DENİZYOLUM TAŞIMACILIGENCE YÜK SEVKİYATÇILIĞİNIN KARAR YAKLAŞIMLARI VE BİLGİ TEKNOLOJİLERİ UYGULAMALARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Müh. Özlem ÖZEN
512991045

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

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

KASIM 2006
Çalışmanın ana esin kaynağı, son yıllarda denizyolu, lojistik ve yük komisyoncılığı etkinliklerinin gelişmeler göstermekte olmasıdır. Bu yönde lojistik ve yük komisyoncılığı etkinliklerine ilişkin ile kararlaşmaları ve bilgi teknolojileri kullanımı alanında araştırma çalışmalarına gereksinim duyulmasıdır.

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

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

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

Çalışmanın denizyolu yük sevkiyatçılığı hizmeti veren kuruluşlara, sektöre ve ülkemize yararlı olmasını dilerim.

EYLÜL, 2006

ÖZLEM ÖZEN

İSTANBUL
İÇİNDEKİLER

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

1. GİRİŞ .............................................................................................................................. 1
  1.1. Genel Bakış ......................................................................................................... 1
  1.2. Amaç ve Çalışmanın Tanımı ........................................................................ 2
  1.3. Önceki Başlıca Çalışmalar .............................................................................. 3
  1.4. Problem Ve Yöntem ....................................................................................... 3

2. GENEL TANIMLAR .................................................................................................... 5
  2.1. Genel Bakış ...................................................................................................... 5
  2.2. Hizmet Tanımları .......................................................................................... 5
    2.2.1. Armatör İşletmeler .................................................................................... 6
      2.2.1.1. Düzensiz Hat (Tramp) İşletmeleri ..................................................... 6
      2.2.1.2. Düzenli Hat (Liner) İşletmeleri ....................................................... 7
      2.2.1.3. Tanker İşletmeleri ........................................................................... 8
    2.2.2. Gemi Acenteleri ....................................................................................... 8
    2.2.3. Brokerler .................................................................................................. 9
    2.2.4. Yük Sevkıyatçılığı ................................................................................... 10
    2.2.5. Lojistik, Lojistik İşletmeleri ................................................................ 11
      2.2.5.1. Lojistik Sevk Ve İdare .................................................................... 11
      2.2.5.2. Ulaştırma ...................................................................................... 11
      2.2.5.3. Mühendislik ................................................................................... 11
    2.2.6. Ulaştırma Sistemleri ............................................................................. 12
    2.2.7. Taşıma Türlerinin Sınıflandırılması .................................................... 13
  2.3. Yönetim Karar Yaklaşımları ........................................................................... 15
    2.3.1. Karar Modeli Tanımları ........................................................................ 15
2.3.2. Başlıca Karar Modelleri ................................................................. 19

3. LOJİSTİK ......................................................................................... 20

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

4. YÜK SEVKIYATÇILIĞI ..................................................................................... 37
4.1. Giriş ............................................................................................................ 37
4.2. Yük Sevkıyatçılığının Lojistik Faaliyetlerdeki Yeri ........................................ 38
4.3. Yük Sevkıyatçılığı Faaliyet Alanları Ve İşlevi ............................................... 41
   4.3.1. Yük Sevkıyatçılığının Temasta Olduğu Çalışma Grupları ......................... 43
       4.3.1.1. Yasalar ve Uygulamaya Yönelik Hukuki Grup ................................. 44
       4.3.1.2. Pazarlamaya Yönelik Grup ............................................................ 44
       4.3.1.3. Lojistik Tedarikçi Grup ................................................................. 45
   4.3.2. Yük Sevkıyatçı ve Sözleşme Tipleri ...................................................... 45
       4.3.2.1. İhractat-İthalat Ticari Satın Sözleşmesi ........................................... 45
       4.3.2.2. Gönderici-Yük Sevkıyatçı Sözleşmesi ............................................ 46
       4.3.2.3. Yük Sevkıyatçısı - Taşıyıcı Sözleşmesi ......................................... 47
       4.3.2.4. Depo Sözleşmesi ........................................................................... 47
       4.3.2.5. Dağıtım Sözleşmesi ..................................................................... 47
   4.4. Yük Sevkıyatçılığı ve Taşıma Organizasyonu ............................................. 48
   4.4.1. Taşıma Türünün Belirlenmesi ............................................................... 48
   4.4.2. Taşıma Türü Seçim Kriterleri .................................................................. 49
       4.4.2.1. Maliyet ......................................................................................... 49
       4.4.2.2. Hız .............................................................................................. 50
       4.4.2.3. Güvenilirlik .................................................................................. 51
       4.4.2.4. İzlenebilirlik ................................................................................ 51
       4.4.2.5. Emniyet /Emniyet ....................................................................... 51
       4.4.2.6. Esneklik ...................................................................................... 52
   4.4.3. Taşıyıcı Seçimi .................................................................................... 52
   4.5. Yük Sevkıyatçılığı ve Lojistik Hizmet Yönetimi ........................................... 52
   4.5.1. Hizmet Yönetimi .................................................................................. 53
   4.5.2. Yük Sevkıyatçılığı İşletmesinin Hizmet Bileşenleri ............................... 53
       4.5.2.1. Ürün (Hizmet) ............................................................................. 54
       4.5.2.2. Fiyat ............................................................................................ 55
       4.5.2.3. Dağıtım ...................................................................................... 55
       4.5.2.4. Tutundurma ................................................................................ 56
       4.5.2.5. Süreç .......................................................................................... 58
       4.5.2.6 Katılımcılar .................................................................................. 58
4.5.2.7. Fiziksel Unsurlar .................................................. 59
4.5.2.8. Üretkenlik ve Kalite .............................................. 59
4.5.3. Pazar Araştırması ve Hedef Pazar Analizi ...................... 60
  4.5.3.1. Sektör Analizi .................................................... 61
  4.5.3.2. Rekabet Analizi ................................................ 61
  4.5.3.3. Lojistik ihtiyaçların Belirlenmesi .......................... 62
  4.5.3.4. Strateji ve Aksiyonlar ........................................ 63
4.5.4. Müşterilerin Yük Sevkıyatçılığı Seçimi ve Lojistik Hizmet Alımı ...... 64
5. ULUSLARARASI DENİZYOLUMA TAŞIMACILIĞINDA YÜK
SEVKİYATÇILIĞI .......................................................... 65
  5.1. Giriş .......................................................................... 65
  5.2. Denizyolu Eşya Taşımacılığının Temel Bileşenleri ............... 66
    5.2.1. Denizyolu Eşya Taşıma Araçları ............................. 66
    5.2.2. Terminal ve Liman Hizmetleri .................................. 67
      5.2.2.1. Yükleme-Boştaltma Hizmetleri .......................... 68
      5.2.2.2. Shifting Hizmeti ............................................. 68
      5.2.2.3. Gemiden Gemiye Aktarma (Limbo) Hizmeti .............. 69
      5.2.2.4. Terminal Hizmetleri ........................................ 69
      5.2.2.5. Ardiye Hizmetleri .......................................... 69
      5.2.2.6. Diğer Liman Hizmetleri .................................... 69
    5.2.3. Eşyalar (Yüklер) .................................................. 70
  5.3. Yük Sevkıyatçılığı ve Denizyolu Düzenli Hat Taşımacılığı .......... 70
  5.4. Uluslararası Denizyolu EşyaTaşımacılığında Yük Sevkıyatçılığı .... 72
  5.5. Denizyolu Taşımacılığında Yük Sevkıyatçılığının Temel Görevleri ...... 73
  5.6. Denizyolu Taşımacılığında Yük Sevkıyatçılığının Faaliyet Alanları .......... 75
    5.6.1. İhracat Taşımlarında Yük Sevkıyatçılığı .......................... 75
      5.6.1.1. İhracat Taşıma Sözleşmesinin Gerçekleştirilmesi .......... 77
      5.6.1.2. İhracat Taşımlarında Müşteriden Siparişin Alınması –
               Rezervasyon ...................................................... 77
      5.6.1.3. Yük Sevkıyatçılığının Yük Teslimi - Gemi Kalkışı
               Arasındaki Süreç .............................................. 78
      5.6.1.4. Faturalama ..................................................... 81
    5.6.2. Ithalat Taşımlarında Yük Sevkıyatçılığı ............................... 82
      5.6.2.1. İthalat Taşıma Sözleşmesinin Gerçekleştirilmesi .......... 82
5.6.2.2. İthalat Taşımalarında Müşteriden Siparişin Alınması–
Geminin Varış Arasındaki Sürek ........................................... 83
5.6.2.3. İthalat Taşımalarında Gemi Varışındaki Aşamalar ............. 84
5.6.2.4. Operasyonun Tamamlanması ve Tahsil .............................. 85
5.6.2.5. Faturalama ................................................................. 86
5.6.3. Transit Taşımacılıkta Yük Sevkıyatçılığı ................................. 86
5.7. Yük Sevkıyatçılığı ve Denizyolu Eşya Taşmacılığı Temel
Sözleşme Tipleri .................................................................... 88
5.7.1. Yük Sevkıyatçılığı Firmasının Müşterilerle Yaptığı
Hizmet Sözleşmesi .............................................................. 88
5.7.2. Yük Sevkıyatçılığı Firmaları Arasındaki Uluslararası
Acentelik Sözleşmesi ......................................................... 88
5.8. Yük Sevkıyatçılığı ve Konteyner Navlun Fiyatlaması ............... 89
5.9. Denizyolu Konşimento ....................................................... 91
5.9.1. Nam’a Yazılı Konşimento Belgesinin Doldurulması ............. 92

6. DENİZYOLU YÜK SEVKİYATÇILIĞINDA BİLGİ
TEKNOLOJİLERİ UYGULAMASI ............................................ 96
6.1. Giriş .................................................................................. 96
6.2. Programların Genel Özellikleri .......................................... 96
6.3. Program Girdileri .................................................................. 98
6.4. STARNET Bilgisayar Programı ile Yapılan Bir Uygulama .......... 104
6.4.1. Ana Menü Çalışma Ekranı ve İşlevi ..................................... 105
6.4.2. Rezervasyon Ekranı ve İşlemleri ......................................... 106
6.4.3. Ekipmanın Seçilmesi ve Konteyner Numarasının Belirlenmesi .... 112
6.4.4. Pozisyon Oluşturma ve Evrakların Hazırlanması .................. 116
6.4.5. Gelir (Beklenen Değerler) Giriş ve Faturalama ..................... 124

7. SONUÇLAR VE TARTIŞMA .................................................. 130
7.1. Öneri .................................................................................. 133

