gümrük Birliği sınırlarından içeri girerek bunları ithal eden gümrük birliği ülkesi (X) tarafından katma değer kazandırılmış ya da kazandırılmamış olarak diğer bir gümrük birliği ülkesine (Y) ihraç edildiği zaman, artık (Y) ülkesine herhangi bir vergi, fon alınmadan girer ki işte bu durumun varlığı "Serbest Dolaşım" olarak nitelenir. Dolaşım Belgeleri, Türkiye veya Avrupa Birliğine üye ülkeler menşeli veya

bu ülkelerde serbest dolaşım halinde bulunan üçüncü ülke menşeli mallar için düzenlenebilir.

Bu belgelerden biri olan A.TR Dolaşım Belgesi, Türkiye'den AB Üyesi bir ülkeye yapılacak ihracatta ya da AB Üyesi bir ülkeden Türkiye'ye yapılacak sanayi malı ihracatında ortaklık ilişkisi çerçevesinde tanınan gümrük indirimleri veya tavizli rejimden yararlanabilmek için kullanılan bir belgedir. Bir Türk ihracatçısı tarafından A.TR Belgesi doldurulurken, belge üzerinde yazılı bulunan malın veya bu malın üretiminde kullanılacak ithal girdilerinin tüm vergilerinin (gümrük vergisi, toplu konut fonu, kaynak kullanımı destekleme fonu gibi) bu malın üçüncü ülkelere ithalatı sırasında veya ihraç edileceği bir AB ülkesine ihracatı sırasında ödenmiş olması gerekir. Aksi halde A.TR belgesi alınamaz. İhracatçı tarafından "İlgili malımızın üretiminde gümrük vergisi ödenmemiş bir ithal girdi yoktur" şeklinde bir taahhütte bulunulması durumunda Ticaret ve Sanayi Odasından veya sadece Ticaret Odasından alınan bu belge, yine ihracatçı tarafından çıkış gümrük idaresine onaylatılacaktır. Gümrük idaresi tarafından onay verildiğini gösteren tarihten itibaren 4 ay içerisinde bu belge ithalatçı ülkedeki varış gümrük idaresine ibraz edilmelidir. Bu süre içinde, ithalatçı A.TR Belgesini kendi ülkesindeki gümrük idaresine ibraz edemezse doğaldır ki gümrük indiriminden yararlanamayacaktır. Diğer bir ifadeyle, normal gümrük vergisini ödemek durumuyla karşı karşıya kalacaktır. Ancak, bu durumda da ithalatçı belgeyi daha sonra ibraz etmek şartıyla teminat vererek malları çekebilir. Ne var ki, böyle bir durum ithalatçı açısından hoş karşılanmayacaktır. Çünkü, ithal ettiği malın fiyatı en azından vergi değeri kadar yükseleceği için bunu ithal etmenin maliyeti kendisi için artacaktır, dolayısıyla ithal etmek istemeyecektir. Eğer Ticaret ve Sanayi Odasına ihraç malının üretiminde gümrük vergisi ödenmemiş bir ithal girdinin bulunmadığına dair bir taahhütte bulunulmasına rağmen gerçekte böyle bir girdi vardı da bu durum Ticaret ve Sanayi Odasının dikkatinden kaçmış ve malın gönderildiği AB üyesi ülkesinin gümrüğünde bir şüphe uyandırmış ise, A.TR belgesi ilgili AB ülkesinden ihracatçının Ticaret ve Sanayi Odasına geri gönderilecektir. A.TR belgesinin süresi, belgenin düzenlenme tarihini takip eden ilk iş gününden itibaren 4 aydır. Belge üzerinde ismi yazılı malın fiili ihracatının 4 ay içinde yapılmış olması gerekir.

Dolaşım belgelerden bir diğeri EUR.1 Belgesi'dir. Bu belge, Türkiye'den EFTA (Avrupa Serbest Ticaret Anlaşması Bölgesi, İzlanda, Norveç, Liechtenstein, İsviçre)

lkelerine ve EFTA lkelerinden Türkiye'ye yapılacak ihracatta, sanayi ürünlerinin ithalatında gümrük indirimlerinden (muafiyetlerden) yararlanmak amacı ile ihracatçı tarafından bağlı bulunan Ticaret ve Sanayi Odasından alınıp doldurulduktan sonra çıkış gümrük idaresine onaylatılan bir belgedir. EUR.1 belgesine çıkış gümrük idaresi tarafından verilen onay tarihinden itibaren 4 ay içinde ithalatçı tarafından varış gümrük idaresine ibraz edilmesi halinde ithalatçı, uygulanan vergi indirimlerinden ve muafiyetlerden yararlanabilir. Ancak burada en önemli nokta, bu belgenin her mal için dzenlenememesidir. Türkiye'den EFTA ülkelerine mal ihraç edileceği zaman EUR.1, ancak %100 Türk menşeli mallar için düzenlenir. Bir başka ifade ile içinde ithal girdi bulunan malların Türkiye'den EFTA ülkelerine ihracında bu belge düzenlenemez. Bu noktada, dolaşım belgeleri olan A.TR ve EUR.1 belgeleri arasındaki en önemli fark, A.TR belgesinin sadece imalat sanayi ürünlerinin dış ticareti ile sınırlı olmasıdır. Örneğin; İtalya'ya domates ihraç ederken, domates AB'nin Ortak Tarım Politikası kapsamında kalan ve dolayısıyla imalat sanayi kapsamı dışında kalan bir ürün olduğu için Türk ihracatçısı bu mal için A.TR belgesi düzenleyemez, bunun yerine sadece EUR.1 belgesi düzenleyebilir.

Menşe şahadetnamesi (Certificate of Origin): Bu belge, ihracata konu malın menşeini, retildeği, imal edildiği ülkeyi gösteren bir belgedir. Ayrıca bu belge, bir ülkede imal edilmiş olduğu halde üçüncü bir ülkede geçirdiği ek işçilik ve diğer işlem sebebiyle katma değeri belirli bir oranda artmış olan malın, ek işlem geçirdiği ülke menşeli olması gerektiğini de gösteren bir belgedir. Gümrük işlemleri, ülkeler arasında mevcut ticaret anlaşmaları hükümleri dahilinde yapılır. Örneğin, bir malın gönderildiği bir ülkede Tercihli Gümrük Rejiminden yararlanması veya konulan kota sınırlamasının açılıp aşılmadığının belirlenmesi için gümrüğe gelen malların menşeinin belirlenmesi önem arz eder. Genellikle Ticaret ve Sanayi Odasından veya sadece Ticaret Odasından bazen de ithalatçı ülkenin ihracatçı ülkedeki konsolosluğu tarafından onaylanan belgedir. Bu belge düzenlenmesi açısından yasal zorunluluk arz etmez. Ancak, söz konusu eşyanın ihracatçının ülkesi ile aralarında serbest ticaret işbirliği anlaşması bulunan (rneğin, Türkiye-Polonya, Türkiye-İsrail gibi..) diğer ülkelere ihraç edileceği zaman ithalatçının talebi üzerine düzenlenen belgedir. Buna ilişkin çeşitli örnekler verilebilir, rneğin; ABD halen Türk menşeli tekstil ürünlerine kota uygulamaktadır. Bu yüzden, bazı Türk tekstil ürünleri ihracatçılarımız, kotaya tabi olmamak için, ABD'nin kota uygulamadığı Bulgaristan'da fabrika kurup, bu

ülkede ürettikleri tekstil ürünlerini bu ülkeden, bu ürünlerin Bulgar menşeli olduğunu gösteren menşe şahadetnamesi ile birlikte ABD'ye ihraç etmektedirler. AB üyesi ülkeler arasındaki ticarete ve AB ile Türkiye arasındaki ticarete menşe şahadetnamesi istenmez. Eğer gönderilen mallar için ihracatçı ülkeye gümrük indirimi veya muafiyeti uygulanıyorsa menşe şahadetnamesi yerine geçen A.TR belgesi kullanılacaktır.

Veteriner Sertifikası (Veterinary Certificate): Bu vesaik, canlı hayvan ve hayvansal ürünlerin (et, süt, yumurta, bal, deri, yün gibi) ihraç veya ithal edilebilmesi için bu malların sağlıklı olduğuna ve bulaşıcı hastalık taşımadığına dair, gümrük giriş-çıkış kapılarında resmi veteriner hekim tarafından yapılan kontrollerin sonucunu gösteren belgedir. Bu konuda yetkili kılınmış gümrük idareleri, İstanbul, İzmir, Trabzon, Mersin, Edirne, Gürbulak, İzmit, İskenderun ve Ankara Gümrük Başmüdürlükleri ve bunlara bağlı Gümrük Giriş ve Çıkış Müdürlükleridir. Ayrıca bu noktada, AB üye ülkelere ihraç edilecek veya bu ülkelere ithal edilecek süt ürünleri (özellikle peynir) için Tarım ve Köyişleri Bakanlığında alınan IMA-1 formu doldurulduktan sonra resmi veteriner hekim tarafından kontrol edilerek onaylanır. Daha sonra bu belge gümrük idaresine ibraz edilerek malın giriş ve çıkışı yapılır.

Bitki Sağlık Sertifikası (Phytosanitary Certificate): İthal veya ihraç edilecek bitki veya bitkisel ürünlerin hastalık veya zararlı haşarat taşımadıklarının giriş-çıkış gümrüklerine kanıtlanması için ihracatçı, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı Tarım İl Müdürlüğü Bitki Koruma Şube Müdürlüğünden temin edebileceği Zirai Karantina Servisi Bitki İhraç dilekçesini doldurduktan sonra Tarım İl Müdürlüğünden ilgili Bitki Koruma Şube Müdürlüğüne sevk alır. Üzerine sevk kaydı düşülmüş dilekçe ile tekrar Bitki Koruma Şube Müdürlüğüne başvuruda bulunulduktan sonra ihraç konusu olan ürünün bir numunesinin, ürünün yüklendiği yerde kontrolör tarafından analizi yapılır. Yapılan analiz olumlu sonuçlanırsa, kontrolör bir belge tanzim edip imzalar ve ihracatçıya verir ki bu belgeye Bitki Sağlık Sertifikası denir. Bu vesaikin süresi, yaş sebze ve meyve için 10 gündür. İhracatın bu süre içinde yapılmamış olması halinde tarım ürünlerinin yeniden kontrolünün yapılması ve bu sertifikanın yenilenmesi zorunludur.

Helal Belgesi: İslam ülkelere yapılan hayvansal ürün ihracatı sırasında, bu ürünlerin İslami kurallara göre kesildiğini gösteren ve ihracatçının bulunduğu İl

Müftülükleri tarafından düzenlenen belge olup, bu belge alıcı İslam Ülkesi Gümrük Giriş Müdürlüklerine ibraz edilmesi halinde o ülkelere, bu ürünlerin girişine izin verilmektedir.

Koşer Belgesi: Bir ihraç ürününün Musevi dinine uygunluğunu belgeleyen vesaihtir. Burada ihraç ürünü özellikle gıda ürünleridir. Türkiye'de Hahambaşılık tarafından verilen bir belgedir. İthalatçı tarafından, koşer istendiğinde ihracatçı firmalar Türkiye Hahambaşılığı'na şahsen veya faksla müracaat ederler ve belirttikleri gıda maddeleriyle ilgili koşer sertifikasını talep ederler. Müracaat sırasında, söz konusu gıda ürününde hangi hammaddelerin kullanıldığı da belirtilir.

Radyasyon Belgesi (Radiation Certificate): İhraç edilecek tarım ürünlerinin hiç radyasyon içermediğini veya kabul edilebilir orandan daha fazla radyasyon içermediğini ispatlayan ve ihracatçı ülkenin bu konuda ölçüm yapmaya yetkili bir resmi kuruluşu tarafından düzenlenip ithalatçıya ulaştırılmak üzere ihracatçıya verilen bir belge niteliği taşır. Alıcı, talep ettiği tarım ürünü içinde belirli ağırlıktaki miktarın içerdiği radyasyon derecesini (bekerel) bildirir, fazlasını kabul etmez. İhracatçı bu belge ile sonucu kanıtlamış olur. AB ülkeleri, Türk ihracatçı firmalarından Çernobil nükleer kazası sebebiyle özellikle yaş doğa mantarı için bu belge istenmektedir. Bu belgenin ithalatçı firmalar tarafından talep edilmesi halinde ihracatçı firmalar, Türkiye Atom Enerjisi Kurumuna bağlı Ankara Nükleer Araştırma ve Eğitim Merkezi veya Çekmece Nükleer Araştırma ve Eğitim Merkezine başvurarak söz konusu belgeyi temin ederler.

Boycot/Kara Liste Sertifikası (Boycot/Black List Certificate): Türkiye'den İsrail'e ve Türkiye'den Arap Ülkelerine ihracat yapılırken bu ülkeler arasında savaş hali söz konusu olduğu için ticarete konu eşyanın karşılıklı olarak birbirlerinin kara sularından, hava sahasından geçmediğinin, taşıma araçlarının ihtilaf yaşadıkları ülke bandıralı ve bayraklı olmadığının beyanını talep ederler. İhracatçının bağlı olduğu Ticaret ve Sanayi Odası ile Taşıma Acentesi tarafından düzenlenir.

A.T.A. Karneleri (A.T.A. Carnet): 1961 tarihli Brüksel İşbirliği Konseyi tarafından imzalanan Admission Temporary Agreement (A.T.A. Sözleşmesi) uyarınca belirlenmiş ve en genel ifadeyle dış ticarete konu malların kesin satışı haricinde yurt dışında bakım ve onarımlarını işlemleri veya fuar ve sergilerde sergiletmek üzere yurt dışına çıkarılmasında ithalat veya ihracatı üzerinden vergi alınmamasını

sağlayan uluslararası kabul görmüş belgedir. Bu karneleri temin etmek için karne sahibinin veya vekilinin adını haiz bir dilekçe ile ilgili Ticaret ve Sanayi Odasına başvurması gerekir. Söz konusu belgeyi almak için düzenlenecek dilekçede mutlaka malın cinsi, miktarı ve değeri, malın ne amaçla ve hangi ülkelere götürüleceği belirtilecektir. Bu dilekçe ile birlikte, kişinin yetki belgesi, imza sirküleri, taahhütname, malın değerinin belli bir oranına karşılık gelen nakdi teminat veya banka teminat mektubu ve mal listesinin de verilmesi gerekecektir. Söz konusu mal listeleri malın gideceği ülke için 6, diğer ülkeler için ise 2'şer nüsha olarak düzenlenecektir. Karayolu ile yapılacak taşıma da transit geçilecek her ülke için ayrıca 2'şer nüsha mal listesinin de verilmesi söz konusu olacaktır. Söz konusu dilekçe ve diğer belgelerle Ticaret ve Sanayi Odasına başvuran şirket için, dilekçesine istinaden ilgili Oda tarafından "Geçici Kabul İçin Gümrük Geçiş Karnesi" düzenlenip verilir. Karne sahibi şirket de bu belge ile malını gümrükten çekecektir. Geçerlilik süreleri 1 yıl olan A.T.A. Karnelerinin her bir ülkeye girişte ve çıkışta o ülkenin ilgili gümrük idaresine ibraz edilip onaylatılması gerekmektedir (www.gumrukkontrolor.org.tr).

2.3.3. Taşıma Belgeleri (Transport Documents)

Deniz konşimentosu, Özellikli konşimentolar, diğer konşimentolardır. Dış ticaretin icrası aşamasında gerek duyulan önemli vesaik taşıma belgeleri, bazen malın mülkiyetini de içerisinde barındırır. Satıcı-nakliyeci-alıcı arasında teslim şart ve koşullarını içermektedir. Taşıma belgeleri; malların taşınmak üzere teslim alındığını gösteren bir makbuz, yükleten ile taşıyıcı arasında yapılan bir sözleşme, malı temsil eden ve mallar üzerinde tasarruf hakkı veren kıymetli evrak, hükmünde düzenlenebilir belgelerdir.

Taşıma belgelerinden olan, "Konşimentolar" emre ve nama, diğer taşıma belgeleri ise nama düzenlenir. Konşimentolar, gönderilenin, yükletenin ve emre (to order) olarak düzenlenebilir. Bu şekilde düzenlenen konşimentolardaki haklar ciro yoluyla, ciro edene geçer. Nama düzenlenen taşıma belgeleri ciro yoluyla değil temlik edilmek suretiyle (Taşıma acentesine verilecek talimatla) alıcısına teslim ettirilebilir.

Deniz Konşimentosu(Marine/Ocean Bill of Lading):Gemi şirketinin ve/veya yetkili acentesinin ve/veya yükleme limanında acentesi yoksa gemi kaptanın malı yükletene verdiği, emre/nama düzenlenebilen ve belge konusu malların yükleme limanından, boşaltma limanına kadar taşınmak ve alıcıya teslim edilmek üzere teslim

alındığını gösterir bir taşıma belgesidir. Taşıyıcı, bu konşimento ile malları teslim aldığı haliyle varış limanında, anlaşılan yerde teslim alacak yetkililere teslim edeceği hususunda taahhütte bulunmaktadır.

Deniz konşimentoları, malın mülkiyetini temsil eder ve belgenin ciro edilmesi ile mal el değiştirir. Konşimentoların, makbuz ve navlun sözleşmesi özellikleri bulunmasından dolayı, mallar gemi şirketince önce teslim alınmakta, daha sonra da gemiye yüklenmektedir. Teslim alma ve yükleme eylemleri aynı anda yapılabildiği gibi farklı zamanlarda da yapılabilir. Konşimentoların çeşitleri ve özellikleri aşağıda detaylı olarak belirtilmiştir.

Tesellüm konşimentosu:Malların teslim alındığını gösteren konşimentoya “Tesellüm Konşimentosu“ (Received for shipment B/L) denmektedir. Tesellüm konşimentosu sadece malın teslim alındığını gösterir ancak yüklendiğini göstermez. Bu nedenle alıcı tarafından tercih edilen bir konşimento değildir.

Yükleme konşimentosu:Doğrudan yükleme eylemini belgeleyen konşimento ise, “Yükleme Konşimentosu“ (On board B/L) olarak adlandırılır. Alıcılar, malların kendi adlarına yola çıktığından emin olmak isterler, bu nedenle Yükleme Konşimentosu’nu tercih ederler. Tesellüm Konşimentoları, malların yüklendiği (Shipped on board) ve gemi adının belirtilmesi, yükleme tarihi yazılması, gemi şirketi veya acentesinin veya kaptanın kaşesi, imzası eklenmesi suretiyle, “Yükleme Konşimentosu” anlamına gelmektedir.

Ciro Konşimentoları:(Ciro Endorsement) Konşimentolar; doğrudan alıcı banka emrine, satıcı banka (Đhbar/görevli banka) emrine veya -to order- (yalnızca emre) düzenlenebilir. Konşimentonun “to order“ (yalnızca emre) olarak düzenlenmiş olduğu durumlarda, konşimentoda malların kimin emrine olduğu ismen belirtilmez, yükletenin emrine olduğu kabul edilir. Bu nedenle, “to order“(emre) konşimentoların yükleten tarafından beyaz ciro (blank endorsement) yapılmak suretiyle, başka bir ifade ile yükletenin yalnızca ismini yazıp imzasını atarak, konşimento’nun “hamiline düzenlenmiş“ konşimentoya dönüştürülmesi gerekir. Bu durumda, konşimento kimin elinde ise mallar da onun mülkiyetinde demektir. Konşimento ciroları; tam veya beyaz ciro olarak konşimentoların arka yüzüne yapılmalıdır.

Tam Ciro: (Deliver To The Order Of) Devredilenin adı, soyadı, unvanı, devredeninin adı, soyadı/kaşe, unvan isim, imzasını içermelidir.

Beyaz ciro: Yalnızca devredenin imzalaması ile yapılır. Emre düzenlenen konşimentolarda hamilin, mallarını teslim alabilmesi için orijinal nüshalardan birisini taşıyıcıya ibraz etmesi yeterlidir. Malların hamili banka olarak belirtilmiş ise, banka bu tür konşimentoyu alıcısı adına ciro ederek teslim eder. Firma bu konşimentoyu taşıyıcıya ibraz ederek ordinosunu alır ve mallarını gümrükten çeker.

Deniz konşimentoları çeşit ve işlevleri açısından çok önemli bilgiler içermektedir. Eksik, yanlış veya istenilen bilgileri içermeyen konşimentolar ticaretin yapılmasını engelleyebilecektir. Bu nedenle, yazılması zorunlu olan bilgiler aşağıda detaylı olarak sıralanmıştır.

1. Yükleme ve boşaltma yeri, limanı,
2. Taşımacı veya yetkili acentesinin adı, soyadı, unvanı,
3. Gemi kaptanı veya adına hareket edecek acente/temsilci adı/unvanı/imzası,
4. Konşimento, düzenleyen tarafından imzalanmış veya tasdikleşmesi,
5. Gemiye alınan malların, ölçüsü, miktarı, tartısı, niteliklerinin belirtilmesi,
6. Düzenlendiği yer ve tarihin belirtilmesi,
7. Navluna ilişkin açıklama ve şartların belirtilmesi,
8. Teslim şeklinin belirtilmesi,
9. Düzenlendiği nüsha sayısının belirtilmesi,
10. Geminin adı ve ait olduğu ülkenin belirtilmesi

Konşimento ve Taşıma Senedi Türleri

Taşıma belgelerinden olan konşimentoları kullanım şekillerine göre aşağıdaki şekilde sıralanabilir.

Konşimento niteliğinde olmayan bu belgeler, malı temsil etmeyen ve mal üzerinde mülkiyet hakkı vermeyen gemi ile yapılacak taşımacılıkta taşıyıcı acentesi veya kaptan veya temsilcisi tarafından yükletenin talebi üzerine düzenlenen belgelerdir. Nama düzenlendiğinden, ciro kabiliyeti yoktur.

Kısa Konşimento (Short From/Blank/Back Bill Of Lading):

Bu taşıma belgelerinde tüm taşıma şartlarının bir kısmı veya tamamı konşimento üzerinde gösterilmez. L/C ile yapılan işlemlerde bankalar kısa/arkası boş konşimentoları aksine bir hüküm olmaması halinde MTO 500/23.a maddesi gereği reddedemezler. Bu tip konşimentolar, taşıyıcı veya acentesi tarafından düzenlenir ve pratikte yaygın olarak kullanımlarını sağlar.

Düzgün Hat Konşimentosu (Liner Bill of Lading)

Aynı hat üzerinde sefer yapan ve uğrayacağı limanlar ile taşıma ücretleri belirlenmiş gemiler tarafından düzenlenen, ciro kabiliyetleri olmayan konşimento türlerindedir. Aynı hatta çalışan gemi şirketleri birliği, yükleme, boşaltma, istifleme konularında belirledikleri ücret tarifesine “ Liner Terms“ denir.

Kombine Taşıma Belgesi (Multimodal Transport Documents)

Malın teslim alındığı yerden, teslim edileceği yere kadar en az iki değişik taşıma aracının kullanılması halinde tanzim edilen, Kombine Taşıma Belgesinde, yükleme limanı yerine malların teslim alındığı yer, boşaltma limanı yerine de malların en son teslim edileceği yer yazılmalıdır. Malların teslim alındığı yerden varış yerine kadar taşınacağı taahhüt edildiğinden yükleme belgesi olarak değil teslim belgesi niteliği taşırlar. Bu belgeler taşıma acentelerince düzenlenir. Bu belgeler, Deniz Konşimentoları gibi malların mülkiyetini temsil eden, ciro kabiliyetleri bulunan kıymetli evrak niteliğinde belgelerdir.

Baştan Başa Konşimento (Through Bill Of Lading):

Bu tür konşimentolar, çok araçlı taşımacılıkta kullanılır. Gemi şirketi veya yetkili acentesi tarafından tanzim edildiklerinden, gemi yoluyla taşımayı da kapsamaması gerekmektedir. Burada, taşıyıcının sorumluluğu yalnızca deniz taşımacılığı sırasında meydana gelebilecek hasarların tazmini ile sınırlı olup, malların limana getirilmesi esnasında oluşabilecek zararlardan taşıyıcı sorumlu değildir. Bu belgeler en az iki araçlı taşımacılıkta da kullanılabilir.

Temiz Konşimento (Clean B/L):

Bu tür konşimentolar malların dış görünüş itibariyle iyi durumda teslim alınarak yüklendiğini gösteren konşimentolardır. Malların gemiye yüklenmesine müteakip konşimentoya “CLEAN“ ibaresi kaydedilir. Malların veya ambalajların hatalı/kusurlu olduğuna dair bir ibare taşımayan “ON BOARD“ konşimentolar, “CLEAN ON BOARD“ kaydını taşımasalar dahi temiz konşimento olarak işleme alınır.

Bayat Konşimento (Stale documents / B/L):

Konşimento'nun yükleme tarihini takip eden en kısa sürede bankaya ibraz edilmesi gerekmektedir. Aksi durumda, mallar varış yerine gelmiş olmasına rağmen konşimento alıcının eline ulaşamayacağından gecikme masrafı (demurrage) ortaya çıkacaktır. L/C karşılığı ödemelerde, yükleme tarihinden itibaren 21 gün içinde

bankaya ibraz edilmeyen konşimentolara bayat (stale) konşimento denir ve rezerv oluşmasına neden olur.

Diğer Taşıma Belgeleri

Havayolu Konşimentosu (Airwaybill): Bu konşimento bir makbuzdur, kıymetli evrak niteliği taşımaz, ciro edilerek mülkiyeti devir edilemez, ithalatçı adına düzenlenir yani bir nev'i nama yazılı konşimento niteliği taşır. Mallar uçak ile taşınıp, düzenlenen senedin üzerinde ithalatçı olarak kimin ismi yazılı ise ona teslim edilir. 3 tanesi orijinal olmak üzere 12 nüsha halinde düzenlenir. Orijinal nüshalardan birincisi havayolu şirketine, ikincisi ithalatçıya ve üçüncüsü ihracatçıya verilir. Üçüncü nüshanın ihracatçının elinde bulunması bankaların bu senedi kabul etmeleri açısından önemli risk algılaması yaratır. Çünkü ihracatçı, ithalatçının malları gümrükten çekmesinden evvel söz konusu eşyanın alıcısını değiştirme hakkına sahiptir. Bankalar bu nedenle, hava yolu taşıma senedini teminat sayabilmek için üçüncü nüshanın kendilerine verilmesini ve bu belgede gönderilen olarak muhabir bankanın adının yazılmasını isterler.

Demiryolu Hamule Senedi (Railway Consignment Note):Malların demiryolu ile taşınacağını gösteren, gönderen ile taşıyıcı demiryolu idaresi arasında yapılan taşıma sözleşmesini ifade eder. Hamule senedi "nama" düzenlenir, emre yazılı hamule senetleri düzenlenemez. Bu senet, demiryolu idaresi tarafından 6 nüsha olarak doldurulur. Bu senedin 4. nüshasının adı "Hamule Senedi Duplikatası"dır. Bu nüsha malın mülkiyetini temsil eder ve malların demiryolu idaresine teslim edildiğini gösteren bir "alındı" niteliği taşır. Varış istasyonunda malların alıcısı kimliğini ispat etmek suretiyle malları çekebilir, bu noktada ayrıca hamule senedini ibraz etmesi zorunlu değildir. Bu yolla gönderilen mallar için banka tarafından garanti verilmesi istendiğinde, Hamule Senedi Duplikatasının bankaya teslim edilmesi ve malların banka namına gönderilmiş olması gerekmektedir. Malların demiryolu ile taşınmasına ilişkin kurallar, kısa adı "CIM" olan 1970 tarihli ve Türkiye'nin de dahil olduğu "Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Anlaşması" ile düzenlenmiştir.

Karayolu Taşıma Belgesi (Road Waybill/CMR Consignment Note): Kamyon konşimentosu (Truck Bill of Lading) da denilen bu belge, kamyon veya tır ile yapılan uluslararası taşımacılıkta, CMR (Convention Merchandises Routier -Ticari Mallar Güzergah Anlaşması)] gereğince düzenlenen bir taşıma belgesidir. Bu

anlaşma kapsamında, malın anlaşmaya üye ülkeler arasında taşınması sırasında mala gelebilecek hasar, kayıp, zarar, ziyan ve gecikmelerde gönderen-taşıyan-alıcı arasında sorumluluk ve yükümlülükleri belirten bir sözleşme yapılmaktadır. Bu belge üç nüsha olarak düzenlenir, gönderenin namına, adına ve sevk makbuzu olarak düzenlenir. Söz konusu üç nüshada gönderen ve taşıyıcı firma imza yetkilisi tarafından imzalanır ve mühürlenir. Birinci nüshası gönderene verilir. İkinci nüshası mal ile birlikte gider. Üçüncü nüshası ise taşıma firmasında kalır. İkinci nüsha alıcıya teslim edilinceye kadar gönderen, malın teslim yerini ve teslim edilecek firmayı değiştirebilir. İkinci nüsha alıcıya teslim edildikten sonra taşıyıcı alıcının talimatına uymak zorundadır. Bu belgenin en önemli özelliği, malların belli sayıda marka ve numaralarla, ambalajlı ve iyi durumda olduğunu gösteren teslim alındı-sevk edilecektir hükmünde makbuz, ve taşımanın gönderenin talimatı ile varış yerine taşınacağını gösteren taşıma sözleşmesi niteliği taşır. Ancak, unutulmamalıdır ki bu belge kıymetli evrak hükmünde bulunmaz, dolayısıyla ciro edilemez. Ancak, uygulamada CMR Sözleşmesine taraf olan ülkeler arasında malı temsil eden ve dolayısıyla kıymetli evrak hükmünde kabul edilen CMR Sözleşmeleri düzenlenebilmektedir.

Nakliyeci Makbuzu (Forwarder's Receipt): Demiryolu ve çoğunlukla karayolu ile taşımacılıkta kullanılan bu belge, taşıma komisyoncuları tarafından belli bir ücret karşılığında kendi adlarına ve başkaları hesabına mal taşıyan nakliye firmaları tarafından düzenlenen belgedir. Taşıma komisyoncuları, bir uluslararası taşıma şirketi veya onun bir acentesi olmadıkları için konşimento veya taşıma senedi düzenleyemezler ve uluslararası taşıma şirketi adına hareket edemezler. Bunlar ancak, ithalatçılara sevk edilmek üzere ihracatçılardan topladıkları malları bir uluslararası taşıma firmasına taşıtabilirler. Taşıma şirketinden kendi adlarına düzenlenmiş taşıma senedini alırlar. İhracatçılara ise malları sevk etmek üzere teslim aldıklarını gösteren kendi makbuzlarını verirler ki bu makbuza Nakliyeci Makbuzu adı verilir. Malın mülkiyetini temsil etmediği için ciro edilemezler ve dolayısıyla kıymetli evrak hükmünde de sayılmazlar.

FIATA Tesellüm Belgeleri (FCR/FCT/FBL): Bu belgeler bir çeşit nakliyeci makbuzudur. Ancak bu belgeler, FIATA(International Federation of Freight Forwarders Association, Uluslararası Taşıma Acenteleri Birlikleri Federasyonu) tarafından, kendisine üye olan taşıma acenteleri için standart hale getirilmiş ve

sadece karayolu taşımacılığında kullanılan belgelerdir. Bu belgeleri düzenleyebilmek için öncelikle FIATA'ya üye olmak gerekir ve sonrasında da bu federasyondan FIATA lisansı almak gerekmektedir. Uygulamada 3 çeşit FIATA belgesi vardır. FIATA FCR (Forwarder's Certificate of Receipt) taşımacının teslim alındı belgesi, FIATA FCT (nakliyecî taşıma belgesi), FIATA FBL (FIATA Kombine Konşimentosu). FIATA FCR, malların gönderilene sevk edilmek veya gönderilenin emrine hazır tutulmak üzere teslim alındığını gösterir. Ciro edilemez ve kıymetli evrak niteliği taşımaz. Mallar taşıma aracına yüklendikten sonra orjinalinin ibrazı halinde ihracatçı tarafından yükleme iptal edilebilir, koşulları ve ithalatçısı değiştirilebilir. Belgenin orjinali ihracatçıya teslim edildiği için ithalatçı açısından bir risk söz konusudur. Riski ortadan kaldırmak için ithalatçı, belgenin banka adına düzenlenmesini isteyebilir. Bunun üzerine, vesaik içinde ithalatçıya gönderilen orjinal nüshanın, ithalatçı tarafından uluslararası taşıma firmasına ibrazıyla mallar teslim alınır. FIATA FCT, bu belge takım halinde ithalatçının emrine düzenlenir ama kıymetli evrak niteliği taşımaz. Belgenin orjinallerinin varış yerinde taşıma firmasına ibrazı halinde, mallar ithalatçıya teslim edilir. FIATA FBL (FIATA Kombine Konşimentosu) deniz konşimentosu ile aynı hukuki niteliğe sahip bir kombine nakliyat konşimentosudur. Şekil ve şartı FIATA tarafından tespit edilmiş ve Uluslararası Ticaret Odası (ICC) tarafından onaylanmıştır. Emre düzenlenen, kıymetli evrak niteliği taşıyan önemli bir uluslararası taşıma belgesidir.

Paket Postası Makbuzu (Parcel Post Receipt): İthalatçıya posta ile gönderilecek malın bulunduğu kolinin doğrudan ithalatçı veya ithalatçının bankasına sevk edilmek üzere Posta İdaresine verilmesi karşılığında alınan posta makbuzuna denir. Posta idareleri malları doğrudan ithalatçıya gönderebileceği gibi banka aracılığı söz konusu olacaksa malların üzerinde kontrol sağlamak amacıyla ihracatçının bankası adına da gönderebilir. Banka aracılığı söz konusu ise, banka tarafından posta idaresine yazılan bir teslim emri ile ithalatçıya devredilir.

TIR Karnesi: Bakanlar Kurulunun 16.1.1985 tarihli, 85/8993 sayılı Kararı ile 12 Mayıs 1985 tarihinden geçerli olmak üzere onaylanan 1975 tarihli "TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi" teknik eklerinde yer alan uluslararası kuruluş (halen Uluslararası Karayolu Taşımacıları Birliği IRU) tarafından basılarak üye ülkelerin Kefil Kuruluşları aracılığıyla taşıyıcıların kullanımına sunulan, TIR Sistemi altında eşya taşımaya yarayan bir

belgedir. Karayolu taşımacılığında kullanılan, üzerinde taşımayı gerçekleştiren tır aracının plaka numarası, dolu ve boş ağırlığını, bağlı olduğu taşıma firmasına ilişkin bilgiler bulunur. Araç, malla birlikte gümrükten çıkacağı aşamada taşıma firması tarafından gümrüğe sunulur. Tır Karnesi olmadan da eşya gümrükten çıkabilir ama onu taşıyacak Tır aracının çıkması mümkün olmaz. Uluslararası kuruluş (International Routier Union) tarafından dağıtılan TIR Karnesi, 1959 tarihli (Transit International Routier) TIR Sözleşmesine istinaden, bu sözleşmeye üye ülkeler arasında yapılacak karayolu ile mal taşımacılığı sırasında kullanılır. Türkiye'de bu belge Ticaret ve Sanayi Odaları tarafından dağıtılır. Tır Karnesi, Tır'la Uluslararası Taşımacılık Yapma Yetki Belgesi C2 Belgesini haiz firmalar tarafından kullanılır. Tır karnesi 14 sayfa olup her ülkeye giriş ve çıkışta 1'er sayfası kesilerek koçanları saklanır. Kalan koçanlar daha sonra IRU'ya gönderilmek üzere Ticaret ve Sanayi Odasına teslim edilir (İGEME,2006)

2.3.4. Sigorta Belgeleri (Insurance Documents)

İthalatçı ile ihracatçı arasında anlaşmaya varıldıktan sonra taraflar teslim şekillerine göre malların taşınması sırasında hasar olma ihtimaline karşı maddi bir kayba uğramayacaklarından emin olmak istemektedirler ve bu nedenle mallarını sigorta ettirirler. Sigorta ettiren taraf, sigorta şirketine malın bedeli üzerinden listelerle belirlenmiş olan "Sigorta Primini" ödeyecektir. Bir zarar durum olduğunda da sigorta şirketinin sigorta ettirene ödediği bedel yani "tazminat" söz konusu olacaktır. İhraç malların ithalatçıya sevkiyatı gerçekleştirilirken taşıma sırasında karşılaşılabilecek risklere karşı sigortalanması gerekir. Dış ticarete konu malların sigortalanmamış olması halinde bunun ihracatçıdan ithalatçıya taşınması mümkün olmayacağı gibi, banka ve gümrük işlemlerinin de gerçekleştirilmesi söz konusu olmayacaktır. Eşyanın alım satım sözleşmesinde belirlenen teslim şekline istinaden ihracatçı, ithalatçı ya da her ikisi birden sigorta bedelini üstlenecektir. Sigorta belgeleri, sigortayı yapan sigorta şirketi veya sigorta komisyoncusu tarafından düzenlenip sigortayı yaptıran kişiye (ihracatçıya veya ithalatçıya) verilen belgelerdir.

Sigorta Poliçesi (Insurance Policy):Dış ticaret kapsamında taşınan malların yüklendikleri yerden ithalatçıya teslim edilecekleri ana kadar uğrayabilecekleri hasarlara veya avaryalara karşı sigorta edildiklerini gösteren belgedir. Nama, emre veya hamiline olarak düzenlenebilir ve ciro yoluyla devredilebilir. Bir sigorta poliçesi üzerinde, sigorta şirketinin ve sigortayı yaptıranın kimlik bilgileri, sigortanın

konusu, sigortanın hangi riskleri kapsayacağı, sigorta bedeli, sigorta primi tutarı, ödeme tarihi ve yeri, poliçenin düzenlenme tarihi, uluslararası taşıma firmasının ünvanı, malın cinsi ve özellikleri, taşıma firmasıyla sevkiyat için belirlenen süre, malın taşıma firmasına nerede ve ne zaman teslim edileceği belirtilmektedir (Bağrıaçık,2012).

Sigorta Sertifikası (Insurance Certificate):Bir defadan fazla yüklemesi olan ihracatçı veya ithalatçıların kesin sigorta öncesi hazırladıkları belgedir. İhracatçı veya taşıma komisyoncusu ile taşıma firması arasındadüzenlenir ve fazla kapsamlı değildir (Atabey, 2004).

2.3. Dış Ticarete Ödeme Şekilleri

2.3.1. Peşin Ödeme

Alıcının, satıcıya malların sevkinden önce ödeme yapması anlamını taşır. Peşin ödeme, alıcının mal bedelini kendi bankası aracılığıyla satıcıya ödemesi, satıcının mal bedelini tahsil ettiği malı alıcıya göndermesi ile gerçekleşir. Satıcı açısından en avantajlı ödeme şeklidir.

Alıcı açısından ise en riskli olan ödeme şeklidir. Karşılıklı güven olması veya satıcının tekel olmasında bu yöntem tercih edilir.

2.3.2. Vesaik Mukabili Ödeme (CAD)

Satıcının, mallarını yükledikten sonra malın yüklendiğini ve mülkiyetini ifade eden vesaiki ülkesindeki bankası aracılığı ile alıcının ülkesindeki bankasına bedelinin tahsil koşulu ile gönderilmesi işlemidir.

Bu ödeme şeklinde vesaik bedeli aracı bankaca tahsil edilmeden, vesaikin alıcıya teslimi söz konusu değildir. Alıcı ve satıcı kendi aralarında yaptıkları anlaşmanın gereklerinin yerine getirilmesinde bankaların kontrolüne, taahhüdüne gerek duymamakta, buna karşılık sadece mal bedelinin tahsilinde bankaların aracılığını talep etmektedir.

2.3.3. Mal Mukabili Ödeme (CAG)

Satıcının, alıcıya malları, bedelini tahsil etmeden göndermesi anlamına gelir. Satıcı malları ve malın mülkiyetini ifade eden vesaiki herhangi bir ödeme talimatı olmaksızın alıcının kendi adresine gönderir. Peşin ödemenin aksine mal mukabili

işlem, alıcıya satıcı tarafından verilen bir kredili ödeme şekli olarak anlaşılabilir.

Alıcı malı gümrükten çektikten sonra satıcıya mal bedelini öder. Bu ödeme şekli alıcıya avantaj sağlarken satıcıya açısından risk oluşturmaktadır. Ancak, çoğunlukla satıcının alıcıya güveni veya satılan malın meblağının düşük olması durumlarında tercih edilir.

2.3.4. Kabul Kredili Ödeme (Acceptance Credit)

Alıcının ithal ettiği malın bedelini mal alımında değil, daha sonraki belli bir vade de satıcıya ödeneceğini garanti eden bir kredi çeşididir. Diğer ifadeyle kabul kredisi satılan malın bedelini bir poliçeye bağlandığı ve poliçe bedelinin vadesinde satıcıya ödendiği ödeme şeklidir. Bu kredi satıcının sevk ettiği mallarla ilgili olarak vesaik ile birlikte ibraz edilen poliçenin alıcı tarafından kabul edilmesi veya alıcı tarafından kabul edilen poliçeyi alıcının bankasınca da aval şerhi konulmak suretiyle kullanılır.

Kabul kredisinde ana unsur olan poliçede iki türlü kabul vardır.

i.Firma Kabullü: Ödeme taahhüdünde bulunan sadece alıcı olması yani poliçeyi sadece alıcının kabul etmesi anlamına gelmektedir.

ii.Banka Avalli: Ödeme taahhüdünde bulunan alıcının yanı sıra bankanın da taahhütte bulunması yani lehtar tarafından alıcı adına keşide edilen ve alıcının kabul imzasını koyacağı poliçeye bir bankanın da ödeme taahhüdü altına girmesidir. (Ozalp, 2009).

2.3.5. Akreditifli Ödeme (Letter of Credit L/C)

Alıcı ve satıcı arasında yapılan anlaşma gereği, aracı banka tarafından anlaşma konusu malın temin edildiği ve/veya hizmetin gerçekleştirildiğine dair vesaikin belirlenen süre içerisinde, belirlenen şartlara uygun olarak ibraz edilmesi sonucu, ödemenin yapılacağı banka tarafından taahhüdü/banka garantisi olarak tanımlanabilecektir. Tarafların ayrıca kendi aralarında yapacağı ifa sözleşmesi hükümleri ile kendi menfaatlerini korumaları gerekmektedir. Ayrıca, L/C sistemi dış ticarete alıcı ve satıcının anlaşmalarına ek olarak, alıcı tarafından, bankası aracılığı ile satıcıya verilen bir ödeme garantisi olarak da tanımlanabilecektir. Ancak, ihracatçının bankası, ihracatçıdan aldığı vesaikin (bu vesaikin adet, cins ve tanımları L/C'de belirtilmektedir) L/C şartlarına uygunluğu bakımından inceler. Vesaikin (ticari

fatura, taşıma belgeleri, paket listesi, vb) L/C şartlarına uygunluğu halinde, L/C türüne göre, ya ödeme yapar ya da ithalatçının bankasına ödeme yapması için gönderir. Vesaikin uygunluğu halinde ödeme işlemi başlatılır. L/C'ler tanımlarından da görüleceği üzere, maddi olarak malın imalatı, yüklenmesi vb hususunun dışındadır. Yukarıdaki açıklamalardan da görüleceği üzere, L/C aslında evraklar üzerinden çalışan, fiili durumda mal ve hizmeti görmeyen bir sistemdir. Vesaikin kontrolü sonucu, L/C şartları sağlanıyorsa, ödeme yapılabilir. Alıcı ve satıcı, bankalarından kendi aralarında yaptıkları anlaşmaları, teklif mektuplarını L/C'nin bir parçası olarak göstermek isteseler de, banka bu evrakları L/C ile ilişkilendirmez, tarafları bu konudaki isteklerinden vazgeçirmeye çalışır. Örneğin, malzemenin ithalatçının isteğine uygun olup, olmadığı ile ilgilenmez. Bu husus alıcı ile satıcı arasındaki anlaşmada belirlenir. Vesaikin L/C'ye uygun olması ödeme için yeterlidir. Bankalar, L/C gereği alıcı satıcı arasındaki yazılı ve/veya şifahi hiçbir anlaşma ile ilgilenmezler. Bu durum aslında, dış ticaretin doğası gereği ülkelerin kendi kanun ve yasalarının bir birinden farklı olması ile ilgilidir. Fiili durum ve vesaik üzerinden işlem yapılması, dış ticarete yeknesak hale getirilmeye çalışılan ve dış ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik olarak hazırlanan ICC yayınlarının içerdiği bir kabul olarak ortaya çıkmaktadır(www.akreditif.biz.tr, 2013). (Ozalp, 2009)

L/C'nin alıcı ve satıcıya sağladığı birçok faydalar vardır. Tarafların haklarını korumayı amaçlamaktadır. Alıcı ve satıcı bakımından bu faydalar aşağıda gibidir;

İthalatçı açısından: İthalatçı, L/C şartlarına uygun vesaiki (ticari ve mali belgeler) almadan bankaların ihracatçıya ödeme yapmayacağını bildiğinden, riske katlanmaksızın peşin ödeme ile mal alacağından emindir. Malların gönderilmesine kadar bir ödeme yapmadığından, bir nevi ihracatçı tarafından kredilendirilmiş olur. Ancak, yinede uygulamada alıcı-satıcı arasındaki anlaşmalarda toplam tutarın bir kısmının teminat mektubu karşılığı avans olarak ödendiği bilinmektedir.

İhracatçı açısından: İhracatçı ürettiği malların bedelinin, uygun vesaiki ibraz etmesine müteakip gecikmeden eline geçeceğine emin olduğundan, rahatlıkla dış ticaret yapabilecektir. Eğer ticari anlaşmalarında, L/C karşılığı ödeme seçilmez ise, ithalatçının mali yapısını, ticari güvenilirliğini ve ödemenin yapılıp, yapılmayacağı hususunda tereddütleri olabilecektir. Oysa L/C ödemesinde mallarını üretilip, L/C şartlarına uygun vesaiki bankasına teslim ettiği andan itibaren parasını alacağından emindir. Bu durum ihracatçıya risk almadan ticaret yapma imkanı sağlamaktadır.

- L/C'de Taraflar

Dış ticaretin taraflarının haklarını korumayı amaçlayan L/C'de tarafların tanımı ve sorumluluklarının sınırlarının çizilmesi oldukça önemlidir. Bu durumda, L/C'de taraflar "amir/ithalatçı, amir banka, lehtar/ihracatçı ve teyit/ihbar/görevli bankası olarak tanımlanacaktır. Bu tarafların L/C'deki görev ve sorumlulukları özetle aşağıda belirtilmiştir.

- L/C Amiri (Applicant)

L/C açmak üzere kendi bankasına başvuran alıcı/ithalatçıdır. ihracatçı ile yaptığı sözleşme veya proforma fatura ile özel şartları içeren L/C başvuru talep formunu bankasına ibraz etmek suretiyle, L/C açtırma işlemini başlatır. Amir, L/C açtırmada bankaları yönlendiren taraftır. L/C şartlarında yaşanacak bir olumsuzluğu kabul edip, etmemeye karar verir. Kendisine ait banka masraflarını öder.

- Amir banka (Openin or issuing bank)

L/C'nin amirinden (ithalatçıdan) alınan talimat ile L/C açan bankadır. Amirden aldığı talimat ile L/C metnini hazırlar, muhabir bankası ile irtibata geçer, açılan L/C'nin ihracatçıya iletilmesini sağlar. L/C şartlarında belirtilen vesaikin hazırlanması ve L/C şartlarının yerine getirilmesi halinde, L/C tutarının ihracatçının bankasına veya doğrudan ihracatçıya ödeyeceğini taahhüt eder.

L/C şartlarına göre alacağı vesaiki alıp, inceledikten sonra uygunluğu halinde ödemeyi yaparak kendi sorumluluğunu tamamlar. Vesaikin L/C şartlarına uygun olmaması halinde, gerekli yazışma ve kabulleri tamamlayana kadar satıcı alıcı arasında köprü vazifesini görür.

- Lehtar (Beneficiary)

L/C ile ödeme garantisi verilen ihracatçı (satıcı) yani Lehtardır. L/C şartlarında yer alan belgeleri uygun ibraz etmesi ile sorumluluğunu tamamlar ve bankasından malların bedelini tahsil eder. Lehtar, L/C türüne göre tahsilat seçimini L/C açılmadan yapmak durumundadır. L/C türünü belirlemede daha etkindir. Amir ile olan ticari ilişki veya amirin ülkesinin siyasal durumuna göre L/C çeşidine (teyitli, teyitsiz vb.) karar verebilir.

- Lehtar Banka (İhbar/ Görevli/Teyit Bankası) (Beneficiary bank)

İthalatçının bankası tarafından gönderilen L/C şartlarını ülkesindeki ihracatçıya bildiren, lehine L/C açıldığını satıcıya ileten, malların sevkine müteakip L/C şartlarına uygun vesaiki alması ile satıcıya mal bedelini ödeyen bankadır. Amir bankanın vermiş olduğu yetkiye göre lehtar bankanın sorumlulukları değişebilir. Lehtar bankanın L/C şartlarında alıcı ve satıcı arasında bir köprü vazifesi gördüğü, bunun dışında transferleri gerçekleştirdiği görülmektedir.

- İhbar Bankası (Advising Bank)

L/C işleminde, ihracatçının ülkesinde bulunan ve akreditifi açıldığını ihracatçıya bildiren bankadır. İhbar bankası, ihracatçı lehine akreditif açıldığını ve açılan bu akreditifin şartlarını bildirir. Eğer ihbar bankası, sadece ihbar etmekle yükümlü ise hiç bir şekilde ödeme yükümlülüğü altına girmez.

- Teyit Bankası (Confirming Bank)

Amir banka ile birlikte L/C'yi teyit eden bankadır. Amir bankanın talimatlarına uygun olarak, L/C şartlarına uygun belgelerin kendisine ibrazı halinde, gerekli ödemeyi yapacağını taahhüt eden bankadır ve amir bankanın sahip olduğu sorumluluğun aynısını taşımaktadır. Teyit bankası aynı zamanda lehtar bankası olabilecektir.

- Görevli Banka (Nominated Bank)

L/C, türüne göre görevlendirilmiş olan bankadır. Konusuna göre L/C'de ödeme yapmaya, vadesinde ödeme yükümlülüğü altına girmeye, poliçe kabul etmeye ve iştira işlemi yapmaya yetkili banka olarak tanımlanabilir. Yani görevli banka, amir banka tarafından görevlendirilmesi halinde işlem yapabilir.

- L/C'nin Açılışı

İthalatçı, ihracatçı ile aralarında yapılan anlaşma şartlarına istinaden, "L/C Açtırma Talep Formunu" doldurup, proforma fatura ile birlikte, bankasına başvuruda bulunur. Amirin bankası, talep formuna uygun olacak şekilde ICC yayımlarına uygun olarak, hazırladığı metni, teleks veya swift ile lehtarın bankası aracılığıyla lehtara bildirir ve karşılıklı kabulden sonra L/C açılmış olur. Uygulamada bu L/C talep formları manuel olarak yazılıp, imzalanıp talimat olarak amir bankaya gönderilmektedir. Bu işlemin bilgisayar programlarında yapılması hata riskini azaltacaktır.

L/C açılışında, talep formunda ve L/C'de belirtilmesi zorunlu şekil şartları bulunmaktadır. Bu hususları kısaca şöyle belirtilebilir:

1. Amirin (ithalatçı) adı ve açık adresi,
2. Lehtarın (İhracatçı) adı ve açık adresi,
3. L/C'de ödeme yapmaya, vadeli ödeme taahhüdüne girmeye, poliçe kabul etmeye vb.taahhüt eden bankanın adı,
4. L/C'nin dönülebilir (revocable) veya dönülemez (irrevocable) olduğunun belirtilmesi,
5. L/C'nin teyitli veya teyitsiz olduğunun belirtilmesi,
6. L/C'nin ödeme şeklinin (available by) belirtilmesi,
7. L/C'nin vade tarihinin (expiry date) belirtilmesi,
8. L/C konusu malzemelerin son yükleme tarihinin belirtilmesi,
9. L/C'de kısmi sevkiyata izin verilip verilmediğinin belirtilmesi,
10. L/C'de, aktarmaya izin verilip verilmediği hususu belirtilmesi,
11. L/C'de, mal tanımının yapılması, GTİP numarasının yazılması,
12. L/C, tutarı, mal miktarı veya birim fiyatlarının belirtilmesi,
14. L/C'de, vesaikin ibraz süresi belirtilmesi, (belirtilmemiş ise bankalar sevk tarihinden 21 gün olarak alır.)
15. L/C'de, ödeme, poliçe kabulü, iştirah yapılacak belgelerin belirtilmesi,
16. L/C'de, malların teslim şeklinin (incoterms 2010) belirtilmesi,
17. L/C'de, sigorta alıcıya aitse yükleme detaylarının ibrazı, satıcıya aitse sigorta poliçesinin ibrazının belirtilmesi,
18. L/C'de, L/C masraflarının paylaşımının belirtilmesi,
19. L/C'de, ödemenin ne şekilde yapılacağıının (Rambursman Klotunun) belirtilmesi,
20. L/C'de, ayrı bir Rambursman bankası var ise, URR525'e tabi olduğu belirtilmesi,
21. L/C, işleyişi şarta bağlı ise bu şartın yerine getirilmesi, herhangi bir şartın yerine getirilmesinden sonra akreditif kullanılır hale (operatif) gelecektir ifadesi yer alıyorsa, şart yerine getirilmeden akreditif kullanılır hale gelmeyecektir.

2.3.5.1. Akreditif Özellikleri ve Çeşitleri

Alıcının, kendi bankası aracılığıyla verdiği bir ödeme garantisi olarak L/C'ler, işlevleri açısından çeşitlere ayrılmaktadırlar. L/C çeşitleri alıcı ve satıcılara, yaptıkları ticaretle ödeme alternatifleri olarak ifade edilebilecektir. Satış anlaşmasının önemli bir unsuru olan ödeme, oluşturulacak L/C çeşitleri aşağıda belirtilmiştir.

- Gayrikabilirücu Akreditif /Dönülemez /Irrevocable Credit

Açılan L/C'nin Lehtar tarafından (İthalatçı) bütün şartlarının yerine getirilmesi kaydıyla, Amir (İthalatçı) tarafından bankası aracılığıyla belirlenen sürede ödemenin yapılacağına taahhüt edilmesidir. Kesin bir ifade ile L/C şartları yerine getirilmesine müteakip, ödeme yapılacaktır. Bütün tarafların izni olmadıkça L/C iptal edilemez, ödeme engellenemez. Ödeme garantisi olması nedeniyle bu tür L/C'ler sık kullanılır.

- Kabilirücu Akreditif /Dönülebilir /Revocable Credit

L/C açan banka ve Amirin talebi ile Lehtara önceden haber vermeden iptal edilebilen veya şartlarında değişiklik yapılabilen akreditif türüdür. Malların üretiminin bitirilmesinden önce L/C şartlarının değiştirilip, iptal edilmesi mümkün olduğundan ihracatçı için oldukça risklidir. L/C şartları ancak Lehtarın vesaikleri muhabir bankaya ibraz etmesinden sonra değiştirilemez. Bu ana kadar risk taşıdığından, Lehtar tarafından tercih edilen bir L/C değildir.

- Teyitli Akreditif /Confirmed Credit

L/C'yi açan banka, görevlendirdiği ihbar bankasına, Lehtarın uygun vesaik ibrazı halinde, sorumluluğunu yerine getirmesini, yani ödeme yapması talimatını vermesi anlamına gelmektedir. Amir bankanın teyidini eklemesi, uygun vesaik ibrazına müteakip ödeme yapılması taahhüdü altına girmesi demektir.

- Teyitsiz Akreditif / Unconfirmed Credit

Bu tür L/C'de muhabir banka, akreditifi lehtara sadece ihbar etmekle yükümlüdür. Banka ibraz edilen vesaiki inceler, ancak ödeme taahhüdü altına girmez. L/C şartlarına uygun vesaikin ibrazı karşılığında ödeme taahhüdü, sadece L/C'yi açan bankanın (amir bankanın) sorumluluğundadır.

- Devredilebilir Akreditif /Transferable Letter of Credit

Bu L/C türü, lehtar kendisine tanınan hak ve yükümlülükleri bir veya birkaç lehtara devredebilir. İkinci lehtar veya lehtarların talepleri, üçüncü lehtar veya lehtarlara devredilemez. Ancak, ikinci lehtar veya lehtarların talepleri doğrultusunda akreditifin ilk lehtarına devri mümkündür. L/C'nin; tutar veya birim fiyatın azaltılabilmesi, L/C vadelerinin kısaltılabilmesi, sigorta oranının arttırılması dışında diğer maddeleri orijinal hâli devredilmesi zorunludur.

- Döner (Rotatif) Akreditif / Revolving Letter of Credit

Döner L/C, şartları gereği kullandıkça otomatik olarak yenilenip, tekrar kullanılabilir hale gelir, yeniden kullanılması için özel değişikliğe gerek kalmaz. Döner L/C genellikle, aynı ihracatçıdan, aynı tür malı sürekli olarak ithal eden ithalatçının seçtiği bir L/C türüdür. Bu durumda, ihracatçı her ihracatta yeni bir L/C beklentisi içinde olmaz, ithalatçı ise toplam ihracat için parasının tamamını ödeme durumunda kalmaz. Döner L/C, meblağ ve/veya süre ile sınırlı olmalıdır. Süre açısından sınırlı döner akreditif, belirli devrelerde, tarafından kullanılması halinde yenilenmekte olan döner L/C'dir. Bu süre bir yılda her ay Lehtar tarafından kullanılabilir. Bu tür L/C'ler; Birikimli (Cumulative) ve Birikimsiz (Non- Cumulative) olmak üzere adlandırılmaktadır. Birikimli L/C'ler bir ödemede kullanılmaz ise otomatik olarak diğer döneme geçer. Birikimsiz L/C'ler ise Belirlenen dönemde kullanılmaz ise iptal olur.

Meblağ açısından sınırlı döner akreditif, L/C tutarı dâhilinde olmak üzere, L/C vadesi içinde yapılacak her yükleme ile L/C'de ödenecek tutar lehtarın kullanımına bırakılmış ve miktar sınırlandırılmıştır.

- Karşılıklı Akreditifler /Back To Back L/C

Bu tür L/C, bir birinden farklı iki L/C'den oluşur. İhracatı yapacak Lehtar, kendisine açılan L/C'yi teminat olarak gösterir ve malların ana üreticisi lehine L/C açtırır. İkinci L/C'de ilki ile aynı özellikleri taşınmalıdır.

Kullanılış Şekline Göre Akreditifler

Kullanış şekillerine göre L/C'ler ödeme açısından kuralları düzenlemektedir. Bu ödeme şekilleri aşağıdaki gibidir;

- Vesaik İbrahimde Ödemeli (Sight Payment)

L/C’de talep edilen vesaiklerin uygun olması kaydıyla; L/C teyitli ise muhabir bankaya, teyitsiz ise amir bankaya sunulması sonucu ödemenin yapıldığı kullandırma türüdür.

- Poliçe Kabulü (Acceptance)

L/C şartlarındaki vesaikin yanı sıra, Lehtarın gönderdiği poliçenin kabulünü öngören şartların yer aldığı kullandırma türüdür. Bu poliçe, teyit, ihbar veya amir banka adına gönderilir. Türk mevzuatlarında damga vergisi doğacağından bu poliçeler muhabir bankaya çekilir.

- Belirlenen Bir Vadede Ödeme (Deferred Payment)

Vadeli tür L/C’de Lehtar tarafından Amire yüklemenin yapıldığı tarihten itibaren belli bir sürede ödeme öngörülür.

- Peşin Ödemeli (Red-Clause Akreditifler)

Bu tür L/C’de, L/C tutarının bir kısmı veya tamamı için peşin ödeme (avans ödemesi) talep edilir. Bu ödemede amir, genellikle ödenecek miktarda avans teminat mektubu talep eder. Bu hususların L/C şartlarında belirtilmesi gerekmektedir.

- Karışık ödeme (Mix Payment):

Bu tür L/C’de belli bir orandaki tutarın peşin, belli bir orandaki tutarın ise L/C ile ödenmesini kabul eden L/C türüdür (Ozalp, 2009).

2.4. Dış Ticarete Teslim Şekilleri

Incoterms 2010 (International Commercial/Contract Terms), Milletlerarası Ticaret Odası (MTO) (ICC International Chamber of Commerce) farklı ülkelere mensup firmaların birbirleriyle yapacakları dış ticarete işlemlerin kolaylaştırılması, ticaret hacminin genişletilmesi ve dış ticaretin belli standartlara göre yapılmasını sağlamak amacıyla; uluslararası kurallar ve uygulamalar dizisi oluşturan ve bunları belli kriterlere göre ayırarak yayınlayan, yayınlarını numaralandırıp, isimlendiren, gerektiğinde revize eden, revize yayınları ilgililere anlatan bir kuruluş olarak tanımlanabilir.

Incoterms, uluslararası ticarete yaygın olarak kullanılan satış sözleşmelerine temel oluşturan ve evrensel olarak standardize edilmiş kısaltmalarının yer aldığı uluslararası ticari bir dokümandır.

ICC, uluslararası ticaret hareketlerinde engel olan farklı uygulamaları, anlaşmazlıkları, uyuşmazlıkları ve hukuksal ihtilafları ortadan kaldırmak ve böylece alıcı ile satıcının gereksiz yere para ve zaman kaybını önlemek amacıyla, alım-satım işlemlerini standardize edecek bazı kuralları ve düzenlemeleri oluşturmuştur. Bu düzenlemeler kapsamında, Incoterms satıcı ve alıcı arasında malzemenin taşınmasını ithalat ve ihracatta gümrük ve sigorta işlemlerinin kimin tarafından yapılacağını ve maliyetleri ile uluslararası ticarete alıcı ve satıcı (partnerler) arasındaki risklerin ve yükümlülüklerin dağılımını veya transferini ve kurallarını tanımlayan standardize edilmiş terimlerden oluşan bir referans kaynağı olarak uluslararası ticarete kullanılmaktadır.

ICC tarafından söz konusu bu kurallar ve düzenlemeler ilk kez 1936 yılında “Incoterms” adıyla uluslararası yürürlüğe konmuştur. Söz konusu kuralların ve düzenlemelerin uluslararası ticaretteki mevcut uygulamalara uyum sağlayabilmesi amacıyla, daha sonra 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 ve 2010 yıllarında yeni versiyonları çıkarılarak gerekli değişiklikler ve eklemeler yapılmıştır.

Uluslararası yapılan ticari sözleşmelerde bugün; dil, terim, anlayış ve yorum birliği sağlamak ana hedeflerden biridir. Bölüşüm, paylaşım ve tarafların yükümlülükleri ile sorumluluklarının belirlenmesine yönelik diğer hedefler ise şöyle sıralanabilir;

- Risk paylaşımı,
- Taraf yükümlülükleri,
- Sorumluluklar,
- Maliyetler,
- Ticaret,
- Kanun,
- Gümrük işlemleri,
- Vergiler,
- Yükleme ve boşaltma masrafları,
- Sigorta,
- Anlaşmazlık,
- Uyuşmazlık,
- Hukuksal ihtilaflar,

- Güven sağlama vb.

Incoterms'ler küresel, bölgesel ve uluslararası ticarete kullanılan, evrensel olarak standardize edilmiş sözleşme terimleridir. Bu terimlerin sözleşmede kullanımı zorunlu değildir. Ancak bu terimlerin (klozların) kullanılması, sözleşmenin dayandırılacağı hukukî zemin açısından son derece önem taşır. Bu nedenle, uluslararası ticarete katılan taraflar en azından bu terimlerin bir örneğini referans için sözleşmelerde bulundurmalarıdır.

Incoterms bir yasa değildir, ancak satış sözleşmesine ilave olarak alıcı ve satıcı arasında üzerinde anlaşmaya varılması gereken bir düzenlemedir. Alıcı ve satıcı arasında üzerinde tam olarak mutabık kalınmışsa yürürlüğe girmektedir (ICC Yayınları, 2010; Bağrıaçık, 2007).

2.4.1. Tüm Taşıma Modlarında Kullanılan Teslim Şekilleri

EXW-Ex Works - Fabrikada Teslim

FCA-Free Carrier - Taşıma Vasıtasının Yanında Teslim

CPT-Carriage Paid To - Navlun Ödenmiş

CIP-Carriage and Insured Paid To - Navlun ve Sigorta Ödenmiş

DAT-Delivered At Terminal - Terminalde Teslim

DAP-Delivered At Place - Belirtilen Noktada Teslim

DDP-Delivered Duty Paid - Gümrük Vergileri Ödenmiş Olarak

2.4.2. Sadece Deniz ve İç Su Yolu Taşımalarında Kullanılan Teslim Şekilleri

FAS-Free Alongside Ship - Geminin Yanına Teslim

FOB-Free On Board - Gemiye Yükleyerek Teslim

CFR-Cost and Freight - Mal Bedeli ve Navlun Ödenmiş Olarak

CIF-Cost, Insurance And - Freight Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun Ödenmiş Olarak

- İşyerinde Teslim / Ex Works (EXW)

"İş yerinde teslim" terimi, satıcının malları, kendi yerinde veya ismen belirlenmiş başkaca bir yerde (fabrika, depo, işyeri gibi) alıcının tasarrufuna bırakarak teslim etmesini ifade eder. EXW, satıcı açısından asgari yükümlülüğü temsil eder. FCA (Free Carrier - Taşıyıcıya masrafsız) uluslararası ticaret için daha uygunken, bu kural iç ticaret için uygundur.

Teslim şeklinin özellikleri: Satıcı malları işletmesinde daha önce belirlenen tarihte alıcının emrine hazır tutarak alıcıya bildirir. Alıcı malları işletmeden teslim alarak ihracı için gerekli belgeleri hazırlar gümrük işlemlerini tamamlayarak malları kendi ülkesine ithal eder. Malların işletmede teslim edilmesinden itibaren malla ilgili bütün masraf ve risk alıcı tarafından karşılanır.

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlayarak belirtilen tarihte veya süre içinde yine anlaşmada belirtilen yerde (fabrika, depo, işyeri vb.) herhangi bir taşıma aracına yüklenmemiş olarak, malları alıcının emrine amade tutar. Malların emrine hazır tutulduğunu alıcıya bildirir. Alıcının ihracat ile ilgili belgeleri alabilmesi için yardımcı olur. Alıcının talep etmesi halinde, tüm masraf ve riski alıcıya ait olmak üzere taşıma acentası ile anlaşma yaparak, düzenlediği taşıma belgesini varış yerinde malları teslim alabilmesi için alıcıya gönderir. Satıcının alıcıya karşı taşıma sözleşmesi ve sigorta sözleşmesi yapmak yükümlülüğü yoktur. Eğer belirlenen teslim yerinde üzerinde net olarak anlaşılan belirli bir nokta yoksa ve eğer uygun birkaç nokta varsa, satıcı bu noktalardan kendi amacına en uygun olanını seçebilir. Satıcı, malların teslim edilebilmesi için gerekli kontrol işlemleriyle (kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım vb.) ilgili masrafları ödemelidir.

Alıcının Yükümlülükleri: Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. Tüm masraf ve risk kendisine ait olmak üzere, mallara ilişkin her türlü ihracat ve ithalat işlemleri için gerekli olan lisans, vb. idari ve ticari belgeleri düzenlemek, gerekli izinleri almak, gümrük işlemlerini yaptırmak ve gümrük vergilerini ödemekle sorumludur. Malları satıcının işletmesinde teslim aldığı andan itibaren malla ilgili tüm risk ve masraflar Alıcının sorumluluğundadır. Malların taşınması amacıyla taşıma acentası ile anlaşarak navlun bedelini öder. Alıcı, malları teslim aldığına dair gereken belge ve delilleri satıcıya sağlamalıdır. Alıcı, ihraç ülkesince öngörülen muayene masrafları dahil, yükleme öncesi her türlü muayene masraflarını ödemelidir.

- Taşıyıcıya Masrafsız / Free Carrier (FCA)

"Taşıyıcıya Masrafsız" kuralı, satıcının malları, satıcının işyerinde veya belirlenen başka bir yerde, alıcı tarafından tayin edilen taşıyıcıya veya başka bir kişiye teslim etmesini ifade eder.

Teslim şeklinin özellikleri: Bu teslim şeklinde satıcı malları gümrük işlemlerini tamamlayarak, belirlenen tarihte ve yerde ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği anda teslim işlemlerini tamamlamış olur. Bu andan itibaren malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya geçer. Navlun ücreti de diğer tüm giderler gibi alıcı tarafından ödenir.

Satıcının Yükümlülükleri: FCA kuralı, satıcının malları uygulandığı ölçüde ihracat için gümrüklemesini gerektirir. Satıcı, hasarı ve masrafları kendisine ait olmak üzere, malların ihracı için gerekli her türlü izni almalı, malların ihracı için gerekli tüm belgeleri düzenlemeli ve gümrük işlemlerini tamamlamalıdır. Satıcının alıcıya karşı taşıma sözleşmesi ve sigorta sözleşmesi yapmak yükümlülüğü yoktur. Alıcının talep etmesi üzerine durumunda taşıma acentası ile tüm masrafları alıcıya ait olmak üzere anlaşır. Malları taşıyıcıya veya taşıma acentasının gözetimine belirlenen tarihte ve yerde teslim eder. Eğer belirlenen teslim yerinde üzerinde net olarak anlaşılan belirli bir nokta yoksa ve eğer uygun birkaç nokta varsa, satıcı bu noktalardan kendi amacına en uygun olanını seçebilir. Teslim anına kadar bütün masraf ve riskler satıcının yükümlülüğündedir. Satıcı, malların teslim edilebilmesi için gerekli kontrol işlemleriyle (kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım vb.) ilgili masrafları ve ihracat ülkesi yetkililerinin emrettiği yükleme öncesi muayene masrafları ödemelidir. Satıcı, masrafları kendine ait olmak üzere, malların teslim edildiğine ilişkin olağan teslim kanıtını alıcıya verir.

Alıcının Yükümlülükleri: Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. Belirlenen tarihte ve yerde mallarını teslim alır. Bu andan itibaren bütün masraflar ve risk alıcıya aittir. İthalat ile ilgili belge veya izinleri alarak gümrük vergisi ve masraflarını ödemekle yükümlüdür. Taşıma acentası ile anlaşma yaparak navlun ücretini öder. Alıcı, ihracat ülkesi yetkililerinin emrettiği yükleme öncesi muayene masrafları hariç olmak üzere, diğer zorunlu yükleme öncesi muayene masraflarını ödemelidir.

- Taşıma Ödenmiş Olarak / Carriage Paid To (CPT)

“Taşıma Ödenmiş Olarak” kuralı, satıcının malları kendisinin seçtiği bir taşıyıcı veya diğer bir kişiye belirlenen yerde (eğer taraflarca böyle bir yer kararlaştırılmamış ise) teslim edeceğini ve satıcının, malların belirtilen varış noktasına getirilmesi için gerekli taşıma sözleşmesini yapmak ve taşıma masraflarını ödemek zorunda olduğunu ifade eder.

CPT kuralı kullanıldığında (tıpkı CIP, CFR veya CIF kurallarında olduğu gibi), satıcı teslim yükümlülüğünü mallar varna yerine ulaştığında değil, malları ilgili kural uyarınca taşıyıcıya tevdi ettiğinde yerine getirir.

Teslim şeklinin özellikleri: Bu teslim şekli özellikle çok araçlı taşımacılık türlerinde kullanılır. Satıcı varış yerine kadar navlun ücretini ödemekle yükümlüdür. Malları ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği andan itibaren malla ilgili bütün risk ve navlun dışındaki masraflar alıcıya geçer.

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Alıcının ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar. Gümrük işlemlerini tamamlar. Taşıma acentası ile sözleşme yaparak varış limanına kadar olan navlun ücretini öder. Malları ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği andan itibaren malla ilgili tüm risk ve masraflardan kurtulur. Teslimi gerçekleştirildiği ve muhtemel varış tarihini alıcıya bildirir. Satıcı, malların teslim edilebilmesi için gerekli kontrol işlemleriyle (kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım vb.) ilgili masrafları ve ihraç ülkesi yetkililerinin emrettiği yükleme öncesi muayene masrafları ödemelidir.

Alıcının Yükümlülükleri: Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. İthalat için gümrük belgelerini düzenleyerek gümrük işlemlerini tamamlar. Gümrük vergilerini öder. Malların ilk taşıyıcıya tesliminden itibaren navlun dışındaki malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya aittir. Transit taşıma nedeni ile doğabilecek gümrük masraflarını da alıcı tarafından karşılanır. Navlun bedeline dahil değilse boşaltma masraflarını ödeyerek cirolu konşimentoyu acentadan teslim alır. Alıcı, ihraç ülkesi yetkililerinin emrettiği yükleme öncesi muayene masrafları hariç olmak üzere, diğer zorunlu yükleme öncesi muayene masraflarını ödemelidir.

- Taşıma Ve Sigorta Ödenmiş Olarak / Carriage And Insured Paid To (CIP)

Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak" kuralı, satıcının malları kendisinin seçtiği bir taşıyıcı veya diğer bir kişiye belirlenen yerde (eğer taraflarca böyle bir yer kararlaştırılmamış ise) teslim edeceğini ve satıcının, malların belirtilen varış noktasına getirilmesi gereken taşıma sözleşmesini yapmak ve taşıma masraflarını ödemek zorunda olduğunu ifade eder.

CIP kuralı kullanıldığında (tıpkı CPT, CFR veya CIF kurallarında olduğu gibi), satıcı teslim yükümlülüğünü mallar varna yerine ulaştığında değil, malları ilgili kural uyarınca taşıyıcıya tevdi ettiğinde yerine getirir.

Teslim şeklinin özellikleri: Bu teslim şeklinde satıcı sigorta primi, navlun ve yükleme masrafları ve riskleri üstlenerek malları yükleyeceği limana getirir. Satıcı gemi acentası ile anlaşır ve temin eder. Satış sözleşmesindeki malların belirtilen tarihte ve yerde yüklemesinin yapıldığını alıcıya bildirir. Satıcı sigorta primini ödemek suretiyle yüklediği mal cinsine uygun olan en dar kapsamlı nakliyat sigortası yaptırır. Ancak alıcı olağandışı risklere (grev, savaş, doğal afet vb.) karşı sigorta yaptırılmasını istiyorsa primini kendisi ödemek şartıyla satıcıdan sigorta kapsamının genişletilmesini isteyebilir. Satıcı tarafından mal bedelinin %10 fazlası ile yaptırılır.

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlamalıdır. Satıcı, hasarı ve masrafları kendisine ait olmak üzere, malların ihracı için gerekli her türlü izni almalı, malların ihracı için gerekli tüm belgeleri düzenlemeli ve gümrük işlemlerini tamamlamalıdır. Alıcının ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlamakta satıcının sorumluluğundadır. Taşıma acentası ile sözleşme yaparak varış limanına kadar olan navlun ücretini öder. Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere, gönderdiği malın sigortasını yaptırır. Alıcıya, sigorta poliçesini veya sigorta teminatına ilişkin diğer bir kanıt vermelidir. Malları ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği andan itibaren ilgili risk ve masraflardan kurtulur. Bu andan itibaren navlun ve sigorta primi dışındaki malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya aittir. Teslimi gerçekleştirdiğini ve muhtemel varış tarihini alıcıya bildirir.

Alıcının Yükümlülükleri: Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. Malları varış limanında boşaltma masraflarını ve liman ücretlerini de ödemek suretiyle gecikmeksizin malını boşaltır. Alıcı, ihrac ülkesi yetkililerinin emrettiği yükleme öncesi muayene masrafları hariç olmak üzere, diğer zorunlu yükleme öncesi muayene masraflarını ödemelidir. Teslim anından sonra navlun ve sigorta primi dışındaki meydana gelen bütün masraflar alıcı tarafından karşılanır. İthalat için gümrük belgelerini düzenleyerek gümrük işlemlerini tamamlar. İthalat için ödenmesi gereken tüm resimleri, vergileri ve diğer harçları, gümrük işlemlerine ilişkin masrafları öder.

- Terminalde Teslim / Delivered At Terminal (DAT)

"Terminalde Teslim" kuralı, satıcının malları belirlenen varma yerinde veya limanında belirlenen terminalde gelen taşıma aracından boşaltılmış bir şekilde alıcının tasarrufuna bırakmakla malları teslim ettiğini ifade eder. Terminal terimi,

rihtım, depo, konteyner sahası veya yol, demiryolu veya hava kargo istasyonu gibi üstü açık veya kapalı olabilecek herhangi bir yeri kapsar. Taraflar malların terminalden başka bir yere taşınması ve elleçlenmesi ile ilgili hasarın ve masrafların satıcı tarafından üstlenilmesini amaçlıyorsa, DAP veya DDP kuralları kullanılmalıdır.