KAYNAKLAR ........................................................................ 135
EKLER ..................................................................................... 139
ÖZGEÇMİŞ ............................................................................. 151
<table>
<thead>
<tr>
<th>ŞEKİL LİSTESİ</th>
<th>Sayfa No</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Şekil 3.1</td>
<td>Lojistik Yönetiminde Ulusal ve Uluslararası Süreçler ..........</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 3.2</td>
<td>Üçüncü Parti Lojistik ........................................</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 3.3</td>
<td>Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramının Tarihçesi ..........</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 3.4</td>
<td>Tedarik Zinciri Yönetimi .......................................</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 4.1</td>
<td>Yük Sevkıyatıcılığının Lojistik Hizmet Üretimindeki İşlevleri</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 4.2</td>
<td>Yük Sevkıyatıcılığının Temasta Olduğu Gruplar .............</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 4.3</td>
<td>Yük Sevkıyatıcılığı ve Sözleşme Tipleri ................</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 4.4</td>
<td>Yük Sevkıyatıcılığı Taşıma Organizasyonu ..................</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 4.5</td>
<td>Lojistik Sektöründe Hizmet Alan ve Hizmet Üretenler ......</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 4.6</td>
<td>Yük Sevkıyatıcılığı İşletmesi Hizmet Yönetimi Bileşenleri</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 4.7</td>
<td>Pazar Araştırmaları ve Lojistik Hizmet Tasarım Süreci ......</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 5.1</td>
<td>Yük Sevkıyatıcılığı ve Uluslararası Denizyolu Taşımadasında İş Akışı ..............................................</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 5.2</td>
<td>Yük Sevkıyatıcısı ile Gerçekleştirilen İhracatta Denizyolu Taşımacılığında Müşteri-Yük Sevkıyatı - Gemi Acentesi İlişkisi ..............................................</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 5.3</td>
<td>Yük Sevkıyatıcılığı ve Denizyolu İhracat Taşımlarında Rezervasyon ........................................</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 5.4</td>
<td>Parsiyel Konteyner Taşımacılığında (LCL) Yükleme ........</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 5.5</td>
<td>Denizyolu İthalat Taşımlarında Gemi Varışı sonrasında İhlbar Akışı ........................................</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 5.6</td>
<td>Konteyner Hacim Planlaması ve Fiyatlandırılması ..........</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 5.7</td>
<td>Nam’a Yazılı Koşimento Formu ve Düzenlemesi ............</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 6.1</td>
<td>STARNET Kullanıcı Kod ve Parola Ekranı (Programa giriş - ilk Aşama) ........................................</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 6.2</td>
<td>Ana Menu Ekranı ..................................................</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 6.3</td>
<td>Rezervasyon Giriş / Güncellemeye Ekranı ..................</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 6.4</td>
<td>Rezervasyon giriş Ekranı – Müşteri Menü Bölümü ........</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 6.5</td>
<td>Rezervasyon Giriş Ekranında Müşteri İçin Satış Temsilcisi Giriş Bilgisi ........................................</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 6.6</td>
<td>Satış Temsilcisine At Müşteri Bilgisi .......................</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 6.7</td>
<td>Varios limanın Rota /Güzergah Adını Sıralaması ..........</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 6.8</td>
<td>Yükleme Tarihine Göre Uygun Gemi ve Sefer Bilgileri ......</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 6.9</td>
<td>Yükleme Tarihine Göre Rotanın Görüntüsü Bilgileri ......</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 6.10</td>
<td>Rezervasyon Giriş İşlemlerinin Onaylanması ...............</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 6.11</td>
<td>Ekipman Seçim Modülünün Ana Ekran Görüntüsü ..........</td>
</tr>
<tr>
<td>Şekil 6.12</td>
<td>Ekipman Seçim Ekranı ...........................................</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Şekil 6.13 : Konteynerin Depodan Çıkış İşlemini Adımı Görüntüsü .............. 115
Şekil 6.14 : Pozisyon Oluşturma Ana Giriş Ekranı ........................................... 116
Şekil 6.15 : Konşimento / Pozisyon oluşturma İşlemleri Ekranı ....................... 117
Şekil 6.16 : Pozisyon / Konşimento Modüllünde Rezervasyon Numarasi Giriş Görüntüsü ................................................................. 118
Şekil 6.17 : Pozisyon / Konşimento İşlemleri Ekranı ........................................... 119
Şekil 6.18 : Pozisyon / Konşimento İşlem Modülü – Üst Sol Ekranı ............... 120
Şekil 6.19 : Pozisyon / Konşimento İşlemleri Modülü – Mal Detay Bilgileri Ekranı Adım 1 ................................................................. 121
Şekil 6.20 : Pozisyon / Konşimento İşlemleri Modülü – Mal Detay Bilgileri Ekranı Adım 2 ................................................................. 122
Şekil 6.21 : Pozisyon / Konşimento İşlem Ekranı – Konteyner Menü Adımı .................... 123
Şekil 6.22 : Pozisyon / Konşimento İşlemleri Ekranı – Beklenen Gelirler ve Faturalama Adımı 1 ................................................................. 124
Şekil 6.23 : Pozisyon/Konşimento Gelirler ve Faturalama Ekranı ....................... 125
Şekil 6.24 : Pozisyon/Konşimento Gelirler ve Faturalama Ekranı Adımı 2 ................................................................. 126
Şekil 6.25 : Pozisyon / Konşimento Evrak Adımı ............................................. 127
Şekil 6.26 : Yükün İnternet’ten Takip Adımı ......................................................... 128
Şekil 6.27 : Yükün İnternet’ten Takip Adımı ......................................................... 129
TABLO LİSTESİ

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tablo No</th>
<th>Adı</th>
<th>Sayfa No</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Tablo 2.1</td>
<td>Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>Tablo 3.1</td>
<td>E-Lojistik ve Geleneksel Lojistik Arasındaki Farklılıklar</td>
<td>29</td>
</tr>
<tr>
<td>Tablo 4.1</td>
<td>İşletme Yönetiminde Lojistik Maliyetlerinin Analizi</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>Tablo 4.2</td>
<td>Yük Sevkiyatçılığı İletişim Bileşenleri</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>Tablo 4.3</td>
<td>Müşterilerin Yük Sevkiyatçılığı Lojistik Hizmet Satın Alma Süreci</td>
<td>64</td>
</tr>
</tbody>
</table>
ÖZET

Bu tezde, denizyolu ulaştırma açısından yük sevkiyatçılığına yük lojistik faaliyetlerdeki yeri, organizasyon yapıları, karar yöntemleri ve bilgi teknolojileri olarak ifade edilen bilgisayar programı kullanımının önemi ele alınmıştır. Tez yedi bölümden oluşmaktadır.

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


Denizyolu taşmacılığı içinde lojistik yönetim şirketleri ve aynı yönde yük sevkiyatçılığı işletmeleri, ithalat ve ihracat firmalarınca kullanılması ekonomi ekileyen faktörlere ve
DECISION APPROACHES OF FREIGHT FORWARDER AND INFORMATION TECHNOLOGIES IN SEA TRANSPORTATION

SUMMARY

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

This study is analyzed in seven chapters.

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

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

1.1. Genel Bakış


Hizmet sektörleri bilgisayarların kullanımı ile üretim ve tüketim bölgeleri arasında zamanın ve diğer kaynakların etkin kullanımı ve bu yönde bilgi teknolojilerinin kullanımını gerektirmektedir. Bu bilgisayar olanaklarına bağlı olarak üretim ve tüketim noktaları arasında bilgi aktarı ile beraber malzeme aktarım hızlı, güvenli, ekonomik ulaştırılması gündeme gelmektede, bu amacı gerçekleştirmeye yönelik bir çok karar verme sorunları ortaya çıkarma ve çözüm yöntemleri araştırmaları yapılmaktadır.

Son günlerde hizmet sektörü her geçen gün gelişmektede; bazı ulaştırma hizmeti yapan kuruluşlar işlevlerini logistik kapsamında tanımlamakta ve kendilerini bu yönde organize etmekte ve tanımlamaktadırlar. Adı geçen yüksek taşıma / ulaştırma hizmeti yapan
kuruluşlar çalışma alanlarını genişletme ve geliştirme yönünde ulaştırma hizmetlerini lojistik hizmetleri ve yönetimi çerçevesinde ele almak istemektedirler. Bu yönde dünyada ve Türkiye’de hızlı bir gelişme gözlenmektedir.

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

1.2. Amaç ve Çalışmanın Tanımı

Denizyolu ulaştırmasında yük sevkıyatçılığı karar yöntemleri ve bilgi teknolojileri kullanımının önemi giderek artmaktadır. Bu yönde lojistik, yük sevkıyatçılığı, acentelik, brokerlik ve ulaştırma hizmetlerinin aralarındaki ilişkileri gelişim süreçleri ile doğru anlayıp uygulayabilme için önemli rol oynar.

Günümüzde, uluslararası ticaretin hız kazanması ile beraber, ürünlerin hızlı ve güvenli bir şekilde ulaşması gerekmektedir. Bu nedenle, lojistik hizmetlerin önemi giderek artmaya devam eden durumda bulunmaktadır.

Bir ülke, bir sanayi, bir işletme için lojistik, ambalajlama, toplama, depolama, yükleme, taşma, boşaltma, sınıflandırma, dağıtım, yerine teslim hizmetleri açısından önemlidir.

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

Çalışmada deniz ulaşımında lojistik hizmet işleme yük sevkıyatçılığına ilişkin lojistik hizmet olanakları ve bilgi teknolojileri üzerine yoğunlaşılmıştır. Lojistik hizmet işleme yük sevkıyatçılığı kuruluşların faaliyet alanları ele alınmış ve bilgi teknolojilerinin, bilgisayar programlarının denizyolu taşmacılığındaki yeri, avantajları uygulaması ile anlatılmıştır.
1.3. Önceki Bağlantı Çalışmalar

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

John KIM (1990) ise ulaştırma lojistiği üretilmiş olan bir mallın hammaddeden tüketim maddelerine dönüştürme süreçlerinde / aşamalarındaki zaman ve mesafe unsurlarının üstesinden nasıl gelineceğinin bir çalışması olarak tanımlamıştır [3]. Dolayısı ile işletme lojistiği genelde ürün akışını, hammaddenin tedariki sağ aşamasından servis ve üretim noktasında kadar karlı ve verimli şekilde, planlama, organizasyon ve kontrol faaliyetlerinin tümüdür. Lojistik, işletmenin hammaddel-mamul akışını sağlayan, bu alan içinde yer alan tüm faaliyetler konunun ana ögeleridir[3].

1.4. Problem ve Yöntem

Yukarıda belirtildiği üzere lojistik; ulaştırma, stok kontrolü, depolama, taşma, endüstriyel ambalaj ve depo faaliyetlerinin ve mevkilerinin belirlenmesi ve karakteristik bilgi sistemleri ve faaliyetlerin yerine getirilmesidir. Amaç; bu temel faaliyetlerin ve elemanların, firmayi lojistik elemanları en başarılı şekilde ulaştırılacak bir sistem dahilinde bir araya getirilmesidir. Diğer yandan deniz ulaşımını ise hızı düşük bir ulaştırma sistemi olduğundan zaman değeri düşük, büyük hacimli hammadde, yarı mamul ve mamul maddelerin taşınmasına uygun bir sistemdir. Deniz ulaşımını genel olarak düzensiz hat (Tramp) ve düzenli hat (Liner) işletme ve yönetim organizasyonları ile birlikte faaliyet gösterir. Bu yönde önemli düzenli hat (Liner) organizasyonları yansır yük sevkıyatçıları, brokerler ve gemi acenteler, limanlar ve sanayi tesisleri ve bölgelerinde faaliyet göstermektedirler. Deniz ulaşımını bu teknik ve işletme özellikleri ile ve organizasyon yapısıyla lojistik ve yük sevkıyatçılığı hizmetine ve yönetimine gereksinim duyabilecek bir ulaşımına sistemidir.
Diğer yandan yüksek lisans programının amacı, öğrencinin bilimsel araştırma yaparak bilgilere erişme, bilgiyi değerlendirmeye ve yorumlama yeteneğini kazanmasını sağlamak; doktora programının amacı, öğrenciyi bağımsız araştırma yapma, bilimsel olayları geniş ve derin bakış açısı ile irdeleyerek yorum yapma ve yeni sentezlere ulaşmak için gerekli adımlar belirleme yeteneğini kazandırmak olarak tanımlanmaktadır[4].

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

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

2.1. Genel Bakış


2.2. Hizmet Tanımları

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

Lojistik ve sevkiyatçılığı işletmeleri hizmetlerinin başında;

- taşima araçlarının ve kapasitelerinin belirlenmesi, geliştirilmesi;
- güvenli sefer ve seyir esasları doğrultusunda, çeşitli düzenleme ve mevzuatın uygulanması;
- terminal ve liman işletme anlayışının ve yaklaşımlarının iyileştirilmesi;
- işlerin koşullara uygun sırasının sistematik olarak somutlaştırılması;
- işlerin çeşitlilik ve profesyonellik derecesinin somutlaştırılması;
- bilgisayar ve iletişim sektörleri kullanım biçimlerinin geliştirilmesi;
- diğer taşımacılık türleriyle entegrasyon biçimlerinin geliştirilmesi gelmektedir.
Yük Sevkıyatçıları müşteri sine en kaliteli hizmeti, minimum maliyet ve sürede optimum olarak verebilmesi açısından, denizyolu taşımacılığında faaliyet gösteren diğer işletmelerle işbirliği yapmak veya hizmetlerinden yararlanmak zorundadır. Yük Sevkıyatlığını denizyolu taşımacılığında faaliyet gösteren diğer işletmeleri tanımlamak gerekmektedir.

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

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

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

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

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

2.2.1.2. Düzenli hat (Liner) İşletmeler

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

Bu taşımacılık şeklinde seferler belirli bir plan içinde taşıma programlarını yapmaktadır. Bu işletmeler düzenli hizmet verebilmeleri için düzenli (Liner) taşımacılığını tam tersine dönemsel yüklerde değil de sabit pazara hizmet vermektedir. Bu nedenle bu işletmelerde pazar belirlidir ve her bir destinasyon için uygulanacak navlunlar da konferans tarafından tespit edilmektedir.

Düzenli hat (Liner) taşımacılık düzensiz hat (Tramp) taşımacılığına göre daha karmaşık bir yapıya sahiptir. Düzenli hat (Liner) taşımacılık yapan işletmeler belirli bir plan içinde taşıma yapmaları nedeniyle düzenli hat (Tramp) taşımacılığını aksine yeterli adet ve tonajda gemi hizmete sunması ve yeterli adette personelle donatması gerektmektedir. Planlı hatlarda taşımacılık yaparken düzenli hat (Liner) işletmelerinin dikkate olması gereken faktörler vardır [5], [6]:

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

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

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

2.2.2. Gemi Acenteleri

Önceleri armatorun hukukunu diğer limanlarda temsil hakkı sadece kaptanın elinde bulunuyordu, daha sonra bu hizmetin sınırları genişledikçeaksi aceneleri işletmeleri kurulmuştur. Deniz ticareti ya da ticaret denizciliği çalışmaları, işlemleri acenser olmaz. Yabancı bir limana giden bir gemi, o limanda iş yapabilmesi için herseyden önce gideceği limanın yasaları, örf adet ve o günkü durumunun bilinmesi için muhakkak bazı yerel kişilerin gerekşinim vardır [5],[6],[7],[8].