Teslim şeklinin özellikleri: Malların, taşıma vasıtasınca boşaltılmak üzere varış noktasında alıcıya sağlanması (teslim edilmesini) anlamına gelip, daha önceki DEQ klotunun yerini alıp, DEQ'in aksine, multimodal (çoklu vasıta için) kullanılabilir. DAT Başka bir deyişle, Eşyanın alıcı ve satıcı tarafından belirlenmiş olan terminal noktasında (bu nokta bir liman ya da gümrük antrepo veya alıcının fabrikası olabilir) boşaltma masrafları satıcı tarafından karşılanmış olarak alıcının emrine bırakılmasıdır. Tüm gümrük işlemleri, masrafları, gümrükte doğan vergi, resim ve harçlar alıcıya aittir. Kaldırılan terimlerden DAF, DES ve DDU yerine getirilmiş bir terimdir. Malların belirlenen yere taşıma maliyetlerini/ terminal bağlantılı zarar risklerini satıcı üstlenir.

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlamalıdır. Satıcı, hasarı ve masrafları kendisine ait olmak üzere, malların ihracı için gerekli her türlü izni almalı ve malların ihracı veya teslimden önce başka bir ülkeden geçişi için gerekli gümrük işlemlerini tamamlamalıdır. Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere, malların belirlene terminale kadar taşınması için taşıma sözleşmesi yapmalıdır. Satıcının alıcıya karşı sigorta sözleşmesi yapmak yükümlülüğü yoktur. Satıcı, malları kararlaştırılan tarihte, varma yerinde veya limanında kararlaştırılan terminalde, gelen taşıma aracından boşaltarak alıcının tasarrufuna bırakarak teslim etmelidir. Eğer belirli bir terminal kararlaştırılmamış ise, satıcı kararlaştırılan varma yerinde veya limanında kendi amacına en uygun terminali seçebilir. Satıcı, uygun olarak teslim edildiği ana kadar mallara ilişkin bütün masrafları ve uygulandığı ölçüde, malların yukarıda anlatıldığı şekilde tesliminden önce ihracat için gerekli gümrükleme masrafları ve ihracat için ödenmesi gereken bütün resimleri, vergiler ve diğer harçları, malların herhangi bir ülkeden geçişine ilişkin masrafları öder.

Alıcının Yükümlülükleri: Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. Uygulandığı ölçüde, alıcı, hasar ve masrafları kendisine ait olmak üzere, her türlü ithalat iznini veya diğer resmi izni almalı ve malların ithali için tüm gümrük işlemlerini tamamlamalıdır. Malların yukarıda anlatıldığı şekilde teslim edildiği

andan itibaren bu mallara ilişkin tüm masraflar alıcının sorumluluğundadır. Alıcı, ihracat ülkesi yetkililerinin emrettiği yükleme öncesi muayene masrafları hariç olmak üzere, diğer zorunlu yükleme öncesi muayene masraflarını ödemelidir.

- Belirlenen Yerde Teslim / Delivered At Place (DAP)

Belirlenen Yerde Teslim" kuralı, satıcının malları belirlenen varma yerinde gelen taşıma aracından boşaltmadan alıcının tasarrufuna bırakmakla teslim ettiğini ifade eder.

Teslim şeklinin özellikleri : malların, taşıma vasıtasınca boşaltılmak üzere belirtilen belirli bir noktada alıcıya sağlanması (teslim edilmesi) anlamına gelir. DAP daha önceki DAF, DES, ve DDU'nun yerini almıştır. DAP başka bir deyişle, Eşyanın alıcı ve satıcı tarafından belirlenmiş olan boşaltma yerinde (bir liman iskelesi, gümrük noktası, havalimanı) boşaltma için hazır durumda nakliye aracının üzerinde alıcı emrine bırakılmasıdır. Tüm gümrük işlemleri, masrafları, gümrükte doğan vergi, resim ve harçlar alıcıya aittir. malların belirlenen yere taşıma maliyetlerini/ terminal bağlantılı zarar risklerini satıcı üstlenir.

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlamalıdır. Satıcı, hasarı ve masrafları kendisine ait olmak üzere, malların ihracı için gerekli her türlü izni almalı ve malların ihracı veya teslimden önce başka bir ülkeden geçişi için gerekli gümrük işlemlerini tamamlamalıdır. Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere, malların belirlene terminale kadar taşınması için taşıma sözleşmesi yapmalıdır. Satıcının alıcıya karşı sigorta sözleşmesi yapmak yükümlülüğü yoktur. Satıcı, malları kararlaştırılan tarihte, varma yerinde, eğer varsa kararlaştırılan noktada, gelen taşıma aracından boşaltılmaya hazır şekilde alıcının tasarrufuna bırakarak teslim etmelidir. Satıcı, uygun olarak teslim edildiği ana kadar mallara ilişkin bütün masrafları ve uygulandığı ölçüde, malların yukarıda anlatıldığı şekilde tesliminden önce ihracat için gerekli gümrükleme masrafları ve ihracat için ödenmesi gereken bütün resimleri, vergiler ve diğer harçları, malların herhangi bir ülkeden geçişine ilişkin masrafları öder.

Alıcının Yükümlülükleri : Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. Uygulandığı ölçüde, alıcı, hasar ve masrafları kendisine ait olmak üzere, her türlü ithalat iznini veya diğer resmi izni almalı ve malların ithali için tüm gümrük işlemlerini tamamlamalıdır. Malların yukarıda anlatıldığı şekilde teslim edildiği

andan itibaren bu mallara ilişkin tüm masraflar alıcının sorumluluğundadır. Taşıma sözleşmesi uyarınca bu masrafların satıcıya ait olacağı düzenlendiği haller dışında, malların belirlenen varna yerinde teslim alınabilmesi için gelen taşıma aracından boşaltılması için gerekli masrafları öder. Uygulandığı ölçüde, malların ithali için ödenmesi gereken bütün resimleri, vergileri ve diğer harçları ve diğer masrafları alıcı ödemelidir. Alıcı, ihrac ülkesi yetkililerinin emrettiği yükleme öncesi muayene masrafları hariç olmak üzere, diğer zorunlu yükleme öncesi muayene masraflarını ödemelidir.

- Gümrük Vergileri Ödenmiş Olarak / Delivered Duty Paid (DDP)

Gümrük Vergileri Ödenmiş Olarak Teslim" kuralı, satıcının malları ithalat için gümrüklenmiş olarak ve belirlenen varna yerinde gelen taşıma aracında boşaltmaya hazır şekilde alıcının tasarrufuna bırakmakla teslim ettiğini ifade eder.

Teslim şeklinin özellikleri : Bu teslim şeklinde DDU teslim şekli ile aynı prensiplere dayanır; ancak DDP teslim şeklinde satıcı bir de gümrük vergilerini ödemek zorundadır. Alıcının ülkesindeki yerel bir satıcıdan farksız şekilde malları devreder. Eğer taraflar, malların ithalat için gümrüklenmesine ilişkin tüm hasar ve masrafların alıcı tarafından üstlenilmesini istiyorlarsa, DAP Kuralı kullanılmalıdır.

Satıcının Yükümlülükleri: DDP Kuralı, satıcı açısından azami yükümlülüğü gösterir. Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Kendi ülkesinde ve Alıcı ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar. İhracat ve İthalat Gümrük işlemlerini tamamlar. Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere, malların belirlene terminale kadar taşınması için taşıma sözleşmesi yapmalıdır. Satıcının alıcıya karşı sigorta sözleşmesi yapmak yükümlülüğü yoktur. Taşıyıcı aracı temin ederek navlun ücretini öder. Teslime kadar malla ilgili bütün masraflar ve riskler satıcıya aittir. Teslimi alıcının ülkesinde belirlenen yerde ve tarihte gümrük vergilerini de ödemek suretiyle gerçekleştirir. Satım sözleşmesinde aksi açıkça kararlaştırılmamışsa, ithalata ilişkin ödenmesi gereken KDV ve diğer tüm vergiler satıcıya aittir.

Alıcının Yükümlülükleri : Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder ve malları teslim alır. Malların öngörüldüğü şekilde teslim edildiği andan itibaren bu mallarla ilgili bütün masrafları karşılar. Alıcının satıcıya karşı ihrac veya ithal ülkesi yetkililerinin emrettiği herhangi bir yükleme öncesi muayene masrafını ödemek gibi bir yükümlülüğü yoktur.

- Gemi Doğrultusunda Masrafsız / Free Alongside Ship (FAS)

Gemi Doğrultusunda Masrafsız" kuralı, satıcının malları belirlenen yükleme limanında, alıcı tarafından seçilen geminin doğrultusunda (örneğin bir rıhtımda veya bir mavnada) bırakarak teslim etmesini ifade eder. Malların konteynerde olduğu hallerde, satıcının malları gemi doğrultusunda değil de bir terminalde taşıyıcıya teslim etmesi olağandır. Bu gibi durumlarda, bu kural uygun değildir ve FCA kuralı kullanılmalıdır.

Teslim şeklinin özellikleri: Bu teslim şeklinde satıcı malları geminin yanına kadar getirmekle sorumludur. Mallar gemi rıhtımında ise, yükleme yerine getirerek., Gemi açıkta demirli ise mavnalarla geminin yanına kadar götürülerek teslim edilir. Tesliminden itibaren malların kaybolması veya hasar görmesi gibi rizikolar alıcıya aittir. Bu andan itibaren malla ilgili bütün masraflar ve navlun alıcı tarafından karşılanır. Bu teslim şeklinde ihracat ile ilgili tüm belgeler alıcı tarafından hazırlanır. Gümrük işlemleri de alıcı tarafından yapılır. Alıcı firma bu ülkede ihracatçı gibi hareket edebilmesi mümkün değilse bu teslim şekli seçilmemelidir.

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı sözleşme şartları uyarınca malları hazırlar. Alıcının isteği üzerine tüm masraf ve riskler alıcıya ait olmak üzere; alıcının ülkesinde istenen gerekli belgeleri ve benzeri idari ve ticari belgeleri almasında yardımcı olur. Satıcının alıcıya karşı taşıma sözleşmesi ve sigorta sözleşmesi yapmak yükümlülüğü yoktur. Mallar belirlenen limanda, belirlenen tarihte alıcının daha önce belirlediği geminin yanına getirmekle teslim işlemini tamamlar. Bu andan itibaren malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya geçer. Alıcının isteği üzerine; satıcı masraflar alıcıya ait olmak üzere yükleme belgesinin düzenlenmesini sağlar, varış limanında malları teslim alabilmesi için alıcıya gönderir. Ve gecikmeksizin gerekli bildirimlerde bulunur. Uygulandığı ölçüde, ihracat için gerekli gümrükleme işlemlerine ilişkin masrafları ve ihracat için ödenmesi gereken bütün resimleri, vergileri ve diğer harçları ödemelidir.

Alıcının Yükümlülükleri: Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. İhracat ve ithalat ile ilgili gerekli belgeleri hazırlar, Gümrük masraflarının tümünü öder. Taşıma acentası ile anlaşma yaparak, geminin yükleme limanına yaklaşık ne zaman varacağını satıcıya bildirir. Yükleme emrine hazır tutulan malları teslim alır. Bu andan itibaren bütün masraflar ve risk alıcıya aittir. Alıcı, ihraç ülkesi

yetkililerinin emrettiği yükleme öncesi muayene masrafları hariç olmak üzere, diğer zorunlu yükleme öncesi muayene masraflarını ödemelidir.

- Gemide Masrafsız / Free On Board (FOB)

Gemide Masrafsız" kuralı, satıcının malları belirlenen yükleme limanında, alıcı tarafından seçilen gemide veya bu şekilde teslim edilen malları temin ederek teslim etmesini ifade eder. Bu kural, satıcının malları gemiye yüklenmeden önce bir terminalde taşıyıcıya teslim ettiği haller için uygun olmayabilir. Örneğin mallar konteynerde olduğu zaman bu şekilde teslim edilmeleri olağandır. Bu gibi durumlarda, FCA kuralı kullanılmalıdır.

Teslim şeklinin özellikleri: Bu teslim şeklinde satıcı malları belirlenen tarihte ve yerde, alıcı tarafından temin edilen gemiye yüklemeyi gerçekleştirir. Mallar geminin küpeştesine (güvertesine) geçtikten sonra meydana gelebilecek her türlü hasar, kayıp ve masraflar Alıcının sorumluluğundadır. Satıcı ihracat için gerekli tüm belgeleri hazırlar ve malların gümrük işlemlerini tamamlayarak teslim eder.

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Belirlenen limanda, belirlenen tarihte alıcının temin etmiş olduğu gemiye yükleme yapar. Satıcının alıcıya karşı taşıma sözleşmesi ve sigorta sözleşmesi yapmak yükümlülüğü yoktur. Alıcının ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar, gümrük işlemlerini tamamlar. Alıcıya yüklemenin yapıldığını bildirir. Düzenlenen taşıma belgesini ve alıcının ülkesindeki kullanacağı gerekli diğer belgeleri hazırlayarak ödeme şekline göre alıcıya gönderir. Malların geminin küpeştesini (Güvertesini) geçene kadar meydana gelebilecek her türlü hasar ve kayıp Satıcının sorumluluğundadır. Uygulandığı ölçüde, ihracat için gerekli gümrükleme işlemlerine ilişkin masrafları ve ihracat için ödenmesi gereken bütün resimleri, vergileri ve diğer harçları ödemelidir.

Alıcının Yükümlülükleri: Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. İthalat için gümrük belgelerini düzenleyerek gümrük işlemlerini tamamlar. Gümrük vergilerini öder. Taşıma acentası ile anlaşma yaparak navlun bedelini öder. Yükleme limanında mallar geminin küpeştesini geçtikten sonra malla ilgili tüm masraf ve riskler Alıcının sorumluluğundadır. Uygulandığı ölçüde, ithalat için ödenmesi gereken bütün resimleri, vergileri ve malların ithaline ilişkin gümrük işlemlerine ait masrafları ve malların herhangi bir ülkeden transit geçişine ait masrafları ödemelidir.

Alıcı, ihraç ülkesi yetkililerinin emrettiği yükleme öncesi muayene masrafları hariç olmak üzere, diğer zorunlu yükleme öncesi muayene masraflarını ödemelidir.

- Masraflar Ve Navlun / Cost And Freight (CFR)

Masraflar ve Navlun" kuralı, satıcının malları gemide teslim etmesini veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik etmesini ifade eder. Bu kural, satıcının malları gemiye yüklenmeden önce bir terminalde taşıyıcıya teslim ettiği haller için uygun olmayabilir. Örneğin mallar konteynerde olduğu zaman bu şekilde teslim edilmeleri olağandır. Bu gibi durumlarda, CPT kuralı kullanılmalıdır.

CFR kuralı kullanıldığında (tıpkı CIP, CPT veya CIF kurallarında olduğu gibi), satıcı teslim yükümlülüğünü mallar varma yerine ulaştığında değil, malları ilgili kural uyarınca taşıyıcıya tevdi ettiğinde yerine getirir.

Teslim şeklinin özellikleri: Bu teslim şeklinde satıcı tüm masraf ve riskleri üstlenerek malları yükleneceği limana kadar getirir. Gümrük işlemlerini yaptırır ve Navlun ücretini ödeyerek yüklemeyi gerçekleştirir. Bu andan itibaren navlun dışındaki malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya aittir.

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Alıcının ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar. Gümrük işlemlerini tamamlar. Taşıma acentası ile sözleşme yaparak varış limanına kadar olan navlun ücretini öder. Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere, malların belirlene terminale kadar taşınması için taşıma sözleşmesi yapmalıdır. Satıcının alıcıya karşı sigorta sözleşmesi yapmak yükümlülüğü yoktur. Mallar gemi küpeştesini geçtikten sonra navlun dışında meydana gelen tüm masraf ve riskler alıcıya aittir. Satıcı yüklemenin gerçekleştiğini ve muhtemel varış tarihini alıcıya bildirir. Düzenlenen taşıma belgesini ve gerekli diğer belgeleri alıcıya gönderir.

Alıcının Yükümlülükleri: Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. İthalat için gümrük belgelerini düzenleyerek gümrük işlemlerini tamamlar. Gümrük vergilerini öder. Malları varış limanında boşaltma masraflarını ve liman ücretlerini de ödemek suretiyle gecikmeksizin malını boşaltır. Taşıma süresince malla ilgili olarak yapılmış olan navlun dışındaki bütün masrafları ödemek zorundadır. Uygulandığı ölçüde, ithalat için ödenmesi gereken bütün resimleri, vergileri ve malların ithaline ilişkin gümrük işlemlerine ait masrafları ve taşıma sözleşmesi kapsamında olmaması kaydıyla, malların herhangi bir ülkeden transit geçişine ait

masrafları ödemelidir. Alıcı, ihraç ülkesi yetkililerinin emrettiği yükleme öncesi muayene masrafları hariç olmak üzere, diğer zorunlu yükleme öncesi muayene masraflarını ödemelidir.

- Masraflar, Sigorta Ve Navlun / Cost, Insurance And Freight (CIF)

Masraflar, Sigorta ve Navlun" kuralı, satıcının malları gemide teslim etmesini veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik etmesini ifade eder. Bu kural, satıcının malları gemiye yüklenmeden önce bir terminalde taşıyıcıya teslim ettiği haller için uygun olmayabilir. Örneğin mallar konteynerde olduğu zaman bu şekilde teslim edilmeleri olağandır. Bu gibi durumlarda, CIP kuralı kullanılmalıdır.

CIF kuralı kullanıldığında (tıpkı CIP, CPT veya CFR kurallarında olduğu gibi), satıcı teslim yükümlülüğünü mallar varma yerine ulaştığında değil, malları ilgili kural uyarınca taşıyıcıya tevdi ettiğinde yerine getirir.

Teslim şeklinin özellikleri: Bu teslim şeklinde satıcı sigorta primi, navlun ve yükleme masrafları ve riskleri üstlenerek malları yükleyeceği limana getirir. Satıcı gemi acentası ile anlaşır ve temin eder. Satış sözleşmesindeki malların belirtilen tarihte ve yerde yüklenmesini yapıldığını alıcıya bildirir. Satıcı sigorta primini ödemek suretiyle yüklediği mal cinsine uygun olan en dar kapsamlı deniz nakliyat sigortası yaptırır. Mallar gemiye yüklendikten sonra navlun ve sigorta primi dışındaki masraflar ve risk alıcıya geçer.

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Alıcının ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar. Gümrük işlemlerini tamamlar. Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere, malların belirlene terminale kadar taşınması için taşıma sözleşmesi ve sigorta sözleşmesi yapmalıdır. Taşıma acentası ile sözleşme yaparak varış limanına kadar olan navlun ücretini öder. Gönderdiği malın sigortasını yaptırır, sigorta primini öder. Malları yaklaşık hani tarihte varış limanında olacağını alıcıya bildirir. Düzenlenen taşıma belgesini ve gerekli diğer belgeleri alıcıya gönderir. Uygulandığı ölçüde, ihracat için gerekli gümrükleme işlemlerine ilişkin masrafları ve ihracat için ödenmesi gereken bütün resimleri, vergileri ve diğer harçları ödemelidir.

Alıcının Yükümlülükleri: Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. İthalat için gümrük belgelerini düzenleyerek gümrük işlemlerini tamamlar. Gümrük vergilerini öder. Malları varış limanında boşaltma masraflarını ve liman ücretlerini

de ödemek suretiyle gecikmeksizin malını boşaltır. Teslim anından sonra navlun ve sigorta primi dışındaki meydana gelen bütün masraflar alıcı tarafından karşılanır. Alıcı, ihraç ülkesi yetkililerinin emrettiği yükleme öncesi muayene masrafları hariç olmak üzere, diğer zorunlu yükleme öncesi muayene masraflarını ödemelidir. (ICC Yayınları,2010; Bağrıaçık,2007; [http://www uluslararası nakliye.net/ taşımacılıkta kullanılan-terimler](http://www uluslararası nakliye.net/))

3. LOJİSTİK VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ KAVRAMI

Lojistik terimi köken olarak askeri alanda araç- gereç ve birliklerin hareket organizasyonu tanımlamak için kullanılmaktadır. Bu açıdan lojistik, bir plan veya operasyonun ayrıntılı bir biçimde örgütlenmesi ve uygulanmasıdır. Lojistiğin temel hedefi, müşteri hizmetlerinde yüksek bir seviyeye ulaşılması, kaynak ve yatırımların optimum kullanımıyla rekabet avantajı yaratılmasıdır (Çancı ve Erdal, 2009).

Lojistik kavramının gelişiminde en fazlolu oynayan ülke hiç kuşkusuz A.B.D'dir, bu ülkede 20 yy. başlarından itibaren pazarlama ve yönetim anlayışlarında meydana gelen değişiklikler tüm dünyada yeni literatürün oluşmasına ve mevcut literatürün değişmesine yol açmıştır. 20 yy başında üretim ağırlıklı olan pazar yapısı daha sonra kendisini, sırasıyla, mamul, satış, pazar ve son olarak da müşteri odaklı anlayış yapısına dönüştürmüştür (Yükselen,2008), (Tek,1999).

Pazarlama alanındaki bu değişim ve gelişimle beraber lojistik, hammaddeden nihai müşteriye ulaşan tüm akış zincirini kapsayacak şekilde, parçalı yapıdan önce 80'lerin başında entegrasyon yapısına ve nihai olarak günümüzde de tedarik zinciri anlayışına geçmiştir (Çancı ve Erdal, 2009).

Tedarik Zinciri: Bir ürünün ilk maddesinden başlayarak tüketiciye ulaşması ve geri dönüşümünü de kapsayan tüm süreçlerde yer alan tedarikçi, üretici, distribütör, perakendeci ve lojistik hizmet sağlayanlardan oluşan bir bütündür.

Tedarik Zinciri Lojistiği Yönetimi; Tedarik Zincirinin bir aşaması olarak, müşteri gereksinimlerini karşılamak amacıyla, kaynaktan son tüketim noktasına kadar ürün, hizmet ve ilgili bilgilerin akış ve depolanmasının etkin ve verimli bir şekilde planlanma uygulama ve kontrol edilmesi sürecidir (CSCMP, 2013).

Tedarik zincirinin ve bu zincir içinde yer alan tüm şirketlerin uzun vadeli performanslarını arttırmak amacıyla, söz konusu şirketlere ait işletme fonksiyonları ve planlarının, zincirdeki tüm şirketleri kapsayacak şekilde, sistematik ve stratejik koordinasyonudur.

Tedarik zinciri yönetimi; hedeflenen müşteri hizmet düzeyini en düşük maliyette karşılamak, doğru zamanda doğru miktarda ve doğru yerde mal üretimi ve dağıtımını sağlamak üzere tedarikçiler, üreticiler, distribütörler ve perakendecileri en verimli şekilde entegre eden bir yaklaşımdır (Simchi,Levive diğerleri, 2003).

TZY son(nihai) müşteri (tüketici) hizmetine ve maliyetine etki eden zincirdeki her faaliyeti dikkate alır.

TZY'nin amacı tüm sistem boyunca maliyet etkin çözümleri uygulamaktır (Toplam maliyetler: Sevkiyat (tedarikçiden üreticiye, üreticiden dağıtıcıya, dağıtıcıdan perakendeciye), Stoklar (hammadde, yarımamul, ürün, üretim maliyetleri).

TZY'de yerel optimizasyondan (tek lokasyondaki envanter maliyeti, bir noktadan diğerine dağıtım maliyeti vd.) ziyade zincir boyunca optimizasyon yapılmaya çalışılır.

- Tedarik Zinciri Yönetimindeki Zorluklar

Global optimizasyon yerel optimizasyondan daha zordur. Çünkü, müşteri hizmet düzeyini arttırırken maliyetleri enküçüklemek tek bir şirket için bile zorken TZY bunu zincir boyunca gerçekleştirmeye çalışır.

Tedarik zinciri yönetiminin doğasında belirsizlik vardır. Çünkü, müşteri talebi hiçbir zaman kesin olarak tahmin edilemez. Taşıma süreleri hiçbir zaman belirli değildir. Makine ve araçların arıza yapıp-yapmayacağını hiç kimse garanti edemez

- Tedarik Zinciri Karmaşıklığı

TZY'de en önemli sorun karmaşıklıktır. Karmaşıklık değişkenlik ve belirsizliklerden kaynaklanır. Karmaşıklığın zincire yansması zincirdeki işletmeler arası malzeme ve bilgi akışlarındaki sapmalar şeklinde olur.

Tedarik zinciri içinde bir şirket için önem taşıyan konu, zincirin diğer bir parçası için o düzeyde önemli olmayabilir. Bu nedenle her biri kendi alanında uzman olan bağımsız firmaları birlikte çalışır duruma getirebilmek kolay değildir.

Ayrıca firmalar müşteri ya da tedarikçileri ile işbirliği içinde çalışmayı kolaylıkla gerçekleştirirken, tedarikçilerinin tedarikçilerine ulaştıklarında ve zincirde geriye doğru ilerlediklerinde işler karmaşık hale gelmektedir

Tedarik Zinciri Karmaşıklığı Karmaşıklığın azaltılması ile, Tedarik Zincirinde;

- Maliyetlerin düşürülmesi (Cheaper)
- Performansın yükseltilmesi (Better)
- Yanıt hızının artırılması (Faster)

Tedarik Zinciri Yönetimi'nin Yararları:

- Teslim Performansının İyileştirilmesi % 15 – 28
- Envanterin Azaltılması % 25 – 60
- Sipariş Karşılama Oranının İyileştirilmesi % 20 – 30
- Talep Tahmin Başarısı % 25 – 80
- Tedarik Çevrim Süresinin Kısaltılması % 30 – 50
- Toplam Lojistik Maliyetlerin Azaltılması % 25 – 50
- Verimlilik/Kapasite Kullanım Oranı Artışı % 10 – 20
- Hizmet Düzeyinin ve Kalitesinin Artırılması
- Envanter Üzerindeki Kontrol Düzeyinin Yükseltilmesi
- Müşteri Beklentilerinin Karşlanması
- Operasyonel Karmaşıklıkların Yok Edilmesi
- Gecikme ve Beklemelerin Enaza İndirilmesi

Günümüzde, ekonomik faaliyetin küreselleşmesinin bir sonucu ve gereği olarak, birbirine entegre ve karmaşık iş süreçleri, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi ile sevk ve idare edilmektedir.

Lojistik ve tedarik zincirinin yönetim performansı, işletmelerin global rekabet ortamında sürdürülebilir olmalarını belirleyen en önemli unsur haline gelmiştir. İyi işletilen, hızlı işletilen, daha az stokla dönen ve çabuk ürün geliştiren tedarik zincirinin bir parçası olan şirketler, yarattıkları katma değerlerin belirlediği performansları ile zincir içinde kalabilmektedir.

Tedarik zincirinin yönetimi için bilgi teknolojileri gerekli ve vazgeçilmez bir araç haline gelmiştir. Bilginin, hammaddenin, yarı mamül ürünün, mamül ürünün, paranın

aynı iş süreci içinde dolaştığı bir sistem, farklı lokasyonlar da aynı bilgisayar ara yüzünden yönetilmektedir.

Yer değiştiren fiziki ürünlerin miktarı katlanarak (geometrik olarak) artmıştır. Standartlaştırılmış taşıma kapları ve araçları, ortak tanıma işaretleri ile elektronik tanıma-tanımlama ve takip etme imkân ve kabiliyeti ile entegre bir taşıma sistemi gelişmiştir.

Uluslararası rekabet edilebilirliğin sağlanması; bütün bu global ve içsel iş süreçlerinin operasyonel olarak realize edilmesi, sevk ve idaresinin, kendi alanında uzman insan gücünün toplam kalite anlayışı ile bu faaliyeti yürütmelerindeki performanslarıyla mümkün olmaktadır.

Küreselleşme çağında ekonomik faaliyetin bu şekilde bir nitelik değiştirmesi, lojistik faaliyetin her aşamasında farklı iş süreçlerinde yer alacak insanların, uluslararası ölçüt ve nitelikte bir eğitim almaları gereğini ortaya çıkarmıştır(Tanyaş, 2011).

Global Tedarik Zinciri Forumu tarafından benimsenen 8 adet TZY süreci aşağıda belirtilmiştir (Lambert, 2008)

1.Müşteri İlişkileri Yönetimi (Customer Relationship Management): Hedef müşteri ilişkilerinin kurulması, yürütülmesi, müşteri hizmet düzeyi anlaşmalarının oluşturulması, talep değişkenliklerini azaltma ve süreçleri yalınlaştırma kapsamındaki iyileştirme faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi ve müşteri bazında karlılıkları da içeren performans raporlarının hazırlanmasıdır.

2.Müşteri Hizmetleri Yönetimi (Customer Service Management): Şirketin müşterilerle olan arayüzüdür. Ürün yapılabilirliği, terminler, sevkiyatlar, siparişin konumu vb. fiili bilgileri ilgili tüm şirket birimlerinden elde ederek tek noktadan müşteriye aktarılması ve müşteri hizmet düzeyi anlaşmalarının izlenmesidir.

3. Talep Yönetimi (Demand Management): Müşteri taleplerinin kapasite ile dengelenme sürecidir. Talebin öngörülerek üretim, tedarik ve sevkiyat kapasitesi ile senkronizasyonu sağlanmak ve ani talep değişimlerine karşı gerekli önlemler planlanmaktadır.

4. Sipariş Karşılama (Order Fulfillment): Müşteri gereksinimleri çerçevesinde etkin ve verimli bir sipariş yönetim sürecini gerçekleştirmek üzere müşteriler ve şirketin diğer ilgili birimleri ile ilişkileri içeren süreçtir.

5. İmalat Akış Yönetimi (Manufacturing Flow Management) : Ürün üretim akışının yalın ve çevik bir şekilde yönetim sürecidir.

6. Tedarikçi İlişkileri Yönetimi (Supplier Relationship Management): Şirketin TZY anlayışı çerçevesinde tedarikçi ilişkilerini Müşteri İlişkileri Yönetimi(CRM) yaklaşımına benzer bir şekilde yönetimi sürecidir. Tedarikçiler sınıflandırılır, ilişki kuralları tanımlanır, tedarikçiler çok farklı kanallardan izlenir, performansı ve şirkete katkıları değerlendirilir, gerektiğinde ödüllendirilerek uzun süreli ve verimli ilişkiler oluşturulur. Tedarikçi hizmet düzeyi anlaşmaları yapılarak bu anlaşmalara uygun hareket etmeleri sağlanır.

7. Ürün Geliştirme ve Ticarileştirme (Product Development and Commercialization): Mevcut ürünlerin yaşam eğrilerine dikkat ederek, rekabetçi yeni ürünlerin hızla, zamanında ve etkin bir şekilde geliştirilmesi ve müşterilere sunulması sürecidir.

8. İade Yönetimi (Returns Management): İadelerin toplanması, test ve ayrıştırma işlemlerinin gerçekleştirilmesi, yeniden kullanım ve geri kazanım olanaklarının değerlendirilmesi ve atıkların imhası sürecidir.

- İşletme Lojistiği

Lojistik yönetiminde, işletme lojistiği tedarik kaynağından başlayıp müşteriye kadar uzanan kanal içerisinde ürün ya da hizmetlerin akışı ile ilgili bir çok faaliyeti kapsamaktadır. İşletme lojistiği; tedarik lojistiği, iç lojistiği ve dağıtım lojistiği olmak üzere 3 temel süreçten oluşmaktadır (Baki, 2004).

- Tedarik Lojistiği

Inbound olarak isimlendirilen tedarik lojistiği, şirketin tedarikçileri ile ilgili olarak hammadde ve/veya yarı mamulleri konusundaki rota seçimi, araç, kargo takibi, taşıma, stok muhafazası, teslim alma, sipariş, tedarik, depolama gibi faaliyetleri içerir. Tedarik lojistiği süreci, tamamen üretim öncesi gerçekleştirilen ve kaynakların üretim hattına taşınmasına hizmet eden bir süreçtir. Lojistik süreç içerisinde hammaddelerin firma adına daha ucuz bir şekilde temin edilerek üretim hattına kadar getirilmesini sağlar. (Holweg ve Miemczyk, 2003)

Bütün lojistik faaliyetlerinde olduğu gibi tedarik lojistik operasyonlarında bütün sürecin kontrol altında tutulmasına imkan veren karşılıklı bilgi akışı mevcuttur. Hizmet sağlayıcının seçimi, yük akışının birleşmesi ve stok yönetimi bu operasyon

içinde yer almaktadır. Ayrıca malın fiziki akışı diğer bir operasyondur. Bu operasyonda hizmet alan firma, hizmeti sağlayacak olan firmadan hammaddeye konu mala ilişkin stok yönetimini gerçekleştirmesini, girdilerin temini, bazı özellikli ürünlerin üretimi sırasında ihtiyaç duyulan gerçek zamanlı tedarik ihtiyacı dolayısıyla üretim hattına yakın depolama faaliyetinin yapılması veya doğrudan üretim zincirine dağıtımın yapılması ve bazı durumlarda üretimin hemen öncesinde ürünlerin hazırlanması gibi işlemlerin gerçekleştirilmesini talep etmektedir. Bütün bu süreç tedarik lojistiği faaliyeti yansıtmaktadır (Miemczyk ve Holweg, 2004).

Şirketler artık dikkatlerini üretim öncesi yani tedarik lojistiğine vermektedir ve ciddi miktarda paranın göz ardı edildiğinin farkına varmaktadırlar (Gonzalez, 2002). Tedariklojistiği süreci şirketlere üretim öncesi masraflarında önemli avantajlar sağlamaktadır. Bir işletme hizmet sağlayıcısını doğru seçmek, stok yönetimini iyi yapmak ve hammadde sağlayıcılarla devamlı iletişimi korumak ve yük akışının kombinasyonunu en uygun hale getirmek suretiyle az sayıdaki stoklarla üretim faaliyetlerini sürdürme imkanına kavuşabilmektedir. Bu durum üretim öncesi için maliyet avantajı sağlamaktadır. İmalat öncesi lojistiği yönetmek, hem tedarikçi hem de müşteri için bir meydan okumadır. Lojistik hizmeti veren firmalar, imalat yapan müşterilerinin bir yandan değişen ve beklenmeyen talebi karşılayabilecek kadar hammaddeye sahip olmasını garanti ederken aynı zamanda envantere en az finans yatırımı ile nasıl sağlanması gerektiğini bulmaya çalışmaktadır. Envanteri azaltmak, işletme sermayesi ihtiyacını önemli miktarda azaltmanın en hızlı yollarından biridir. Ama bugünün Tam Zamanlı Üretim (JIT) kültüründe imalatçıların karşılaştığı ana sorun müşteri taleplerine, siparişten sevkiyata kadar geçen süreci kısaltarak daha hızlı bir şekilde cevap verebilmektir. Eskiden imalatçıların yüksek miktarda hammadde stoklama lüksü vardı, bugün ise çok fazla envanter, yapılan işle ilgili satışlar ve operasyonların planlanmasında yetersizlik, başarısız öngörüler veya yetersiz üretim planlama gibi ciddi ve maliyetli sorunlar mevcuttur.

Başarılı üreticiler stokdaki değil imalattaki malzemeye, ürünleri zaman açısından mümkün olan en verimli biçimde belirlemeye ve dağıtımına odaklanmalıdır. Hangi depo yönetim sistemi ya da başka bir çözüm kullanılıyor olsa da, tedarik lojistik operasyonlarını daha verimli yapabilmek için belirli basit yöntemler vardır. Stoğun büyük bir kısmı bitmiş ürün olarak değil, düzenleme ve imalat talimatını bekleyen yarı mamul olarak tutulmalıdır. Stok, mümkün olan en az çıkış noktasında tutulmalı

ve stoğun yenilenmesi gerçek satis ve kullanım bilgisiyle olmalıdır. Malzeme tedarigi, sevkiyat kalitesi ve performansına güvenilebilen az sayıda imalatçidan yapılmalıdır. Ancak bu ana hatlar belirlendikten sonra dogru teknolojinin tedarik zinciri agına entegrasyonu etkili bir sekilde gerçekleştirilebilir (Qureshi, 2003)

- İç Lojistik

Üretim lojistiği olarak da tanımlanmakla beraber iç lojistik tanımının kullanımı net ifade etmektedir. Malzemelerin fabrika içerisindeki hareketleri ile ilgili faaliyetleri kapsar. Üretimnoktası içerisinde gerçekleştirilen tüm lojistik faaliyetler ile ilgilenmektedir. Bu faaliyetler çoğunlukla hammadde yönetimi; üretilen, seçilen, montaj ile ilgili olan parçalar ile üretim içi stokların yönetimi gibi faaliyetleri içerir.

- Dağıtım Lojistiği

Outbound lojistik olarak isimlendirilen dağıtım lojistiği, üreticilerden mamullerin toplanarak stoklanması ve müşterilere dağıtılmasını sağlayan sistemin işlemeyle oluşan faaliyettir. Dağıtım lojistiği, üreticileri dağıtım kanalı içerisinde yer alan toptancı ve perakendeciler ile birleştirirken “ürün elverişliliğini” hedefleyerek işletmenin rekabetçi üstünlüğünün önemli bir unsuru olmaya çalışmaktadır.

Dağıtım lojistiği sürecinde üretim işlemi tamamlanmış olup üretilen malların pazara ve müşterilere ulaştırılması mevcut olmaktadır. Şirketler ile müşteriler arasında gerçekleşen dağıtım, araç kargo takibi, teslimat, iadeler gibi lojistik faaliyetleri kapsar.

Dağıtım lojistik süreci ise fiziki dağıtım kanallarını içine alan ve malın müşteriye ulaştırılmasını içeren faaliyetleri kontrol altında tutan süreçtir. Bu süreç içerisinde stok yönetiminden malın müşteriye ulaşmasına kadar olan faaliyetlerin çift taraflı bilgilendirilme yolu ile kontrol altında tutulmasına ve böylece müşteriye en uygun şartlar altında ulaştırılmasına imkan tanınmaktadır (Holweg ve Miemczyk, 2003). Bu faaliyetler bilgi akışı ile ilgilidir. Operasyonun bütün aşamalarında taraflar arasındaki bilgi akışı sayesinde kontrol altına alınmış olur. Diğer bir operasyon ise fiziksel akışı sağlayan operasyondur. Bu süreçte üretim hattının hemen bitiminde ürünün paketlenmesi ve etiketlenmesiyle başlayan depolanması ile devam eden, ardından verilen siparişlerin hazırlanmasını sağlayan, müşteri isteklerine yönelik bazı

hizmetlerin yapılması amaçlanır. Dağıtım lojistikinin büyük bölümünü fiziksel dağıtım hizmetleri oluşturmaktadır. Fiziksel dağıtım malın uygun fiyatlarla rekabet edilebilir şartlarda müşterilerle buluşmasını sağlar. Dağıtım lojistikinin temel aşamaları, üretim hattından sonra malın satış noktasına hatta nihai müşteriye kadar olan süreç arasında gerçekleştirilen hizmetleri içine alır. İlk olarak ürünün nakliye noktasına hareketidir. Bu da toplu bir şekilde yapılacak nakliyenin avantajlarından faydalanmak üzere ürünün trene, kamyonu kadar olan hareketini içerir. Buna nakliye öncesi operasyonda denebilir. İkincisi transfer noktasındaki hizmetlerdir. Bu süreçte sipariş hazırlama, ürün üzerindeki bir takım değişiklikler, ambalajlama gibi faaliyetler yürütülmektedir. Üçüncüsü ise mamulün nihai müşteriye ulaşmasıdır. Bu durum da nakliye sonrası faaliyet olarak ele alınabilir. Ara faaliyet olarak depolama işlemi, bütün bu sürecin içinde tedarik zincirinin en önemli ayaklarından biridir. Lojistik faaliyetlerinin zamanında ve sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesinde malın niteliği ve niceliğine göre güvenli bir şekilde istiflenmesi, depolanması ve bilgisayar desteği ile kayıt altına alınması gerekmektedir (Gentry, 2003).

Lojistik firmalarının depolama hizmetlerini vermesiyle birlikte ticari işletmelerin stok, envanter maliyetlerinin düşürülmesi ve zamanında malların hedef pazara sunulması dikkate alınması gereken konuların başında gelmektedir (Eker, 2012).

3.1. Lojistik Gelişmeler ve Dış Kaynak Kullanımı

Lojistik kavramı geniş bir içeriğe sahip olmakla birlikte ülkemizde tam ve doğru olarak anlaşılabilen bir kavram durumundadır. Türkiye’de 2000’li yıllardan itibaren modern anlamda nokta/noktaları arasındaki malzeme, bilgi ve hizmetlerin iki yönlü akışı şeklinde yorumlanmaya başlanmıştır.

Bir ya da daha fazla taşıma türü kullanılarak gerçekleştirilen taşımaya ilişkin konsolidasyonu, depolama, elleçleme, paketleme, dağıtım ve ilave katma değer yaratan işlemler ile danışmanlık dahil tüm hizmetler ile eşyanın gümrüklemesi, sigortalanması gibi işlemleri de kapsayan hizmetler ilişkisini ifade etmektedir.

Lojistik, tüm bu faaliyetlerin planlı ve entegre biçimde gerçekleşmesini amaçlayan bir yönetim çerçevesini gerektirir. Lojistik hizmetler, tedarik zinciri içindeki tüm lojistik faaliyetlerin tek bir sorumlu firmada toplanmasını sağlayarak firmaların ana faaliyet alanlarına odaklanmalarına yardımcı olur. Sabit yatırım gerektiren yüksek maliyetli lojistik alt yapısı oluşturmak yerine üretime kaynak ayırmalarına ve

tedarikzinciri içerisindeki faaliyetleri dış kaynak kullanımı (outsorce) yoluyla elde etmesi amaçlanmıştır.

İşletmeler, lojistik süreçleri için uzman kuruluşlardan yararlanmakonusu gündeme gelmiş ve her işi uzmanına yaptırma fikri giderek yaygınlaşmıştır. Tedarik zinciri faaliyetleri içindeki lojistik faaliyetlerinde dış kaynak kullanma, özellikle işletmelerin temel yeteneklerine odaklanmaları ve temel yetenekleri olmayan işleri başka işletmelerden almaları ve sonuçta rekabetçi avantaj elde etmekte istemeleri sebebiyle uygulanmaktadır (Keskin, 2008).

Bir işletmenin hammadde alıp, üretim yapıp, depolama, taşıma ve nakliye işlerini de aynı anda sorunsuz yürütmesi oldukça zor olduğundan; bu durumu fark edip temel yeteneklerine odaklanan, diğer hizmetler konusunda ise dış kaynaklardan yararlanan işletmeler, maliyet ve dolayısıyla da rekabet avantajı elde edebilmektedirler (Ataman, 2002).

Tedarik zinciri ve lojistik faaliyetlerinde dış kaynaklardan yararlanmayı tercih eden işletmeler, dış kaynak hizmeti sunan işletmelerden süreçlerini iyi yönetmelerini istemekte hem de maliyet avantajı elde etmeyi beklemektedir.

Firmaların küresel pazarlara açılmaları ile lojistik ihtiyaçlarda yeni bilinçler oluşmuştur. Firmalar ürünlerin uygun miktar ve hızla sağlanmasını talep eder hale gelmiştir. Bununla beraber ülke ve dünya ekonomisinde meydana gelen dalgalanmalarda işletmeler açısından önemli riskler oluşturur hale gelmiştir. Firmaların lojistik gereksinimleri artmasıyla dış kaynak kullanma ihtiyaçları ve tercihleriyle Üçüncü Parti Lojistik (3PL) uygulamalarını zorunlu kılmıştır (Sevim, 2008; Acar, 2011)

Gelişen ihtiyaçlar ile 4PL (4. parti lojistik hizmet sağlayıcı), (LLP Lider Lojistik Sağlayıcı (Lead Logistics Provider)) tedarikçileri, kapsamlı tedarik zinciri çözümleri sunmak üzere, kendi organizasyonunun kaynaklarını, yeteneklerini ve teknolojisini, tamamlayıcı hizmet sağlayıcılarla (3PL) bir araya getiren tedarik zinciri bütünsel lojistik hizmet sağlayıcıları tanımlanmıştır. 4PL, tedarik zinciri çözümleri sunar ve tüm tedarik lojistiği boyunca müşterilerine değer katabilme yeteneğine sahiptir. 4PL şirket, 3PL şirketlerden alınan tüm hizmetlerin entegrasyonunu tek temas noktasından sağlayan uzun süreli bir iş ortağı olarak tanımlanabilir (Tanyaş, 2011).

Uluslararası rekabet ortamı işletmeleri uzmanlık alanları dışındaki faaliyetleri konusunda uzman, profesyonel işletmelere devretmeye zorlamaktadır (Outsourcing). Bu faaliyetler dizisinin aksamadan hızlı ve ekonomik bir şekilde yapılandırılmasında, işletme dışında faaliyet gösteren, konusunda deneyimli lojistik işletmelerine büyük sorumluluklar düşmektedir. Bu gereklilikleri en ekonomik biçimde karşılayabilen işletmeler, ihtiyaç duyulan düzeyde bilgi birikimi, tecrübe ve işletmecilikbecerisi gerekmektedir (Öz, 2012).

Lojistikte dış kaynaklama (outsourcing) kararı, proje bazlı işlerde ve uzun vadeli ilişkilere göre öncelikleri değişen stratejik bir bakış açısıyla alınması gereken önemli bir karardır.

Duhamel ve Quelin (2003) dış kaynak kullanımı karar sürecini dört aşamada incelemiştir;

-İlk basamak; firmanın pazar konumunu ve hedeflerini ortaya koyduğu, özyeterliliğini belirlediği, mevcut maliyetleri gözden geçirdiği stratejik amaçların belirlenmesi aşamasıdır. Bu süreç firma yönetiminin ve diğer bazı departmanların uzun zamanını alabilen, zorlu olduğu kadar da önemli bir basamaktır.

-İkinci basamak; firmanın eksikliklerini ortaya koyduğu, ilk basamaktan daha geniş bir perspektif ile firma içerisinde yürütülen faaliyetlerin maliyetlerini ve risklerini analiz ettiği basamaktır. Firma bu aşamada dış kaynak kullanımına gideceği alanları tespit etmektedir.

-Üçüncü basamak; firmanın dış kaynak sağlamadaki performansının hem maliyet hem de rekabetçi avantaj açısından gözlemlendiği basamaktır. Firma bu basamakta, dış kaynağa devretmeyi düşündüğü faaliyet ile ilgili olarak ortaya çıkabilecek riskleri göz önünde bulundurur.

-Dördüncü ve son basamakta ise firma, tedarikçinin detaylı profilini belirleyerek yapılacak olası sözleşme için bir çerçeve belirleyecektir. (Şahin)

3.2. Freight Forwarder ve Lojistik

Malların bir noktadan diğer bir noktaya taşınmasını sağlayan karayolu, demiryolu, havayoluyla bir veya bir kaçını kombine olarak kullanan, yükün depolanması, gümrükleme, paketleme, dağıtım gibi işlemleri yapan ve bunların organizasyonu gerçekleştiren şirketlere Freight Forwarder denir. UTİKAD'a göre; Türkçe karşılığı

“Taşıma Organizatörü” olarak tanımlanmıştır.Kendi taşıma aracı olmadan bu taşımayı organize etmesiyle taşıyıcı nakliye şirketlerinden tamamen ayrılır.

Forwarding şirketleri dünyanın her yerinde taşıyıcılardan aldıkları taşıma servislerini karlı oranlarda yükleyicilere, ihracatçılara, müşterilere veren servis şirketleridir. Forwarding şirketlerinin en önemli özellikleri multimodal denilen çoklu taşıma seçeneklerini çok iyi yapabilen organizatör firma olmalarıdır. Gemi, tır, tren ve uçak yada birbiri ardına birden fazla taşıma biçimini kullanarak kombine taşımaları gerçekleştirirler. Ayrıca özel taşımalar için gerekli servisi çoğu kez Forwarder’ler oluşturabilir. Özel bir konteyner taşıması için tank, flat, opentop konteyner, kara yoluyla yapılacak refer yada ağır taşımalar için özel araç bulabilir ve gerekli araç donanımının sağlanmasını aktarılmasını gemiye yüklenip boşaltılmasını birden fazla nakliyecisi, tahmil tahliyecisi, ağır taşıma nakliyecisi kullanarak oluşturabilir. Forwarder’ler nakliye organizatörü gibi çalıştıkları için en önemli nokta acenteler arası taşıma organizasyonu ve servis alışverişi olmaktadır. Forwarder’ler taşıyıcılardan aldığı bütün servisleri değerlendirir birden fazla taşıma şeklini kullanıyorsa birbirine kombine eder ve müşterilerine bir paket halinde aktarırlar. Böylece gönderdikleri yüklerin bütün aktarma operasyonlarını diğer detaylarıyla aksatmadan ilgilenmek zorundadırlar. Forwarder’ler piyasada yük bulmak ve taşıma yapılacak malların en uygun şekilde taşınabilmesi için kara, hava, deniz kombinasyonu oluşturmak ve bütün taşıyıcı şirketlerle gerektiğinde yük paylaşımı yapmak zorundadır.

Bütün bu işler dışında forwarder’lerin kendi aralarında uyguladıkları tarifeler ve ithalatçı ve ihracatçıya sundukları cazip alternatifler için armatörlerle, havayolu kargo şirketleri ile özel kontratlar yapabilirler. Bu kontratlar sayesinde piyasaya daha rekabet edebilir bir servis sunabilirler. Ama bunun karşılığında taşıyıcılarla anlaştıkları kotaları anlaşılan zaman diliminde doldurmak zorunda kalırlar.

Forwarding endüstrisi sürekli gelişme ve yeniliklere açık bir yapıdadır. Bu değişimler dünya ticaretine bağlı ve taşıma teknolojilerine paralel gelişmektedir. Tüm dünya ülkelerinde devletin kontrolünde olan taşımacılık sektörü Forwarder’lere uygulanan kurallara uygun taşıma organizasyonu sağlar. Forwarder’ler buldukları ülkenin hukuk kurallarına uygun yük hareketlerini ticaret gereklerine göre gerçekleştirir.

20. yüzyılın servis endüstrisi olan sektör bilgi kullanır ve ticaretin kurallarına uygun şekilde geliştirir. Bu yüzyılın sonlarına doğru hava taşımacılığının gelişmesi ve yeni taşıma şekillerinin oluşması büyük kapitallere ihtiyaç göstermiştir. Buna bağlı olarak taşıyıcılara destek veren komisyoncular oluşmuştur. Her nakliye firması uçak, gemi, tren yada tır sahibi olamayacağı için bu firmalar ortaklaşa konferanslar düzenleyerek servis oluşturmuştur. Bu servisleri destekleyici yük veren firmalar ve taşıyıcılar arasında taşıma organizasyonları oluşturan şirketler oluşmuştur. Bu firmalar yüklerini birleştirmek suretiyle birbirlerini desteklemiştirlerdir. Buda forwarder'lerin çok karışık bir yapıya kavuşmalarını sağlamıştır. İşin hukuki yanı da buna bağlı daha boyutlu hale gelmiştir. Dünyanın bütün ülkelerinde Freight Forwarder şirketleri FIATA üyesi olmak zorundadırlar. Ama az gelişmiş ülkelerin hukuk kurallarına bağlı olarak bu pek mümkün olmamaktadır. Freight Forwarder'in görev ve sorumlulukları 1992 yılında son şeklini alan Multi Modal taşımalarda standart şartlar olarak belirlenen FBL konşimentosu kapsamında yer alır. Buna göre Freight Forwarder birden fazla taşımayı tek bir konşimentoyla yapabilir. Multimodal olarak adlandırılan bu tür taşımaları yükleyici, alıcı ve mal sahiplerine karşı taşıyıcı sorumluluğunu üstlenir.

FIATA enstitü şeklinde organize olmuş ve çalışma grupları şeklinde ayrılmıştır. Transport /Multimodal transport /Air freight enstitüsü olarak ayrılmıştır. Anlaşmazlık hallerinde meydana gelen sorunlar taraflar özel bir hukuk şartı konmadığı takdirde anlaşmanın yapıldığı ülkenin mahkemelerinde çözülür. Uluslararası Ticaret Odaları bu anlaşmazlıkların çözümünde yardım edebilir.

- Freight Forwarder Faaliyetleri

Freight Forwarder ve Lojistik Hizmetler, bir ya da daha fazla taşıma türü kullanılarak gerçekleştirilen taşımaya ilişkin konsolidasyon, depolama, elleçleme, paketleme veya dağıtım olduğu kadar, ilave işlemler ve danışmanlık dahil tüm hizmetler ile eşyanın gümrük beyanının yapılması, sigortalanması, kıymetli evrakın hazırlanması ve ödemenin tahsilatı gibi işlemleri de kapsayan hizmetler zincirini ifade etmektedir. Freight Forwarder hizmetleri aynı zamanda fiili olarak tedarik zinciri yönetimi uygulamaları, taşıma, elleçleme ya da depolamaya ilişkin modern bilişim ve iletişim teknolojileri ile lojistik hizmetlerini de kapsamaktadır. Sunulan hizmetlerin esnekliğinin sağlanması amacıyla dış kaynak kullanımına gidilebilir.

Freight Forwarder Türkiye'deki tanımına göre Taşıma İşleri Organizatörü firmalar, kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine (hava+deniz, deniz+kara, hava+kara vs.) olarak uluslararası ve dahili taşımacılığın yanı sıra aşağıdaki lojistik hizmetleri vermektedir.

- İhracat-ithalat işlemleri ve gümrükleme
- Taşıma türünün belirlenmesi (kara/deniz/hava/demiryolu/nehiryolu/boru hattı/kombine taşımacılık)
- Taşıma yönetimi ve taşıyıcı seçimi
- Taşıma sözleşmesi ve kapsamının belirlenmesi
- Taşıma belgeleri hazırlama
- Uluslararası yasal mevzuat ve uygulamalar hakkında danışmanlık hizmeti
- Operasyon ve sevk yönetimi
- Maliyet planlaması
- Sigortalama
- Depolama
- Elleçleme
- Ambalajlama, barkod ve etiketleme
- Vergi mevzuat ve işlemleri
- Pazarlama
- Müşteri ilişkileri yönetimi
- Banka işlemleri

Bilişim teknolojilerini kullanarak tüm üniteler arasında koordinasyon ve iletişimin sağlanması(Tanbaş, 2010).

Freight Forwarder Türleri

Şirket yapılarına göre forwarder'ler ikiye ayrılır . Bağımlı forwarder'ler ve Bağımsız forwarder'ler.

1. Bağımsız Forwarder

Şirket yapılarına göre bağımsız forwarder'ler , herhangi bir şirket yada gruba bağlı olmadan kendi bulunduğu liman, havalimanı olan noktada bağımsız olarak forwarderlik yapan şirketlerdir. Bunlar daha çok yük bazında acente tayin ederler ya da edilirler. Bu tür acenteler belli bir guruba bağlı olmamalarına rağmen ilke gereği genelde bir ülke için sadece bir acenteyi temsil edebilirler. Eğer bir ülkede birden

fazla acente kullanırsa sonuçta acentelerin ticari olarak karşılıklı bilgi sahibi olması gerekir. Aksi halde anlaşmaları fes etmeleriyle yada birbirini öğrenip forwarder'ı uyarmasıyla sonuçlanabilir.

2. Bağımlı Forwarder

Forwarder şirketlerinin çoğu bir forwarder şirketine bağlı çalışırlar.En fazla rastlanan model ise dünyanın belli başlı yük hareketi fazla olan noktalarında büyük yük elleçleyen forwarder gruplarının acente şubesi olarak hizmet veren forwarder şirketleridir. Bunlar bir forwarder grubunun acentesi halinde çalıştığı için yönetimde merkeze bağlı çalışırlar ve karşılıklı tayin edilen acentelerle taşıma organizasyonlarına girerler.

Forwarder çalıştığı ülke ve şartlarına göre değişiklik gösterir. Genelde Avrupa ve gelişmiş ülkelerde forwarder'ler taşımacılık piyasasına tamamen hakimdir. Amerika gibi tüm taşımalar ithalat ve ihracatçı tarafından direkt taşıyıcı firmalar yerine bu servisleri sağlayan forwarder acenteleri tarafından yapılır. Ama yeni gelişmekte olan ülkelerde piyasa şartlarının yeteri kadar oluşmadığı dikkate alınırsa forwarder'ler için çalışmak çok zordur. Çünkü taşıyıcı şirketler genelde forwarder'leri kendi üzerlerinden para kazanan şirketler olarak gördükleri için devre dışı bırakmayı tercih ederler.

Forwarder şirketlerin kurulumunda kurumsallaşan ve servis kalitesi iyi olan şirketlerin pazar paylarının daha yüksek olduğu ve daha iyi acenteleri olan şirketlerin diğerlerine oranla daha iyi iş yaptıkları görülmektedir. (Demir, 1997).

FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations)

FIATA Fransızca'da "Federation Internationale des Associations de Transites et Assimiles", ingilizce "International Federation of Freight Forwarders Associations", Almanca "Internationale Föderation der Spediteur organisationen" merkezi Viana'da (Avusturya) bulunan ve Mayıs 1926 'da kurulan Freight forwarder'ler topluluğu dünyanın her yerinde forwarder'lerin tanıtımı ve haklarını korumak için çalışır.

FIATA tüm üye ülkelerdeki forwarderlerin oluşturduğu bir özel kurumdur. Bugün dünyada 1920 üye 132 ülke 90 organizasyonu kapsar.Yaklaşık 35.000 forwarding firmasının üye olduğu gurup taşıma organizatörü (organizer of transport) olarak yaklaşık sekiz milyon insanı temsil etmektedir. FIATA aynı zamanda Social Council

of United States (ECOSOC) ve The United Nations Conference on Trade and Development üyesidir.

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

FIATA taşımacılık sektöründe hükümetlere bağlı olmayan dünyanın bütün ülkelerinde olan özel bir federasyondur (Tanbaş, 2010), (DEMİR, 1997).

3.3. Lojistik Yönetim ve Faaliyetler

Lojistik yönetimi; Tedarik zincirinin bir aşaması olarak müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç noktasından (kaynağından) tüketildiği son noktaya (nihai tüketiciye) kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasıdır.

Lojistik faaliyetler:

- Temel Lojistik faaliyetler: Taşıma ve Depolamadır.
- Destekleyici Lojistik Faaliyetler: Elleçleme, paketleme, katma değerli işlemler, stok yönetimi, muayene ve gözetim, sigortlama ve gümrüklemedir (Bamyacı, 2013).

3.3.1. Taşıma

Taşıma basit anlamıyla bir varlığın bir yerden bir yere nakledilmesidir. Daha geniş anlamda ise müşteri ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla, üretilen malların hedeflenen yere istenilen zamanda ulaştırılmasıdır.

Taşıma sistemi içerisinde yer alan karayolları, demiryolları ile kıtalar arası hava ve deniz koridorları somut ve görünür ulaştırma ağlarını ifade etmektedir. İki nokta arasında alternatif yollar ise rota/güzergah olarak karşımıza çıkmaktadır. Taşıma sisteminde bir ulaşım ağı içinde birçok yol ve rotanın kesiştiği noktalar ve merkezler bulunmaktadır. Taşıma terminalleri olarak adlandırılan bu merkezlerde taşımacılık

hizmetleri (yükleme, indirme-boşaltma, elleçleme, depolama vb.) ve aktarma işlemleri yapılmaktadır.

Taşıma sistemleri; ulaştırma ağları (karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu, nehir yolu ve boru hattı) uluslararası ve yerel düzenlemeler, lojistik hizmeti sağlayanlar ve bu hizmetlerden yararlananlar ile bilgi ve iletişim teknolojileri ile çevrelenmektedir (Aktaş, 2004) .

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

- Ulusal ve uluslararası ekonomi
- Taşıma lojistik ihtiyaçları
- Lojistik hizmeti üreten ve alan işletme sayısı
- Terminaller, gümrükler, sınırlar ve ara geçiş noktaları
- Araç-gereç ve teknolojik seviye
- Güzergahlar ve/veya alternatif yollar önemlidir.(Ulaştırma ve Tur. P., 2003).

Lojistik faaliyetler içerisinde en önemlilerinden birtanesini ulaştırma faaliyeti oluşturmaktadır. Günümüzde yerel ve uluslararası dağıtım için farklı düşünen zihniyetin değişmeye başladığı söylenebilir. Birçok işletme ayakta durabilmek için veya daha karlı olabilmek için duruma küresel bakış açısıyla bakmaya başlamışlardır. Bu bağlamda da her geçen gün daha fazla işletme için uluslararası lojistik, fiziki dağıtım işleminin daha da önem kazanan bir fonksiyonu olmaktadır.

Sınırı aşan ve yerel pazara göre daha uzun mesafelere ulaşılabilmenin gerekliliğinin yanında, daha karmaşık bir yapıya sahip olan uluslararası dağıtım operasyonlarını da başarıyla gerçekleştirebilme ihtiyacı önemini arttırmaktadır. Uluslararası lojistik bir sistem içerisinde gerçekleşmektedir. Nakliye vasıtalarından taşıma acentelerine, bankalardan tüccarlara kadar geniş bir yelpaze içerisinde uluslararası alanda mal ve hizmetlere ilişkin işlemlerin, ticaretin ve hareketin kolaylaştırılmasına yönelik bir sistemdir. Bu uluslararası operasyonların dayandığı temel direk de taşımadır.

Dünya üzerindeki gelişmiş/sanayileşmiş veya gelişen/sanayileşen bir ülkede etkin bir ulaştırma sisteminin olmaması düşünülemez. Klasik olarak, mali şartlar ve zaman şartları göz önünde tutularak ürünlerin üretim noktasından tüketim noktasına kadar en az zorlukla ulaştırılacağı varsayılır.

Lojistik, daha önceki bölümlerde de ifade edildiği üzere, hammaddeler, yedek parçalar, arzlar ve nihai ürünler olarak ürünlerin çıkış noktasından tüketim noktasına hareketini kapsamaktadır. Bir noktada üretilen bir ürün, herhangi bir müşteri için tüketim noktasına ulaştırılmadığı sürece çok az bir değere sahiptir. Taşıma, söz konusu hareketin gerçekleşmesini sağlar (İGEME, 2005).

Mesafeler arası hareket değer oluşturmaktadır. Zaman kazanımı genel olarak ürünün ihtiyaç duyulana kadar depolanması ile oluşturulmaktadır. Taşıma, depolama sonrasında zaman kazanımına etki eden bir faktördür. Bir faktör olarak taşıma, bir ürünün bir noktadan başka bir noktaya hangi hızla (taşıma zamanı) ve devamlılıkla (hizmetin sürekliliği) hareket edeceğinin belirleyicisidir diyebiliriz. Malların istenilen yerde ve istenilen zamanda bulunması günümüz ticari hayatının bir gerekliliğidir. Malların istenilen yerde ve istenilen zamanda bulunamaması durumunda belki de daha pahalıya mal olabilecek kayıp satışlar, müşteri tatminsizliği gibi yansımaları olabilecektir.

Diğer taraftan, malların küresel ortamdaki hareketi uluslararası ticaretin bel kemiğini oluşturmaktadır ve ekonomik büyümenin kritik bir unsurudur. Malların dolaşım uluslararası alanda talep edilen yerlere, işletmelere teslim edilmesini sağlayan mekanizma manasına gelmektedir. Uluslararası ticaretin yönüne ilişkin değerlendirmelerde lojistik faaliyet içerisindeki en önemli unsur olan ulaştırma ve bu konuda sağlam bir stratejinin geliştirilmesine ilişkin ihtiyaç nettir. Nakliye uluslararası piyasalarda marka hariç katma değeri yüksek olsun ya da olmasın ürünlerin rekabet edebilirliğine etki eden masraf maliyetlerinin en önemli birimini teşkil etmekte olmasının yanında, malın uygun zamanda ve istenilen yerde en uygun biçimde teslim edilebilmesinin de aracısı olmaktadır. Aynı zamanda, malların uluslararası pazarlara ulaştırılabilmesi için vasıtalar arası kombinasyon sağlayabilecek uygun bir altyapının gerekliliği bu işlemi gerçekleştirecek olan araçlar kadar önemlidir (İGEME, 2001).

Ülkemizde Taşımacılık

Uluslararası taşımacılıkta, denizyollarının avantajlarından kaynaklanan yüksek payı dış ticaretimizde de kendisini göstermektedir. TUIK raporlarına göre, ülkemizde 2012 yılında gerçekleşen ihracat ve ithalat taşımaları aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir.

Tablo 1. TaşımaŞekillerine Göre 2012 İhracat Rakamları

Değer / Value: 000 \$							
Yıl	Ay	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Karayolu	Hava Yolu	Diğer
Year	Month	Total	Sea	Rail	Road	Air	Other
2012	Toplam	152461737	77983403	1017753	50440156	21781595	1 238830
	Ocak	10 348 187	5 767 275	102.223	3 660 778	708 173	109 737
	Şubat	11 748 000	6 534 161	65 899	3 932 110	1 061 707	154 123
	Mart	13 208 573	7 237 823	92 720	4 512 165	1 254 438	111 427
	Nisan	12 630 227	6 529 055	85 814	4 021 477	1 901 790	92 090
	Mayıs	13 131 531	6 588 743	85 056	4 262 455	2 110 970	84 307
	Haziran	13 231 199	6 521 883	66 629	4 356 873	2 143 400	142 415
	Temmuz	12 830 675	5 905 909	71 309	4 142 484	2 585 666	125 308
	Ağustos	12 831 395	5 791 269	84 405	4 008 607	2 860 779	86 335
	Eylül	12 952 652	6 248 110	96 425	4 400 385	2 145 815	61 917
	Ekim	13 190 770	6 818 897	96 923	4 158 031	2 040 796	76 123
	Kasım	13 753 052	7 056 625	95 588	4 808 592	1 716 774	75 473
	Aralık	12 605 476	6 983 652	74 765	4 176 200	1 251 286	119 574

Tablo 2. TaşımaŞekillerine Göre 2012 İthalat Rakamları

Değer / Value: 000 \$							
Yıl	Ay	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Karayolu	Hava Yolu	Diğer
Year	Month	Total	Sea	Rail	Road	Air	Other
2012	Toplam	236 545 141	129 029 330	2 346 113	39 414 333	23 797 146	41 958 219
	Ocak	17 468 976	9 542 535	223 522	2 705 600	1 438 772	3 558 547
	Şubat	17 787 293	9 868 495	111 267	3 080 429	1 300 464	3 426 638
	Mart	20 677 496	10 845 682	201 221	3 605 394	1 991 827	4 033 371
	Nisan	19 272 814	10 697 466	207 896	3 162 083	1 904 430	3 300 939
	Mayıs	21 750 449	12 283 831	204 281	3 676 792	2 318 456	3 267 088
	Haziran	20 437 938	11 121 335	205 756	3 313 647	2 605 225	3 191 976
	Temmuz	20 835 203	10 979 917	198 501	3 368 127	3 186 654	3 102 004
	Ağustos	18 828 478	10 393 879	138 978	2 879 626	1 872 856	3 543 140
	Eylül	19 924 305	10 830 283	200 529	3 312 145	1 883 163	3 698 185
	Ekim	18 786 697	10 530 889	194 064	3 206 590	1 633 514	3 221 640
	Kasım	20 947 983	11 383 818	241 956	3 716 108	1 911 748	3 694 353
	Aralık	19 827 509	10 551 201	218 142	3387792	1 750 036	3 920 337

3.3.1.1. Taşımacılık Şekilleri

Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığının en önemli özelliği esnekliğe sahip olmasıdır. Dünya yol istatistikleri göz önüne alındığında, diğer taşıma sistemleri çok gelişmiş olan ülkeler de dâhil olmak üzere birçok yerde yük ve yolcu taşımacılığında karayoluna olan

talebin sürekli artan bir eğilim gösterdiği görülmektedir. Karayolu taşımacılığı, üretim yerinden tüketim yerine aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygunluğu nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilen bir ulaştırma sistemi durumundadır. Ekonomik kalkınmada ve toplumsal refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi, diğer bütün sektörlerle yakın ilişkisi olduğu için bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyebilen bir hizmet türü konumundadır.

Karayolu taşıma sistemleri, teknoloji, ağlar, uluslararası ve yerel kurallar ve düzenlemeler, bilgi ve iletişim, lojistik ve hizmet anlayış ve uygulamalarından meydana gelmektedir. Bu sistemler, taşıma operatörleri, iç ve dış müşteriler, ekonomik ve sosyal faktörler ile devletin ortaya koyduğu yasal çerçeve ile sürekli etkileşim halindedir.

Karayolu taşımacılık sektöründe arz ve talebin etkileşiminde destek hizmetler, taşımaya olan talep, güzergah ve alternatif yollar, terminaller, gümrükler, sınırlar, ara geçiş noktaları, araçlar, işletmelerin sayısı, kurallar ve düzenlemeler etkin rol oynamaktadır. Buna göre taşıma sistemleri özellikle teknoloji, iletişim, ekonomi gibi dışsal faktörlerden yoğun olarak etkilenmektedir.

Karayolu yük taşımacılığı, ücret karşılığında yükün bir yerden diğer bir yere taşınmasını karayolu ile sağlayan ve taşımacı ile gönderici arasında bir sözleşme yapılmasını gerektiren bir taşıma şekli olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre karayolu taşımacılığının unsurları, taşınacak yükün olması, yük taşıma isinin ücret karşılığı üstlenilmesi ve taşıma türü olarak karayolunun belirlenmesidir.

Karayolu Eşya Taşımacılığında Yük Çeşitleri

Karayolu eşya taşımada yükler araç kapasitelerine göre iki gruba ayrılır;

1. Tam Kamyon Yüğü; (FTL) (Full Truck Loading)

Dolu kamyon yüküdür. Bir müşteriye ait tam kamyon dolusu yükün, genellikle tek teslim yerindeki alıcısına teslim edilmesi şeklindedir. Aynı teslim yeri olduğunda aynı hamule senedi (karayolu konşimentosu), farklı teslim yerleri olduğunda farklı hamule senetleri düzenlenmektedir.

Tam kamyon yüklerde, ağırlığı veya ölçüleri itibariyle standart araçların ebadı dışında olan ve “gabari dışı yükler” olarak isimlendirilen yükler de değerlendirilir.

2. Parsiyel (Grupaj) Yükleme (LTL)

Bir kamyonu doldurmayan yük anlamına gelir. Aynı taşıma güzergahı üzerinde bulunan, farklı göndericilere ait küçük hacimdeki yüklerin birleştirilerek aynı kamyon ile sevk edilmesidir. Teslim yerleri, gönderici ve alıcılarına göre farklı hamule senedi düzenlenir.

Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşıma Şekillerine Göre Avantajları

Karayolu taşımacılığı diğer taşıma şekilleri ile karşılaştırıldığında bir takım üstünlüklere sahip olduğu görülmektedir (Çancı ve Erdal, 2003).

- Kapıdan kapıya aktarmasız taşıma ve yükün yükleme ve boşaltma yerleri dışında elleçlenmemesi ile yükün yıpranmasını en aza indirmektedir. Diğer taşıma türlerinde, örneğin yükün limana veya demiryolu istasyonuna ulaşımına kadar bir yükleme boşaltma, ana taşıma aracına yükleme, varış yeri gümrüğü veya istasyonunda benzer elleçlemenin yapılması yükün daha fazla yıpranmasına sebep olmaktadır.
- Müşterinin istediği ve karayolunun olduğu her noktaya taşıma seçeneği vermektedir. Karayolu araçlarının taşıma kapasitelerinin deniz, demiryolu araçlarına göre daha küçük olması nedeniyle, taşımacılık sektöründe daha esnek hareket imkanı sağlamaktadır.
- Türkiye gibi karayoluyla uluslararası yük taşımacılığında kullanılabilecek taşıt sayısının talebe göre daha fazla olduğu ülkelerde, rekabet üst seviyelere ulaşmakta ve böylelikle müşteri lehine düşük nakliye fiyatlarının oluşmasına neden olmaktadır.
- Karayolu taşımacılığı diğer türlere göre daha az yatırım maliyeti gerektirmektedir.

Karayollarının inşası kademeli olarak yapılabilmektedir. Yol alt yapısının oluşturulması ile kaplama tamamlanana kadar, gerektiğinde yol hizmete açılabilmektedir. Her tür araziye uygulanabilirliği, ulaşım ağı oluşturulmasında sınırsızlık özelliği kazandırmaktadır.

- Karayolu ile daha düzenli ve sık sefer imkanı bulunmaktadır.
- Ambalajlama ve sevkiyata hazırlamada zaman ve kaynaklardan tasarruf olanağı sağlamaktadır.
- Karayolu taşımacılığı, göndericiye ayrıca su imkanları sağlayabilir:

- Kısa sürede teslim edilmesi gereken yükler için süratli sevkiyat yapılabilmesine yönelik proje tabanlı çözüm yolları ortaya çıkarılabilir.
- Gelişmiş karayolu ağlarının getirdiği hızlı ve güvenli hizmet alma imkânları yaratılabilir.
- Taşıma ve lojistik şirketleriyle birebir ilişki içinde çalışma olanağının bulunması sayesinde sevk edilecek yüke özel muamele yapılması sağlanabilir.
- Karayolu taşımacılık hizmetleri ile bağlantılı diğer lojistik süreçlerle zenginleştirilerek hizmette çeşitlilik oluşturulabilir.
- Tahmin edilebilen maliyetlerin kolay hesaplanması ile tasarruf sağlanabilir.

Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşıma Şekillerine Göre Dezavantajları

- Numune veya benzeri nitelikte taşınacak yükün düşük miktarda olması halinde bu yükün bir araç içinde sevk yerlerine ayrı ayrı ulaştırılması gerekmektedir. Parsiyel malların toplanması, dağıtımı, zaman ve maliyet yönünden olumsuzluk yaratmaktadır. Havayolu parsiyel taşımalarda zaman ve maliyet yönünden karayoluna göre daha tercih edilebilir bir taşıma türüdür.
- Ağır ve yüksek hacimli yüklerin karayolu ulaştırma mevzuatına uyumlu olmaması, taşınmalarını çoğunlukla imkansız hale getirmektedir. Bu tür yüklerin demiryolu veya denizyoluyla taşınması daha uygun olmaktadır.
- Karayolu ile ulaşım petrole bağımlı bir ulaşım sistemidir ve gaz emisyonları ve gürültü kirliliğine sebep vermesinden dolayı çevreye olumsuz etkileri vardır.
- Ulaşım sistemleri arasında, kaza oranı en yüksek olan dolayısıyla güvenliği en az olan sistemdir (Çancı ve Erdal, 2003).

Denizyolu Taşımacılığı

Tarihsel süreç içerisinde, limandan limana deniz taşımacılığı, günümüzde lojistiğin olmazsa olmaz parçalarından biri durumuna gelmiştir. Dünya ticaretinin büyümesine paralel olarak denizyolu ürün taşımacılığı da hızla gelişmekte, her geçen gün yeni boyutlar kazanmaktadır. Denizyolu ile taşımacılığın temel eğilimleri, taşıma araç ve kapasitelerinin artması, terminal ve liman işletme anlayışının değişmesi, lojistik hizmetlerdeki çeşitlilik ve profesyonelliğin yaygınlaşması, iletişim teknolojilerinin

kullanımı ve diğer taşımacılık türleriyle bütünleşmesi gelmektedir (Çancı ve Erdal, 2003).

Bugündünyaticaretininyaklaşık%80'idenizyoluile yapmaktadır. Denizyolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine göre avantajları fazladır; demiryolu taşımacılığına oranla 3.5 kat, karayolu taşımacılığına oranla 7 kat ucuzdur. Bir diğer avantajı ise, özellikle sanayi hammaddesini oluşturan büyük miktarlardaki yüklerin, bir noktadan diğer bir noktaya bir defada taşınabilmesi imkanını sağlamasıdır (Ulaştırma ve Tur. P., 2003).

Günümüzde hızla gelişen teknolojilere paralel olarak deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ve doğal kaynakların üretimi ile önemli bir ticaret ve hizmet dalıdır. Denizyolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Uluslararası siyasi, ekonomik gelişmeler ve koşullar deniz ulaştırmasının kural ve yöntemlerini belirlemektedir.