Acente vekili bulunduğu kaptan veya temsilcisi olduğu armator namına, bulunduğu limana gelen ve giden gemilerin her türlü hizmetlerini yerine getiren, yasal olarak kurulmuş ve acenselGenerally, the tankers' operations in international oil and gas trade have gained importance, which play a significant role in the development of this industry. In general, tanker shipping is compared to irregular routes (Tramp). Tanker fleet operators, by loading and discharging oil products, continuously provide services between specific ports. Regular routes (Liner) are similar to regular services (Tramp) in that they maintain a constant service on specific ports while irregular routes (Tramp) can resemble irregular services (Tramp).
• Gelecek gemi için kılavuz, römorkör ihtiyaçda yer işi, ayarlar, liman yetkililerine ve işletmesine, gümrük ve polisle bilgi vererek gemi için yer hazırlanmasını sağlar.

• Gemi geldiğinde onu karşılayarak gerekken ödemeleri yapar, kaptana avans vererek personele ücretlerinin verilmesini sağlar.

• Kaptanın gemi ve yüküyle iğili varsa protestolarını yapar, navlun tahsil edilecekse navlunu tahsil eder. Yük alacaklarına gerekli bilgileri vererek gemi hizmetine, gümruk ve polis ile ilgili verilerigemi için yer hazırlayanı sağlar.

• Gerekirse gemiyi yük bularak gemi sahibine yardım eder. Yüklemeyükle altma ile ilgili tüm belgeleri tamamlayarak gemiye ve gemi sahibine bu bilgileri ulaştırır.

2.2.3. Brokerler


Gemi kiralama ve aracı olan brokerlerin taşıma işlerindeki fonksiyonları şu şekilde sıralanabilir [5],[7],[8],[9];
• Taşınacak malların en ekonomik ve emniyetli bir şekilde taşınmasını sağlamak,
• Taşınacak yüklerе en uygun, en emniyetli, en ucuz gemi bulmak,
• Yük araştırması yapmak,
• Gemi araştırması yapmak,
• Limanların durumunu yakından kontrol etmek,
• Kiralamada, yükleme ve boşaltmada kimi temsil ediyor ve onun haklarını en iyi şekilde korumak.

2.2.4. Yük Sevkiyatçılığı

2.2.5. Lojistik, Lojistik İşletmeleri

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

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

2.2.5.1. Lojistik Sevk ve İdare

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

2.2.5.2. Ulaştırma


2.2.5.3. Mühendislik

Mühendislik doğadaki ve sosyal hayattaki kaynakları, olayları insanlığa daha fazla fayda sağlamak amacıyla matematiğin ve temel bilimlerin ilkeleri ve yöntemleri ile yapı, makine, ürün, yöntem, sistem, süreçler ve teknolojiler araştırır, planlayıp, projelendirir, üreten bir meslek, uygulamalı bir bilim dalı olarak tanımlanır. Mühendislik belirtilen etkinlikleri güvenli, ekonomik, çevreye uygun ve estetik olarak
gerçekleştiren bir meslek dalı ve aynı zamanda sanat dalıdır. Mühendislik bilimleri, buna göre matematik, fizik, mekanik, istatistik bilimleri yanı sıra sosyal ve ekonomi bilimleri, çevre bilimleri ve güzel sanatlar yaklaşımlarını içerir.

2.2.6. Ulaştırma Sistemleri

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

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

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

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

- ulusal ve uluslararası ekonomi,
- taşıma ve lojistik ihtiyaçları,
- lojistik hizmeti üreten ve alan işletme sayısı,
- kurallar ve düzenlemeler
- terminaller, gümrükler, sınırlar ve ara geçiş noktaları,
- araç-gereç ve teknolojik seviye,
- güzergahlara ve/veya alternatif yollar,
- diğer destek hizmetler
etkin rol oynamaktadır[14].

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

2.2.7. Taşıma Türlerinin Sınıflandırılması

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

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

Tablo 2.1 Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması [10]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Taşıma Türü</th>
<th>Maliyet</th>
<th>Ulaştırma Hızı</th>
<th>Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı</th>
<th>Çeşitli Mallar Kullanma Becerisi</th>
<th>Tarifeli Yüklemelerin Sıklığı</th>
<th>Tarifelere Uygulanması’nın Güvenilirliği</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Karayolu</td>
<td>Yüksek</td>
<td>Hızlı</td>
<td>Çok Geniş</td>
<td>Yüksek</td>
<td>Yüksek</td>
<td>Yüksek</td>
</tr>
<tr>
<td>Denizyolu</td>
<td>Çok Düşük</td>
<td>Yavaş</td>
<td>Sınırlı</td>
<td>Çok Düşük</td>
<td>Orta</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Havayolu</td>
<td>Çok Düşük</td>
<td>Yavaş</td>
<td>Sınırlı</td>
<td>Yüksek</td>
<td>Düşük</td>
<td>Yüksek</td>
</tr>
<tr>
<td>Demiryolu</td>
<td>Düşük</td>
<td>Yavaş</td>
<td>Sınırlı</td>
<td>Yüksek</td>
<td>Düşük</td>
<td>Orta</td>
</tr>
<tr>
<td>Nehiryolu</td>
<td>Düşük</td>
<td>Yavaş</td>
<td>Çok Sınırlı</td>
<td>Çok Sınırlı</td>
<td>Orta</td>
<td>Yüksek</td>
</tr>
<tr>
<td>Boru Hattı</td>
<td>Düşük</td>
<td>Yavaş</td>
<td>Çok Sınırlı</td>
<td>Yüksek</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Karayolu Taşımacılığı:** Karayolu ağlarının çok geniş olması ve son zamanlarda bütün dünyada transit yolların sayısının artmasına bağlı olarak en yaygın kullanılan taşımacılık türüdür. Oldukça esnek olan bu taşımacılık türünde yükleme ve boşaltmaların kolaylıkla yapılabilmesi, tarifeli yüklemelerin sıkça yapılabilmesi, kapıdan kapıya hizmet verilebilmesi, kısa sevki süreleri ve kitle halinde taşımacılığa çok uygun olması bu türün başlıca özellikleridir. Buna karşılık kullanılan araçların akaryakit, bakım ve yol giderleri ile uluslararası taşımacılıkta var olan gümrük tarifeleri karayolu taşımacılığının yüksek maliyetle yapılmasına neden olılmaktadır [10], [16].
**Denizyolu Taşımacılığı:** Taşımacılık türlerinin içerisinde birim taşıma maliyeti en düşük ve güvenli; büyük hacimli/kitle tipi yükler (petrol, kömür, tahl vb.) için en uygun tür denizyolu taşımacılığıdır. Deniz taşımacılığı; havayolu göre 22, karayolu göre 7, demiryolu göre 3,5 kat daha ucuz olmasına rağmen dünyadaki en çok tercih edilen ulaşım şeklidir. Bu taşımacılık türü ulusal normlardan çok, uluslararası normlara göre hareket etmekte ve bu alandaki kurum ve yönetmelikler uluslararası örgütler tarafından oluşturulmaktadır [7],[8].

Türkiye’nin Akdeniz, Ege ve Karadeniz ile doğrudan kıyısı ve limanlarının olması, hinterlandının genişliği ve ticaret hacimleri, transit geçiş avantajları, gelecekte bölge ekonomilerinin büyümesinde rol oynaması bakımından lojistik merkez olabileceğini potansiyel olarak sahiptir.

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

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

Mevcut altyapı yatırımları; demiryolu inşası, işletilmesi ve bakım yüksek ilk yatırımlar maliyetleri gerektirmekte ve bu yatırımlar çoğunlukla devlet tarafından
üstlenilmektedir. Dolayısıyla devlet tarafından işletilen demiryollarının bulunduğu ülkelerde bu türdeki taşmacılık faaliyetleri kamu organizasyonlarının etkinlik ve verimliliği ile doğrudan orantılıdır. Ulusal ve uluslararası hatlara yeni ilaveler, hukuki düzenlemeler ve tarifeli sefer sayıları gibi konular özel sektör ve kamu kurumları arasında sıkı işbirliğini gerektirmektedir.


2.3. Yönetim Karar Yaklaşımları

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

2.3.1. Karar Modeli Tanımları

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

**Sistem:** Belirli amaçları gerçekleştirmek üzere alt sistemlerin veya bileşenlerin işlevsel olarak organize olduğu bütünü büttünlektir. Bir sistem ve alt sistemlerin her süreçte amaçları doğrultusunda uyumlu olmaları ve görevlerini zamanında ve tam yapmaları gerekir. Sistemler, sistem teorisi ve yaklaşımları, sistem analizi, sistem planlaması teknikleri ile
amaçları, olanakları, ortamları ve sorunları tanımlama ve geliştirme doğrultusunda ele alınmalıdır.

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

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

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

**Politikalar:** Politika yönetim bilimlerinde genel olarak planlama işlevi ve kavram içinde ele alınır. Politika bir sektörün ve alt sektörlerinin gelişim trendine, bilimsel yöntemlerle bulgular çerçevesinde belirginleşen ihtiyaçlara, amaçlara, olanaklara ve kaynaklara uygun olarak belirlenen çözüm yaklaşımları, çözüm önlemleri ve yaptrlımları olarak tanımlanır. Sektörlerin politikaları ve planlama ilkeleri; sektörlerin fiziki koşullarına, olanaklarına, bilgi durumuna bağlı olarak ortaya çıkan sorunların çözümüne ve uygulamasına ilişkin ana doğrultulardır. Politikalar ve planlama ilkeleri, yukarıda belirtildiği şekilde, sektörün fiziki ve ekonomik koşullarına, kaynaklara, olanaklara, bilgi ortamına, bu yönde beliren ihtiyaçlara ve amaçlara bağlı olarak ortaya çıkan sorunların çözümüne ve uygulamasına ilişkin ilkeler ve yaptımlar olmaktadır.
Bu yönde politikalar belirleme genel yöntemi sosyal bilimlerin, hukuk, ekonomi, istatistik, fen, sağlık ve mühendislik bilimlerinin teorilerine dayanır; yine ihtiyaçlara ve amaçlara bağlı olarak ortaya çıkan sorunların çözümüne ve uygulamasına ilişkin teorilerin, kuralların ve önlemlerin uygun sıralamasına kapsar. Politikalar sektörlerin, uzun dönemli stratejik planlama kararlarını ve uygulamalarını biçimlendirmi yönlendirirler; bu yönde sektörlerde vizyon ve misyon birliği oluşturulur.


Genel olarak planlama çalışmaları, uzun dönemde, orta dönemde ve kısa dönemde planlama aşamalarında yapılır. Özellikle uzun dönemi planlama çalışmalarını, teknik, mühendislik, ekonomik ve sosyal analizleri ve değerlendirilmeleri gerektiren çalışmaları kapsamaktadır.

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

**Programlama:** Programlama yönetim bilimlerinde genel olarak planlama işlevi ve kavram içinde ele alınır. Programlama kısa, uzun ve orta dönemi planlama ve proje bulguları ve kaynak atamaları doğrultularında işlerin niteliğine bağlı olarak işlerin kapsamı ile birlikte başlangıç ve bitiş tarihlerinin belirlenmesi, takvimleştirilmesi
Programlama günlük, haftalık, yıllık zaman dönemleri ile yapılır. Programlama planlama bulguları doğrultularında personel, makine, malzeme, enerji, nakit öngörülerini, organizasyonlarınızı ve kullanımlarınızı zamana göre daha somut hale getirir.

**Kuram (teori):** İlkeler, yasalar, bilimsel bulgular doğrultusunda geliştirilen olayları ve olguların gelişim ilişkilerini tanımlayan; determinantik türme varım ve tümden akl yürütümleri ile kavranımasız gerekten hipotezler bütünlüğüdür. Kuram geniş bir mekan ve zaman dilimi için hipotezin daha detaylı ve kapsamlı bir biçimdir. Kuram, deneysel ve analitik olarak kapsamlı hipotezler bütünlüğündür.

**Kural:** Bir işlem veya uygulamının gerçekleştirilmesi sırasında uygulması gereken en basit yapım bilgileridir. Kural; metot, yanı yöntem en temel elemandır. Sağ el kuralı gibi.

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

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

**Algoritma:** Bir model çerçevesinde problemin çözümü için yöntemlerin kısa ve belirli bir sırada oluşturulduğu işlemesel bütünlüğüdür.