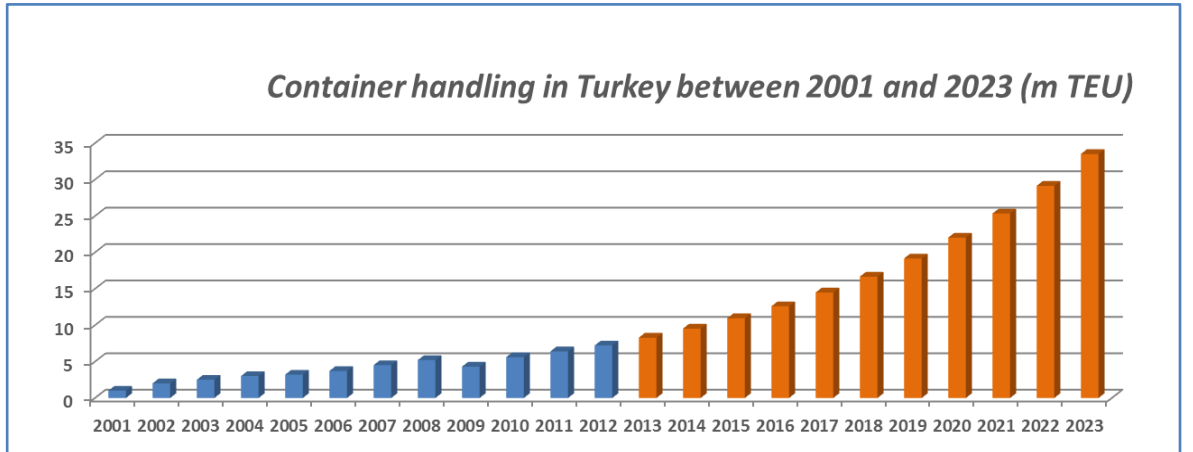
20. yüzyılın son çeyreğinde dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler dünya deniz ticaretini de etkilemiş ve denizcilik sektörünü yapısal değişimlere zorlamıştır. Denizyolu yük taşımacılığı bileşenleri, taşıma araçları ve gemiler, terminal ve limanlar ve taşınacak yüklerdir. Bu bileşenlerden en önemlisi olan gemiler, bağımsız kendi başına yer değiştirebilen büyük boyutlu ve belirlenen amaçlara uygun olarak kullanılan denizyolu aracıdır. Ticaret gemilerinin, yükleme boşaltma donanımı, ambar yapısı ve motor aksamı taşıyacağı yükün özelliklerine göre tasarlanır. Ticaret gemileri, taşıma üniteleriyle yük taşıyanlar (konteyner ve ro-ro gemileri) ve dökme yük gemileri (genel kargo, tanker, dökme yük ve sıvı ve gaz halindeki yükler) olarak iki gruba ayrılır (Yercan, 1996).

Liman ve konteyner terminalleri ile depolar çok çeşitli tip ve büyüklükte olabilmektedir. Bu çeşitlilik, kapasite ve işlevsellikten kaynaklanmaktadır. Transit geçiş noktaları, yüklerin bir arada toplanması, boş konteyner depo alanları gibi farklı operasyonların etkin, verimli ve düzen içerisinde gerçekleştirilebilmesi açısından liman ve terminaller büyük önem taşımaktadır. Limanlar gemilerin, yük ve yolcu indirip, bindirme, yükleme, boşaltma, bağlamaya elverişli, yeterli su derinliğine sahip, teknik ve sosyal altyapı tesisleri, yönetim, destek, bakım onarım ve depolama birimleri bulunan doğal ve suni olarak rüzgar ve deniz etkilerinden korunmuş taşıma türleri arasında dönüşüm noktaları olan kıyı yapılarıdır (Çancı ve Erdal, 2003).

Limanlarla gerçekleştirilen denizyolu ulaştırmasında zaman, miktar, maliyet ve güvenlik unsurları büyük önem taşımaktadır. Günümüz rekabet koşullarında hizmetlerdeki verimlilik ve kalitenin yükseltilmesi, limanların uluslararası standartlara getirilmesiyle mümkündür(Yercan, 1996).

Bu taşıma şekli, kombine taşımacılıkta da önemli bir yer tutmaktadır. Denizyolu taşımacılığında, limanlar ve liman işletmeciliği ile buldukları yerlerin stratejik konumları büyük öneme sahiptir. Limanlar yükleri toplama ve dağıtma özelliğine haiz olup, denizyolu taşımacılığının başlangıç ve bitiş noktalarıdır. Malların gönderilmesinde en yavaş nakliye yöntemi olmakla birlikte, büyük hacimli malların taşınması için en uygun yöntemdir. Dünya ticaretinin büyük bir bölümü bu taşıma şekli ile gerçekleştirilmektedir.(Ulaştırma ve Tur. P.,2003).Türkiye’de deniz taşımacılığında konteyner elleçleme tahminleri büyüme beklentisi ile aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.(PWC, 2013)

Tablo 3.Türkiye’de 2001-2013 Yılları Arası Konteyner Elleçleme Tahminleri



Havayolu taşımacılığı

Uçak ile yapılan taşıma şeklidir.Havayolu taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Bir yandan yüksek kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve sürüm seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesinin; havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkisi olurken diğer yandan liberalleşme, özelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinininoluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hâkim olduğu bir pazara dönüştürmüştür. Bu yapısal değişiklikler arasında özelleştirme, birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede büyük ölçüde uygulanmaktadır.

Özelleştirme amaçları ülkeden ülkeye farklılık gösterse de bu işlem verimliliği ve hizmet kalitesini arttırmaya ve hükümet sübvansiyonlarını azaltmaya yönelik olarak yapılmaktadır. 1978 yılında A.B.D’de gerçekleştirilen liberalleşme hareketi Avrupa’yı da etkilemiş ve yeni bir sürece girilmiştir. Sivil havacılık sektöründe, Avrupa Birliği’ne üye ülkeler arasında tek pazar uygulamasına geçilmiştir. Doğu Avrupa’da öncelik ekonominin tekrar yapılanmasında olduğu için özelleştirme sürecine henüz başlanamamıştır. Avrupa’da liberalleşme hareketinden sonra görülen en önemli gelişme, düşük maliyetle taşıma olanağısunan havayolu şirketlerinin ortaya çıkmasıdır. Hükümetler, artan rekabet ortamında daha etkin ve verimli çalışabilmeleri için havayolu taşıyıcılarının özelleştirilmesini desteklemektedirler.(DPT Raporu, 2001).

Havayolu Taşımacılığının Diğer Taşıma Şekillerine Göre Avantajları

- Çabuk bozulabilir kargonun en uzun mesafelere dahi kısa sürede taşınmasını sağlar.
- Güncelliklerini korudukları sürece bir ticari değere sahip oldukları kabul edilen ve satışları mümkün olan kargoların (gazete, dergi, vb) tam zamanında ulaştırılmasını sağlar.
- Değerli kargoların güvenle taşınmasına imkan verir.
- Kısa sürede ulaşmadıkları takdirde işletmeler açısından ağır ekonomik kayba yol açacak acil kargo için en hızlı seçenektir.
- Havayolu taşımacılığında sarsıntı veya çarpma gibi nedenlerle oluşabilecek hasarın en az seviyede bulunmasından dolayı, ölçüm ekipmanları, elektronik ve optik cihazlar gibi çok hassas kargoların taşınmasında güvenli koruma sağlar.

Özellikle havaalanının büyük ekonomik merkezlerin yakınında bulunması durumunda taşıma öncesi ve sonrası akış maliyetleri azalmaktadır (Çancı ve Erdal, 2003).

Taşıma şekilleri arasında en pahalı olan ise havayolu taşımacılığıdır. Bu taşımacılık şekli, malların ucuz olarak dış piyasalara nakli amaçlandığında ağırlık verilecek taşıma şekli olmaktan çıkmaktadır. Genelde hacim olarak küçük, değer olarak büyük mallar ile uzun mesafelere kısa zamanda nakledilmesi gereken mallar için en önemli

taşıma aracı olmaktadır ve bu bağlamda da aciliyet arz eden durumlarda vazgeçilemez bir taşıma şeklidir.

Demiryolu Taşımacılığı

Tüm dünyada, karayolunun yoğun olarak mevcut taşımacılık sistemi; neden olduğu kirlenme, trafik kazaları ve trafik tıkanıklığı ile ekonomik ve sosyal hayatın daha iyi şartlarda yaşanmasına engel olmaktadır. Avrupa ve Asya'nın birçok ülkesinde bu durumu değiştirmek için demiryollarına özel önem verilmiştir. İlk olarak 1960'lı yıllarda Japonya'da kullanılmaya başlanan ileri teknoloji ürünü yüksek hız trenleri 1980'lerden itibaren tüm Avrupa'da yaygınlaşmıştır. Yüksek hız trenlerinin hizmet verdiği ülkelerde 200–600 kilometre arasındaki mesafelerde demiryolu ile ulaşım havayolu ulaşımına tercih edilmektedir (Erdal ve diğerleri, 2009).

Demiryolu taşımacılığının temel altyapı bileşenleri, raylı sistemler ve donanım ürünleri (elektrik tesisatı ve sinyalizasyon vb.), lokomotif ve vagonlar, aktarma istasyonları ve terminallerdir. Demiryolu taşımacılığında devlet tarafından yapılmakta olan bu altyapı yatırımları son derece maliyetlidir. Demiryolu başlangıç yatırımlarının devlet tarafından sağlanmasından sonra işletim maliyetleri ise son derece ekonomik olmaktadır. Ayrıca demiryolu yük taşımacılığı, uzun mesafeler arasında gerçekleştirilebilen güvenli ve çevre dostu bir taşımacılık türüdür.

Demiryolu yük taşımacılığı, son dönemde köklü bir değişime uğramış olup ağırlıklı olarak diğer taşıma türleriyle bütünleşmesinin sağlandığı bir sistem haline dönüştürülmüştür. Özellikle hızlı trenler, yeni vagon tipleri ve entegre teknolojilerle birlikte diğer taşımacılık türlerine alternatif olarak sunulmaktadır.

Dünyada demiryoluna olan talebin artmasında, hatların üretim ve tüketim merkezleri ile birlikte kombine taşımacılık operasyonlarına elverişli hale gelmesi temel rol oynamaktadır. Uluslararası yasal düzenlemelerdeki basitleştirme ve uyum çalışmaları ile çevre güvenliğine yönelik ortak mutabakatlar, bu alana olan talebi artırmaktadır (Şerbetçi, 1998).

Demiryolu Taşımacılığının Diğer Taşıma Şekillerine Göre Avantajları

- Enerji tüketimi açısından diğer ulaşım sistemlerine göre daha avantajlıdır.
- Büyük miktarda yük ve yolcu taşınması ile birim başına yakıt tüketiminin az olması çevreye daha az zarar vermesini sağlamaktadır.

- Demiryolu taşımacılığı, kazaların az olması sebebiyle emniyetlidir. Küçük çekiş gücü ile emniyetli yüksek hızlara ulaşılabilir.
- Karayolu trafik yükünü hafifletir.
- Genelde diğer sistemlerin aksine uzun dönem sabit fiyat garantisi vardır.
- Uluslararası geçişlerde karayolu geçiş sınırlamaları bulunurken, transit ülkelerin tercih ettiği bir sistem olmasından dolayı geçiş üstünlüğü verilmektedir.
- Transit süreleri karayoluna göre biraz daha fazla olmasına rağmen, sefer süreleri sabittir.
- Ağır tonajlı ve büyük boyutlu yükler için uygun taşıma türüdür. Büyük miktarda yük ve yolcu taşımacılığı yapılabilir (Çancı ve Erdal, 2003).

Demiryolu Taşımacılığının Diğer Taşıma Şekillerine Göre Dezavantajları

- Çoğu durak yerlerinde büyük ve konforlu istasyonların yapılması gerekmektedir, yük elleçleme olarak ihtiyacı karşılayamaktadır.
- Yol ve tesislerin yapımı, araçların temini ve/veya imali özel teşebbüsün kolaylıkla karşılayamayacağı büyük sermaye gerektirmektedir.
- Transit süreleri bazı teslim bölgelerinde karayolu ve denizyoluna göre daha uzun zaman alabilmektedir.
- Kapıdan kapıya teslimatlarda, Avrupa'da çoğu yerlerde fabrika içine kadar ray bağlantısı olmasına rağmen, Türkiye'de bu imkan yok denecek kadar az durumdadır (Ereğli Demir Çelik, BSH Profilo Çerkezköy, İzmit Seka vb. Hariç). Bu sebeple çoğu yerde trenin yakın istasyona kadar gelmekte ve adrese içinayrıca kamyon aktarmasına gerek duyulmaktadır (Şerbetçi,1998).

Demiryolu Taşımacılığı genel olarak 3 temel alanda incelenebilir (Erdal ve ark., 2009).

1) Konvansiyonel Demiryolu Taşımacılığı

İstasyondan istasyona yapılan ve istasyonlarda yükün başka bir araca aktarılması gereken taşıma biçimi.

2) Kombine Demiryolu Taşımacılığı

İstasyonlarda, malın içinde bulunduğu kap (konetyner)ile birlikte başka bir araca aktarılması gereken taşıma biçimi.

3) Özel Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu ile başka taşıma araçlarının taşınması .

Boru Hattı Taşımacılığı

Bu taşıma şekli petrol, doğal gaz ve su gibi ürünlerin taşınması için kullanılır. Gerek kara, gerekse deniz taşımacılığına göre yatırım maliyeti daha yüksek olan boru hattı taşımacılığı, diğer taşıma şekillerinden daha süratli, daha ekonomik ve daha emniyetli olup, yapılan yatırımları da kısa sürede karşılamaktadır. (Ulaştırma ve Tur. P., 2003).

Ülkemiz açısından bakıldığında Hazar Havzası'nda üretilecek olan petrol ve doğal gazın Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı ile ülkemiz üzerinden uluslararası pazarlara ulaştırılması yönünde yapılan çalışmalar bir sonuç vermiş ve bu hat inşa edilmiştir. Ayrıca, Irak üzerinden gelen petrolün Akdeniz'e ulaştırılmasını sağlayan Yumurtalık Boru Hattı da önemli bir stratejik avantaj sağlamaktadır.

Boru hattı ulaştırması alt sektörü, ham petrol, petrol ürünleri ve doğal gazın boru hatları ile taşınması konusunda planlayıcı, yatırımcı ve işletmeciler kuruluşların gerçekleştirdikleri faaliyetleri kapsamaktadır.

Gelişmenin vazgeçilmez unsurlarından biri olduğunu her geçen gün daha güçlü dayanaklarla kanıtlayan enerji ve enerjinin verimli kullanımı, hızlı bir küreselleşme sürecinde bulunan dünyamızda arz kaynağı ülkelerle talep merkezlerinin çeşitli taşıma yolları ve en önemlisi boru hatlarıyla birbirine bağlanmasını zorunlu kılmıştır. Çünkü gerek kara, gerekse deniz taşımacılığına göre yatırım maliyeti daha yüksek olan boru hattı taşımacılığı diğer taşıma şekillerinden daha süratli, daha ekonomik ve daha emniyetli olup, yatırımın geriye dönmesi de daha kısa sürede gerçekleşmektedir(DPT Raporu, 2001).

Nehir yolu (İç su yolu) Taşımacılığı

Nehir yolu taşımacılığı bir su yolu taşımacılık türü olup "iç su yolu" taşımacılığı olarak da adlandırılmaktadır. Diğer taşımacılık türlerinden en önemli farkı, taşımacılığın nehrin geçtiği bölgelerde sınırlı kalmasıdır. Özel taşıma araçlarına ihtiyaç duyulmakta olup, araç kapasiteleri genellikle suyun derinliğine bağlı olarak değişmektedir. Avrupa'da yaygın olarak kullanılan bu taşıma türünde, nehirlerin

uzun olması ve bir çok ülkeden geçmesi bu bölgede ticareti canlandırıcı bir etki yaratmaktadır (Çancıve Erdal, 2003).

Kombine Taşımacılık

Taşımacılıkta lojistik anlayışının gelişmesi birçok ulaştırma türünden verimli ve etkin bir şekilde yararlanma fırsatı doğurmuştur. Daha önce de belirtildiği gibi bir ulaştırma sistemi, farklı özelliklere sahip demiryolu, denizyolu, karayolu, havayolu ve boru hattı taşımacılığı gibi çeşitli alt sistemlerden oluşur ve hepsinin artıları ve eksileri vardır. Örneğin demiryolları yük taşımacılığında uzun mesafelerde, kendi değeri ve zaman değeri düşük olan yük cinslerinde, kapıdan kapıya taşıma zorunluluğu olmayan büyük miktardaki ve sürekli taşımalarda tercih edilmesi gereken bir ulaştırma türü iken kısa mesafelerde, kırılabilir ve bozulabilir, zaman değeri yüksek olan, kapıdan kapıya taşınması gereken mallarda karayolu ulaştırmasının kullanılması daha uygundur.

Küreselleşme ile birlikte son yıllarda tüm dünyada benimsenen yaklaşım, lojistikte taşımacılığı bütün bir sistem olarak görüp, busisteminaltsistemleri olarak tanımlayabileceğimiz ulaştırma alt sistemlerinden en etkin şekilde faydalanma yaklaşımıdır.

Kombine taşımacılık, yüklerin bir ve aynı yükleme ünitesinde birbirini izleyen iki ya da daha fazla ulaştırma sistemi ile taşındığı, Avrupa kısmındaki taşımanın büyük kısmının denizyolu, demiryolu veya nehir yolu ile gerçekleştiği, yükün çıkış ve/veya varış noktasına ulaşımında karayolunun kullanılarak kapıdan kapıya taşınmasıdır (OECD, 2007).

Çoklu veya birleşik ulaşım hizmeti olarak tanımlanan kombine taşımacılık, tek bir ilercinin yükün yolculuğunun bütünden sorumlu olması ve yolculuk boyunca taşıma türlerinden birden fazlasının kullanılması anlamına gelmektedir.

Kombine taşımacılık; karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu ve boru hattı gibi taşıma sistemlerinden başka bir ifade ile kamyon, tren, gemi, uçak gibi taşıma araçlarından en az ikisini kullanarak taşımaya konu malların göndericiden alıcıya taşıma üniteleri içerisinde taşınması sürecinin tamamını kapsayan taşıma sözleşmesine dayalı bir taşımacılık türüdür. Kombine taşımacılık; genellikle taşıma isleri organizatörleri (freight forwarder) aracılığıyla, kombine taşımacılık

operatörü(Combined Transport Operatör) olarak yürütülür. Bu tür taşımacılıkta konteynerlerle taşımacılık yaygın olarak kullanılmaktadır (Demir, 2005).

Bu tanımlara göre kombine taşımacılık hizmetini kapıdan-kapıya veya depodan-depoya verilen bir hizmet olarak görmek ve malın teslimine kadar yolculuğun bütünü için müşterinin taleplerinin tümünün yerine getirildiği bir taşıma şekli olarak kabul etmek mümkündür.

Böylece taşımacılıkta etkinliği artırmak mümkün olurken, diğer taraftan ulaştırma türleri arasında da dengeli dağılımın sağlanması mümkün olacaktır. Kombine taşımacılıkta karşılaşılabileceğimiz ulaştırma biçimlerinden bazıları;

Denizyolu-Karayolu (RO-RO), Denizyolu-Demiryolu (RO-LA), Denizyolu-Demiryolu-Karayolu'dur.

Son yıllarda ortaya çıkan kombine taşımacılık, farklı yapıdaki lojistik işlemlerinin uzman işletmecilik anlayışı ile bütünleştirilmesi gereğinden doğmuştur. Kombine taşımacılık yani çoklu taşımacılık, malların istenilen noktaya ulaştırılmasında karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu gibi temel taşıma türleri kullanılarak, birbirine entegre ve organize biçimde gümrükleme, elleçleme ve depolama faaliyetlerini de kapsayarak etkili ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesidir.

Kombine Taşımacılığın Bileşenleri

Uluslararası ticarete rekabetin artmasıyla birlikte taşımacılık ve lojistik faaliyetleri önem kazanmıştır. Taşımacılık operasyonlarının hızlı ve ekonomik olarak gerçekleştirilmesi zorunlu hale gelmiştir. Bu zorunluluk, taşıma türleri ve araçlarının teknolojik, hukuki ve işletim anlamında gelişmesine neden olmuştur. Gümrük geçişlerinin kolaylaştırılması, yasal düzenlemelerdeki uyum ve standartlaşma çabaları, taşıma türleri arasında koordinasyonun artmasına ve çok modlu taşımacılık anlayışının gelişmesine ön ayak olmuştur. Kıtalararası taşımacılıkta, iki veya daha fazla taşıma türü ve lojistik hizmetlere ihtiyaç vardır. Aynı kıta üzerinde yapılan taşımalarda da coğrafi etmenler kara, hava veya deniz taşıma türlerinin birçok kombinasyonunu gerekli kılabilir (Keskin, 2011).

Kombine taşımacılıkta üç temel bileşen bulunmaktadır. Bunlar;

- 1) Taşıma araçları (gemi,kamyon,uçak, tren vb.)
- 2) Taşıma terminalleri (limanlar,yükleme-boşaltma araçları vb.)
- 3) Taşıma üniteleri(konteynerler,paletler,vagonlar,treylerler vb.)

Bu bileşenlere etkin ve kullanışlı bir bilgi sistemi eklenmelidir. İşlerin yoğun dönemlerinde bile sorunsuz ve faydalı bir şekilde çalışacak bir iletişim sistemi de eklenebilir. Kombine taşımacılığın klasik aktarmalı taşımacılıktan ayıran yönü, üç temel bileşenin(taşıma araçları, terminaller ve üniteler) birbirini takip eden zincir haline getirilmesidir. Bir başka ifade ile kombine taşımacılık, eşyanın taşıma üniteleri içerisinde aktarmaya tabi olarak birden fazla taşıma aracıyla nihai alıcısına sevkiyatıdır.

Kombine taşımacılıkta, göndericiden alıcıya kadar, taşıma sırasında görev alan kara taşıma firmaları, armatörler, liman işletmecileri, demiryolu işletmecileri ve benzerlerinin birbiriyle işbirliği yapması gerekir. Bu taşıma organizasyonunun kurulmasını bir forwarder işletmesi veya taşıma firması üstlenebileceği gibi; gönderici de taşıma sisteminde bulunan tüm unsurlarla ayrı ayrı sözleşmeler yaparak eşyaların alıcısına ulaşmasını sağlayabilir. Bir diğer uygulama ise taşıma sisteminin ilk halkasındaki taşıyıcı işletmeyle anlaşma imzalanıp, bundan sonraki aşamalarda birbirini takip eden, işletmeler arasında birer sözleşme yapılarak eşyanın akışının devam ettirilmesidir (Aktaş, 2004).

Kombine Taşımacılığın Özellikleri

Kombine taşımacılıkta, yükleme, boşaltma ve aktarma işlemlerinin süratli olması, taşıma sürecinin hızlandırılması açısından önemlidir. Kombine taşımacılık sürecinin etkin hale gelmesi, belirli şartların sağlanmasına bağlıdır:

- Bir ulaştırma sisteminden diğerine aktarılması söz konusu olan taşıma ünitelerinin standart hale getirilmesi, yükleme ve boşaltma işlerinin uygun teknolojilerin kullanılması.
- Kullanılacak taşıma sistemlerinin birbiri ile uyumlu hale getirilmesi ile kullanılacak tüm sistemlerin çalışma planlarının yapım ve yürütülmesi, etkili bilgi akış sisteminin oluşturulması.
- Taşımacılık isinde, tarafların hukuki sorumluluklarının ortaya konulması, sözleşme, sigorta prosedürleri ve sorumlulukların açık bir şekilde tanımlanarak uygulanması.
- Kombine taşımacılık sisteminin içerdiği tüm birimlerin teknolojik, yasal ve örgütsel olarak bütünleştirilerek, kolay işletme ve müdahaleye imkan vermesinin sağlanması.

- Kaliteden taviz verilmeden rekabet koşullarının sağlanabilmesi için, ulaştırma sistemlerinin uygun fiyat tarifeleri belirlemesi.

Kombine taşımacılığın, diğer çok modlu taşımacılık türlerine göre bazı üstünlükleri vardır. Coğrafi nedenlerden dolayı, aktarmalı taşımacılıktan kaynaklanan zaman kayıplarını en aza indirmektedir. Karayolu taşımacılığının, ekonomik mesafe dışında bulunan teslimatlarda, esnek ve tercih edilebilirliğinden yararlanmaktadır. Ünite haline getirilmiş yüklerin, gelişmiş taşıma tekniği ile seri biçimde sevkiyat ve teslimatına imkan vermektedir. Ulaştırma sistemlerinin birbiri ile uyumlu olması ile optimizasyon sağlamaktadır. Özel yükleme araç ve gereçleri kullanılması ile araçların çalışma sürelerinin düzenlenerek, hizmet kalitesinin ve çalışma koşullarının iyileştirilmesine katkıda bulunmaktadır. Operasyonel işlem sürelerinin kısalmasını ve toplam taşıma masraflarının azalmasını sağlamaktadır.

Kombine taşımacılık, taşıma sistemi içerisinde bulunan hava, kara, deniz ve demiryolu taşıma teknolojisinde yeni bir dönem başlatmış, farklı eşya gruplarının birleştirilerek homojen hale dönüşümü sağlanmıştır. Ayrıca kombine taşımacılıkta taşıma sistemini oluşturan insan makine ilişkilerinde etkinlik ve verimlilik sağlanmıştır (Aktaş, 2004).

Aktarmalı taşımacılık türlerinden farklı olarak, operasyonel işlemlerin bürokrasisi azalmakta ve yükün göndericiden alıcıya daha az evrak ile ulaşmasını sağlamaktadır. Taşıma işinden sorumlu olan firma sayısının azalması ve hatta teke indirgenmesi, hizmet kalitesinde gelişmeyi getirecektir. Düzenli hat taşımacılığının oluşması, teslimatlar, istenilensürede, minimum sorun ile karşılaşılarak yapılmasını sağlamaktadır. Böylelikle, ticari işletmeler stok kontrol ve üretim aşamalarında kontrolünün artmasını ve dolayısıyla da maliyetlerinde azalma ve müşterilerine daha avantajlı fiyatlar sunabilme imkanını beraberinde getirmektedir. Kombine taşımacılığın olumsuz yönlerinden biri, taşınacak yükün ünite haline getirilmesi gereği ve her yükün konteyner veyapaletlere konmasının mümkün olmamasıdır. Taşıma ünitelerinin, aktarma yapılacak terminallerin ve taşıma araçlarının birbiriyle uyumlu olması gerekir ve bu teknolojik altyapının oluşturulması oldukça maliyetlidir. Kombine taşımacılık, birçok parametrenin kontrolünü gerektirdiğinden, taşıma sisteminin organizasyonu önemlidir. Bu karmaşık organizasyon, uluslararası çalışmalara uygun yapıda, gerekli eğitim ve deneyime sahip işletmeler tarafından gerçekleştirilebilir (Buket, 2006).

Kombine Taşımacılığın Diğer Taşıma Türlerine Göre Avantajları

Kombine taşımacılığın göndericiden alıcıya kadar olan bütün aşamalarında, kendine özgü bazı zincirleme prosedürler vardır. Kombine taşımacılık bu zincirleme prosedürlerin rasyonel bir şekilde gerçekleştirilmesi temeline dayanmaktadır.

Bu bağlamda kombine taşımacılığın diğer taşıma yöntemlerine göre üstün yönleri şu şekilde sıralanabilir:

- Coğrafi nedenlerden dolayı aktarmalı taşımacılığın zaman kayıplarını en aza indirmesi,
- Karayolu taşımacılığının, ekonomik mesafe dışında bulunan teslimlerde daha rasyonel bir sevkiyat tarzı olmasının getirdiği üstünlükten yararlanması,
- Gelişmiş taşıma tekniği (parça yükleri konteyner veya başka taşıma kaplarıyla birleştirilmesiyle, seri sevkiyat ve teslimat imkanı),
- Taşıma sistemi içerisinde bulunan unsurların birbirleri ile uyumlu olmasının getirdiği optimizasyon,
- Özel yükleme araç ve gereçleri kullanılmasıyla taşıma araçlarının çalışma sürelerinde düzen ve standart sağlanması (Aktaş, 2004).

Kombine taşımacılık, operasyonel işlem sürelerinin kısaltılması yanında toplam taşıma masraflarını azaltıcı yönde de katkıda bulunmaktadır. Kombine taşımacılık, klasik aktarmalı taşımacılıktaki ayrı ayrı yapılan operasyonel işlemlerin bürokrasisini de azaltmakta, eşyaların göndericiden alıcıya daha az evrakla ulaşmasını sağlamaktadır.

Klasik aktarmalı taşımacılık daha çok el emeğine dayanırken kombine taşımacılık yükleme ve boşaltma işlemlerinin teknolojik donanımların devreye girmesiyle daha kısa sürede yapılmasını olanaklı hale getirmiştir.

Düzenli hat taşımacılığının, kombine taşımacılığın önemli bir unsuru haline gelmesiyle istenilen yer ve sürede, düzenli ve zamanında teslimatlar gerçekleştirilmesi mümkün olmuştur. Böylelikle göndericilerin üretiminde, alıcıların ise satışta stok seviyelerini kontrol altına almaları ve maliyelerini düşürmeleri imkanı doğmuştur. Bu sayede işletmeler kendi imkanlarıyla zamanında tamamlanması güç olan karmaşık taşımacılık faaliyetlerini, konusunda uzman olan lojistik işletmelerine devrederek mallarını müşterilerine zamanında teslim etmekte ve böylelikle temel (öz) faaliyetlerine odaklanmaktadır. Kombine taşımacılık ayrıca

hammadde ve diğer girdilerinin tedarikinde sürat kazandırmakta, böylelikle işletmelere tam zamanında üretim yapılması, işletmenin finansal maddelerinin azaltılması, müşteriye zamanında teslimat gibi avantajlarda sunmaktadır(Çancı ve Erdal, 2003)

Kombine Taşımacılığın Diğer Taşıma Türlerine Göre Dezavantajları

Kombine taşımacılıkta eşyaların taşınabilirlik, paletler vb. birim yük haline getirilmesi gerekir. Ancak her yükün taşınabilirlik ve paletlere konması rasyonel olmayabilir. Bu nedenle birim yük haline getirilmemiş eşyanın kombine taşıma sistemiyle sevk edilmesi mümkün değildir.

Kombine taşımacılık yapılabilmesi için taşıma üniteleri (konteyner veya paletlere aktarmayı yapacak taşıma terminaleri) ile taşıtların birbirine uyumlu olması gerekir. Bu uyumlu sistemin oluşturulması teknolojik altyapıya ihtiyaç duyar. Bu altyapının gerçekleşmesi ise oldukça yüksek maliyetle olabilmektedir.

Kombine taşımacılığın dikkat edilmesi gereken bir başka yönü ise taşıma sisteminin organizasyonun sağlanması, kombine taşımacılık deneyimi olan işletmeler tarafından yapılabilmesidir (Çancı ve Erdal, 2003).

Türkiye’de Kombine Taşımacılık

Bu gün dünya ticaretinin yaklaşık % 80’nin, ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarının ise yaklaşık %90’lık bölümü deniz yoluyla yapılmaktadır. Son yıllarda dünyada kapıdan kapıya taşımacılık önem kazanmış, demiryolu, havayolu, karayolu ve deniz yolunu bütünleşmesi olan çoklu taşımacılık sistemi “kombine” taşımacılık gelişmeye başlamıştır. Önümüzdeki dönemde kombine taşımacılığın ağırlığının artması beklenmektedir. Türkiye sahip olduğu stratejik ve coğrafik konumu nedeniyle avantaj sağlamasına rağmen ülkenin nakliye ve lojistik sektörüne özellikle Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Afrika’ya verilen hizmetlerde bu avantajı kullanamamaktadır.

Ulaştırma sektörünün sağlayacağı hizmetler kendi dışındaki etmenlere de bağlı olduğundan, planın bu etmenlerdeki değişimlere paralel olarak uygun aralıklarla güncelleştirilmesi gerekmektedir. Bunu gerçekleştirebilen gelişmiş ülkelerde, ulaştırma sistemleri sürekli olarak ekonomik, sosyal ve siyasal koşulların değişimine paralel ve planlı gelişmeler göstermiştir. Ülkemiz ise benzeri bir gelişmeyi sağlayamadığı için, ulaştırma türlerinin ve özellikle demiryolları ve deniz yollarının

çok önemli olanaklarını gereğince kullanamamakta, dengesiz, pahalı ve sağlıksız bir ulaştırma sisteminin ciddi sorunlarını yaşamaktadır. Yolcu ve yük taşımacılığında ulaşımtürlerinin her birinden faydalanılmaktadır. Ulaştırma türü belirlenirken ülkenin sosyal durumu, mali imkanları, enerji kaynakları, arazisinin topoğrafik özellikleri ve teknolojik seviyesi dikkate alınmalı ve her bir ulaştırma türüne, gerekli ağırlık verilmelidir. Bunun yanında ulaştırma bir bütün olduğu için, bu türler arasında dengelerin sağlanması ve türlerin birbirlerinin rakibi değil birbirlerini besleyen sistemler şeklinde işletilmeleri, ekonomik, hızlı ve güvenli bir taşıma hizmetinin sağlanmasında göz önünde tutulması gereken ana unsurlardır. Özellikle 1950 yılından itibaren karayollarımız, ulaştırma sektöründe en fazla yük ve yolcu taşınmasını gerçekleştirerek önemli bir hizmet sunmaktadır (Ulaştırma ve Turizm Paneli, 2003) .

Ülkemiz bugün çok büyük bir kara filosuna sahiptir. Demiryolu ve denizyolu altyapılarının yetersiz oluşu bunda en büyük etkidir. Bu durum taşıma maliyetlerini artıran bir durumdur. Karayolu birçok ülkede taşınma aciliyeti olan malların taşınmasında kullanılmaktadır. Taşınma aciliyeti olmayan malların taşınmasında denizyolu tercih edilmektedir. Küresel ticaretin geliştiği yerler dikkatle incelendiğinde ülkemizin güçlü bir denizyolu teçhizatına sahip olması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Öte yandan ülkemizin gerçekleştirdiği ihracatın büyük bir bölümünü karayolu ile ve AB ülkelerine yaptığı düşünülürse bu denizyolu altyapısının eksikliği değerlendirilmelidir.

Denizyoluyla transit taşımalarımızın artırılması için limanlarımızın kara ve demiryolu bağlantıları ile güçlendirilerek kombine taşımacılığa uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Limanlarımız ülkemizin demiryolu şebekesiyle bağlantılı olması, ana karayolu ağı üzerinde olmaları ve uluslararası hava alanlarına yakınlıkları dolayısıyla denizyolu-demiryolu kombine taşımacılığı için mükemmel konumda olmasına rağmen avantajlı durumunu kullanamamaktadır (Erkayman, 2007).

3.3.1.2. Taşıma Türü Seçim Kriterleri

Taşıma türünün belirlenmesi sırasında maliyet, hız, güvenilirlik, izlenebilirlik, emniyet ve esneklik gibi birçok kriter göz önünde bulundurulmaktadır.

- Maliyet

Malın değeriyle kıyaslandığında taşımanın bazen malın bedelini bile aştığı görülebilir. Bu durumda hava yolunun karaya göre daha pahalı olduğu ama deniz yolu ve tren yolunun daha da ucuz olduğu görülür.

- Ulusal/uluslararası sevkiyat masrafları
- Araç-gereç maliyetleri
- Taşıma mesafesi, yol ve bakım giderleri
- Eşya bağlantılı faktörler (yoğunluk, istifleme, kullanım kolaylığı ya da zorluğu)
- Pazar bağlantılı faktörler (rekabet derecesi, hizmet üreten ve hizmet alan firma sayısı, arz-talep dengesi, yerli ya da uluslararası taşımacılık, ülke düzenlemeleri)
- Depo ve antrepo işletme giderleri
- Gümrük ve liman masrafları
- Ambalajlama ve paketleme giderleri
- İletişim maliyeti, sipariş yönetimi, faturalandırma, bilişim sistemleri giderleri, malzeme elleçleme giderleri
- Yönetim giderleri

Taşımamaliyetleri, sektörünegöre değişmekle birlikte şiddetli uluslararası rekabet koşullarında ürünün pazardaki fiyatının içinde önemli bir oran 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 (Aktaş, 2004;.Çancı ve Erdal, 2003).

Tablo 4. Lojistik Maliyet Oransal Dağılım Tablosu

Lojistik Maliyetleri	Oran
Taşıma Maliyetleri	%50-65
Envanter ve Malzeme Elleçleme Maliyetleri	%20-35
Depo ve Dağıtım Merkezlerinin Planlanması ve Yönetimi Maliyetleri	%10
İletişim ve Bilgi (talep tahminleri, sipariş süreçleri) Maliyetleri	%5

- Hız

Belli bir malın taşınacağı mesafeye göre ne kadar zamanda taşınacağını belirtir, ayrıca gümrüklerde, ara sevkiyat noktalarında ve terminallerdeki bekleme süresi de

hızı etkiler. Araçların kullandığı teknoloji, bakım ve arıza durumları da sevkiyat süresini etkileyen parametrelerdir.

- Güvenilirlik

Güvenilirlik taşımacılıkta en önemli karar verme ölçütlerinden biridir. Güvenilirlikte yaşanabilecek herhangi bir aksaklık firmanın pazarda önemli bir prestij ve kazanç kaybına sebep olabilmektedir. Teslimatların önceden taahhüt edildiği gibi zamanında yapılması, oluşabilecek gecikmelerin maliyete etkisi, meydana gelebilecek hasar maliyetinin genel maliyete oranı ve olası prestij kaybı göz önünde bulundurulur.

- Emniyet

Ulaştırma türlerinden her birinin kendine göre bir tehlikesi vardır. Bu tehlikelerin nedenleri insan faktörüne bağlı olduğu gibi insan kontrolünün dışında (teknik teçhizat, yol durumu, ve benzeri) da gelişebilir. Ayrıca taşınacak malın araca yerleştirme durumu, taşıma türüne uygun olup olmadığı da olası sebepler arasında gösterilebilir.

- İzlenebilirlik

Günümüz modern taşımacılık alanında müşteriye daha etkin ve güvenilir hizmet verebilmesi için izlenebilirlik önemli bir kriterdir. Müşterinin gönderdiği veya alacağı yükün ne zaman nerede olduğunu bilmesi ve işlerini ona göre takip etmesi ona çeşitli avantajlar sağlamaktadır. Bu konuya ilişkin teknoloji her geçen gün insan hayatını biraz daha kolaylaştırmaktadır. EDI, internet teknolojileri, mobil hizmetler (GSM), araç takip hizmetleri (GPS) , barkot, RFID gibi teknolojiler örnek verilebilir.

- Esneklik

Ulaştırma şekillerini seçerken taşıma türleri arasında geçiş kolaylığı olan, coğrafi koşullara göre ayarlanabilen türler seçilmelidir. Her hangi bir değişikliğe hazır olmalı mümkün olduğu kadar az problem çıkarmalıdır.

Forwarder'lar aslında piyasada varolan servisler ile müşterileri biraraya getiren organizatörlerdir. Bundan dolayı servis şirketi gibi hareket eden Forwarder'lar şirketi tüm taşıyıcılardan aldığı taşıma servislerinin müşteriye satış navlunlarını ve şartlarını anında müşteriye ulaştırması gerekir bu işleyiş her zaman öncelikle müşterilerinin isteklerine göre malın taşıma şekli belirlenir. Hangi taşıma şeklinin daha uygun

olduğu ise taşıma süresi fiyatı ile değerlendirilir. Herhangi bir taşıma planlanmasında bir çok faktör tartışılarak planlanır.