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

**Kalite:** Birey veya sistemlerin geçmişe bağlı olarak amaçlar ile çalışma tarzının, uygulama sonuçlarının günümüzde ve gelecekte birbirini tutması kararlı durumudur. Bu bağlamda eğitim sisteminin kalitesi, programların uygulama sonuçlarının sistemin amaçlarını sağlaması, kendisi ve çevresi ile uyumlu, doyumlu karşılıklı yarar sağlamalı sürefliliğini elde etmesidir. Başka bir tanım ile eğitim sisteminin, sektörün ve talebin beklentilerini gerçekleştiren elemanları yetiştirme, koşullara uygun olarak amaçlarını
zamanında gerçekleştirilmesi sürekliliğidir. Bu tanımları ile kalitenin ahlak tanımına yaklaştığı görülür.

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

### 2.3.2. Başlıca Karar Modelleri

Lojistik ve yük seviyeciliği işletmeleri yönetimünün etkinliği ve karlılığı için aşağıda belirtilen başlıca karar modellerinin bütünleşi kullanımına önem verilmelidir[17],[18],[19],[20]:

- Yükleme boştalta elleçleme servis süreleri.
- Aktarma elleçleme servis süreleri.
- Bekleme süresi modelleri.
- Uzun dönemli yapılabilirlik modeli.
- Lineer programlama modeli.
- Ulaştırma problemi modeli.
- Minimum değerli yol modeli.
- Maksimum değerli yol modeli.
- Uygun sipariş ve stok planlama modeli.
- Uygun taštıt hacmi kapasitesi modeli.
3. LOJİSTİK

3.1. Lojistik Anlayışında Genel Gelişmeler

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


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

John KIM (1990) [3]'de Ulaştırma lojistiği üretimliş olan bir malin hammaddeden tüketim maddelerine dönüştürülme süreçlerinde/aşamalarında zaman ve mesafes unsurlarının üstesinden nasıl gelineceğinin bir çalışması olarak tanımlanmıştır. Lojistik ekonominin en önemli bileşeni olduğu ve Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH)’da servis endüstrisinin dahil edilip edilmemesine bağlı olarak GSMH’ın %15-23’ünü oluşturduğu belirlenmiştir. Ulaştırma lojistiği üç ana konuyu ele aldığı ve bunların sırası ile;
• ulaştırma ve üretim entegrasyonu,
• metotların ve uygulama ilişkilerinin değerlendirilmesi,
• lojistinin dış dünya ile ilişkinin tanımlanması ve değerlendirilmesi

olduğu ileri sürülmüştür. Lojistik çalışmalarının yükleyici, taşyan ve onların karar verme süreçleri etkileşimleri üzerine yoğunlaştırılmıştır. Lojistik çalışmalar içinde yer alan lokasyon, filo seçimi, envanter saptama, üretim, pazarlama, taştı güzergahı belirleme çalışmaları uzman sistemler kapsamında entegre modelleri gerektirdiği belirlenmiştir. Lojistik çalışmaları uygun çözüm modelleri kombinezonlarını kullandıgı ve optimum yollar ve işlemler zinciri çözümünü belirlediği ileri sürülmüştür.

3.2. Lojistikte Hizmet Tanımları

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

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

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

21
operasyonlarını ve dağıtım kanallarını rekabet avantajı yaratacak ve sürdürücek biçimde bağlanıtı hale getirmek alt hedefler arasındadır. Ayrıca lojistik, satışların artılması, hizmet seviyesinin iyileştirilmesi ve verimliliğin arttırılmasına büyük destek olmaktadır.

3.3. Lojistik Fonksiyonlar

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

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

3.3.1. Planlama ve Pazarlama Stratejisi

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

3.3.2. Pazar Stratejisi ve Ürün Tarzı


3.3.3. Üretim Planlama

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

3.3.4. Malzeme Yönetimi

Malzeme yönetimi, yüzlerce alt parçadan oluşan ürünlerin üretilmesinde ve işletme içerisinde kullanılan diğer malzeme, araç-gereçin enverter durumunun görülmesinde ve ona göre satışma-tedarık sistemlerinin sağlıklı bir şekilde çalıştırılmasında önemli rol oynamaktadır. Malzeme ihtiyaç Planlaması (Material Requirements Planning:MRP) olarak ortaya çıkan, İmalat Kaynak Planlaması (Manufacturing Resources Planning:MRP) olarak ortaya çıkan, İmalat Kaynak Planlaması (Manufacturing Resources Planning:
MRP-II) şeklinde gelişen uygulamalar günümüz işletme ortamında en önemli konuların başında gelmekte ve işletme Kaynak Planlaması (Enterprise Resources Planning; ERP) olarak daha geniş bir vizyon içerisinde ele alınmaktadır [23], [24], [25].

3.3.5. Envanter Yönetimi

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

3.3.6. Depolama ve Malzeme Elleçlenmesi

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

3.3.7. Dağıtım

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

3.3.8. Depo ve Antrepolar

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

3.3.9. Taşımacılık

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

3.3.10. Sigorta

Taşınması ya da depolanması planlanan eşya ile birlikte, taşıma aracı ve sürücü gibi unsurların sigorta ile koruma altında alınması gerekmektedir.
3.3.11. Gümrükleme Hizmetleri

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

3.3.12. Satınalma

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

3.3.13. Müşteri Hizmetleri

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

3.3.14. Teknik Destek

Operasyonel faaliyetleri desteklemek için ihtiyaç duyulan sistemin sağlanmasıdır.

3.4. Lojistiğin Bölgesel Olarak Sınıflandırılması

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

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

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

durumlardır. Bununla birlikte ulusal ve uluslararası lojistik karşılaştırıldığında:

- uluslararası lojistik ulusal (yerel) lojistikten daha maliyetli ve zordur.
• uluslararası taşımacılıktan ağırlıklı olarak deniz, havayolu ve karayolu taşımacılığından yararlanılırken, yerel taşımacılığa çoğunlukla kara ve demiryolu türleri kullanılmaktadır.

• uluslararası lojistik firmaların yönetimcileri yeni kurum ve kuruluşlarla, yeni koşullarla, daha karmaşık dokümantasyonla ve araçlarla ilgilenmek zorundadır.

• büyûyen iş sahaları, artan masraflar ve zorluklar nedeniyle uluslararası lojistik endüstrilerinde şirketler arası birleşme ihtiyacı oluşmaktadır.

• yerel lojistik ile karşılaştırıldığında iş süreçlerinin karmaşıklığı ve prosedürlerin fazla olması nedeniyle uluslararası lojistik daha yavaş ve daha masraflı olmaktadır.

• uluslararası lojistik çok sayıda yabancı dil bilme gerekliliği, altyapı eksikliği gibi nedenlerle daha zordur.

• uluslararası lojistikte kültürel, ekonomik ve politik faktörler çok önemlidir.

• envanter maliyetleri uluslararası lojistikte çok daha yüksektir.

Uluslararası lojistik, genel tanımlı uluslararası bir kuruluş aracılığı ile eşya akışının bir ülkeden diğerlerine yönlenmesini sağlayan sistemlerin planlanması ve yönetimidir. Yük Sevkîyatçılığının geleneksel işlevi, bulunduğu ülke topraklarında yerel ticari faaliyetleri yürütmedir. İthal edilen bir madde gümrükten çekmek veya ihraç edilen malların gümrük işlemlerini halletmek, eşyanın uluslararası sevkîyatlar için rezervasyonu yapılması gibi faaliyetleri kendi ülkesinde gerçekleştirilir. Fakat günümüz dünyasında sadece yerel anlamda lojistik faaliyetlerde bulunmak pek mümkün olamamaktadır [28].
Şekil 3.1 Lojistik Yönetiminde Ulusal ve Uluslararası Süreçler [10] 


3.5. Uluslararası Lojistik Eğilimleri

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

Uluslararası ticaret eğilimlerinin lojistik alanındaki belli başlı etkileri;

- üretim ve dağıtım stratejilerinin küreselleşmesi,
- kombin taşımacılık,
- stratejik işbirlikleri,
- depolama yönetimi,
- üçüncü parti lojistik (3PL),
3.5.1. Üretim ve Dağıtım Stratejilerinin Küreselleşmesi

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

3.5.2. Kombine Taşımacılık

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

3.5.3. Stratejik İşbirlikleri

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

### 3.5.4. Depolama Yönetimi

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

### 3.5.5. E-Ticaret

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

Özellikle bilişim altyapısı gelişmiş ülkelerde yoğun iş temposu içerisindeki kentlerde ev veya ofis ortamından Internet yardımcıyla verilen siparişlerin sayısı artmaktadır. Bu durum yeni bir yaşam tarzının gelişmesine yardımcı olmuştur. Internet yaratmış olduğu zaman ve mekan faydası ile özellikle alış verişe çıkma fırsatı olamayan insanlar için büyük kolaylık sağlamaktadır.
### Tablo 3.1 E-Lojistik ve Geleneksel Lojistik Arasındaki Farklılıklar [31]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Taşıma Büyüklüğü</th>
<th>Geleneksel Lojistik</th>
<th>E-ticaret Üzerinden Lojistik</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Büyüklük</td>
<td>Büyük hacim</td>
<td>Küçük hacim, paket</td>
</tr>
<tr>
<td>Müşteri</td>
<td>Stratejik</td>
<td>Bilinmiyor / Kimliği Gizli</td>
</tr>
<tr>
<td>Talep Türü</td>
<td>İtme sistemi</td>
<td>Çekme sistemi</td>
</tr>
<tr>
<td>Envanter/Sipariş Akışı</td>
<td>Tek yönli akış</td>
<td>Çift yönli akış</td>
</tr>
<tr>
<td>Ortalama Sipariş Miktarı</td>
<td>100 $’dan daha az</td>
<td>100 $’dan daha fazla</td>
</tr>
<tr>
<td>Güzergahlar</td>
<td>Yoğun ve merkezi</td>
<td>Az, parçalanmış ve dağınık</td>
</tr>
<tr>
<td>Talep</td>
<td>Durağan</td>
<td>Dönemsel, parçalı</td>
</tr>
<tr>
<td>Sorumluluk</td>
<td>Tek bağlıntı</td>
<td>Tüm tedarik zinciri</td>
</tr>
</tbody>
</table>


#### 3.5.6. Çevre Yönetimi


#### 3.5.7. Üçüncü Parti Lojistik

İşletmelerin lojistik faaliyetlerinde dış kaynak (outsourcing) kullanmak suretiyle gerçekleştirdikleri faaliyetler “Üçüncü Parti Lojistik (3PL)” olarak tanımlanmaktadır.
Tanım içerisinde yer alan “üçüncü” kavramının daha rahat anlaşılabilmesi açısından birinci ve ikinci parti kavramlarına değişim gerekmektedir:

- Birinci Parti: Üretici, toptancı, perakendeci veya gönderici,
- İkinci Parti: Birinci partinin doğrudan müşterisi (tedarıkçisi) konumundaki işletme,
- Üçüncü Parti: Lojistik aracılı; Yüksek sevkçiliği, hizmet sağlayıcı, taşyıcı, antrepo işletmecisi, vb.,
- Dördüncü Parti: Lojistik ürün ve bilgi akış süreçlerini koordine ve entegre eden işletme.

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

Üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcılar, uzmanlık alanlarına göre;

- yük sevkçiliği tabanlı üçüncü parti lojistik şirketleri
- taşima tabanlı üçüncü parti lojistik şirketleri
- depolama tabanlı üçüncü parti lojistik şirketleri
- finansal tabanlı üçüncü parti lojistik şirketleri
- bilgi ve iletişim tabanlı üçüncü parti lojistik şirketleri olarak adlandırılmakta ve bu şekilde faaliyetlerini yürütmektedirler. Şekil 3.2’de bu konuyu belirten organizasyon şeması yer almaktadır [32].
Son yıllarda, birçok üreticinin tedarik zinciri yönetim fonksiyonlarının bir kısmında veya tamamında dış kaynak kullanımına gitmektedir. Üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcı işletmelerle işbirliği yapma nedenlerini aşağıdaki gibi görmek mümkündür [33], [22];

- lojistik maliyetlerini azaltmak,
- lojistik olanaklarını, yeteneklerini optimize etmek,
- müşteri memnuniyetini artırmak, müşteri isteklerine karşı esnek ve bu beklentilere cevap vermeye açık olmak,
- elde bulunmayan yetenekler için uzmanlık ve kaynak sağlamak,
- firmanın ana faaliyet alanını üzerine yoğunlaşmak,
- işgören problemlerinden kaçınırmak ve müşteri hizmetlerini geliştirmek,
- müşterilerine daha iyi hizmet için katma değer olanaklarını geliştirmek,
- operasyonları geliştirmek,
- sermaye bağlamaktan kaçınırmak,
- kontrol, düzeltme ve yeni talimat maliyetlerinden kaçınırmak,
- piyasanın değişen beklentilerine karşı esnek ve çevik olmak,
- operasyonel faaliyetlerdeki avantajların dışında, stratejik çözümler sağlamak ve stratejik ortak elde etmek,
• talep dalgalanmalarını karşılamak,
• yeterli düzeyde bilgi ve iletişim teknolojisine sahip olmak.