- Malın özellikleri

Malların özelliğine bağlı olarak taşıma şekli ve şartları değişecektir. Örneğin yaş meyve sebzenin soğutucu ekipmanı bulunan araçlarla taşınması gerekir. Büyük miktardaki maden, gübre, çimento ise dökme yük taşıyan gemilerle yapılır. Hava yoluyla tehlikeli maddelerin taşınması daha özel şartlar içerir.

- Taşıma olanakları

Malların çıkış ve varış yerinin özelliklerine göre taşınan malın taşıma şekli belirlenir. Çünkü tren yolu olmayan bir yere trenle servis verilemez. Konteyner teçhizatı olmayan bir limana konteyner gönderilemez.

- Zaman

Taşıma acil durumlar dışında en fazla ekonomik ve en kısa zamanda gerçekleştirilmelidir. Bu yüzden acele yapılmış pahalı yüklemelerden kaçınılmalı iyi planlanmış ve en ekonomik servis seçilmelidir.

3.3.1.3. Taşımada Hukuki Düzenlemeler

Kara Taşıma Hukuku

Uluslararası Sözleşmeler ve Protokoller

1956 Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road

Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Konvansiyon uluslararası taşıma sözleşmelerine uygulanacak temel hukuk kaynağıdır. Bu konvansiyon, 31.10.1995 tarihi itibarı ile Türkiye açısından uluslararası karayolu taşıma sözleşmelerinde iç hukuk kaynağı mertebesindedir (Tanbaş, 2010).

Öncelikle konvansiyonun uygulama şartları tespit edildikten sonra, özellikle taşıyıcının zıya ve hasar sorumluluğuna ilişkin IV. Bölümünün 17,18, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 ve 32. maddeleri hukuk ve hukukçu açısından önemlidir. Burada sorumluluğun istisnaları ve ağırlaştırılması halleri gerekçeleri ile karşılaştırmalı olarak ortaya konulmalıdır (Tanbaş, 2010).

Dava ve talep hakkındaki süreleri düzenleyen maddeler 20,21,25,27 maddeleridir.

Kararlaştırılan zaman limitinin sona ermesi izleyen 30 gün içinde veya kararlaştırılan zaman limiti yoksa taşımacının yükü almasından sonra 60 gün içinde yükün teslim edilmemiş olması, bunların kaybolduğuna kesin kanıt oluşturup ve bunun üzerine hak sahibi yükü kaybolmuş varsayacaktır.

Kaybolan eşya karşılığında tazminatını aldıktan sonra hak sahibi yazı ile başvurarak, tazminatın ödenmesini takip eden yıl içinde mallar bulunduğu takdirde kendisine bilgi verilmesini isteyebilir. Bu başvurunun alındığı kendisine yazı ile bildirilir.

Hak sahibi, kendisine bilgi verilmesini takiben 30 gün içinde, sevk mektubunda gösterilen ücretleri ödemesi ve ayrıca tazminatı geri ödemesi karşılığında malın kendisine teslim edilmesini isteyebilir. Fakat madde 23 ve uygulanabildiği taktirde madde 26'da belirtilen teslimattaki gecikmeler için tazminat isteme hakkı saklıdır (Tanbaş, 2010).

Ulusal Mevzuat

2003 Karayolu Taşıma Kanunu

1956 Türk Ticaret Kanunu ve 2011 TTK (07.2011)

2009 Karayolu Taşıma Ynetmeliği

Deniz Hukuku

Uluslararası Szleşmeler ve Protokoller

1957 Int. Convention relating to the Limitation of the Owners of Sea-Going Ship

1968 Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to bills of Lading (Visby Rules)

1971 Carriage of Goods by Sea Act (England)

1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)

1979 United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules)

1989 International Convention on Salvage

1993 International Convention on Maritime Liens and Mortgages

2008 United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules)

Ulusal Mevzuat

1942 Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun

2002 Türk Medeni Kanunu

1956 Türk Ticaret Kanunu - 2011 TTK (07-2011)
2000 Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu
1993 Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname
1956 Gemi Sicili Nizamnamesi
1957 Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Nizamname
2009 Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği
2009 Deniz Turizmi Yönetmeliği
2005 Turizm Tesislerinin Belgelendirilmesine ve Niteliklerine İlişkin Yönetmelik (Dönmez, 2011)

Hava Hukuku

Uluslararası Sözleşmeler ve Protokoller

1929 Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (Warsaw Convention)

1955 The Hague Protocol to the Warsaw Convention; Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Int. Carriage by Air

1961 Guadalajara Convention; Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier

1971 Guatemala City Protocol; Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air

1975 Additional Protocol No. 1 To The Warsaw Convention (Montreal Protocol)

1975 Additional Protocol No. 2 To The Warsaw Convention (Montreal Protocol)

1975 Additional Protocol No. 3 To The Warsaw Convention (Montreal Protocol)

1975 Additional Protocol No. 4 To The Warsaw Convention (Montreal Protocol)

1999 Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (Montreal Convention)

Ulusal Mevzuat

1983 Ticaret Kanunu

1983 Türk Sivil Havacılık Kanunu

Demiryolu Taşıma Hukuku(Görçün ve Görçün, 2008)

Uluslararası Sözleşmeler ve Protokoller

1980 Convention Concerning International Carriage by Rail (COTIF)
1980 United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods
1999 Protocol of 3 June 1999 for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 (1999 Protocol)
Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999
Protocol on the Privileges and Immunities of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF)
Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV – Appendix A to the Convention)
Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM – Appendix B to the Convention)
Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID – Appendix C to the Convention)
Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV – Appendix D to the Convention)
Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention)
Uniform Rules Concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention)
Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention)
Ulusal Mevzuat
1956 Türk Ticaret Kanunu
1872 Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname (Dönmez, 2011)

3.3.1.4. Taşıma Üniteleri ve Araçlar

Konteyner ve Konteyner Tipleri

Konteyner, standart kaptır. Boyutları ile daralan birer örnek olan bu kaplar Türkçe'de yüklük olarak bilinmektedir. Uluslararası standartlar örgütü "I.S.O." kabul edilen ölçü ve tiplere uygun; her türlü deniz, kara ve hava vasıtaları ile taşınabilen: birçok heterojen eşyayı tek bir yükleme ve taşıma ünitesi haline gelmesini sağlayan, herhangi bir taşıma aracına bağlı olmayan: bir araçtan diğerine kendisine ait

ekipmanlar ile kolaylıkla aktarılabilen, ebatları ve dizaynı boşaltma ve yüklemeye uygun olan, tekrar tekrar kullanılabilmesine imkan sağlayacak kadar dayanıklı, prizma şeklindeki taşıma kaplarına "KONTEYNER" denilmektedir.

Çelik konteynerlerin standardizasyonu 1950'li yıllarda ABD Silahlı Kuvvetleri tarafından geliştirilmiştir. İlgili ISO standartları 1968-1970 yılları arasında yayınlanmıştır. Konteyneri diğer taşıma kaplarından ayırtan en önemli özellik birden çok taşıma yapabilecek sağlamlıkta olmasıdır. Bir konteynerin ortalama kullanım ömrü 5-10 yıl arasındadır.

Konteyner Tipleri

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

Konteynerleri aşağıdaki gibi sıralayabiliriz.

- 1)Yapıldıktan malzeme tipine göre konteynerlar
- 2)Taşıdıkları yük tiplerine göre konteynerlar

1) Yapıldıkları Malzemelere göre Konteyner Çeşitleri

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

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

c)Plastikten yapılan konteynerlar:Çerçeveleri çelikten duvarları ise cam yünü ile sağlamlaştırılmış plastikten yapılmıştır. Malzemesinin pahalı oluşu, plastiğin

işlenmesindeki yüksek yatırım maliyetleri gibi dezavantajları olmasına rağmen malzemenin hafif, tamirinin ucuz ve korozyona karşı dayanıklı oluşu kullanım oranının yükselmesine sebep olmaktadır.

2) Taşıdıkları Yük Tiplerine Göre Konteyner Çeşitleri

a) Genel Kargo Konteynerler/ (BOX,DRY VAN CONTAINER)

Bu tip konteynerlerde değişik çeşit mal taşınmasında kullanılır. Çeşitli malların yüklenebildiği gibi birden fazla yükleyici tarafından doldurabilirler. Zaten dünya pazarında %85'ini box konteynerler oluşturur.[

b) Üstü Açık Konteynerler / (Opentop Container)

Daha dayanıklı çelikten yapılan boyutları normal konteynerlere uymayan daha yüksek malların taşınmasında kullanılır.Üstü açık konteynerler yanları ve tabanı çok sağlam yapıdadır.Üstlerini malların korunması için branda örtülür. Özel tip konteynerler arasında en fazla kullanılan konteyner tipidir.

c) Soğutuculu Konteyner / (Refeer Container)

Soğutma imkanlarına sahip konteynerdir. Soğutma ekipmanı gemide veya terminalde elektrik kullanabilecek şekilde dizayn edilmiştir. Özellikle doldurularak taşınacak olan sebze , gıda, et gibi malların taşınmasında kullanılır. Çelikten elyafla yalıtılmıştır.

d) Platform Konteyner/ Flat Rack

Yan tarafları ve üst tarafları açıktır. Ağaç ve ağaç ürünleri , geniş ve yüksek makinalar ve tek parça ağır malların taşınmasında kullanılır. Ön ve arka kapakları çelikten taban ise ağaçtan yapılmıştır.

e) Dökme Mal Konteynerleri

Hububat taşınmasında kullanılmaktadır. Konteyner üst kısmından tavanından doldurulmakta ve arka kapaktaki gözler yardımıyla açılıp boşaltılabilmektedir.

f) Tank Konteynerleri / Tank Container

Sıvı mamüllerin ve basınçlı gazların taşınması için geliştirilmiştir. Saç ve çelikten imal edilen silindirik yapıda ve dikdörtgen şeklindeki çerçevelerle desteklenmiştir. Kullanılan malzemelere göre konteynerler iki çeşit maddeden yapılmaktadır(Demir., 1997)

TEU ve FEU kavramları:

İstatistiksel analizler ve gemi acenteleri ile hesaplaşmalarda kullanılmak üzere değişik tipte konteynerleri tek bir birime indirgemek amacı ile oluşturulmuş konteyner adet birimleridir.

Her konteynerin tipine ve kullanım amacına göre tanımlanmış TEU ve FEU değerleri bulunmaktadır.

TEU = Konteyner adetlerini 20' lik DRY VAN standart konteyner bazında gösteren birimdir.

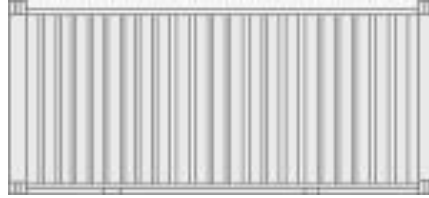
FEU = Konteyner adetlerini 40' lık DRY VAN standart konteyner bazında gösteren birimdir.

Bu değerler yurt içi gemi acentesine göre de farklılıklar gösterebilmektedir. Buna göre DRY VAN standart konteynerler için kabul edilmiş dönüşüm katsayıları aşağıdaki gibidir:

$$1 \times 20' = 1 \text{ TEU} = 0.5 \text{ FEU}$$

$$1 \times 40' = 2 \text{ TEU} = 1 \text{ FEU}$$

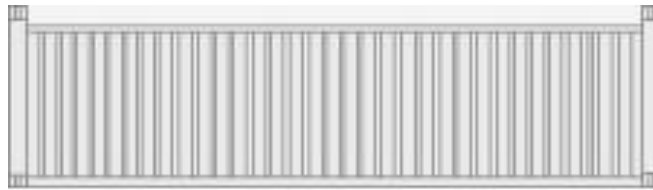
KONTEYNER ÖLÇÜLERİ (Erdal ve ark., 2009)



Şekil 2. 20'lik DC konteyner

Tablo 5. 20'lik DC konteyner

Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim	Boş Ağırlık	Yük Kapasitesi
2,35 m	5,90 m	2,37 m	33 m ³	2.300 kg	21.770 kg



Şekil 3. 40'lık DC konteyner

Tablo 6. 40'lık DC konteyner

Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim	Boş Ağırlık	Yük Kapasitesi
2,35 m	11,98 m	2,35 m	66 m ³	3.700 kg	26.780 kg



Şekil 4. 40'lık HC konteyner

Tablo 7. 40'lık HC konteyner

Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim	Boş Ağırlık	Yük Kapasitesi
2,35 m	11,98 m	2,69 m	76 m ³	3.970 kg	26.780 kg



Şekil 5. 45'lik HC konteyner

Tablo 8. 45'lik HC konteyner

Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim	Boş Ağırlık	Yük Kapasitesi
2,35 m	13,50 m	2,69 m	86 m ³	4.590 kg	27.900 kg



Şekil 6. 20'lik üstü açılabilir konteyner

Tablo 9. 20'lik üstü açılabilir konteyner

Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim	Boş Ağırlık	Yük Kapasitesi
2,35 m	5,89 m	2,35 m	33 m ³	2.400 kg	21.600 kg



Şekil 7. 40'lık üstü açılabilir konteyner

Tablo 10. 40'lık üstü açılabilir konteyner

Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim	Boş Ağırlık	Yük Kapasitesi
2,35 m	11,98 m	2,35 m	66 m ³	3.850 kg	26.630 kg



şekil 8. 20'lik flatrack konteyner

Tablo 11. 20'lik flatrack konteyner

Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Boş Ağırlık
2,20 m	5,60 m	2,20 m	2,530 kg



şekil 9. 40'lık flatrack konteyner

Tablo 12. 40'lık flatrack konteyner

Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Boş Ağırlık
2,44 m	12,08 m	2,10 m	5,480 kg



şekil 10. 20'lik reefer konteyner

Tablo 13. 20'lik reefer konteyner

Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim	Boş Ağırlık	Yük Kapasitesi
2,23 m	5,42 m	2,26 m	28 m ³	3.200 kg	20.800 kg



şekil 11. 40'lık reefer konteyner

Tablo 14. 40'lık reefer konteyner

Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim	Boş Ağırlık	Yük Kapasitesi
2,27 m	11,50 m	2,20 m	58 m ³	4.900 kg	25.580 kg



Şekil 12. 40'lık HC reefer konteyner

Tablo 15. 40'lık HC reefer konteyner

Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim	Boş Ağırlık	Yük Kapasitesi
2,29 m	11,56 m	2,50 m	66,6 m ³	4.500 kg	25.980 kg

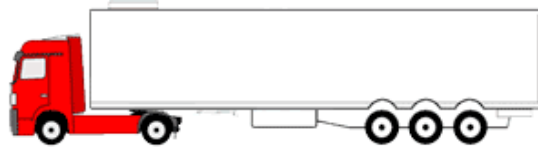


Şekil 13. Swapbody

Tablo 16. Swapbody

Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim	Tavan Yükselmesi
2,42 m	13,40 m	2,98 m	96,5 m ³	30 cm

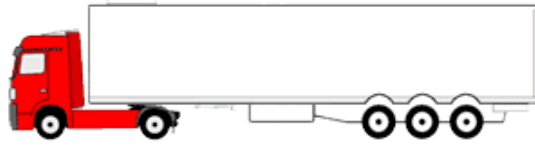
ARAÇ ÖLÇÜLERİ (Erdal ve ark., 2009)



Şekil 14. Standart (düz) tenteli/kapalı kasa

Tablo 17. Standart (düz) tenteli/kapalı kasa

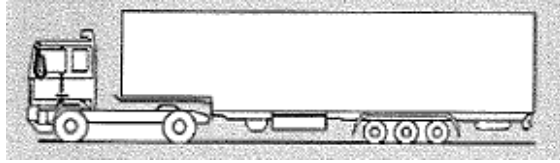
	Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim
Yarı Römork	2,45 m	13,60 m	2,70 m	90 m ³



Şekil 15. Mega tenteli

Tablo 18. Mega tenteli

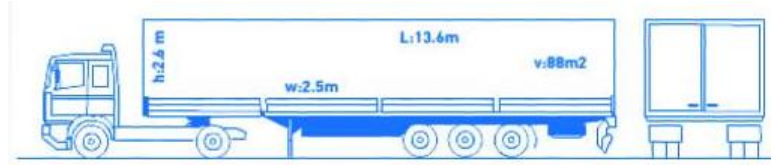
	Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim
Yarı Römork	2,45 m	13,60 m	3,00 m	100 m ³



Şekil 16. Jumbo tenteli

Tablo 19. Jumbo tenteli

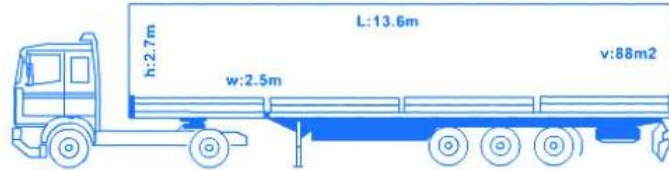
	Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim
Yarı Römork	2,50 m	13,60 m	2,70 ~3,00 m	98 m ³



Şekil 17. Optima tenteli

Tablo 20. Optima tenteli

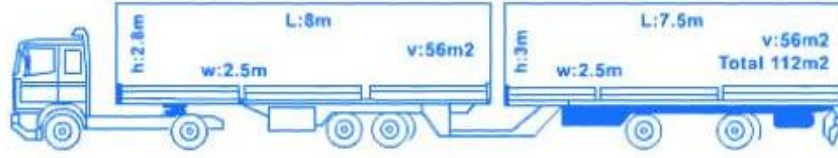
	Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim
Yarı Römork	2,50 m	13,60 m	2,60 m	88 m ³



Şekil 18. Maxima tenteli

Tablo 21. Maxima tenteli

	Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim
Yarı Römork	2,50 m	13,60 m	2,70 m	88 m ³



Şekil 19. Kamyon Römork

Tablo 22. Kamyon Römork

	Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim
Kamyon	2,50 m	8,00 m	2,80 m	56 m ³
Römork	2,50 m	7,50 m	3,00 m	56 m ³



Şekil 20. Kırkayak

Tablo 23. Kırkayak

Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim
2,45 m	8,20 m	2,70 m	55 m ³



Şekil 21. Kamyonet

Tablo 24. Kamyonet

Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim
1,90 m	4,00 m	2,40 m	18 m ³



Şekil 22. Kamyon

Tablo 25. Kamyon

Genişlik	Uzunluk	Yükseklik	Hacim
2,45 m	7,20 m	2,70 m	47 m ³



Şekil 23. Lohr oto çekici

Tablo 26.Lohr oto çekici

	Genişlik	Uzunluk	Yükseklik
Yarı Römork	2,55 m	18,35 m- 20,10 m	3,90 m



Şekil 24. Çekirge oto çekici

Tablo 27. Çekirge oto çekici

	Genişlik	Uzunluk	Yükseklik
Yarı Römork	2,55 m	18,75 m - 21,00 m	3,40 m

Havayolu Taşıma Üniteleri

Havayolu Taşımacılığı taşıma üniteleri palet ve konteynerdir.Havayolu şirketleri uçak tiplerine göre farklı hacim kapasiteli palet ve konteynerler kullanmaktalar. Örnek olarak UPS kurye taşımacılığının palet ve konteyner ölçüleri verilmiştir(Şişmanyazıcı, 2012), (Tcdd)

UPS A1N Continer 507 CBFT

A2N Container 11.89 CUM

A2N Pallet 11.89 CUM

L9N Container 10.34 CUM

Demir Yolu Taşıma Üniteleri

Tablo 28. Vagon çeşitleri

TİPİ	İNŞA TARZI	KULLANIM ÖZELLİKLERİ
G	Kapalı vagon	Kapalı vagon ile her türlü ev eşyası, gıda maddesi, torbalı çimento, gübre, canlı hayvan vb. taşımalar yapılır.
H	Kaynar yan duvarlı kapalı vagon	Paletli eşya vb. taşımalar yapılır.
E	Yüksek kenarlı vagon	Normal tip yüksek kenarlı açık vagon ile konteyner, kömür, her türlü maden cevheri, tuğla, kiremit, demir, boru, kum vb. taşıma yapılır.
K,R	Platform vagon	Normal tip platform vagon ile taşıt, iş ve tarım makinaları, beton, demir ve ağaç direk, vb. taşımalar yapılır.
RILNS	Çok amaçlı vagon	Üzeri körüklü tenteyle kapatılabilen, platform tipi vagon ile taşıt, paletli eşya, rulo sac, vb. değişik eşya taşınması yapılır.
S	Platform vagon	Özel tip platform vagon ile konteyner, tank, ağır iş makinaları, tır vb. taşımalar yapılır.
F	Yüksek kenarlı vagon	Özel tip yüksek kenarlı vagon ile kömür ve her türlü maden cevheri taşınması yapılır. Vagon üstten doldurulur, yandan otomatik boşaltma tertibatı ile boşaltılır.
UG	Özel tip vagon	Dökme hububat taşınması yapılır. Vagon üstten doldurulur, alttan otomatik boşaltılır.
Z	Sarnıçlı vagon	Sıvı taşımaya mahsus sarnıçlı vagon ile her türlü akaryakıt taşınması yapılır.
UAA	Ağır yük vagonu	Trafo, jeneratör, reaktör gibi ağır ve havaleli yükler 120, 180 ve 250 ton taşıma kapasiteli bu vagonlarla taşınmaktadır.

3.3.1.5. Taşıma Ücreti

Navlun ve navlun dışı maliyetler toplamdır.

3.3.1.5.1. Navlun Kavramı ve Çeşitleri

Deniz- Navlun (freight) navlun sözleşmesi gereğince, taşıyana belirli bir miktar yükü, yükleme limanında teslim aldıktan sonra kararlaştırılan boşaltma limanına kadar taşınması ve orada gönderilene teslim etmesi karşılığında ödenmesi gereken ücrettir.(Erguvan, 2012)

Düzensiz sefer yapan Tramp Gemilerinde navlun (tramp navlunu) genellikle taşıma sözleşmesi (Charter Party) ile belirlenir. Bu çeşit navlunlar uygulamada özellikle

nispeten düşük değerli dökme malları kapsar. Burada tramp navlununu belirleyen en esaslı kriter taşıma şirketleri arasındaki rekabettir. Tramp taşımacılığında istikrarlı bir navlun uygulaması yoktur, aynı hat için navlunlar gün aşırı değişebilir.

Düzenli sefer yapan Liner Gemilerinde söz konusu olan Liner navlunları ise büyük taşıma şirketlerinin (armatörlerin) üye olduğu ulusal veya uluslararası navlun konferansları tarafından belirlenir. Bu tip navlunlar istikrarlıdır, çünkü Navlun Konferansına üye olan taşıma şirketleri aynı taşıma hizmeti için aynı navlun bedelini uygularlar.

Bir navlun ödemesi, dış ticarete konu malı taşıtan tarafından iki farklı şekilde gerçekleştirilebilir. Bunlardan biri peşin navlun ödemesi (advance freight), diğeri ise havale navlun ödemesi (freight collect)'dir. Peşin Navlun ödemesi, taşıtan tarafından fiili ihracat tarihinde taşıma şirketine yapılır. Havale navlun ödemesi ise, fiili ihracat başlayıp gemi yola çıktıktan sonra yapılır. Havale navlun ödemesinde (Freight Collect), taşıma şirketi navlun tamamen ödenmedikçe malı ithalatçıya teslim etmeme hakkına sahiptir. Konşimentoların altında navlunun nerede ve kim tarafından ödeneceği yazılır. Bu yazı, "navlun ödenmiştir" şeklinde yazılmış ise navlunun kim tarafından ödendiği açıkça anlaşılmaz. İhracatçı bu durumda taşıyıcı firmadan navlun faturası adı verilen bir belge alır. Sadece navlun ödenmiştir ibaresi taşıyan bir konşimento düzenlendiğinde diğer yükleme belgeleri üzerinde de "navlun ödenmiştir" ibaresinin yazılı olması gerekir. Navlunun ödendiğine dair hiçbir ibare taşımayan konşimento düzenlendiği ve fakat navlunun ihracatçı tarafından ödendiği durumlarda, navlun faturası konşimentoya mutlaka eklenmelidir. Navlun faturasının, tıpkı yükleme belgeleri gibi ithalatçıya gönderilmesi gerekir.

Navlun çeşitleri:

- Lump Sum Freight

Bu navlun geminin tamamı veya bir bölümü yükleyici tarafından kullanılırken, yükün tamamının teslim alınması gerekmediği durumlarda kararlaştırılan bir navlun ödenmesini ifade eder. Yükün yeterli bir kısmı teslim alındığında, taşıyan bu navlun ücretlerinin tamamının tahsil edilmesine hak kazanır.

- Freight Paid at Port Shipment (Navlun yükleme limanında ödenmiştir / tahsil edilmiştir)

Bu navlun sekli genel olarak “Prepaid Freight / Peşin ödenmiş” navlun olarak bilinir. Konişmento daha düzenlenmeden navlun ödemesinin yapılmış olduğunu ifade eder. Konşimento düzenlendikten sonra, navlunla ilgili bolum “paid / ödenmiştir” seklinde gösterilmişse, konişlmento devredildiğinde, devralan şahısların iyi niyetle-good faith hareket etmesi şarttır. Taşıyanın navlun tahsil etme konusundaki hakları büyük ölçüde tehlikeye girer. Hatta bu hakkı kaybedebilir. Günümüzde kullanımlarda navlun ücreti taşıyanın eline geçmediği durumlarda, navlunun belli bir surede ödeneceği konusunu içeren banka garanti mektupları karşılığında işlemler yürütülür.

- Dead Freight

Dead freight konusu, gemi kirada bulunduğu zamanlarda kiracı kararlaştırılan yükün tamamını yükleyemediğinde gündeme gelir. Donatan yükün yüklenmeyen kısmının veya tahsis edilip de kiracı tarafından kullanılmayan hacim karşılığı olan ücretlerin ödenmesini istemeye hak kazanır.

- Ad Valorem Freight (According to the Value)

Bu navlun sekli yükün ağırlık veya hacim göz önünde bulundurulmaksızın doğrudan yükün değeri esas alınarak saptanan navlunu belirtir. Böyle durumlarda taşıyan yükün değerini gösteren faturaları (Invoice) incelemek isteyebilir. Taşıyan, yükleyici tarafından beyan edilen yükün değerinin doğru olmadığı konusunda şüpheyeye düştüğünde bu yola başvurulabilir.

- Back Freight /(Return Freight)

Bu navlunlar boşaltma / teslim edilme limana reddedilip teslim alınmayan yüklerin dönüş seferleri için uygulanırlar. Bu navlunlar özel anlaşma ile belirlenirler ve gidiş navlunundan daha düşük değerinde tutulurlar.

- Prorata Freight (Göreceli Navlun)

Bu navlun çok seyrek olarak uygulanır. Bu konşimentoda gösterilen yükün bir kısmının teslim alındığı durumlarda gönderilenin teslim aldığı yüke göre veya yükleyici bazı nedenlerle yükü teslim limanına ulaştıramayıp ara limanda (intermediate port) boşaltmak zorunda kaldığı durumlarda uyguladıkları göreceli navlunu ifade eder.(Erguvan, 2012)

3.3.1.5.2. Navlun Dışı Maliyetler

Konşimento ücreti:Konşimentonun düzenlenmesinden doğan masraftır. Sadece ihracat taşımalarda söz konusudur. Her yükleme için sabit bir ücret alınır.

Terminal ücreti:Limandaki operasyon sırasında konteyner içinin yüklenmesi, gemiye yükleme, gemiden tahliye vb. alınan hizmetlere ilişkin masraflardır. Hepsi toplam bir değer ile müşteriye fatura edilir.

Ordino ücreti: Ordino düzenleme ücretidir. Malın gümrükten çekilmesi için gereken ordino belgesinin hazırlanması ile oluşur. Sadece ithalat taşımalarda söz konusudur.

Acente prim ücreti:Yurt içi gemi acenteleri yıllık yapılan taşımalarda elde edilen toplam TEU belli bir değer üzerinde ise taşımayı yaptıran forwarder firmalara belli bir oranda prim vermektedirler. Bu miktar yıl sonlarında hesaplanarak pozisyon ve yüklere TEU adetleri bazında paylaştırılmakta ve pozisyon ve yük kar/zarar hesaplarına etki ettirilebilmektedir.

Ardiye ücreti:Konteynerin ihracat ya da ithalat taşımaları sırasında liman sahasını işgal ettiği gün sayısına oranlar oluşan ceza miktarıdır. Serbest süre sonrasında sayılan her gün için konteyner tipi ve boyuna göre belirlenen bir birim fiyattan hesaplanır. Hesaplama yöntemi aşağıda detaylı olarak açıklanan Demuraj hesabı ile aynıdır.

Demuraj ücreti: Dolu olarak gelen konteynerlerin gemiden tahliye edildiği gün ile içerisindeki kargonun konteynerden boşaltıldığı güne kadar geçen süre belli bir gün adedinden fazla ise oluşan ceza miktarıdır.

Demuraj tarifeleri genellikle aşağıdaki yapıda olmaktadır: (rakamlar örneklemedir)

İlk 7 gün serbest

Sonraki 7 gün için gün başına 5 USD / 20', 10 USD / 40'

Sonraki 15 gün için gün başına 10 USD / 20', 20 USD / 40'

Sonraki günler için gün başına 15 USD / 20', 30 USD / 40'

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Doldurma: Malların konteyner içine doldurulmasıyla oluşan masrafı ifade eden fatura kalemidir.

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

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

İç nakliye: Konteynerinyada malların limandan alıcının deposuna taşınma ücretini gösteren fatura kalemidir.

Gümrükleme: Malların gümrükteki işlemleri sırasında oluşan gümrüklenme ücretinin faturada gösterilmesidir.

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

Overweight Charge : Konteynerin standart yükleme tonajı kapasitesi üstü yüklemeler için armatörlerin uyguladığı navluna ek ücrettir.

Navlun Sözleşmeleri:

Deniz Navlun Sözleşmesi Unsurları:

Taşıma taahhüdü

Taşıma taahhüdü navlun sözleşmesinin, taşıma hukukundaki diğer sözleşmelerden ayrılmasında en belirgin kıstastır. Örneğin navlun sözleşmesinde yükün bir yerden diğerine taşınması taahhüt edilirken, gemi kiralama sözleşmesinde böyle bir taahhüt olmaksızın yalnızca geminin tahsisi söz konusudur.(Erguvan, 2012)

Deniz yolu ile taşıma

TTK 1138 maddesi açıkça taşıyanın “eşyayı denizde taşımayı ” üstlenir ifadesi yer alır. Dolayısı ile navlun sözleşmesi denizyolu taşımalarında geçerli olup, karayolu, havayolu, demiryolu veya iç sularda (nehirlerde, göllerde) yapılan taşımalar navlun sözleşmesi olarak kabul edilmez, TTK deniz ticareti hükümlerine tabi olmazlar.ayrıca denizyolu dışında yapılan taşımalar karşılığında ödenecek ücret navlun olarak kabul edilmez.

Eşya taşınması

Navlun sözleşmesinin konusu eşya taşınmasıdır. Eşya kavramından, ticari veya ekonomik değere haiz olsun olmasın her türlü maddi şeydir. Navlun sözleşmesinin varlığı için, ortada taşınacak bir eşyanın olması yeterlidir.bu eşyanın mülkiyetinin taşıtana ait olması gerekmediği gibi, kime ait olduğu da önem taşımaz.

Navlun sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen sözleşmedir. Eşya taşıma taahhüdü navlun karşılığında yapılması zorunlu unsurdur.

Navlun Sözleşmesi Tarafları

1) Taşıyan (Carrier)

Taşıyan; bir navlun sözleşmesi çerçevesinde yük taşımayı taahhüt eden kimsedir.

2)Taşıtan (Charterer)

Taşıtan, navlun sözleşmesi gereği belirli bir miktar yükü taşıması karşılığında, taşıyana navlun ödemeyi taahhüt eden kimsedir. Taşıtan kendisine ait yükleri taşıtabileceği gibi, başkasına ait ya da satım sözleşmesi yaparak mülkiyetini devrettiği yükleri de taşıtabilir.

3) Yükleten (Shipper)

Diğer taşıma türlerinden farklı olarak, denizyolu ile yapılan taşımalarda, navlun sözleşmesinin tarafı değil, fakat “yükle ilgili” sıfatı ile ifade edilen yükleten bulunur. Yükleten, taşıyan ve taşıtan arasında akdedilen navlun sözleşmesine dayanarak, taşınacak yükü, taşıyana veya onun bu konuda yetkili olan bir temsilcisine teslim eden kimsedir. Yükleten bizzat taşıtan olabileceği gibi üçüncü kişi de olabilir. Ancak yükü taşıyana veya yetkili temsilcisine teslim eden kişinin, taşıtana bağımlı olarak hareket eden bir müstahdem değil, onun bağımsız temsilcisi olması gerekir. Aksi halde, bu kişinin ayrı bir yükleten sıfatına sahip olması mümkün değildir, taşıtan yükleten sayılır.

Bu sözleşmeler denizde mal taşınması ile ilgili olup taşıyan bir ücret karşılığında taşıyacağı malı bir gemi ile deniz yoluyla bir yerden bir yere taşımayı taahhüt eder. Navlun sözleşmeleri uygulamada genellikle, charter parti veya konşimento ile düzenlenir.

Charter Party (Kira Sözleşmeleri)

Gemi kiralama etkinlik ve işlemleri deniz taşımacılığının önemli bir bölümünü oluşturur. Kiralama işlemlerinde dört önemli grup bulunur.

1. Owners (Donatan, gemiyi kiraya veren)
2. Charterers (Kiracı, gemiyi kiralayan)
3. Shippers (Yükleyiciler, yuk sahipleri)
4. Cargo/Chartering Brokers (Yük veya gemi kiralama aracıları)

Taşıma Sözleşmeleri (Contract Of Affreightment)

Yük gemileri genel bir anlatımla bir sözleşme kapsamında deniz yoluyla olan yük taşımalarını gerçekleştirir. Gemi bu eyleminin karşılığında navlun (freight) ücretine hak kazanır.

Sözleşmeler:

- 1-Çıplak gemi kiralama (Bareboat or Demise Charter)
- 2-Seferlik gemi kiralama (Voyage Charter)

3-Sürelî gemî kiralama (Time Charter)

Navlunun Ödenmesi (Rates And Payment Of Freight)

C/P' ler de navlunun hangi ağırlık üzerinden hesaplanacağı, ödemelerin ne zaman ne kadarlık bölümler halinde olacağı açıkça belirtilir. Yine de bu konuda büyük sorunlar ortaya çıkabilir. Yükün ağırlığı yükleme miktarı veya boşaltma limanı yük değeri (out-turn weight) esas olarak kabul edildiğinde ortaya büyük farklar çıkabilir. Dökme (bulk) olarak taşınan yüklerde boşaltma sırasında yükün suya, rıhtıma dökülüp saçılması vs. nedeniyle kullanılan yöntemlere göre büyük eksiklikler ortaya çıkabilir. Ayrıca nem kapma özelliği olan yükler havanın nemini alarak toplam yük ağırlığını büyük ölçüde arttırabilir. Bu nedenle yükleme ve boşaltma sırasında yükten örnekler (numune-sample) alınıp laboratuvarlarda test ettirilerek yükün nemi belirlenip, gerçek ağırlığı saptanabilir. (Erguvan, 2012)

Navlun teklifinde bulunması gereken bilgiler aşağıdaki gibidir.

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

3.3.1.5.3. Taşıma Şekillerine Göre Taşıma Ücret Hesaplaması

Her ulaşım modunda taşıma ücretinin tespitinde uygulanan yöntemler farklıdır. Navlun tespitinde gidilen mesafe ,malın kıymeti,malın miktarı, taşıma, yükleme, tahliye sırasındaki güçlük ve yarattığı tehlike(birim ağırlığı,uzunluğu,tehlikeli- yanıcı parlayıcı madde olup olmayışı,bozulabilir olup olmaması),üst üste yüklenebilir olup olmaması (Stackable), malın yanıcı patlayıcı özellikleri, ölçülerigibi hususlar önem taşırken bunların yanı sıra en önemli husus bir birim malın ağırlık/hacim rasyosu yani istif faktördür. Bu durum bazı ulaşım modlarında W/M navlun uygulaması ile yada Lumpsum(Iskarça/götürü),konteyner ya da araç başı sabit navlun uygulaması ile aşılırken ,diğer bazı ulaşım modlarında özellikle parsiyel ya da konsolide taşımaların ücretlendirilmesi farklıdır.

Deniz Yolu Navlun Bedeli

Deniz yolu navlun tanımı “Navlun Kavramı Ve Çeşitleri” bölümünde detaylı olarak açıklanmıştır.

Deniz yolunda navlunhesaplama şekilleri;

1. LCL Partial Shipment
2. FCL (Full Container Loading)
3. Bulk Shipment (Dökme Yükleme)

Deniz yolu taşımacılığında yükleme aracı ya da ünitesinde (konteyner, birim/kap) ağırlık/hacimoranı 1 ton=1m³ olarak alınmaktadır.

Karayolu Taşıma Ücreti

Tam Kamyon Yüğü (FTL)

- Komple araç

Sevk edilecek yük, bir müşteriye ait ve aracın tamamını dolduracak büyüklükteyse bu yük komple yük olarak adlandırılır ve taşıma ücreti komple tır aracının kiralama ücretidir. Bu ücret, gidilecek mesafeye, güzergaha, geçilecek transit gümrük sayısına, yükün standart araca uygun ya da gabari dışı olmasına, mal cinsine ve piyasa rekabet koşullarına göre belirlenir.

FTL taşıma ücreti fiyatlandırmasında önemli olan unsurlar:

-Yol süresi ve mesafesi

- Güzergah
- Yükleme / boşaltma yerlerinin sayısı
- Yükleme / boşaltma için istenen süreler
- Arz talep durumu
- Dönüş yükünün olması
- Teslimat ülkesi
- İlave sürücü talepleri

- Parsiyel Yükleme (LTL)

Komple yük kapasitesinde değilse yük parsiyel yükleme yapılır.

LTL taşıma ücreti fiyatlandırmasında önemli olan unsurlar:

- Yükleme yeri
- Varış yeri
- Teslim şekli
- Yükleme / boşaltma yerlerinin sayısı
- Yükleme / boşaltma için istenen süreler
- Paketleme şekli
- Ambalaj ölçüleri
- İstifleme ve araç iç hacmini kullanım oranı (Lojistikte Bilşim Sistemleri, 2013)

Bir kargonun toplam brüt ağırlığı ve hacmine göre esas alınacak fiyatlandırma ağırlığı değişkenlik gösterebilmektedir. Birim kilogram bazında fiyatlandırılan bir hizmet, kargonun ağırlığı az ancak hacmi fazla ise, ya da birim hacim bazında fiyatlandırılan bir hizmet, kargonun hacmi az ancak ağırlığı fazla ise yol açacağı yer kaybı ya da tonaj maliyeti nedeni ile firmanın zarar etmesine neden olabilmektedir. Bu değerlemenin yapılabilmesi için hacim ve ağırlık birimlerinin karşılaştırılabilecek ortak bir birime çevrilmesi gerekir.