3.6. Lojistikte Tedarik Zinciri Yönetimi

3.6.1. Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramı

Şekil 3.3 Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramının Tarihsel Gelişimi [34]

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


Tedarik zinciri yönetiminde, “arz ve tedarik yönetiminin uygulanması” temel önemlidir. Arz yönetimi olarak adlandırılan kavram içerisinde kaynak ve stratejilerin belirlenmesi, üretilmesi gereken ürün miktarı ve zamanlaması ile tedarıkçıkların tespiti, satın alma faaliyetleri, ortak proje, işbirliği anlaşmaları eşzamanlı olarak planlanmaktadır [37]. Tedarik Zinciri Yönetimi, arz ve tedarik sistemlerini uygulandırmamasının yanı sıra alıcıları (nihat tüketici veya kurumsal müşteri) memnuniyet için gerçekleştirdiklerin tüm yönetim faaliyetlerini kapsamaktadır. Tedarik zinciri yönetimi; tahminleme, satın alma, kaynak kullanımı, üretim planlama, akış ve süreç...
yönetimi, pazarlama, satış sonrası destek, hizmet, lojistik ve dolaylı olarak finans ve insan kaynakları yönetimi de dahil olmak üzere işletme bütününü ilgilendirmektedir.

Şekil 3.4 Tedarik Zinciri Yönetimi [12]

3.6.2. Tedarik Zinciri Parametreleri

3.6.2.1. Fiziksel Tedarik Giriş / Lojistik Süreçleri

Başarılı bir zincir yönetimindeki tedarik ayağındaki temel prensip, tedarıkçi ile müşterisi arasında geleneksel çatışmacı tutum yerine karşılıklı yararlı ön planda tutan ilişki modelidir. Uzun vadeli işbirliği yaklaşımlı ile şirketler, tedarıkçi sayısı ve maliyetleri azaltmak ve güven ortamı oluşturarak uluslararası pazarlarda rekabet avantajı elde etmektedirler.

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

Yük sevkiyatı ile işletmeleri fiziksel tedarik așamasını yurt içi ve yurt dışı giriş (inbound) lojistiği olarak algılamakta ve kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılık faaliyetleri şeklinde planlamaktadırlar. Bu sahada gümrükleme ve sigortalama gibi temel lojistik hizmetleri de başlamaktadır.
3.6.2.2. Dahili İşlemler (Üretim Süreçleri ve Malzeme Yönetimi)

Dahili işlemler, işletme içi akış faaliyetlerinin yönetimini kapsamaktadır. Giriş ambarında bulunan malzemelerin imalat ortamındaki iş istasyonlarına aktarımı ve bölümlerarasında dolaşımının sağlanarak tamamlanmış ürün haline dönüştürülmesiyle birlikte dış ambarın çevresindeki işlemler de birlikte devam eder.

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

3.6.2.3. Fiziksel Dağıtım Çıktı/Lojistik Süreçleri

Fiziksel dağıtım çıktı hareketinden sorumlu olup tamamlanmış ürünlerin dağıtım zinciri (toptancı, araci, bayi, perakendeci vb.) içerisinde hizlinin, güvenli ve ekonomik bir biçimde sağlanması, alıcılar ulaştırmasına uyum sağlayıcı, özellikle yurt dışı çıkış (outbound) lojistikinde karara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılık türlerinde eşya akışının gerçekleştirilmesinin yanı sıra yoğun bilgi akışını da koordine etmektedirler. Tedarik zincirini tamamlayabilmek için şiretler;

- küresel bilgi ve iletişim teknolojilerinden yararlanmalıdır,
- zincir üyeleri arasında karşılıklı bilgi alışverişini yoğunlaştırmalı,
- partnerler arasında koordinasyon sağlanmalıdır,
- etkinlik ve verimlilik geliştirilmeli,
- tedarik zinciri modelinde özgünleştirilmeye gidilmelidir.

3.6.3. Maliyetin Tedarik Zinciri Yönetimi Eğilimleri

Uluslararası pazarlarda son yıllarda şu hususlar, eğilimler gözlenmiştir.

- Uluslararası pazarlarda şiretler değil tedarik zincirleri rekabet eder.
- Azaltılması ve yeni katma değerlerin yaratılması tedarik zinciri ortakları arasındaki işbirliğine🔵
- Tedarik zinciri rekabeti, “katma değerli bilgi değişimi” üzerine kurulmuştur.
- Tedarik zinciri entegrasyonu, süreç entegrasyonu anlamına gelmektedir.
• Tedarik zinciri rekabeti, ortak stratejinin kararlılıkla sürdürülmesini gerektirir.

• “Üretici sevkıyat ve yönetiminden”, “perakende sevkıyat ve yönetimine” geçiş ağırlık kazanmaktadır. Tedarik Zinciri Yönetiminde “itme sistemi (push system)” anlayışı, yerini “çekme sistemi (pull system)” anlayışına bırakmaktadır [34], [38].
4. YÜK SEVKIYATÇILIĞI

4.1. Giriş

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

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

alanlarında yeterli bilgi sahibi olmak gerekmektedir.

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


Günümüzde ulusal ve bölgesel ekonomilerin canlılanması ve iş süreçlerinin basitleştirilmesinde yük sevkıyatçılığı hayati rol oynamaktadır. Bu bakımından yük sevkıyatçılığı uluslararası ticaret ve küresel ekonomideği değişimleri dikkatle takip etmeli faaliyette bulunduğu ülkelerde yaşanmakta olan ekonomik, siyasi ve yasal gelişmelerle ilgilenmelidir.

4.2. Yük Sevkıyatçılığının Lojistik Faaliyetlerdeki Yeri

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

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

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

Lojistik, makro açıdan ülke ekonominin sağladığı faydalar ve bütün sektör dallardındaki dinamizm; mikro açıdan bakıldığında ise şirket verimliliği ve kârlılığı için hayati önem taşımaktadır.
Uluslararası ticaret eğilimleri, lojistik sektörünü daha iyi anlayabilmek ve daha rahat yorumlayabilmek için büyük katkı sağlamaktadır. Her sektörde yaşanan rekabet ve köklü değişimler çarpan etkisi yaparak lojistik alanında da etkisini göstermektedir.

Günümüzde ulusal ve bölgesel ekonomilerin canlı菡ırmışında, dolayısı ile ticaretin ve denizyolu ulaştırma hizmetlerinin basitleştirilmesi ve iş süreçlerinin büyük katkı sağlaması konusunda da doğru noktalı. Her sektörde yaşanan rekabet ve köklü değişimler çarpan etkisi yaparak lojistik alanında de etkisini göstermektedir.

Uluslararası ticaret ve küresel ekonomideki değişimleri dikkatle takip etmek, faaliyette bulunduğu ülkelerde yaşanmakta olan ekonomik, siyasi ve yasal gelişmelerle yakından ilgilenmelidir.

Yük sevkiyatçılığı; kara, hava, deniz, demiryolu, nehiryolu, boru hattı veya kombine taşınma gibi bütün taşıma türlerinde; sevkiyat, dağıtım, depolama, gümrükleme ve sigorta hizmetleri gerçekleştiren aktif bir işletmeye sahip olan ve anahtar teslim lojistik hizmeti veren organizatördür. Yük sevkiyatçılığı, gönderici (ihraçatçı, ithalatçı veya temsilcileri) adına lojistik faaliyetleri organize eden, teslim aldığı eşyayı en kısa sürede, istenilen noktaya en güvenli bir biçimde ulaştırır.

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

ABD hukukunda ise yük sevkiyatçılığı kavramı, taşıma organizatörlüğü ile ilgili mevzuat çerçevesinde yorumlanmaktadır. ABD mevzuatında yük sevkiyatçılığı ile ilgili üç tip ayrırm vardır:
1. Bağımsız Deniz Taşıma Organizatörlüğü
Denizyolu taşımalı ile ilgilidir. Federal Deniz Taşımacılığı Komisyonu (Federal Maritime Commission-FMC) sorumluluğu altındadır [10].
2. Yurtiçi Taşıma Organizatörlüğü
Eyaletlerarası Ticaret Komisyonu (Interstate Commerce Commission - ICC) sorumluluğunda çalışmaktadır [10].
3. Gemi Sahibi Olmadan Taşıma Yapanlar (Non Vessel Operating Carrier - NVOCC)
Federal Deniz Taşımacılığı Komisyonu FMC sorumluluğundadır ve bu kuruluşun tarifelerini uygulamakla yükümlüdürler [10].

Yurtiçi Taşıma Organizatörleri ve Gemi Sahibi Olmadan Taşıma Yapanlar NVOCC’lar “dolaylı taşıyan” olarak sınıflandırılar. Bu nedenle yük sevkatılığı sadece sözleşmeli taşıyan da olsa, taşımayı kendisi gerçekleştirmese bile taşıyan sorumluluklarından sorumlu tutulabilir.


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

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

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

- Yük sevkatılığı, taşıma sözleşmesine konu olan anlaşma hükümlerini yerine getirmekte ve bilhassa taşıyanları ve ara komisyoncuları seçmekte, tedbirli bir tacir gibi hareket etmekte ve temsil ettiği kişilerin (yani müşterisinin) menfaatlerini korumaya ve onların talimatlarına uymaya mecburdur.
• Yük sevkıyatçılığı, eşyayı kendi vasıta ve adamları ile taşyabileceği gibi kendi yerine geçen taşıyıcılar da taştabilir. Bu halde komisyoncu taşıyan sayılır (Md. 814).
• Yük sevkıyatçılığı, taşma senedinin ikinci nüshasını kendi adına imza edip müvekkiline vermiş veya kendi adına taşma ilmühaherleri tanzim ederek müvekkiline vermiş ya da kendiisyle müvekkili arasında taşıma ücreti ve bütün masraflara karşılık olarak kesin bir para tayin edilmiş ise taşıyan sayılır.

4.3. Yük Sevkıyatçılığı Faaliyet Alanları ve İşlevi

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

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

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

Lojistik iş süreçleri, normal koşullarda taşıma ve operasyonlarını yerine getiren birbirine bağımlı çok sayıda bileşenden oluşmaktadır. Yük sevkıyatçılığı lojistik sisteminde bulunan taşıma, yükleme-boşaltma, depolama, gümrükleme ve sigortalama gibi bu işi meslek edinmiş her birimin operasyonel faaliyetlerini en az onlar kadar bilmesi ve konuya hakim olması; karayolunda bir karayolu nakliyat işletmesi, denizyolunda bir denizcilik işletme gibi taşıma süreçleri, yasal mevzuatu ve sorumluluklarını en iyi
şekilde özümsemesi gerekmektedir. Ancak bu şekilde müşterisine daha ekonomik, güvenli ve hızlı; yani etkin ve verimlilik ilkeleriyle çalışan bir ortam yaratabilir.

**Yük Sevkıyatçılığının İşlevleri**

![Diagram](image)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Klasik Yük Sevkıyatçılığı</th>
<th>Modern Lojistik Yük Sevkıyatçılığı</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Temin Eder/Yapar</strong></td>
<td><strong>Yapar</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>● Taşıma</td>
<td>● Taşıma</td>
</tr>
<tr>
<td>● Depolama</td>
<td>● Depolama</td>
</tr>
<tr>
<td>● Dağıtım</td>
<td>● Dağıtım</td>
</tr>
<tr>
<td>● Gümrükleme</td>
<td>● Gümrükleme</td>
</tr>
<tr>
<td>● Sigortalama vs.</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Şekil 4.1 Yük Sevkıyatçılığının Lojistik Hizmet Üretimindeki İşlevleri** [40]

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

Yük sevkıyatçılığının faaliyet alanları şöyledir;

- uluslararası ve dahili taşmacılık,
- ihracat-ithalat işlemleri ve gümrükleme,
- taşıma türünün belirlenmesi (kara / deniz/ hava / demiryolu/ nehiryolu/ boru hatti kombine taşmacılık),
- taşıma yönetimi ve taşıyan seçimi,
- taşıma sözleşmesi ve kapsamının belirlenmesi,
- taşıma belgelerinin hazırlanması,
- uluslararası yasal mevzuat ve uygulamalar hakkında danışманlık hizmeti,
- sigortalama,
- depolama ve antrepo hizmetleri,
- elleçleme,
• ambalajlama, barkod ve etiketleme,
• operasyon ve sevk yönetimi,
• lojistik maliyet planlaması,
• dağıtım,
• tersine lojistik faaliyetleri (iade ürünleri, tamir, vb.),
• fabrika içi destek, montaj hâtti vb. süreçler,
• stok yönetimi,
• pazarlama,
• müşteri ilişkileri yönetimi,
• raporlama,
• talep yönetimi,
• lojistik performans değerlendirme,
• banka işlemleri ve mal bedeli tahsilat, vb.,
• vergi mevzuat ve işlemleri,
• bilişim teknolojilerini kullanarak tüm üniteler arasında koordinasyon ve iletişim sağlanması.