Hacim bazında verilen bir hizmet için brüt ağırlık hacme dönüştürülmelidir. Benzer şekilde brüt ağırlık bazında verilen bir hizmet için hacim ağırlığa dönüştürülmelidir. Bu dönüşümün sağlanabilmesi için taşıma şekline göre belirlenmiş katsayılar bulunmaktadır. Kara Yolu:1 m³= 333 kg olarak hesaplanır.

Eğer mal istiflenemezse (üstüste yüklemeye müsait değilse) LDM (lademetre) hesabı yapılacaktır. Karayolunda1 lademetre = 1750 kg'dir.

Bu dönüşüm sağlandıktan sonra oluşan iki değerden hangisi daha büyük ise fiyatlandırmaya esas olarak alınan değer bu olmalıdır.

Yük bilgileri; koli adedi, ebat bilgileri, konteyner dara ağırlığı, hacim, brüt ağırlık ve net ağırlık olarak özetlenebilir.

$$\text{Genişlik} \times \text{Uzunluk} \times \text{Yükseklik} \times \text{koli adedi} = \text{m}^3$$

Örnek : Genişliği 0,50m, uzunluğu 0,50 m. ve yüksekliği 1,72 m. olan 10 koli için toplam hacim 4,3 m³ dür.

Havayolu Taşıma Ücreti

Havayolu taşıma mal bedeli yüksek, bozulabilir,aciliyeti olan ve yükte hafif mallar için tercih edilmektedir. Havayolu terminolojisinde General Cargo tehlikeli ve özel nitelikte olmayan Break Bulk yükler için kullanılmaktadır. Bunlar genellikle hava yolu konteynerleri ve paletleri ile taşınmaktadır. Hava yolunda Bulk Cargo ise deniz yolu taşımacılığında olduğu gibi dökme yük anlamında değil palet ya da konteyner içinde taşınmayan kargo için kullanılmaktadır. Bir uçağın toplam kapasitesi bakımından ise yine Bulk Space uçağın kapasitesini ifade etmek için kullanılmaktadır. Havayolunda yük ya da yolcu/yük taşımacılığı kombinasyonu ile taşınmaktadır. Yolcu ve yük kombinasyonunda yolcuların oturdukları kısmın altı yani alt güverte yüke tahsis edilmektedir. Uçağın tipi nedeni ile yük kompartmanları kare şeklinde olmadığından hava yolu konteynerleri de bu üst ve alt güvertenin şekline uyum sağlamak üzere IGLOO TYPE şeklinde ve uçağın taşıma kapasitesi sınırlı olduğundan (Uçak tipine göre 4 ton,8 ton 12-18 ton 60 ton,100 ton 113 ton vb gibi)hafif malzemeden inşa edilmektedir. (Yazıcı, 2011)

Havayolunda parsiyel taşımacılıkta taşıma ücret belirlenmesinden aşağıdaki hususlar geçerli olmaktadır.

*Navlun kg başına belirlenmektedir.

*Minimum Rate Uygulaması bulunmaktadır.

*General Cargo rateleri malın niteliği ve tanımı bakımından farklılığı olmayan mallar için belirlenmektedir.

Canlı hayvan taşımaları,tehlikeli mallar,bozulabilir mallar,yada elleçlenme ve taşınması için normal işlemin dışında bir özen gösterilmesi gereken mallar,kıymetli

ve çalınma riski yüksek olan mallar vb. için ayrı bir ücret ya da ilave masraflar uygulanmaktadır.

Navluna esas tanımlamalar:

Gross weight : Brüt Ağırlık

Volume weight: Hacim ağırlık

Chargeable weight: Ücrete esas ağırlık

Actual Weight: Brüt ağırlığının yuvarlanmış halidir.

Ücretlendirme:

$$\text{Hacim ağırlık} = \frac{(\text{parça sayısı} \times (L \times W \times H) \text{cm}^3)}{6000}$$

$GW > VW$ ise $CW = GW$ ve $VW > GW$ ise $CW = VW$

Olup $1m^3 = 167 \text{ kg}$ kabul edilmektedir.

Hava Yolu Taşımacılığında Tarife Tespitinde Dikkate Alınan Unsurlar;

*Servis Maliyeti.

*Gidilecek Mesafe ya da sefer uzaklığına göre tarife rate'leri artmaktadır.

*Yük Miktarı : yük miktarı arttıkça navlunlar düşmektedir.

*Yükün niteliği: mal bedeli,müşterinin stok maliyetlerini düşürmek bakımından sağladığı avantaj,ihtiyaç duyulan paketleme (Packing and Packaging bakımından birim paketleme ve bu birim paketlerin bir araya getirilmesi bakımından)Yükün tehlikeli,bozulabilir,hasara açık olması,çalınmaya müsait olması,kolay elleçlenebilir,yüklenebilir ve boşaltılabilir olup olmaması (Normal bir dikkat ve özenden daha fazlasını gerektirip gerektirmediğidir).

*Yükün Unitize ve konteynerize olup olmaması (Unit Load Device),Unit Load Device yani konteyner ve paletlerin rate'leri daha düşük olmaktadır.

*Servis verilen rotasyonda başka şirketlerin rekabeti'dir.

Demiryolu Taşıma ücreti

Demir yolu taşımacılığında navlun ton üzerinden ancak gidilecek mesafeye göre uygulanmaktadır.Uygulanacak olan ücret tespitinde malın miktarı,gidilecek olan mesafe,malın cinsi/sınıfı,hız(büyük hız ya da küçük hız),dikkate alınmaktadır. Yükün gabari dışı olması durumunda ilave bir ücret uygulanmaktadır. Yine yanıcı,parlayıcı,patlayıcı,zehirli malların taşınmasında eşya sınıflandırma

tarifesindeki ücrete %100 zam uygulanmaktadır. Özel tren taşımaları 650 net tondan az olmamak üzere yapılmakta malın gerçek ağırlığı üzerinden %50,tehlikeli maddeler için %100 zam uygulanmakta ve tüm vagonların 24 saat içinde yüklenip 24 saat içinde tahliye edilmesi gerekmektedir. Bazı malların taşınmasında ücretli ya da ücretsiz refakatçi ücreti uygulanmaktadır.

Minimum ücret uygulaması bakımından ise; en az taşıma ücreti 155 tl vagon,en az taşıma mesafesi ise 150 km olmaktadır(Şişmanyazıcı , 2004).

Konvansiyonel (eski sistemle döşenmiş ray) taşımada fiyatlandırma bir vagona yüklenen brüt ton esas alınarak oluşturulur.Fiyatın oluşturulması sırasında baz alınan kriterler aşağıda belirtildiği gibidir.

- Taşınacak Yükün Cinsi

Demiryolları taşıması muhtemel yükleri sınıflandırmışlardır. Gümrük tarife pozisyon numaraları ile paralellik gösteren bu sınıflandırma kodlarına NHM adı verilir.Malın açık adının belirlenmesi ile malın Nhm'si ve fiyatlandırma da kullanılacak fiyat sınıfı tespit edilir.

- Taşınacak Mesafenin Km'lik Uzunluğu

Demiryolu fiyatları km'lik hesaplamaya dayanır. Bu nedenle, taşınacak iki nokta arasındaki mesafenin hesaplanabilmesi için km'lik tablolardan ilgili mesafe bulunur.

- Bir Vagona Yüklenecek Yükün Miktarı

Demiryollarında konvansiyonel fiyatlandırma, bir vagona yüklenecek malın ağırlığı ile orantılı olarak yapılır.

Tablo 29. Örnek Eşya Taşıma Tarife Tablosu

Km	1. sınıf				2.sınıf			
	10 ton	15 ton	20 ton	25 ton	10 ton	15 ton	20 ton	25 ton
0000-0100	4,92	4,12	3,66	3,53	4,19	3,59	3,13	2,99
0101-0120	5,99	5,06	4,46	4,26	5,12	4,39	3,79	3,66
0121-0140	6,98	5,99	5,19	4,92	6,05	5,25	4,52	4,32
0141-0160	8,05	6,92	6,05	5,78	6,98	5,99	5,25	4,99
0161-0180	9,11	7,78	6,78	6,52	7,85	6,78	5,92	5,59
0181-0200	10,18	8,71	7,58	7,25	8,85	7,52	6,65	6,32

*Fiyatlar 100 kg başına Euro'dur.

Kombine demiryolu taşımacılığında fiyatlandırma konvansiyonel taşımaya göre farklılıklar içerir. Fiyatlandırma aşağıdaki esaslara göre yapılır:

Mesafe: Genellikle tarifelerde km'lik uzaklıklar değil, terminalden terminale fiyat verilir.

Konteyner Ölçüsü: Konteynerlerin büyüklüğü fiyat değişmesinde etkindir.

Konteyner Brüt Ağırlığı: Brüt ağırlık artıca taşımada fiyat yükselir.(www.tcdd.gov.tr, 2013)

3.3.2. Depolama

Depo, ürünlerin hammadde aşamasından üretim ortamına, oradan da tüketim merkezlerine dağıtımına kadar olan bütün bir faaliyetler dizisinin gerçekleştirilmesinde stratejik rol oynayan ara noktadır.

Depo, ürünlerin zamana bağlı taleplerine uygun bir şekilde boşaltma ve yükleme işlemleri arasındaki sürede bekletildikleri yere verilen isimdir. Depolar tedarik zincirinin çeşitli aşamalarında ürünlerin korunması için kullanılan çok farklı boyutlarda olabilen tesisler olup, üretim, dış ticaret, distribütör, toptancı, nakliye, lojistik ve perakende şirketleri tarafından kullanılırlar.

Depolamanın aşağıdaki tedarik zincirinde; tedarik lojistiği, üretim lojistiği, sevkiyat lojistiği ve tersine lojistik süreçlerine etkisi vardır.

Günümüzde depo işletmeciliği ayrı bir uzmanlık alanı gerektirmekte olup lojistik faaliyetin önemli bir aşaması olarak olarak Lojistik Hizmet Sağlayıcılar tarafından müşterilerine mülkiyeti kendinde olan yahut uzman firma vasıtası ile depolama hizmeti sunulmaktadır. Lojistik Hizmet Sağlayıcılar, depo işletmecisiyle, almış olduğu hizmet karşılığında “depo hizmet antlaşması “ imzalar. Bu antlaşma ile birlikte depolanması planlanan eşyanın hangi koşullarda saklanacağı, sözleşmenin süresi ve kapsam, karşılıklı yükümlülükler, ödeme ve teslim şekilleri, sigorta, tazminat ve cezai hükümler belirlenir. (Çancı ve Erdal, 2009).

Depolama, hammadde ve ürünler için zaman ve yer faydası sağlayarak firmalara dinamik ve katma değerli müşteri hizmetleri sunmalarını sağlayan fonksiyon olup,sadece lojistik sistemimizin operasyon ve maliyetine değil, şirketin genel performansına etkisi olan önemli bir fonksiyondur.

3.3.2.1. Depo Çeşitleri

Depolar Farklı Açılardan Gruplamalar Yapılabilir:

1. Ürüne Göre
2. Otomatik-Manuel
3. **Hizmete Göre**
4. Özel-Genel
5. Gümrüklü/Gümrüksüz

- **Hizmete Göre Depolar**

Klasik Depo (Warehouse): fabrika veya satış mağazası içinde veya çok yakınında bulunan, ürünlerin uzun süre kaldığı tesis dağıtım merkezleridir. İmalat ve satış destek amaçlıdır olup malların ihtiyaç anına kadar, çoğunlukla uzun dönemli, saklandıkları yerlerdir. Giriş çıkış hareketlerinin düşük düzeyde olduğu statik ortamlardır.

Dağıtım Merkezi: (Distribution Center): müşteriler yakın, dağıtım fonksiyonuna ve perakendeye destek amaçlı tesislerdir. Stoklar düşük düzeyde tutulur ancak stok devir hızları yüksektir. Ani talep değişikliklerine karşı kayıp satışı önleme amaçlıdır. (Keskin, 2011).

Toplama Merkezi (Consolidation Center): tedarikçilere yakın, üreticiye destek amaçlı tesis aktarma merkezidir. Stoklar düşük düzeyde tutulur ancak stok devir hızları yüksektir. Farklı ürünler birleştirilir taşımalarda ölçeği büyütür küçük miktarlarda sevkiyat sağlar veri gerçek zamanlı işlenir.

Hub: Genelde farklı taşıma modları veya aynı taşıma modunda farklı araçlar arasında ürünlerin aktarıldığı, ürünlerin çok kısa süreli kaldığı tesis sipariş işleme merkezi ürünlerin sadece giriş (ürün kabul) ve çıkış (sevk) işlemlerinin yapıldığı yerlerdir. Çapraz sevkiyat (crossdocking) noktalarıdır. Taşıma maliyetlerinden tasarruf ve hızlı hizmet sağlama amaçları vardır. Örnek olarak; kurye firmaların kullandığı aktarma merkezleri verilebilir.

Order fulfillment Center; bireysel müşteri siparişlerinin alınıp paketlenip gönderildiği tesistir (Tanyaş, 2011).

3.3.3. Elleçleme

Geçici olarak depolanan eşyalar görünüş ve teknik özelliklerinin muhafaza edilmesi şartını sağlamak üzere gümrük idaresinin izni ve denetimi altında bazı işlemlere tabi tutulmaktadır. Bu işlemlere “elleçleme” adı verilir.

Elleçlemenin kapsadığı işlemler şu şekildedir (Dölek, 2004, s.42);

- Kapların tamiri veya sağlamlaştırılması,
- Kapların yenilenmesi,
- Eşyanın havalandırılması,
- Büyük kaplardan küçük kaplara boşaltma veya kapların birleştirilmesi,
- Karıştırma,
- Yeni kap çeşitleri yapma,
- Kaplardan örnek veya numune alma.

Elleçleme işlemi; ürünlerin taşınması, depolanması ve yüklenmesi esnasında yapılmakta ve süreçlerin verimliliğini doğrudan etkilemektedir. Ürünün değerinde değişiklik yaratmayan, fakat doğru yapılmadığında ürünün değerinde kayba neden olabilecek bir işlemdir (Koban ve Keser, 2007).

3.3.4. Paketleme

Uluslararası pazarlarda ürün özelliği kadar ambalaj ve paketlemesi de önemli bir kavramdır. Çünkü ambalaj ve paketlemenin temel görevi ürünün saklanması, muhafaza edilmesi, müşteriye bilgilendirme, tanıtma, fiziksel ve mekanik etkileşim ve çalınmaya karşı koruma, ürünü tercih edilebilir kılma, yükleme ve boşaltma işlemlerini kolaylaştırma, gönderici ve alıcı arasında iletişim kurulabilmesidir(Koban ve Keser, 2007).

Paket ve ambalaj kavramları aynı görünse de aralarında fark vardır. Paket, ürünü ilk saran, genellikle alıcıya ürünle beraber iletilen ve bu nedenle en son müşterinin ürünü satın almasını etkileyen bir unsurdur. Ambalaj ise, paketlenmiş ürün veya ürünlerin toplu sevkiyatını sağlayan ve sevk sırasında dışarıdan gelecek etkilerden koruyan ikinci bir unsurdur. Bu sebeple uluslararası pazarlamada önce ürünün paketine sonra da ambalajına ayrı olarak özen göstermek gerekir. Dış pazarlamada paketleme üzerinde önemle durulması gereken bir konu da dış satımı yapılan ülkede paketleme ile ilgili yer alan mevzuat, standartlar ve öteki şartlardır. Bu nedenle, dış

satıcının kendi ülkesinde kullandığı paketi aynen dış pazarlamada kullanma olasılığı sınırlı kalabilir.

Paketleme, ürünün tanınması ve korunmasının dışında pazarlama fonksiyonu olarak da yapılır. 10 lu çikolatalar, 3 lü bisküvi kutuları şeklinde müşterinin daha fazla ürün almasını sağlamak amacıyla da yapılır. Paketlemede Kullanılan Malzemeler Paketlenecek ürün özelliğine göre değişebilmektedir.

- Kağıt malzeme
- Hafif ve ucuz ahşap malzeme
- Plastik malzeme
- Cam malzeme gibi malzemeler kullanılır.

Ambalajlama yaparken ürünün cinsi, hassasiyeti, iklim koşulları(ürünün üretildiği ve iletileceği ülkeler dikkate alınarak), taşımada kullanılacak araç, depolama koşulları, elleçleme ekipmanları gibi birçok kritere dikkat edilmelidir.

Ambalajlamada Bilgilendirme Fonksiyonu (Keskin, 2011, s.384):

- İçerik bilgisi: Ambalajlanan ürünle ilgili bilgileri veren etiketlerin ambalajların üzerine yapıştırılmasıdır.
- İzleme bilgisi: Bir ürünün lojistik süreçte takibi için ambalajların üzerine özel işaret gönderen sinyal kaynakları takılır. Bu işaretler ürünün bulunduğu konumu tespit etmek için kullanılır.
- Elleçleme bilgisi: Bir ürünün hangi koşullarda taşınacağı, hasara karşı hassasiyeti ve alt tarafı neresi, kaç tane üst üste istif edilebileceği gibi detay ve uyarılar ambalajın üzerine yazılır.

Paketlemede ve Ambalajlamada Çevre Faktörü: Paketleme ve ambalajlama yaparken kullanılan malzemeler geri dönüşümlü olanlardan seçilmelidir. Bu, artık sosyal sorumluluğun ötesinde yasal bir zorunluluk haline gelmiştir. Geri dönüşümü için en az enerji harcayan malzemeler cam şişeler iken, doğaya en fazla zarar veren malzemeler ise plastik şişelerdir.

3.3.5. Katma Değerli İşlemler

Katma değerli işlemler ise; depolarda yalnızca malların saklanması ve korunması işlemlerinin dışında birtakım farklı hizmetlerin (Ambalaj değiştirme, etiketleme, kullanım kılavuzu ekleme, ürün birleştirme, paketleme, promosyon hazırlama, ürün modifikasyonu, ara üretimler gibi) verildiği, müşteriye hızlı ulaşımın sağlandığı işlemleri içinde barındırmaktadır (MEGEP, 2007).

3.3.6. Muayene ve Gözetim Hizmetleri

İthalatçılar ithal etmek istedikleri ürünlerin kalite ve miktarlarını belgelendirme amacıyla bağımsız muayene kuruluşlarınca hizmet almaktadırlar. Bu muayene hizmetleri özellikle ihracatçı ülkelerde yükleme öncesinde yapılarak kontratta belirtilen kalite ve teknik standartlara ürünlerin uyduğunu, ihraç edilen miktarların doğru olduğunu ithalatçı açısından garanti altına alır .Gözetimhizmetleri, Ticaret Kontrol Gözetimi ve Ürün Muayene Gözetimi olarak şekilde incelenir.

Uluslararası ticarete alıcı ve satıcı arasında güveni sağlamak amacıyla mal tesliminin satış sözleşmesinde belirtilen, kalite, içerik, miktar, ambalaj, etiket, yükleme, taşıma , depolama koşullarının uygunluğunun kontrolü ve takibi işleridir.

3.3.7. Sigortalama

Dış ticarete konu olan malların taraflar arasındaki anlaşma hükümlerine göre sigortalanması gerekmektedir. Sigortası yapılmamış malların taşınma işlemi yapılmayacağı gibi, banka ve gümrük işlemlerinin gerçekleşmesi de zordur. Bu nedenle dış ticarete konu malların sigortalanması ve belirli risklere karşı güvence altına alınması, bir yandan hukuki yönü ile zorunlu olmakta iken, diğer yandanda taraflar arasındaki güvenin artması ve taşınan malların ortaya çıkabilecek risk unsurlarına karşı değerlerinin korunması açısından önemli görülmektedir (Dölek, 1999).

Sigortalama işlemleri ithalatçı ya da ihracatçı tarafından yerine getirilirken, tarafların aralarında uzlaştıkları teslim şekilleri bu noktada belirleyici olmaktadır. Sigorta sorumluluğunu üstlenen tarafın diğer lojistik faaliyetleri için anlaşmış olduğu lojistik hizmet sağlayıcı firmalar sigortalama hizmetlerini de verebilmektedirler (Koban ve Keser, 2007).

3.3.8. Stok Yönetimi

Stok, üretimi istenilen düzeyde tutmak, teslim ve satışı istenen özelliklere göre gerçekleştirmek amacıyla malzeme, materyal, yarı mamul ve mamul mevcudunun elde bulundurulmasıdır . Stokun fazla ya da az olmasının yanında gereken koşullarda saklanamaması da ek maliyetler doğurmaktadır. Günümüzün en önemli işletme sorunlarından biri de stokun istenilen düzeyde tutulmamasıdır. Stokun maliyetler üzerine olan etkisi dikkate alındığında; lojistik içerisinde de önemli iş süreçlerinden biri olarak görülmektedir (İTO, 2006).

Malzeme ihtiyacının iyi şekilde planlanamamasından, üretimin standartlaştırılmış olmamasından, yavaş ve dengesiz olarak ilerlemesinden kaynaklanan stok maliyetleri, verimliliğin azalmasına neden olmaktadır. Bu nedenle işletmelerin yerinde planlar yapmasına ve mevcut kaynaklarını daha verimli kullanmasına olanak sağlayacak olan imalat kaynakları planlama sistemlerinin önemi gün geçtikçe artmaktadır. Buna bağlı olarak malzeme gereksinim planlamasında önemli hususlardan biri de parti/sipariş büyüklüğünün belirlenmesidir (Tanyaş, 2011).

Vaktinde elde bulundurulmayan çok küçük malzeme ve parçalar yüzünden, tüm üretim sistemi tıkanabildiği gibi, var olan müşteriler de kaybedilebilmekte; buna karşılık elde fazla bulundurulan ancak talebin doğru planlanamamasına bağlı olarak o dönemde üretim bandına alınmayan stoktaki girdi kalemlerinin ise işletmeye maliyeti büyük olabilmektedir. O nedenle doğru lojistik stratejiler ile stoktan kaynaklanan işletme maliyetleri büyük ölçüde düşürülebilmektedir (Koban ve Keser, 2007).

Özellikle, işletmelerin üretim sistemleri ile ürün çeşitliliğinin artması, tedarik, talep ve ürüne ilişkin faktörlerdeki belirsizlikler ve aralarındaki ilişkinin karmaşıklığı, stoku en uygun seviyede tutma yönündeki uygulamaları önemli kılmıştır (Keskin, 2006).

3.3.9. Gümrükleme

Türkiye'deki mamul ve mahsullerin ihraç edilmesi, yabancı memleketlerde bulunan mamul ve mahsullerin Türkiye'ye ithal edilmesi sırasında dış etkenlere karşı koruma işlevini yerine getiren devlet kurumunu ifade eder. Dış ticaret ilişkilerinde ülke ekonomisine yarar sağlamak amacıyla vergi, resim ve harçların alınması ve bu işlerin bir düzen çerçevesinde yürütülmesini amaçlamaktadır.

Gümrük uygulamaları gümrük kanunu kapsamında belirlenmektedir. Türkiye'nin gümrük konularında esas olan hukuki kaynak 27 Ekim 1999 tarihinde 4458 sayılı gümrük kanunudur. Kanun ilk olarak 07.10.2009 tarihinde 5911 sayılı ve son 11 Nisan 2013 tarihinde 6455 sayılı kanun ile getirilen değişiklikler ile geçerlidir.

4458 Sayılı Gümrük Kanun Gerekçesi

Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu arasında bir ortaklık yaratan Ankara Anlaşması 12 Eylül 1963 tarihinde imzalanmış, 4.2.1964 tarih ve 397 sayılı kanunla

onaylanması uygun bulunmuş ve 1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Ankaralı, 2010).

Geçiş döneminin gerçekleşme şartları, usulleri, sıra ve süreleri ile ilgili hükümlerini tespit etmek üzere 23 Kasım 1970 tarihinde Brüksel'de imzalanmış bulunan Katma Protokol ise, 22.7.1971 tarih 1448 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunmuş ve 1 Ocak 1973 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Söz konusu Protokolün 10 ve 11 inci maddeleri ile, geçiş döneminin, Protokolün yürürlüğe giriş tarihinden itibaren 22 yıl sürmesi öngörülmüştür. Buna göre, Toplulukta serbest dolaşım halinde olan ve Protokol kapsamında bulunan ürünlerin Türkiye'ye ithalinde alınan gümrük vergilerinin belli bir süre içinde sıfırlanması, bazı ürünlerin 12 yıl, bazı ürünlerin ise 22 yıl içinde gümrük vergilerinin sıfırlanması hedeflenmiştir. Topluluk ise, Türk sanayi ürünlerinin ithalatından geçiş döneminin başladığı tarihten itibaren gümrük vergisi almamaktadır. Bahse konu geçiş dönemi 1995 yılının sonunda tamamlanmış ve 1.1.1996 tarihinden itibaren Türkiye ile AB arasında gümrük birliği tesis edilmiştir.



Şekil 25. Avrupa Birliği'ne üye olan 28 Ülke Haritası (kaynak: www.eucountrylist.com)

4458 Sayılı Gümrük Kanunu Özellikleri

- Gümrük Kanunu bir AB'ye uyum yasasıdır
- Gümrük Kanunu geniş kapsamlı bir çerçeve yasadır.
- Gümrük Kanunu bir vergi kanunudur.
- Gümrük Kanunu ile Gümrük Rejimleri yeni baştan düzenlenmiştir.

4458 Sayılı Gümrük Kanunu Tanımlamaları

Birinci Bölüm (Ankaralı, 2010)

MADDE 4

Gümrük idareleriyle muhatap olan kişiler bu Kanun ve bu Kanuna dayanılarak çıkarılan tüzük, kararname ve yönetmelik hükümlerine uymak; gümrük idarelerinin gerek bu Kanundagerek diğer kanun, tüzük ve kararnamelerde yazılı hükümlere göre yapacağı gözetim ve kontrollere tabi olmak; bu idarelerin kendi adına veya başka idareler nam veya hesabına tahsiledeceği her tür vergi, resim, harç ve ücretleri ödemek veya bunları teminata bağlamak; kanun, tüzük, kararname ve yönetmelik hükümlerinin uymayı zorunlu kıldığı her tür işlemleri yerine getirmekle sorumludurlar.

İkinci Bölüm

MADDE 5

Temsil Hakkı ve Yetkilendirilmiş Yükümlü Bütün kişiler, gümrük mevzuatı ile öngörülen tasarrufları ve işlemleri gerçekleştirmek üzere gümrük idarelerindeki işleri için bir temsilci tayin edebilirler. Transit taşımacılık yapan veya arazi olarak beyanda bulunan kişiler hariç olmak üzere, temsilci Türkiye Gümrük Bölgesinde yerleşik bulunan kişilerdir. Temsil, doğrudan veya dolaylı olabilir. Temsilci, doğrudan temsil durumunda başkasının adına ve hesabına hareket eder.

Dolaylı temsil durumunda ise kendi adına, ancak başkasının hesabına hareket eder. Temsilci, temsil edilen kişi namına hareket ettiğini beyan etmek, temsilin doğrudan veya dolaylı olduğunu belirtmek ve sahip olduğu temsil yetki belgesini gümrük idarelerine ibraz etmek zorundadır.

4458 Sayılı Gümrük Kanununun (5911 sayılı Kanun değişiklikleri ile) Genel Hükümler

MADDE 2

Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi, Türkiye Cumhuriyeti topraklarını kapsar. Türkiye kara suları, iç suları ve hava sahası gümrük bölgesine dahildir. Gümrüğe Sunulan Eşyaya Gümrükçe Onaylanmış Bir İşlem veya Kullanım Belirlenmesi Zorunluluğu

MADDE 46

1. Gümrüğe sunulan eşyaya, gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanım tayin edilir.
2. Özet beyan kapsamındaki eşyaya, gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanım belirlenmesi ve buna ilişkin işlemler;
 - a) Denizyolu ile gelen eşya için, özet beyan verildiği tarihten itibaren kırkbeş gün,
 - b) Diğer bir yolla gelen eşya için, özet beyanın verildiği tarihten itibaren yirmi gün, içinde tamamlanır.

İkinci Ayırım

MADDE 101- 1. Eşyanın antrepo rejimi altında kalış süresi sınırsızdır. Ancak, gümrük idarelerince gerek görülen hallerde, eşyaya gümrükçe onaylanmış yeni bir işlem veya kullanım tayin edilmesi için bir süre belirlenebilir. Gümrük rejimleri, gümrük mevzuatının belkemiğini oluşturmaktadır. Bütün ülkelerde gümrük işlemleri kendi içlerindeki bütünlükleri ve içerdikleri hükümler itibariyle rejimler halinde düzenlenmiştir.

Gümrük Rejimleri

Birinci Ayırım

Eşyanın Bir Gümrük Rejimine Tabi Tutulması

MADDE 58- 1. Bir gümrük rejimine tabi tutulmak istenen eşya, bu rejime uygun şekilde yetkili gümrük idaresine beyan edilir.

Kanunda Gümrük Rejimleri aşağıdaki başlıklar altında karşılardaki kanun maddeleri ile düzenlenmiştir.

Serbest Dolaşıma Giriş Rejimi	(Madde: 74-78)
Transit Rejimi	(Madde: 84-92)
Gümrük antrepo rejimi	(Madde: 93-107)
Dahilde işleme rejimi	(Madde: 108-122)
Gümrük Kontrolü Altında İşleme Rejimi	(Madde: 123-127)
Geçici ithalat rejimi	(Madde: 128-134)
Hariçte işleme rejimi	(Madde: 135-149)

İhracat Rejimi (Madde: 150-151)

Tez'in dördüncü bölümünde yer alan uygulamada, transit ticaret işlemine tabi Transit Rejimi ve Antrepo Rejimi kapsamında gümrük beyanı yapıldığı için sadece ilgili gümrük rejimi tanımlamaları yapılmıştır.

4458 sayılı Gümrük Kanunu

İkinci Ayırım

Transit Rejimi MADDE 84

1.Genel Hükümler

a)İthalat vergileri ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmayan serbest dolaşıma girmemiş,

b) İhracatla ilgili gümrük işlemleri tamamlanmış, eşyanın, gümrük gözetimi altında Türkiye Gümrük Bölgesi içindeki bir noktadan diğerine taşınmasına uygulanır.

2. Gümrük idareleri, transit rejimine tabi tutulan eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesi içinde;

a) Yabancı bir ülkeden yabancı bir ülkeye,

b) Yabancı bir ülkeden Türkiye'ye,

c) Türkiye'den yabancı bir ülkeye,

d) Bir iç gümrük idaresinden diğer bir iç gümrük idaresine,

taşınmasına izin verir.

Üçüncü Ayırım

Transit Rejimi - MADDE 85

2.Özel Hükümler

Transit eşyası için tahakkuk edebilecek gümrük vergilerinin ödenmesini sağlamak üzere teminat verilmesi zorunludur. Ancak;

a) Havayoluyla,

b) Boru hattıyla,

c) Demiryoluyla,

d) Denizyoluyla,

yapılan taşımalar için, yönetmelikle belirlenen haller dışında teminat aranmaz.

2. Teminat:

a) Tek bir transit işlemi için bireysel teminat,

b) Müsteşarlık tarafından izin verilmesi halinde, birden fazla transit işlemi için kapsamlı teminat şekillerinde olabilir.

Üçüncü Ayırım

Antrepo Rejimi

MADDE 93

1. Gümrük Antrepo Rejimi

a) İthalat vergilerine ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmamış ve serbest dolaşıma girmemiş eşyanın,

b) Gümrük antreposuna alınması halinde ihracata ilişkin önlemlerden yararlanabilecek serbest dolaşımda bulunan eşyanın bir gümrük antreposuna konulmasına ilişkin hükümleri belirler.

2. Antrepo işleticisi, gümrük antreposu işletmesine izin verilen kişidir.

Kullanıcı, eşyanın antrepo rejimi beyanında bulunan kişi veya bu kişinin hak veyükümlülüklerinin devredildiği kişidir.

Üçüncü Ayırım

C. Antrepo Rejimi

MADDE 93

3. Gümrük antreposu, gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın konulması amacıyla kurulan ve kuruluşunda aranılacak koşulları ve nitelikleri yönetmelikle belirlenen yerdir.

MADDE 94

1. Gümrük antreposu, genel antrepo veya özel antrepo olabilir.

a) Genel Antrepolar, eşyanın konulması için herkes tarafından kullanılabilen;

b) Özel Antrepolar, yalnız antrepo işleticisine ait eşyanın konulması amacıyla kurulangümrük antrepolarıdır.

2. Parlayıcı ve patlayıcı veya bir arada buldukları eşya için tehlikeli olan veya korunmaları özel düzenek ve yapılara gerek gösteren eşya, ancak bu niteliklerine uygun genel veya özel antrepolara konulabilir. Bu tür eşya bir liste halinde yönetmelikle belirlenir.

3. Serbest dolaşımda olmayan eşyanın sergilendiği fuar ve sergiler de antrepo sayılır.

UYGULAMA

Uygulama, lojistik hizmet sağlayıcı firmanın, uluslararası ticaret yapan firmaya transit ticaret kapsamındaki satışı için taşıma dahil, lojistik hizmetin sağlanması ve maliyetlerini detaylandırmasıdır.

Transit ticaret ihracat yönetmeliğinde belirtilen bir ihracat türü olup, eşyanın Türkiye’de serbest dolaşıma girmeksizin lehte fark karşılığında ihraç edilmesidir. Transit ticaret 3 ülke arasında gerçekleşen uluslararası satış işlemidir. Transit ticaret konusu eşya, Türkiye uğraklı sevk edileceği gibi, alım yapılan ülkeden direkt olarak satış yapılan ülkeye de teslim edilebilir. Transit ticaret konusu eşya Türkiye uğraklı teslim edilecek ise, Türkiye’de yerleşik firma tarafından transit rejimi kapsamında gümrük beyanları ve gümrük nezdinde her türlü yükleme, boşaltma işlemlerinin yapılması gerekmektedir.

Uygulamada incelenen transit ticaret yapan A Dış Ticaret firması İstanbul’da faaliyet göstermektedir. A Dış Ticaret Firması, İtalya’da bulunan liman ekipmanları üretici olan X Port Machinery firmasının Türkiye mümessilidir. A Dış Ticaret firması, İtalya’dan tedarik ettiği makine ve yedek parçaları, Türkiye’de iç pazara ve Ortadoğu ülkelerine satmaktadır. Uygulamada, A Dış Ticaret firmasının B Müşteri Ürdün firması ile imzalamış olduğu anlaşma doğrultusunda liman elleçleme makinesi satışı ve buna bağlı 1 yıl boyunca ihtiyaç olacak olan yedek parça teslimatlarının ilk 3 parti teslimatlarını kapsamaktadır. İncelenen transit ticaret satışının gizlilik içermesi sebebiyle firma isimleri açıklanmayacak olup, rakamsal veriler tahmini değerlerdir.

A Dış Ticaret, İtalya’dan satın aldığı liman elleçleme makinesini B Müşteri Ürdün’e satmıştır. Satış işlemi transit ticaret usulüne göre 2012 yılı içerisinde yapılmıştır. Satış sözleşmesi konu eşya, taşıma şekline göre navlun ve sigorta dahil olmak üzere Ürdün Akabe limanı teslimidir. Tedarik noktası olan İtalya’da ve satış ülkesi olan Türkiye İstanbul’da oluşacak taşıma ve gümrüklemeyle ait tüm masraflar satıcı firma olan A Dış Ticaret firmasına aittir. Sözleşme gereği, sevkiyatlar 3 partide sözleşme imza tarihinden itibaren 90 gün içerisinde tamamlanacaktır.



Şekil 26. Uygulama Akışı

A Dış Ticaret firması sözleşme konusu ilk parti teslimatını aşağıdaki yükleme planına göre organize etmiş ve taşımaya ait tüm hizmetlerini gerçekleştirmek üzere merkezi İtalya’da, İstanbul’da şubesi olan Y Italy Logistics firması ile anlaşmıştır. Y Italy Logistics firması, siparişin teslim şartlarına uygun lojistik planlamasını yaparak, lojistik hizmet altında taşıma, depolama, gümrükleme, gözetim ve sigortalama hizmetlerini gerçekleştirerek yükleme bazında müşterisi olan A Dış Ticaret firmasını bilgilendirecektir.

Buna göre; Türkiye uğraklı deniz yolu, Türkiye uğraklı kara yolu ve tedarik noktası olan İtalya’dan teslim noktası olan Ürdün’e direkt hava yolu olarak 3 farklı taşıma modu belirlenmiştir.

Sözleşmeye Ait 1. Parti Yükleme/Denizyolu

Sözleşme konusu ilk parti eşyanın yükleme planı aşağıda belirtilmiş olduğu üzere planlanmış ve Y Logistics firması takibine verilmiştir.

Sözleşme konusu eşya: 1 adet liman elleçleme makinesidir.

Tedarik şartları: Exw Modena İtalya

Teslimat şartları : CIF Akabe Ürdün, 30.05.2012

Siparişin teslim alınacak fabrika adresi: İtalya Modena

Siparişin yüklemeye hazır olma tarihi: 10.03.2012

Siparişin yükleme adresinden alınacak tarih: sipariş hazır olduktan sonra en geç 10 gün içerisinde.

Yük ve taşıma ünitesi bilgisi:

1x Flat Rack 40'lık, kg 23500(mm 8000x 2200x 3450h)

1x Open Top 40'lık, kg 26000

1x Open Top 40'lık, kg 24350

Siparişi ait özel şart: Makine İstanbul limanına getirilecek, konteyner değişikliği yapılarak A Dış Ticaret firması yetkili personeli tarafından teknik incelemesi yapılacak, aynı zamanda uluslararası gözetim firması tarafından uygunluk raporu düzenlenecektir.

Planlandığı üzere, liman makinesinin exworks İtalya teslim şekline göre Modena'dan yükleme limanı olan La Spezia'ya iç nakliyesi gerçekleştirilmiştir. İç nakliye başladığı tarihte sigorta poliçesi düzenlenmiş, İtalya fabrikadan itibaren İstanbul boşaltma limanı dahil risk teminat altına alınmıştır. İç nakliye için yüklenecek olan makine standart tır ölçülerine uygun olmadığı için gabari dışı yükler için tercih edilen lowbed araç organize edilmiştir. Fabrikadan yüklenmesine müteakip, Y Logistics tarafından, La Spezia limanında konteyner dolumları ve konteyner sabitleme (lashing) işlemleri ile birlikte italya ihracat gümrüklemesi yapılarak, yükleme rezervasyonu bilgisi geçilen gemi acentasına konşimento talimatı verilmiş ve gemi kalkışı takip edilerek, müşteri A Dış Ticaret firmasına aşağıdaki bilgileri içeren Çıkış İhbarı gönderilmiştir.