4.3.1. Yük Sevkiyatçılığının Temasta Olduğu Çalışma Grupları

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

- Yasalar ve uygulamaya yönelik hukuki grup
- Pazarlamaya yönelik grup
- Lojistik tedarikçi grubudur.
Yük Sevkiyatçılığının Temasta Olduğu Gruplar

Yasalar ve uygulama yönelik hukuki Grup
- Ulusal ve uluslararası kuruluşlar
- Yasal düzenlemeler
- İlgili bakanlık ve müsteşarlıklar

Pazarlamaya Yönelik Grup
- Makro Grup: Pazar ve rekabet yapısı; ekonomik, politik, doğal, teknolojik, sosyo-kültürel, demografik çevreler
- Mikro Grup: İşletme kaynakları ve özellikleri; pazarlama taktik ve stratejileri

Lojistik Tedarikçi Grup
- Taşıyanlar, taşıma operatörleri
- Acenteler
- Depo ve antrepo işletmecileri
- Sigorta şirketleri
- Gümrük müsavırlıkları vb.

Şekil 4.2 Yük Sevkiyatçılığının Temasta Olduğu Gruplar [10]

4.3.1.1. Yasalar ve Uygulama Yönelik Hukuki Grup

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

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

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

4.3.1.2. Pazarlamaya Yönelik Grup

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

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

4.3.2. Yük Sevkıyatçılığı ve Sözleşme Tipleri

Yük sevkıyatçılığının uluslararası esya (mal) taşıma faaliyetlerinin gerçekleşebilmesinde; “ihraçatçı-ithalatçı”, “üretici/satıcı-alıcı”, “Yük Sevkıyatçılığı” ve “taşıma şirketi” olmak üzere birbirleriyle ilişkili birçok bileşen bulunmaktadır.

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

- İhraçatçı ve ithalatçı arasında yapılan “ticari satın sözleşmesi”
- İhraçat veya ithalatçı taraflardan biri ve yük sevkıyatçılığı firması ile yapılan “gonderici - yük sevkıyatçılığı sözleşmesi”
- Yük sevkıyatçılığı firmasının taşıma şirketi ile yaptığı “yük sevkıyatçılığı – taşıyan sözleşmesi”
- Taşınacak eşyaların dağıtım merkezleri veya ara noktalarda depolanması gerektiğinde yapılan “depo sözleşmesi”
- Gönderen ve Yük Sevkıyatçılığı arasında veya ana Yük Sevkıyatçılığı ile uluslar arası pazarlarda dağıtım konusunda uzman olan şirketler (Alt Yük Sevkıyatçılar, distribütör, acente vb.) arasında yapılan “dağıtım sözleşmesi”dir.

4.3.2.1. İhraçat-İthalat Ticari Satın Sözleşmesi

Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren şirketler; ihraçatçı veya ithalatçılar aralarında yapmış oldukları “İhraçat-İthalat Ticari Satın Sözleşmeleri”yle malların nerede, nasıl ve hangi koşullar altında teslim edileceğini konusunda karşılıklı mutabakata varırlar. Bu sözleşmelerde öne çıkan hususlardan biri taşıma ve lojistik organizasyonunun yapılarak, sorumlulukların ortaya konmasıdır. Dış ticarette teslim şekillerinde (Incoterms)
belirtildiği gibi gönderen ihracatçı olabileceği gibi ithalatçı da taşımayı organize eden taraf olabilmektedir.

4. 3.2.2. Gönderici-Yük Sevkıyatçısı Sözleşmesi

![Diagram](image)

Şekil 4.3 Yük Sevkıyatçılığı ve Sözleşme Tipleri [10]

4.3.2.3. Yük Sevkıyatçısı - Taşıyan Sözleşmesi


Alıcı; adına eşya gönderilen ve gelen eşya için taşıyanın bu eşya üzerindeki bütün alacaklarını odemek suretiyle kendisine veya vekaletname verdiği bir başka şahsa teslimini isteyebilecek veya eşayı kabul etmeyecek kimse dir. Taşıyan ise; ücret karşılığı eşya taşıma işini yapacak. Taşıyan, taşıma sözleşmesine göre, eşyanın teslim edilmesi gerekten yerine nakli ve alıcıya tesliminden sorumludur.

4.3.2.4. Depo Sözleşmesi


4.3.2.5. Dağıtım Sözleşmesi


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

47
taşınması ile başlamaktadır. Daha sonrasında üretim ortamında ve üretim sonrası tamamlanmış ürünlerin dağıtım sistemleri ile entegre edilmesiyle devam etmektedir. Bu sözleşme tipi, dağıtım ve üretim merkezleriyle, hedef pazarlara yönelik taşımalar ve lojistik hizmetlerin verilmesi şeklinde de olabilmektedir.

4.4. Yük Sevk yatçılığı ve Taşma Organizasyonu

Taşmacılık ve lojistik ülke sınırları içerisinde yapılabileceği gibi bölgesel ve uluslararası da olmaktadır. Boylelikle taşmacılık ve lojistik stratejik önem kazanmaktadır. Uluslararası esya taşmacılığı, ihracat ürünlerinin yurtışına, ithalat ürünlerinin ise yurtçe bir ülkeden başka bir ülkeye transit taşmacılık şeklinde de yapılabilmektedir [42].

Uluslararası pazarlarda taşma organizasyonu yerel pazarlardan daha farklı yapida olup aşağıda Şekil 4.4’de da görüleceği üzere karmaşıklık özelliklere sahiptir. Bu bakımdan Yük Sevk yatçılığında taşma organizasyonu iki önemli karar aşaması;

1. aşama; taşma türünün belirlenmesi
2. aşama: taşyan seçimi

bamplerde bağlantılı olarak düşünülecek zorundadır.

İhracat Süreçleri
Ihracat İşlemleri
ve Belge Düzenleme,
Yuk Sevk yatçılığı
Seçimi, vs.

Y. Sevkiyat
Süreçleri
Lojistik Yönetimi
Taşma Organizasyonu
Taşma Türünün
Belirlenmesi,
Taşyan Seçimi,
Depolama,
Gümüşleme,
Sigortalama, vs.

Taşyan Süreçleri
Taşma Yönetimi
Eşya Taşma
Araç Seçimi
Sevki Planlama, vs.

Acente Süreçleri
Alici Ülkesindeki
Planlama ve
Koordinasyon,
Gümüş İşlemleri,
Depolama, Dağıtım,
Dahili Taşma, vs.

İthalat Süreçleri
İthalat İşlemleri,
Belge Düzenleme,
Teslim Alma, vs.

Şekil 4.4. Yük Sevk yatçılığı Taşma Organizasyonu [28]

4.4.1. Taşma Türünün Belirlenmesi

Taşma türünün (kara, hava, deniz, demiryolu veya boru hattı) belirlenmesi çeşitli kriterlere bağlı olup bu kriterler arasında en önemi olanlar;
taşıma sistemi içerisinde gerçekleşen (taşıma, taşıma terminalleri, depolama, gümrükleme, dağıtım, paketleme vb.) tüm maliyetler

sözleşme kapsamında belirtilen yerler arasında taşıma işleminin süresi ya da teslim hızı

taşıma güvenliği

hizmet verilen yerlerin sayısı ve çeşitliliği

taşınacak yükün taşıma türüne uygunluğu

malın değeri, hacmi, ağırlığı ve büyüklüğü

malın raf ömrü ve iklim şartlarına uygunluğunun kontrolü

malın hasarlarına karşı dayanıklılığı

düzenli hat seferlerinin sıklığı


4.4.2. Taşıma Türü Seçim Kriterleri

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

4.4.2.1. Maliyet

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

ulusal / uluslararası sevk hayat masrafları,

araç-gereç maliyetleri,

taşıma mesafesi, yol ve bakım giderleri,

eşya bağlantılı faktörler (yoğunluk, istifleme, kullanımın kolaylığı ya da zorluğu,
sorumluluk, sigorta),

pazar bağlantılı faktörler (rekabet derecesi, hizmet üreten ve alan firma sayıları),
arz-talep dengesi, yerli ya da uluslararası taşımacılık, ülke düzenlemeleri),

depo ve antrepo işletme giderleri,

gümruk ve liman masrafları,

ambalajlama ve paketleme giderleri,
• iletişim maliyeti (sipariş yönetimi, faturalandırma, bilişim sistemleri giderleri), malzeme elleçleme giderleri,

• yönetim giderleri.

Taşıma maliyetleri, sektöre göre değişmekle birlikte şiddetli sălınma koşullarında ürünün pazardaki fiyatının içinde önemli bir oranı oluşturabilmektedir. Bu oranın tespitinde, ürünün ilgili olarak arz ve talep dengesi, ağırlık, değer ve miktarı, tasınabilirlik, önem derecesi, bulunabilirlik gibi faktörler göz önünde bulundurularak değerlendirilmektedir. Örneğin kum ve çakı oluşturulan ürünün taşıma maliyeti, ürünün pazardaki fiyat içinde %55 gibi yüksek bir oran teşkil ederken, demir çevherinde %20, gıda %8, kimyasal ve plastikler %6, çeşitli fabrika makinerilerinde %4, elektronik ekipman %3 ve ilaça %1 olabilmektedir [10].

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

Tablo 4.1 İşletme Yönetiminde Lojistik Maliyetlerinin Analizi [10]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Toplam Lojistik Maliyetleri</th>
<th>Lojistik Maliyetlerinin %’si</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Taşıma Maliyetleri (giriş ve çıkış taşıma faaliyetleri)</td>
<td>%50-65</td>
</tr>
<tr>
<td>Envanter ve Malzeme Elleçleme Maliyetleri</td>
<td>%20-35</td>
</tr>
<tr>
<td>İşletme Yerleşim Tasarımı (depo ve dağıtım merkezlerinin planlanması ve yönetimi) Maliyetleri</td>
<td>%10</td>
</tr>
<tr>
<td>İletişim ve Bilgi (talep tahminleri, sipariş süreçleri, üretim programlama) Maliyetleri</td>
<td>%5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

4.4.2.2. Hız

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

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

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

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

4.4.2.4. İzlenebilirlik

Taşıma türünün seçimine etki eden diğer parametre izlenebilir olmasını sağlayan tedarik zincirinin önemli halkası olan taşımacıyla faaliyet gösterdiği ve soyt ürün olan hizmet ürettiği için, en önemli unsurlarından biri de müşterisine sağlanacağı bilgi akışıdır. Bu sebeple,

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

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

4.4.2.5. Emniyet/Güvenlik

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

- kazaların sayısı,
- kazaların sebepleri,
- zarar gören ya da kaybolan eşyaların değeri,
- gecikme süreleri ve kayıplar
göz önünde tutulması gereken etkenlerdir.
4.4.2.6. Esneklik

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

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

4.4.3. Taşıyan Seçimi

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

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

4.5. Yük Sevkıyatçılığı ve Lojistik Hizmet Yönetimi

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>LOJİSTİK HİZMET ALAN</th>
<th>LOJİSTİK HİZMET ÜREТЕN</th>
</tr>
</thead>
</table>

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

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

4.5.2. Yük Sevkıyatçılığı İşletmesinin Hizmet Bileşenleri

Yük sevkıyatçılığı işletmesinin pazarlama faaliyetleri; pazar araştırması ve hedef pazar analizinden başlayarak, ürün (hizmet), fiyat, dağıtım, tutundurma, süreç, insan (katılcımlar), üretkenlik ve fiziksel unsurlar üzerinde yapmış olduğu çalışmalar ve belirlediği stratejileri kapsamaktadır. Bugünün ve geleceğin iş yaşamının şiddetli rekabet ortamında hızla gelişen hizmet sektöründe pazarlama faaliyetleri için “üretkenlik ve kalite” bileşenini de eklemek mümkündür. Pazarlama faaliyetlerinin başarısı, pazarlama karmasının her bir elemanın müşteri için tutarlı ve kaliteli hizmet verecek şekilde koordinasyonunu yansıtmaktadır. Şekil 4.7’de Hizmet Yönetimi Bileşenleri yer almaktadır [23], [24].
Yük Sevk yatçılığı'nın sunduğu lojistik hizmet bileşenleri özetle aşağıdaki gibi görmek mümkündür [23], [24].

4.5.2.1. Ürün (Hizmet)


Hizmetin temel özelliklerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

1. Hizmet somut bir varlık değildir dolayısıyla elle tutulamaz.
2. Hizmet ürünleri somut olmayan performanslardır.
3. Hizmet bir esya değil, bir faaliyet veya faaliyetler zinciridir.
4. Hizmet söz konusu olduğunda üretim ve tüketim belli bir yere kadar eş zamanlı olarak gerçekleşir.
5. Müşteriler belli bir yere kadar üretim sürecinde yer alırlar ve hizmeti sahiplenemezler.
Yük sevkıyatçılığı, gerek esas hizmet gerekse buну çevreleyen ilave hizmet elemanları bileşenlerinin özelliklerini müşterilerin talep ettiği yararlar (faydalar) üzerine kurulmuş ve geliştirmeliidir. Örneğin konteyner saylarının arttırılması, özel konteyner hizmetleri, tehlikeli eşyaların depolanması ve diğer lojistik hizmetler vb. sayılabilir.

4.5.2.2. Fiyat


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

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

4.5.2.3. Dağıtım

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

Hizmet bileşenlerinin müşterilere ulaştırılması, teslimat yeri ve zamanı üzerine alınan kararlar ve bu kararların uygulamaya geçişi dağıtım stratejilerini belirlemektedir. Yük sevkıyatçılık işletmeleri vermiş oldukları hizmetleri müşterilere doğrudan veya aracı kurumlar üzerinden ulaştırmaktadırlar. Bu bakımdan yük sevkıyatçılığı, müşterilere lojistik hizmetin yararları, bu hizmete nerede ve ne zaman ulaştıracağı ve hizmet süreçlerinde nasıl yer alacağı konusunda bilgilendirmeli ve ihtiyaç duyuluyorsa
eğitmelidir. Dağıtım konusu ve dolayısıyla akış yönetimi, yük seviyayıcilıların temel uzmanlık alanlardır.

4.5.2.4. Tutundurma

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


Hizmetten yeniden yararlanıldığından sağlanacak faydalar, müşteriye yönelik hizmet, var olan müşterilerin özel dikkat ve promosyonlarla ödüllendirilmeleri, problemlerin çabuk ve etkili çözümlere kavuşturulması gibi tüm adımları İlişki Pazarlaması olarak bilinen, satış sonrası pazarlama faaliyetlerini meydana getirirler.
Tablo 4.2 Yük Sevkıyatçılığı İletişim Bileşenleri [23]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Yük Sevkıyatçılığı İletişim Bileşenleri</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>a. Satış Temsilcileri</td>
</tr>
<tr>
<td>b. Müşteri Hizmetleri Personeli</td>
</tr>
<tr>
<td>c. Muhasebe/Faturalama Personeli</td>
</tr>
<tr>
<td>d. Müşterilerle Normalde Doğrudan İletişimi Olmayan Operasyon Elemanları</td>
</tr>
<tr>
<td>2. İnsanlarla İlişkiler ve İletişim</td>
</tr>
<tr>
<td>a. Müşteriyle Hizmetin Gerçekleştirilme Sürecinde Etkin İletişim Kurulması</td>
</tr>
<tr>
<td>b. Bağlantılı Olunan Herkele Saygı ve Nezaket Çerçevesinde Yakınlık Kurulması.</td>
</tr>
<tr>
<td>3. Sözlü Olmayan İletişim</td>
</tr>
<tr>
<td>a. Broşürler, Kataloglar</td>
</tr>
<tr>
<td>b. Formlar, Yazışmalar, Evrak</td>
</tr>
<tr>
<td>c. Reklam (TV, Radyo, Internet, Gazete, Dergi vb.)</td>
</tr>
<tr>
<td>d. Yazılı ve Görsel Medyada Çıkan Haber ve Yazılar</td>
</tr>
<tr>
<td>4. Hizmet Araç-Gerçç ve Ekipmanları</td>
</tr>
<tr>
<td>a. Şirket Merkezi ve Bilgi Altyapısı</td>
</tr>
<tr>
<td>b. Lojistik Araç Parkı ve Teknolojik Düzey</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Müşterilerle doğrudan bağlantısı olan her çalışan, sunulan hizmetin satışsi konumunda da olduğundan, Yük sevkıyatçılığı işletmesi için tanıtılm, reklam yapabilecek durumdadır. Çalışanların, gerekli pazar verilerini bilen, insan ilişkileri kuvvetli, takım çalışmasına yatıktılığı olan, daha inandıran bir profil çizebilmek için işletme ve Yük Sevkıyatçılığı hizmetleri ile uyumlu ekonomik ve politik koşullar hakkında güncel bilgiye sahip olması gerekmektedir.

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

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

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

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

Lojistik hizmet bileşenlerinin meydana getirilmesi ve müşterilerle ulaştırılması için etkin ve verimli çalışan proseslerin geliştirilmesi ve yürütüleceğini konması gerektirmektedir. İyi düzenlenmiş lojistik süreçler, yavaş, bürokratik, hantal ve etkisiz hizmet ulaşım açısından müşterileri çeşitli sıkıntılar sokmaktadır. Teslim süresi geciken eşyalar, ekonomik kayıplar, sigortalamalar, gümrükleme veya depolama kararlılıkla sınırlayabilen riskler işletme imajını doğrudan etkileyen faktörlerdir.

4.5.2.6 Katımcılar


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

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

4.5.2.7. Fiziksel Unsurlar


Müşteriler şirket genel merkezini çok sık ziyaret etmeler ve ofis ortamının dekorasyon malzemeleri ile fazla ilgilenmezler. Müşteriler aldıkları hizmet yönetimleri içerisinde yer alan fiziksel unsurların işlevsellik boyutunu en güvendiği aracla gönderilmesi dolayısıyla aracın istenen sıcaklık düzeyini sağlamaması, bakım ve muayenelerinin yapılmış olmasını, şartname ve mevzuata uygulanı ile talepler ederler. Ayrıca sürekli iletişim ve bilgilendirme yoluyla gerçekleştirilecek teknolojik altyapı, çevrim içi (online) eşya takip sisteminin varlığı, internet web sitesinin fonksiyonellik müşteri memnuniyetinde somut unsurlar açısından birinci dereceden rol oynamaktadır.

Fiziksel unsurların fonksiyonellik boyutuna ilave olarak yük seviyeleri şirketi, hakkında mesaj taşıyan her bir belge, tanıtım katalogu, broşür, bülten, sözleme metni, sembol, logo, kullanılan malzeme ve baskı kalitesi, reklamlardaki mesajın içeriği, dil ve ifadenin müşteri ile iletişim ve hizmet kalitesi algılanmasında rol oynamış olmasını, şartname ve mevzuata uygunluğunu talep ederler. Ayrıca sürekli iletişim ve bilgilendirme yoluyla gerçekleştirilecek teknolojik altyapı, çevrim içi (online) eşya takip sisteminin varlığı, internet web sitesinin fonksiyonellik müşteri memnuniyetinde somut unsurlar açısından birinci dereceden rol oynamaktadır.

4.5.2.8. Üretkenlik ve Kalite

Genellikle aynı ayı ele alınan üretkenlik ve kalite kavramları, bir madalyonun iki yüzü gibi görülmelidir. Gelişmiş bir üretkenlik, toplam giderleri kontrol altında tutmada en önemli araçtır. Dolayısı ile işletmenin kaynaklarını kullanımda göstermiş olduğu özen uzun dönemde rekabet avantajı getirecektir. Üretkenlik, yeni iş alanlarına ve yeni faaliyetler için bir seçenek yaratabileceği gibi, araştırma ve geliştirme ile pazarlama-fiyatlandırma stratejilerinde büyük imkan sağlayabilmektedir. İşlerin bir kerede ve doğru bir şekilde yapılması, her yeni günümüz bir önceki günden daha iyi olarak geçirilmesi için gerçekleştirilen çabalar sürekli olarak gerçekleştirmektedir. Sürekli iyileşme,
sürekli gelişim ve müşteri odaklı hareket etme kalite yönetiminin temel bileşenleri olmaktadır. Hizmet kalitesi, müşteriler açısından tanımlanan şekilde istek ve ihtiyaçlara uygunluk olup ürün farklılaştırılması ve müşteri sadakatının sağlanması bakımından büyük önem taşmaktadır.

4.5.3. Pazar Araştırması ve Hedef Pazar Analizi

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

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

- Ekonomik Çevre
- Rekabet Yapıısı
- Hukuki ve Politik Çevre
- Teknolojik Düzey
- Dağıtım Yapıısı
- Coğrafya ve Altyapı
- Sosyal ve Kültürel Çevre unsurları dikkate analiz etmelidir.

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

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

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

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

Diğer yandan lojistik hizmet ihtiyaçının ortaya konabilmesi için sektörde derinlemesine bazı konularda ilave bilgilerde ihtiyac vardır. Bunlar;

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

4.5.3.2. Rekabet Analizi

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

- Firmanın adı, unvanı, adresi, kurucuları,
- Merkezi, ortaklık yapısı, çalışan sayısı,
- Yönetim şekli, profesyonellik derecesi, insan kaynakları profili,
- Yıllık cirosu, pazar payı, müşteri portföyü,
- Hizmet alan ve faaliyetleri,
• Yurt içi ofisleri,
• Yurt dışı ofisleri,
• Yerli - yabancı ortaklıkları, acentelikleri,
• Faal olduğu ülke ve bölgeler ile hizmetin ülkelere göre dağılımı,
• Gümrükli - gümrüksüz depo ve antrepo alanları,
• Taşmacılık türüne ait örneğin karayolu taşmacılığı yaptığı araç sayıları, filo yapıları ile ilgili bilgilere de ihtiyaç bulunmaktadır.

Rekabet analizinde lojistik hizmetin genişliği ile ilgili verilerde incelenmelerdir. Bunlar:

- Kombine taşmacılık hizmetleri
- Karayolu taşmacılığı
- Deniz, hava, demiryolu yük sevkiyatçılık hizmetleri
- Depo / antrepo işletmeciliği
- Özel taşma malar, projeler
- Gümrükleme
- Sigorta
- Yurt içi dağıtım faaliyetleri
- Diğer lojistik faaliyetlerı

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

4.5.3.3. Lojistik ihtiyaçların Belirlenmesi

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

- Ambarlar
- Tam kamyon yükü (FTL)
- Parsiyel (LT)
- Konsolidasyon
- Yurt içi dağıtım
Denizyolu taşımacılığı ile ilgili olanlar;
- FCL Konteyner
- Dökme Yük
- Parsiyel

Havayolu taşımacılığı ile ilgili olanlar;
- Genel kargo
- Özelliği olan kargo

Demiryolu taşımacılığı ile ilgili olanlar;
- Konteyner
- Dökme yük
- Depolama ve elleçleme hizmetleri;
- Etiktleme
- Paketleme
- Envanter Takibi

Diğer Lojistik Hizmetler

4.5.3.4. Strateji ve Aksiyonlar

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

Yük sevkıyatçılığı sektöründe pazar araştırması, hedef pazar analizi ve pazarın sürekli izlenmesi ile müşteri istek ve ihtiyaçlarının neler olduğunun öğrenilmesidir. Hedef pazar ve hedef sektör belirlenmesi süreciyle birlikte lojistik hareketlerin büyüklüğü, räkipler hakkında araştırma yapması çok önemlidir. Ancak bu şekilde yük sevkıyatçılığı, hizmet portföyünün yapılandırılması ve uygun stratejilerin belirlenmesi stratejiye sahip olacaktır.
4.5.4. Müşterilerin Yük Sevkıyatçılığı Seçimi ve Lojistik Hizmet Alımı

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

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

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

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

Tablo 4.3.’de müşterilerin yük sevkıyatçısı seçimi öncesinden ve lojistik hizmet satın alma sonrasında dönemde kendi içi bünüyelerinde yapıma özellikle fizibilite ve değerlendirmeleri kısa temel başlıklar ve alt açıklamalar halinde belirtilmiştir.

Yük sevkıyatçılığı işletmesi hizmet üretimi sağlarken diğer tarafta hizmet satın alan müşteri de yük sevkıyatçısından satın alacağı hizmetin kalitesi ve performansını değerlendirmek zorundadır.
5. ULUSLARARASI DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA YÜK SEVKİYATÇILIĞI

5.1. Giriş


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

Denizyolu eşya taşımacılığındaki temel eğilimlerin başında;
- taşıma araç –gemiler- ve kapasitelerinin artması,
- terminal ve liman işletme anlayışının değişmesi,
- bilgisayar ve iletişim teknolojilerinin kullanımı
- diğer taşımacılık türleriyle entegrasyonu

gelmektedir.

5.2. Denizyolu Eşya Taşımacılığının Temel Bileşenleri

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

Denizyolu eşya taşımacılığının üç temel bileşeni [44], [5], [7],
- taşıma araçları ve gemiler
- terminal ve limanlar
- taşınacak eşyalar gelir.
5.2.1. Denizyolu Eşya Taşıma Araçları

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

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

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

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

Bu gemiler;

- taşıma üniteleriyle yük taşıyan gemiler,
- dökme yük gemileri

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

- Konteyner gemileri.
- Ro-Ro gemileri.