Yük çıkış ihbarında yer alan bilgiler :

- İhracatçı firma detayları,
- Alıcı firma detayları,
- Gemi ve konteyner bilgisi,
- Yükleme limanı,
- Varış limanı,
- Yükleme tarihi,
- Tahmini varış tarihi,
- Kap adeti ve kilo detayları,
- Parsiyel yükler için hacim bilgileri,

- Mal bedeli.

18.03.2012 kalkışlı geminin 25.03.2012 tarihinde İstanbul Kumport Limanına varış gerçekleşmiş olup, Y Logistics İtaly'nin İstanbul şubesi olan Y Lojistik İstanbul firması tarafından gümrük işlemlerini başlatmak üzere A Dış Ticaret firmasına , Y Lojistik firması bünyesinde görevli olan Gümrük Müşaviri yetkilendirilmesi için gümrük belgeleri hazırlanmıştır. Gümrük müşaviri varışı gerçekleşmiş olan eşyanın geçici depolama yerinde konteyner değişikliği ve gözetim şirketinin incelemeleri için elleçleme iznine başvurmuştur. Elleçleme izni kapsamında teknik kontroller dahil, ithalat konteynerlerinden ihracat konteynerlerine eşyaların aktarımı, konteynerlere sabitlenmesi (lashing) ve bu konuyla ilgili liman müdürlüğünden alınacak elleçleme ekipmanların kiralanması Gümrük Müşaviri takibinde ve Y Lojistik firması yönetiminde organize edilmiştir. Liman operasyonunun tamamlanmasına takiben, eşya transit rejimine göre beyan edilmiş ve konteynerler liman sahasından ihracat gemisine, tam kapsamlı sigorta poliçesi düzenlenilerek yüklenmiştir. Lojistik hizmet sağlayıcı firma 1.parti teslimatı tamamlamış ve A Dış Ticaret Firması ile Y Italy Logistics arasında imzalanan lojistik hizmet anlaşması şartlarına göre masraf bildirimini yapılmıştır.

Tablo 30. Uygulamanın Denizyolu Maliyet Analiz Tablosu

1.PARTİ YÜKLEMeye AİT TAŞIMA MALİYET ANALİZİ				
Taşıma Şekli: Denizyolu				
Mal Grubu : Liman Elleçleme Makinesi				
Sipariş Tedarik Şartı: Exworks Modena İtalya				
Aktarma Limanı: İstanbul Limanı				
Sipariş Teslim Şartı : CIF Akabe Limanı Ürdün				
Taşıma Ekipmanı : Konteyner,1x40 flat rack, 2 x 40'lık open top				
Taşıma Ücreti	Masraf Kalemleri	Açıklama	Adet	Fatura Tutarı
1)	İhracat Nakliyesi Sigorta Prim Tutarı	Konşimento Bazında	1	Exw mal bedeli üzerinden %0,06
2)	Fabrika- İtalya Limanı Arası İç Nakliye Bedeli	Standart araç 13,60 x 2,45x 2,60	2	2.200,00 EUR
	Fabrika- İtalya Limanı Arası İç Nakliye	Lowbed araç	1	1.750,00 EUR
3)	İtalya İhracat Liman masrafları			
	Free In	Flat rack ve Open Top Konteynerler	3	300,00 EUR
	Konteyner Dolum Masrafı	Flat rack ve Open Top Konteynerler	3	500,00 EUR
	Lashing Masrafı	Flat rack ve Open Top Konteynerler	3	1.000,00 EUR
	Isps (iskele/gemi güvenilk payı)	Flat rack ve Open Top Konteynerler	3	21,00 EUR
	AMS Aci	Konşimento Bazında	1	75,00 EUR
4)	İtalya- İstanbul Navlun Bedeli	40'lık Open Top	2	2.800,00 EUR
	İtalya- İstanbul Navlun Bedeli	40'lık Flat Rack	1	2.100,00 EUR
	Free Out	Flat rack ve Open Top Konteynerler	2	350,00 EUR

	İtalya İhracat Gümrükleme Masrafları	Flat rack ve Open Top Konteynerler	3	200,00 EUR
5)	İstanbul Liman Varış Masrafları			
	Ordino Ücreti	Konşimento Bazında	1	130,00 USD
	Terminal ücretleri	Flat rack ve Open Top Konteynerler	3	450,00 USD
	Tahliye Ücreti	Flat rack ve Open Top Konteynerler	3	180,00 USD
6)	İstanbul Liman Operasyon Masrafları			
	Gümrük Elleçleme İzin Masrafı	Beyanname Bazında	1	250,00 TL
	Handling Fee-İthalat Konteyner Boşaltma Liman Vinç Hizmet Bedeli	Flat rack ve Open Top Konteynerler	3	850,00 USD
	Handling Fee-İhracat Konteyner YüklemeLiman Vinç Hizmet Bedeli	Flat rack ve Open Top Konteynerler	3	650,00 USD
	Lashing masrafı (sigorta dahil)	Flat rack ve Open Top Konteynerler	3	1.500,00 USD
	Gözetim Bedeli	Flat rack ve Open Top Konteynerler	3	500,00 USD
7)	İstanbul Liman Bekleme Masrafları			
*	İthalat konteynerleri Ardiye Bedeli (10 gün bekleme)	Flat rack ve Open Top Konteynerler	3	2.400,00 USD
**	İthalat konteynerleri Demuraj Masrafı	40'lık Open Top	2	360,00 USD
	İthalat konteynerleri Demuraj Masrafı	40'lık Flat Rack	1	300,00 USD
8)	İstanbul- Akabe Transit Liman Masrafları			
	Free Out	Flat rack ve Open Top Konteynerler	2	450,00 USD
	İhracat konteynerleri Ardiye Bedeli (2 gün bekleme)	Flat rack ve Open Top Konteynerler	3	360,00 USD
9)	İstanbul- Akabe Transit Gümrük Masrafları			
	Gümrük Müşavirliği Temsil Bedeli Transit Beyannamesi	Beyanname Bazında	1	750,00 TL
	Damga Vergisi Transit Beyannamesi	Beyanname Bazında	1	26,30 TL
10)	İstanbul- Akabe Transit Navlun Bedeli	40'lık Open Top	2	4.100,00 USD
	İstanbul- Akabe Transit Navlun Bedeli	40'lık Flat Rack	1	2.500,00 USD
	Acente Prim Tutarı	Flat rack ve Open Top Konteynerler	3	200,00 USD
11)	Transit Nakliye Sigorta prim tutarı	Konşimento Bazında	1	CIF mal bedeli üzerinden %0,09
*	Ardiye Tarifesi Ve Hesaplaması			
	Konteynerlerin Limanda Bekleme Süresi 10 gün -İthalat Konteynerleri	10 gün*80 usd* 3 konteyner=	2400 usd	
	Konteynerlerin Limanda Bekleme Süresi 2 gün- İhracat Konteynerleri	2 gün*60 usd* 3 konteyner=	360 usd	
**	Demuraj Tarifesi Ve Hesaplaması			
	Acenta Demuraj Serbest Süresi	7 gün		
	Konteynerlerin Limanda Bekleme Süresi	10 gün		
	Serbest Süre Dolmasından İtibaren İlk 3 Gün İçin	Open Top -3 gün* 60 usd*2 adet =	360 usd	
	Serbest Süre Dolmasından İtibaren İlk 3 Gün İçin	Flat Rack - 3 gün*100 usd*1 adet =	300 usd	
Not:	-Uluslararası satış ve buna bağlı gümrükleme transit rejimi kapsamında yapılmış olup, nakliye organizasyonu statüsünde konteynerler ihracat konteyneri statüsündedir. Bu nedenle, liman operasyonundan ihracat konteyneri olarak isimlendirilmiştir. -İthalat ve ihracat konteynerlerine overweight navlun farkları eklenmiştir.			

Sözleşmeye Ait 2. Parti Yükleme/Karayolu

Sözleşme konusu ikinci parti eşyanın yükleme planı aşağıda belirtilmiş olduğu üzere planlanmış ve Y Logistics firmasına verilmiştir. Lojistik firması tek fatura altında tüm taşıma ve ilgili gümrükleme, sigortalama hizmetlerini gerçekleştirecek olup, yükleme bazında müşterisi olan A Dış Ticaret firmasını bilgilendirecektir.

Sözleşme konusu eşya: Liman elleçleme makinesi yedek parçalarıdır.

Tedarik şartları: FCA Modena İtalya.

Teslimat şartları: CIP Akabe Ürdün.

Siparişin teslim adresi: Y Logistics Modena Depo.

Siparişin yükleme hazır olma tarihi: 20.03.2012

Siparişin yükleme adresinden alınacak tarih: sipariş hazır olduktan sonra en geç 10 gün içerisinde.

Siparişe ait yük bilgisi:

EuroPalet: 13 adet palet. Beher palet kg: 800 kg/ ölçüler 80x120x 100 cm

Yük için planlanan araç: Standart araç, 13,60 x2,45x 2,70 yükseklik.

Siparişi ait özel şart: Yedek parçalar İstanbul Erenköy Gümrüğü'ne bağlı bir Antrepo'ya getirilecek olup, gümrük bünyesinde küşat işlemiyle (4458 sayılı Gürük Kanununun Madde 41, Talep üzerine, gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulmasından önce, gümrüğe sunulan eşyanın incelenmesi veya bundan numune alınması yönünden ilgili ve yetkili kişilere izin verilebilir) eşyanın A Dış Ticaret firması yetkili personeli tarafından teknik incelemesi yapılacaktır. Teknik uygunluk sonrasında, eşya transit rejim beyanı yapılarak karayolu ile Akabe limanına transit olarak yüklenecektir.

Planlandığı üzere, ihracatçı firmanın eşyayı Y Logistics Italy deposuna teslim etmesiyle, eşya İtalya'dan ihracat aracında yüklenmiş ve çıkış ihbarı A Dış Ticaret firmasına gönderilmiştir.

Yük çıkış ihbarında yer alan bilgiler :

- İhracatçı firma detayları,
- Alıcı firma detayları,
- Araç plakabilgisi,
- Yükleme adresi,

- Varış adresi,
- Yükleme tarihi,
- Tahmini varış tarihi,
- Kap adedi, ölçü ve kilo detayları,
- Parsiyel yükler için hacim bilgileri,
- Mal bedeli.

Yüke ait CMR düzenlenerek müşteri olan A Dış Ticaret firmasına gönderilmiştir.

23.03.2012 tarihinde yüklenen aracın 28.03.2012 tarihinde İstanbul Erenköy Gümrüğü'ne bağlı Antrepo varışı gerçekleşmiş olup, Y Logistics İtalya şubesi olan Y Lojistik İstanbul firması tarafından gümrük işlemlerini başlatmak üzere, A Dış Ticaret firmasına, Y Lojistik firması bünyesinde görevli olan Gümrük Müşaviri yetkilendirilmesi için gümrük belgeleri hazırlanmıştır. Gümrük müşaviri varışı gerçekleşmiş olan eşyanın Antrepo beyannamesini (4458 Sayılı Gümrük Kanunu Antrepo Rejimi) sunarak eşyanın antrepo boşaltmasına refakat etmiştir. Antrepo'da bulunan eşya için gümrük müşaviri tarafından alınan küşat izni ile yedek parçaların teknik kontrolleri A Dış Ticaret firması personeli tarafından tamamlanmıştır. Antrepo elleçleme işlemleri için gerekli olan elleçleme ekipmaniantrepo bünyesinde sağlanmıştır. Antrepoda eşyaya ait teknik incelemeler tamamlandıktan sonra eşya transit rejimine göre gümrük beyanı yapılmış ve transit tır aracına bulunduğu Antrepo'dan yüklenmiştir. Eşyanın Akabe Limanı varışına kadar tam kapsamlı sigorta poliçesi tanzim edilmesiyle lojistik firmasının 2. parti hizmet anlaşması sona ermiştir.

A Dış Ticaret Firması ile Y Italy Logistics arasında imzalanan lojistik hizmet anlaşması şartlarına göre 2. parti teslimatı teyit edilmiş ve lojistik hizmeti kapsamında masraf bildirimini yapılmıştır.

Tablo 31.Uygulamanın Karayolu Maliyet Analiz Tablosu

2.PARTİ YÜKLEMeye AİT TAŞIMA MALİYET ANALİZİ

Taşıma Şekli: Karayolu	
Limana Elleçleme Makinesi Yedek Parçaları	
Sipariş Tedarik Şartı : FCA Y Italy Logistics Depo	
Aktarma Gümrüğü :İstanbul Erenköy	
Sipariş Teslim Şartı :CIP Akabe Ürdün	
Taşıma Ünitesi :EuroPalet x 13 adet	
Beher Palete Ait Ölçüler : 80x120x100 cm	-
Beher Palete Ait Brüt Ağırlık:800 kg	-

Yüklenecek Araç Tipi : Standart araç 13,60 x 2,45x 2,60			
-			
Taşıma Ücreti Masraf Kalemleri	Açıklama	Adet	Fatura Tutarı
1) Y Italy Logistics Depolama Masrafı	Palet Bazında	13	230,00 EUR
2) İhracat Nakliyesi Sigorta Primi	CMR Bazında	1	FCA mal bedeli üzerinden %0,06
3) İtalya- İstanbul Parsiyel Taşıma Bedeli	Kg/ Ldm bazında	10.400 kg	1.700,00 EUR
4) İstanbul Erenköy Gümrük Varış Masrafları	CMR Bazında		
Ordino ücreti	CMR Bazında	1	180,00 TL
Antrepo Boşaltma Masrafı	Palet Bazında	13	150,00 TL
Gümrük Müşavirliği Temsil Bedeli Antrepo Beyannamesi	Beyanname Bazında	1	100,00 TL
Gümrük Müşavirliği Elleçleme İzin Masrafı	Beyanname Bazında	1	250,00 TL
5) İstanbul -Akabe Transit Yükleme Masrafları			
Antrepo Yükleme Masrafı	Palet Bazında	13	200,00 TL
** Antrepo Ardiye Bedeli	Palet Bazında	13	250,00 USD
Gümrük Müşavirliği Temsil Bedeli Transit Beyannamesi	Beyanname Bazında	1	250,00 USD
Transit Taşıma Ücreti	CMR Bazında	1	1.850,00 USD
Transit Sigorta Primi	CMR Bazında	1	CIF üzerinden %0,09
** İstanbul Antrepo bekleme süresi 3 gündür.			

Sözleşmeye Ait 3. Parti Yükleme/ Havayolu

Sözleşme konusu üçüncü parti eşyanın yükleme planı aşağıda belirtilmiş olduğu üzere planlanmış ve Y Logistics firmasına verilmiştir. Lojistik firması tek fatura altında tüm taşıma ve ilgili gümrükleme, sigortalama hizmetlerini gerçekleştirecek olup, yükleme bazında müşterisi olan A Dış Ticaret firmasını bilgilendirecektir.

Sözleşme konusu eşya: Liman elleçleme makinesi yedek parçalarıdır.

Tedarik şartları: FCA Milano İtalya.

Teslimat şartları : CPTAkabe Ürdün.

Siparişin teslim edilecek forwarder adresi: Y Logistics Depo.

Siparişin yüklemeye hazır olma tarihi: 10.04.2012

Siparişin yükleme adresinden alınacak tarih: sipariş hazır olduktan sonra en geç 10 gün içerisinde.

Siparişe ait yük bilgisi:

A malı:Palet 280 kg x 2 adet, 80x120x100 cm

B malı: Palet75 kgx 1 adet, 100x120x180cm

Planlandığı üzere, ihracatçı firmanın eşyayı Y Logistics Italy deposuna teslim etmesiyle, eşya İtalya'dan Z havayollarına ait kargo uçağına yüklenmiştir. İtalya'dan nihai teslim yeri olan Akabe şehrine uçak seferi bulunamaması sebebiyle, eşya Ürdün Amman şehrine yüklenmiş ve Amman- Akabe arası iç nakliye ile teslimi planlanmıştır. İtalya- Amman yüklemesine ait çıkış ihbarı A Dış Ticaret firmasına gönderilmiştir.

Yük çıkış ihbarında yer alan bilgiler :

- İhracatçı firma detayları,
- Alıcı firma detayları,
- Uçuş Sefer No ve Tarihi,
- Çıkış Havaalanı,
- Varış Havaalanı,
- Tahmini varış tarihi,
- Kap adedi, ölçü ve kilo detayları,
- Mal bedeli.

Yükleme doğrultusunda, AWB düzenlenerek, transit ticaret ilişkisi beyan edilmiştir.

Buna göre;

Yükleyici (shipper) : X Port Machinery Italy

Alıcı (Conisgnee) : A Dış Ticaret Firması Türkiye

İhbar Adresi (Notify) : B Müşteri AkabeÜrdün olacaktır.

A Dış Ticaret Firması ile Y Italy Logistics arasında imzalanan lojistik hizmet anlaşması şartlarına göre 3. parti teslimatı teyit edilmiş ve lojistik hizmeti kapsamında masraf bildirim yapılmıştır.

Tablo 32. Uygulamanın Havayolu Maliyet Analiz Tablosu

3.PARTİ YÜKLEMeye AİT TAŞIMA MALİYET ANALİZİ	
Taşıma Şekli: Havayolu	
Liman Elleçleme Makinesi Yedek Parçaları	
Sipariş Tedarik Şartı : FCA Y Italy Logistics Depo	
* Sipariş Teslim Şartı : CPTAkabe Ürdün	
Taşıma Ünitesi : Palet	
A Palete Ait Ölçüler Ve Brüt Ağırlık Bilgisi: 280 kg x 2 adet, Uzunluk 80xGenişlik 120x Yükseklik 100 cm	-
B Palete Ait Ölçüler Ve Brüt Ağırlık Bilgisi: 75 kg x 1 adet, Uzunluk 100x Genişlik 120x Yükseklik 180cm	-

Taşıma Ücreti Masraf Kalemleri	Açıklama	Adet	Fatura Tutarı
1) Y Italy Logistics Depolama Masrafı	Palet Bazında	2	100,00 EUR
2) Y Italy Logistics Depo- Milano Havaalanı İç Nakliye Bedeli	Ağırlık Bazında	1	125,00 EUR
3) İhracat Nakliyesi Sigorta Primi	AWB Bazında		FCA mal bedeli üzerinden %0,06
4) Milano- Amman Transit Taşıma Bedeli			
A palete ait	560 kg *3,10 euro/kg	Brüt Ağırlık Bazında	1 1.736,00 EUR
B palete ait	360 kg *3,10 euro/kg	Hacimsel Ağırlık Bazında	1 1.116,00 EUR
5) Konşimento ücreti	AWB Bazında	1	80,00 EUR
6) Amman Havaalanı- Akabe Arası İç Nakliye	AWB Bazında		350,00 USD
A palete ait taşıma ücreti:			
Hacim ağırlık = $\frac{\text{parça sayısı} * (\text{L} * \text{W} * \text{H}) \text{cm}}{6000}$		Hesaplama: $\frac{2 * (80 * 120 * 100) \text{cm}}{6000} = 160 \text{ kg}$	
Taşıma ücretine esas alınacak kg : 280kg*2 palet : 560 kg (paletin gerçek ağırlığıdır)			
B palete ait taşıma ücreti:			
Hacim ağırlık = $\frac{\text{parça sayısı} * (\text{L} * \text{W} * \text{H}) \text{cm}}{6000}$		Hesaplama : $\frac{1 * (100 * 120 * 180) \text{cm}}{6000} = 360 \text{ kg}$	
Taşıma ücretine esas alınacak kg : 360 kg (paletin hacimsel ağırlığıdır)			
* İtalya - Amman arası direkt uçuş olduğundan, Amman'da gümrükleme işlemi tamamlanmış ve sözleşme şartı olan Akabe teslimatı yapılmıştır.			

4.1.Uygulamanın Değerlendirmesi

Uygulamada Türkiye uğraklı ve direkt transit ticaret kapsamında denizyolu, karayolu ve havayolu yüklemeleri incelenmiştir. Uygulamada, bir lojistik hizmet sağlayıcı firmatarafından, temel fiziksel hizmetler olan: taşıma, depolama ve destekleyici lojistik hizmetlerde olan; elleçleme, muayene ve gözetim, sigorta ve gümrükleme hizmetleri bir sözleşme kapsamına müşterisi olan A Dış Ticaret firmasına verilmiştir.

Uygulamada denizyolu ve karayolu yüklemesi, varış destinasyonu olan Akabe'ye direkt teslimi organize edilebilecekken, İstanbul aktarmalı planlanmıştır. Bunun sebebi detaylı maliyet kalemlerini incelemektir; lojistik yönetimi açısından herhangi bir zorunluluk bulunmamaktadır.

LHS, projenin 1. parti yüklemesi olan deniz yoluna taşınmasına ait; standart ve gabari dışı (ağırlığı veya ölçüleri itibariyle standart araçların ebadı dışında olan yüklerin, özel nakliye kriterlerine uygun olarak iki nokta arasında taşınmasıdır) yükler için araç organizasyonu ile tedarikçi firmadan mal alımlarını organize etmiş, buna bağlı yük ölçülerine uygun özel ekipman olarak değerlendirilen open top ve flat rack konteyner pozisyonlaması yaparak yük rezervasyonunu gemi acentasına bildirilmiştir. Yükleme öncesi liman operasyonu için, eşyanın konteynersabitlenme

işlemi ve liman elleçleme hizmetleri yönetilerek, gemiye yükleme aşamalarını takip etmiş ve konşimento talimatı gemi acentasına bildirilmiştir. Proje devamında, transit aktarma limanı olan İstanbul'da yük varış takibi yapılmış, bünyesinde olan gümrük müşaviri ile gümrük müdürlüğü'ne sunulması gereken yasal beyanlar hazırlanmıştır. Gümrük nezdinde, muayene ve gözetim hizmetleri, konteyner değişikliği, lashing (sabitleme) işlemleri ile beraber ihracat konteyner dolulukları tamamlanmış ve gemi acentasına yük rezervasyonu bildirilmiştir. Liman operasyon sürecinde ihtiyaç duyulan vinç ve forklift gibi yükleme ekipmanlarının kiralama organizasyonu sağlanmış ve operasyon sürecinde ardiye ve konteyner işgaliyesinden kaynaklanan demuraj masraf hesabı takip edilmiştir. Tüm lojistik hizmet aşamalarında oluşabilecek hasar riskleri tam kapsamlı sigorta poliçesi ile teminat altına aldırılmıştır.

Projenin 2. parti teslimatı olan karayolu yüklemesinde, tedarikçi tarafından Y Logistics deposuna teslim edilen siparişin transit aktarma gümrüğü olan İstanbul'a ihracat yüklemesi gerçekleştirilmiştir. Aracın İstanbul'a varışıyla, gümrüklü saha olan Antrepo'ya boşaltımı ve teknik muayeneleri için elleçleme işlemleri takip edilerek, gümrük müşaviri tarafından yasal beyanlar tamamlanmıştır. Eşyanın varış teknik gözetim ve gümrük işlemlerinin tamamlanmasına müteakip, transit yük tır aracına yüklenerek Akabe'ye teslimi için CMR talimatı verilmiştir. Tüm lojistik hizmet aşamalarında oluşabilecek hasar riskleri tam kapsamlı sigorta poliçesi ile teminat altına aldırılmıştır.

Projenin 3. parti teslimatı olan havayolu yüklemesinde, tedarikçi tarafından Y Logistics deposuna teslim edilen eşyanın havayolu yüklemesi için, uygun havayolu şirketi ve uygun varış havaalanı planlaması yapılarak yük rezervasyonu geçilmiş ve yolcu ya da kargo uçak seferi takip edilmiştir.

Proje kapsamında tüm işlemler Y Logistics tarafından ödenmiş ve masraf dökümü ile beraber lojistik hizmet olarak müşteri A Dış Ticaret firmasına fatura edilmiştir.

Uygulamada görüldüğü üzere uluslararası ticaret yapan firma, tedarik noktasından teslim noktasına kadar tüm fiziksel ve hizmet ihtiyacını uzman bir lojistik hizmet sağlayıcı firmaya dışkaynaklama ile vermiştir. Lojistik süreç kapsamında tüm aşamaları detaylandırmış ve tek bir hizmet kaynağından sözleşme kapsamında lojistik hizmeti satın almıştır.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Lojistik,günümüz iş dünyasının gereği” iletişim ve kontrol sistemlerin içinde yer aldığı, mal ve hizmet tedarikine yönelik planlama, organizasyon, nakliye ve yönetim faaliyetlerinin bütünüdür. Artık sadece nakliye yapan taşımacılık firmaları seviyesinde kalmamış, süreç yönetimi ihtiyacı ile çığ gibi büyüyen bir sektör haline gelmiştir.2000’li yılların başı itibarıyla, sadece nakliye hizmeti veren firmalarının hepsi günümüzde isimlerini lojistik firması olarak değiştirirken, lojistik nakliyeyi de kapsayan bir üst konu olarak dikkat çekmektedir. Küreselleşen ekonomi ile birlikte şirketlerin içine girmiş oldukları rekabet ortamı, onları üretim süreçlerinde birçok noktadan çekilerek bu aşamaları maliyet, zaman ve kalite açısından denetleyebilecekleri başka şirketlere devretmeye sevk etmiştir. Bu hizmeti alan firmalar maliyetlerini aşağıya çekerken hız açısından da rekabet edebilir duruma getirmiştir. Böylelikle daha önce nakliyatçılık yapan firmalar taşımanın çok daha ötesinde hizmet vermeye başlamıştır. Bugün dünyada, mal üretmek kadar onu satabilmek, satılan malı son alıcıya ulaşıncaya kadar zarar vermeden taşımak büyük önem taşımaktadır.

Aynı zamanda, günümüzün rekabetçi ortamı firmaların kendi uzmanlık alanlarına odaklanmalarını gerektirmektedir. Örnekte incelen firma, uluslararası satış ve servis hizmetlerinde başarıya ulaşmış ve rakamsal olarak hacimli projeler yönetmektedir. Asıl uzmanlık alanına ilerlemesi ve lojistik yönetimi hizmetlerinde olan aşamalara yoğunlaşmak ve risk almak istememektedir.

Gelişen uluslararası ticarete alışkanlıklar ve öncelikler her geçen gün şekillenmektedir. Bu doğrultuda, süreç yönetimi ile analiz ve sonucunda iyileştirme amaçlanabilir.Tüm hedeflerin belirlendiği ve bu çerçevede çalışmaların sürdüğü günümüzün rekabetçi koşullarında analiz ve iyileştirme önemlidir. Buna bağlı, kurumsal ve ticari hedefler belirlenebilir ve tasarruf sağlanabilir.

Lojistik faaliyetlerin işletme faaliyetlerine değer ekleyen nitelikte olduğu ve bunların öneminin de giderek arttığı görülmektedir. Lojistik, firma hissedarları, tedarikçileri ve müşteriler açısından değer yaratmaktadır. Lojistikteki değer, yer ve zaman olarak ifade edilmektedir. Mal ve hizmetler müşterilerin sahipliğinde tüketilmek istedikleri yer ve zamanda bulunmadıkça herhangi bir değer ifade etmemektedirler. Etkin bir

lojistik yönetimi, değer ekleyen süreçlere katkı sağlamak üzere lojistik zincirdeki her bir faaliyeti ele almaktadır.

Lojistiğin gelişmesi, ülkelerin lojistik olanak, coğrafi, fizikselyapılarına bağlıdır. Ülke ve bölge bazında yapılan lojistik değerlendirmeler önemlidir. Türkiye coğrafyasının lojistik bakış açısıyla önemli üstünlükleri vardır. Ülkemiz jeo-stratejik açıdan Asya ve Avrupa ile Karadeniz ve Akdeniz arasında köprü konumunda olup üç kıtanın kesişim noktasındadır.

Türkiye'nin çok ciddi bir potansiyele sahip olduğunu söylenebilir. Ancak ülkemizde, belli üretim grubunda belli faaliyetleri kapsayan lojistik hizmet veren firmalar bulunsa da, proje bazlı, geniş coğrafya da, tüm lojistik süreçler için danışmanlık veren ve bu hizmeti sağlayan lojistik firmaların sayısı oldukça azıdır. Amerika ve Avrupa ülkelerinde olduğu gibi lojistik firmaların tüm lojistik süreçleri ile kapsamlı hizmet vermeleri mümkündür. Ancak Türkiye'de lojistik kavramının, tüm süreç yönetiminden ziyade halen taşıma hizmeti çerçevesinde değerlendirilmesi sebebiyle, uluslararası ticaret yapan firmalar bu tip projelerde, lojistik aşamalarının ayrı ayrı firmalar ile takip etmek zorunda kalmaktadır. Bu ciddi bir anlamada zaman kaybı ve maliyet artışına neden olmaktadır. Oysa birbiri ile son derece ilişkili, zaman ve yönetim etkileşimin yoğun olduğu aşamalarının tek bir yetkin birim tarafından yönetilmesi gerekmektedir.

Dünyadaki eğilimlerin Türkiye'yi de etkilemesi kaçınılmazdır. Küresel alanda ortaya çıkan gelişmeler Türk dış ticareti ve bununla ilişkili olarak da lojistik sektörü üzerinde etkilerini göstermektedir. Son birkaç yıldır lojistik sektöründe ciddi gelişmeler yaşanan Türkiye'de, coğrafi konumunun getirdiği avantajların bölgesinde lojistik üs olarak tam anlamıyla kullanılmamasına rağmen bu yönde olumlu gelişmeler yaşanmaktadır.

Deloitte Danışmanlığı'nın "Taşımacılık Ve Lojistik Sektör- Ocak 2010" raporunda son beş yıl içinde yılda ortalama % 20 oranında büyüyen mal hizmet ihracatı ve ithalatı sektörün büyüklüğünün 2015 yılında 120 milyar ABD dolarına ulaşacağı tahmin edilmektedir. Dış ticarete beklenen büyüme lojistik hizmeti sağlayıcılarına da büyüme fırsatı sunacaktır. Buna bağlı, ülkemizde beklenen sektörel gelişme ve büyümede rol almak isteyen lojistik hizmet sağlayıcı firmalar, dış ticaret firmalarına sunabilecekleri hizmetlere yönelik yapılanmalarını sağlamalıdır.

KAYNAKÇA

ABİGEM, (2008).Avrupa Birliği İş Geliştirme Merkezi, Dış Ticarete Karşılaşılan Sorunlar Eğitim Notları.

Acar,A.,(2011). Tedarik Zinciri Faaliyetlerinin Maliyetleri Ve Dış Kaynak Kullanım İlişkisi,Süleyman Demirel Üniversitesi.

Akın, H., (2004). Yeni İsim Dış Ticaret.4. Baskı, İstanbul: Elma Yayınevi.

Aktaş, A.O., (2004).“Lojistik Yönetiminde Kombine Taşımacılık”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi.

Akkaya, C., (1998). İthalatla İlgili Gümrük Mevzuatı ve Uygulamaları, İstanbul Ticaret Odası, Dış Ticaret Eğitim Semineri.

ALPAR, C., ve ONGUN, T., (1986).Dış Ticaret Ansiklopedik Sözlük, Türkiye Dış Ticaret Derneği.

Ankaralı, E. G., (2010). Uluslararası Nakliyeciler derneği Eğitim Notları, Mert Matbaacılık.

Atabey, A.,(2004). Dış Ticaret Ders Notları.

Ay, F., (2008). Dış Ticarete Gümrük Ve Gümrükleme Sorunları, Isparta Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu, Tez.

Babacan, M., (2012). Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki gelişimi ve Rekabet Vizyonu, Lojistik Yönetimi Dergisi sf 24.

Bağrıaçık, A., (2000). Yeni Gümrük Kanunu Çerçevesinde Uygulamalı Dış Ticaret İşlemleri,Bilim Teknik Yayınevi, İstanbul.

Bağrıaçık, A., (2007).Etkin İhracat Yönetimi, Yaklaşım Yayın Evi.

Baki B., (2004).Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi, Volkan, Ankara.

Bamyacı,M., (2013). Uluslararası Ticaret Ve Lojistikte Güncel KonularDers Notları

Baysal A., (2007). Gümrük Uygulamalarını Lojistik Maliyetler Üzerine Etkisi, Proje, Dokuz Eylül Üniversitesi

- CSCM, (2012).Council of Supply Chain Management.Erişim: 10 Ekim 2012
<http://cscmp.org/>
- Çancı, M., ve Erdal, M., (2009).Lojistik Yönetimi. İstanbul: UTİKAD yayınları.
- Çancı, M.,ve Erdal, M., (2003). Lojistik Yönetimi, UTİKAD yayınları..
- Dönmez,K.,(2011).Taşıma Hukuku Ders Notları
- DPT, (2001).Devlet Planlama Teşkilatı Raporu, 2001
- Demir,S., (1997). Gemi İnşaatı Mühendisliği, Proje, İstanbul Üniversitesi
- Duranoğlu, A.,(2013).Lojistik Ve Dış Ticarete Risk Ve Riskten Kaçınma Yolları, Yüksek Lisans Tezi, 2013.
- Erdal, M., Güvenler, A., ve Sandalcı, K., (2009). Uluslararası Demiryolu Eşya Taşımacılığı, UTİKAD yayınları.
- Erguvan,S.,(2012).Dokuz eylül Üniversitesi,Denizyolu ile Yük Taşıma Ücreti (Navlun)
- Gökdoğan.S, (2006). Freight Forwarder Organizasyonu Ve Freight Forwarder Organizasyonunda Konteyner Taşımacılığı,Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi
- Görçün, Ö. F., ve Görçün, Ö., (2008). Demiryolu Taşımacılığı, 1. Baskı, Beta yayınları.
- Gümrük Müteşarlığı, (2013).Erişim 03.02.2013 www.gumruk.gov.tr
- Gümrük Kontrolörleri Derneği.Erişim 05.02.2013 www.gumrukkontrolor.org.tr
- Homak, Ö., (2012). Dış Ticarete Milletlerarası Ticaret Odası Uygulama Kurallarının Yeri Ve Önemi, Yüksek Lisans Tezi,Başkent Üniversitesi.
- İGEME, (2003).İhracatta Pratik Bilgiler Serisi "Nakliyat", Ankara, 2003.
- İGEME,(2004). İhracatta Pratik Bilgiler Serisi "İhracatta Kullanılan Uluslararası Belgeler", Ankara.
- İGEME. (2006). 100 Soruda Dış Ticaret. 10 Mart 2012.
- İhracatta ödeme Şekilleri, (2013).Erişim www.igeme.gov.tr/.
- İhracatta prosedürler, (2013).Erişim www.igeme.gov.tr/.

- Incoterms,(2010). İç ve Dış Ticarete İlişkin Ticari Terimlerin Kullanımı İçin ICC Kuralları (Milletlerarası Ticaret ODASI (ICC) Yayınları) .
- Kambiyo Ve Temel Dış Ticaret Kavramları, (2012).Erişim10 Kasım 2012.
- Kandur, B. (2013).Gümrük Müşaviri Röpörtaj.
- Kayserilioğlu,E., (2004).Rapor.İstanbul Ticaret Odası.
- Keskin, H., (2011). Lojistik, Küresel Tedarik Zinciri Pratikleri, Gazi Kitabevi.
- Koban, E ve Keser, H.Y., (2007). Dış Ticarete Lojistik, Ankara: Ekin Basım Yayım Dağıtım.
- Köse, V., (2012). Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı Ve Karayolu Taşımacılığı Yapan İşletmelerde Sefer Maliyetlerinin Hesaplanması ve Muhasebe Kayıtları Atılım Üniversitesi.
- Lambert, D.M., (2001). Supply Chain Management. The journal of Logistics Management. cilt.12. sf: 2.
- Long, D., (2012). International Logistics, Uluslararası Lojistik, çeviren Mehmet Tanyaş ve Murat Düzgün, Nobel yayınları.
- Özalp, A., (2007). Dış Ticarete Yeni Kurallar UCP 600'ın Kullanılması Ve Akreditif. İstanbul, Türkmen Kitabevi.
- Özalp, A., (2009). UCP 600'ın Kullanılması ve Akreditif, 3.b., İstanbul, Türkmen Kitabevi.
- Öz, M., (2013). Lojistikte Yeni Yaklaşımlar.
- PWC,(2013). MLS Holding A.Ş. Limancılık Gelişimi Raporu
- Simchi Levi, D., Kaminsky,P.and Simchi-Levi, E., (2003). Designing and Managing the Supply Chain.
- Şahin, A., (2008). İhracatta Ödeme Şekilleri. İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi (İGEME). Ankara.
- Şahin, G.A., Lojistikte Outsourcing Karar Süreci Ve 3PL Seçim Kriteri, İstanbul Arel Üniversitesi.
- Şen, E., (2009). İhracatta Kullanılan Uluslararası Belgeler. İGEME.
- Tanbaş, M., (2010). Karayolu Taşıma Mevzuatı, 1. Baskı, TUGEM.

Tanyaş, M., (2011). Tedarik Zinciri Yönetimi Ders Notları.

Tanyaş, M., (2009). Akademi Lojistik, Lojistik Kavram Ve Terimler Rehber Kitabı. Mersin: Mersin Ticaret ve Sanayi Odası.

Tanyaş, M., (2008). Lojistik Ve Tedarik Zinciri Yönetimi. İTÜ Lojistik Sempozyumu. İstanbul. 27 Temmuz 2008.

Tanyaş, M., (2005). Tedarik Zinciri Yönetimi ve KALDER Kıyaslama Grup Projesi, Sunumu. 14.Kalite Kongresi, 14 Mayıs 2011.

Tanyaş, M., (2004). Lojistikte Envanter Yönetiminin Önemi. 12 Ekim 2008.

Tumay, T., (1996). Mevzuat ve Teknik Yönleriyle İhracat , Yapı Kredi Bankası A.Ş. İktisadi Araştırmalar Bölüm Başkanlığı, İstanbul.

Uluslararası Taşımacılıkta Kullanılan Terimler (2013).Yayın tarihi 05 Şubat 2009

<http://www uluslararası-nakliye.net/taşımacılıktakullanılan-terimler.htm>

Vanlı, H.,(2012). Gümrük Ve Serbest Bölgeler Ders Notları

Yercan, H. F., (1996). Liman İşletmeciliği ve Yönetimi, Mersin Ticaret Odası Yayınları.

Yorulmaz, M., (2009). Yalova Üniversitesi, Navlun Ders Notları.