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

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

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

5.2.2. Terminal ve Liman Hizmetleri

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

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

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

Liman ve terminal hizmetlerinin etkin olarak verilebilmesi kara ve demiryoluyla gelen eşyaların gemi ambarlarına yerleşirilmesi ve gemi ambarlarındaki eşyanın taşıma araçlarına en seri ve en güvenilir bir biçimde aktarılmasına bağlıdır.
Liman hizmetleri sadece rıhtım veya iskelelere yanaşan gemilere verilen hizmetleri kapsamamaktadır. Bu hizmetlerin yanı sıra, şamandıraya bağlı olan veya açıkta demirleyen ticaret gemilerine sunulan hizmetler bulunmaktadır.

Limanda eşiya ile ilgili verilen hizmetler şu şekilde sıralanabilir:

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

5.2.2.1. Yükleme-Boşaltma Hizmetleri

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

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

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

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

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

5.2.2.2. Shifting Hizmeti

Bazen liman sırasında değişiklik veya yükün özelliğine bağlı olarak yükleme veya boşaltma limanında, geminin aynı veya diğer ambar veya güverteleri arasında, eşyanın gemiden indirilmeksizin yerinin değiştirilmesi (shifting) işlemleridir.
5.2.2.3. Gemiden Gemiye Aktarma (Limbo) Hizmeti
İki geminin birbirine yana (rampa ederek) karşılıklı güverte ve ambarları arasında eşyanın bir gemiden baştırılarak diğer gemiye yükleme hizmetlerini ifade eder.

5.2.2.4. Terminal Hizmetleri
Terminal alanlarında verilen hizmetler şunlardır:
- Gemiye yükletilmek üzere terminale alınan kara taşıtlar üzerindeki eşyanın araçlardan baştırılması, ambarlara taşınması ve istiflenmesi ile gemiye yüklemesi.
- Limana gelen gemilerdeki eşyanın baştırılırak terminal depolama alanlarına alınması ve eşyanın alıcı veya taşıyıcılarına teslim edilmek üzere depolama alanlarından alınarak kara vasıtasına yüklenmesi.
- Terminalde bulunan eşyanın gerektiğinde yerinin değiştirilmesi için taşınması ve yeniden istiflenmesi.

5.2.2.5. Ardiye Hizmetleri
Ardıç ve taşınan eşyanın, sahibi veya taşıyıcıları tarafından teslim alınmasına veya gemi ile gidecek eşyanın, gemiye veya deniz vasıtasına yüklenmesine veya tasfiye vb. şekillerle çıkarılmasına kadar, işletmenin sorumluluğunda mahfaza edilmesi hizmetini ifade eder [7].

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

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

Bunlar:
- Parçaların tartışılması.
- Taşıma kaplarının açılması ve kapatılması.
- İstif yerindeki parçaların seçilmesi.
- Taşıma kabinin değiştirilmesi.
• Taşıma kaplarında onarım yapılması.
• Taşıma kaplarından numune alınması.
• Taşıma kaplarının markalanması ve etiketlendirilmesi.

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

5.2.3. Eşyalar (Yüklər)

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

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


Yüklər gemi ambarlarında dış ortamındaki değişiklik nedeniyle yoğunluk sebep olabilir. Bu yüzden gemi ambarlarının içi yoğunluğu önlemek üzere hava akımı sağlayacak tarzda istifleme ve yükleme yapılmış, hava akımı sağlamak için tahtalar kullanılmışdır [5], [7].

5.3. Yük Sevkıyatçılığı ve Denizyolu Düzenli Hat Taşımacılığı

Yük sevkıyatçılıları için hizmetlerinin sürekliliği ve standardizasyonu yönünden düzenli hat taşımacılığı oldukça önemlidir. Yük sevkıyatçılığı sefer tarihi ve yerlerini müşterileri olan ihracat ve ithalatçılara sunmakta, müşteriler de sevkıyat planlarını düzenli hat programlarına göre belirlemektedir.

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

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

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

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

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

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

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

Yük sevkiyatçılığı yaygın olarak genel yükleri eldelediğinden ağırlıklı olarak düzenli hat -liner türü taşımacılıkta faaliyet göstermektedirler. Düzenli hat (Liner) taşımacılıkta taşınan yük cinsi genellikle heterojen olması nedeniyle ve genel kargo taşımak için yükleme, boşaltma de etkinliği ve verimliği artırmak, yine yükü kapidan-
kapıya teslimini kolaylaştırarak, hızlı, elleçleme ve teslimde zamanın ve maliyetlerinin azaltılabilmesi için 1958 yılından itibaren ilk kez Amerika ve Avrupa arasında konteyner kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde düzenli hat (Liner) taşımacilık denince konteyner taşımacılığı akla gelmektedir.

Konteyner taşımacılığının gelişmesine bağlı olarak, limandan limana sunulan hizmetler yerini kapıdan kapağa hizmetlere bırakmıştır. Kapıдан kapıya teslimatin kara taşımacılığına beraber konteyner yükü bir transfer aracı olarak ortaya çıkmıştır ve büyük avantaj yaratmıştır.

5.4. Uluslararası Denizyolu Esya Taşımacılığında Yük Sevkıyatçılığı

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

Yük sevkıyatçılığı denizyolu esya taşımacılığında konteyner taşımacılığındaki faaliyetleri genel olarak üç gruba değerlendirilebilir. Bunlar:

- Komple Konteyner Taşımları (FCL).
- Parsiyel Taşımlar (LCL).
- Diğer taşıma ve hizmetleri (özel ekipman taşımları, kombine taşımlar, dokümantasyon hizmetleri).


FCL yüklemeler ve boşaltmalar şu şekilde olabilir. Bunlar:

- Limanda,
- Ihracatçı/İthalatçı deposunda veya fabrikasında.

Liman sahasının dışında yapılan yüklemeler için konteynerin geçici kabulü yapılır. Ihracatta yüklemeyi takiben firmanın ya da gümrükün nezaretinde konteynere mühr vuruşur ve limana sevk edilir. İthalatta ise yine müşterinin talebine göre konteyner liman sahasında ya da müşterinin deposunda boşaltılabilir.

5.5. Denizyolu Taşımacılığında Yük Sevkıyatçılığının Temel Görevleri

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

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

Şekil 5.1 Yük Sevkıyatçılığı ve Uluslararası Denizyolu Taşımasında İş Akışı [10]

Uluslararası denizyolu eşya taşıma süreci Şekil 5.1’den de görüleceği üzere altı aşamada gerçekleşmektedir. İş akış aşamaları FCL ve LCL taşımaları aynı olduğundan LCL taşıma daha karmaşık bir yapıya sahip olması nedeniyle yukarıdaki şekilde LCL taşıma...
ele alınarak anlatılmıştır. Bu aşamalar içerisinde ihracatçı-ithalatçı, banka ve Yük Sevkiyatcılığı arasında etkileşim ve rol paylaşımı şu şekildedir:


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

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

5- İthalatçı, eşyanın varış noktası olarak yani alıcı konumundaki yük sevkiyatçısına FBL’i vererek eşyanın teslimini talep eder.

6- Teslim edici olarak yük Sevkiyatçılığı konteyneri OBL ile armatör acentesinden teslim alıp aradaki zamanda limana veya konteyner terminaline gönderir. İthalatçı bu noktada FBL’e göre kendine ait olan gönderiyi teslim alır.
5.6. Denizyolu Taşımacılığında Yük Sevkıyatçılığının Faaliyet Alanları

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

- **İhracat Taşımları**: Ülke içinden gelen yüklerin toplamak, konsolide etmek ve denizyolu ile yurtdışına taşınmasını sağlamak.
- **İthalat Taşımları**: Ülke dışından deniz yolunca gelen yüklerin teslim almak ve ülke içinde dağıtılmalarını sağlamak.
- **Transit Taşımlar**: Ülke dışından deniz yolunca (veya karayolu, demiryolu vb.) gelen ve bir başka ülkeye gönderilmeye planlanan yüklerin teslim almak ve tekrar taşıma süreçleriyle ilgilenmek.

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

5.6.1. İhracat Taşımlarında Yük Sevkıyatçılığı

Yük sevkıyatçılığı, ülke içindeki yanı yerel bazı operasyonları kontrol etmekte, iş akışlarını tam zamanlı ve sorunsuz olarak sağlamakta. Yük sevkıyatçılığının ihracat taşımlarında başlıca görev ve faaliyetleri şu şekilde özetlenebilir:

- İhracatçıyı ait yüklerin çıkış noktası limana ülke içi ön taşımının sağlanması.
- Eşya hareketinin alıcı ülkesindeki yük Sevkıyatçısına –alıcı ülkedeki temsilcisine- bildirilmesi.
- Limandaki yüklerin teslim alınmasını kontrolü, taşıyanya (armatöre) karşı taşıma sözleşmesinden doğan hakların değerlendirilmesi.
- Konteyner tedariki ve yüklemenin yapılması.
- Denizyolu konteyner taşımacılığında uygun boyutta standart paketleme yapılmının sağlanması.
- Gerekli tüm evrakın hazırlanarak gemiye verilmesi.
- Malınamedi içerisinde kayması ve zarar görmesini önlemek üzere güvence altına alınması işlemleri (Lashing, Dunning, Securing).
- Taşıma sigortalarının takibi.
Yük sevkiyatçılığı taşıma belgeleri (FBL, FCR, vb.) ve diğer belgelerin zamanında teslim edilmesi ile teslim ve ödemelerde yardım sağlanması.

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

Yük sevkiyatçılığı yükleyiciden yani gemi işletmecisinden bu konteyner için bir konşimento alır ve varış limanındaki yurtdışı temsilci yük sevkiyatçısına tekli gönderilere ait gönderici talimatları çerçevesinde konşimentoyu iletir. Alıcı ülkesindeki temsilci yük sevkiyatçısı konteyneri teslim alarak boşaltır ve tekli gönderileri FBL, FCR ve HBL belgelerinde belirtilen talimatlar doğrultusunda asıl sahiplerine dağıtir.

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

Yukarıda aşamaları irdelenen ve anlatılan ihracat denizyolu taşımacılığı, Şekil 5.2 ile yük sevkiyatçılığı, müşteri, gemi acentesi algoritması ele alınmıştır.
5.6.1.1. İhracat Taşıma Sözleşmesinin Gerçekleştirilmesi

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

5.6.1.2. İhracat Taşımlarında Müşteriden Siparişin Alınması - Rezervasyon

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

1. Yük Sevkıyatçısı aldığı siparişleri müşteri ve sözleşmeli düzenli hat denizyolu taşıma işletmesiyle görüşerek en uygun sevkıyat organizasyonunu yapar.

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

Liman sahasının dışında yapılan yüklemelerde konteynerlerin “Geçici Kabul” işlemlerinin gümrükyle ile ilgili yetkili gümrük müşaviri gözetiminde yapılması gereklidir. Yük sevkıyatçısı ortaya çıkabilecek geçici kabul masraflarını müşteriye verilen teklif içerisinde fiyat ilave etmelidir.
Şekil 5.3 Yük Sevkıyatçılığı ve Denizyolu İhracat Taşımlarında Rezervasyon

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

5.6.1.3. Yük Sevkıyatçılığının Yük Teslimi - Gemi Kalkışı arasındaki Sürec

Rezervasyon sonrasında müşteri ile yapılacak anlaşma kapsamında yükün teslim alacağı yerden başlayarak geminin kalkışına kadar olan süreçte yük Sevkıyatçılığında izlemesi gereken operasyonel aşamaları düzenlenmektedir. Bu süreç komple konteyner taşımaları (FCL) ve parsiyel konteyner taşımaları (LCL) için ayrı olarak irdelenmiştir.

Komple Konteyner Taşımacılığı (FCL)

Yük limanda teslim alındığında firma ilgilisine, yoksa firmanın yetkili olduğu gümrük müşavirine imzalatılır. Yüklemelerde yük ebat ve ağırlığı kontrollerinin ardından etiket ve ambalaj durumu incelenerek teslim alınmalıdır. Aynı zamanda adet ve diğer bilgilerin, verilen talimatla uygunluğu kontrol edilmelidir.

Müşterinin deposunda konteynere alınan malların tam, eksiksiz ve sevkıyat sırasında hasar oluşmayacak şekilde yüklemesinden gode ricisi sorumludur. Göndericinin, konteynernin yolda kayıp ve çalınma riskine karşı konteyner kaplarının mühürlemesinde fayda vardır. Bundan sonraki operasyonel aşamalar şu şekildedir:
1. Gemi ile ilgili detay bilgiler (gemi adı, yükleme tarihi, vb.) ve gümrük bilgileri göndericiye ve gümrük müşavirine yazılı olarak bildirilir.

2. Müşterilerden konşimento talimatları alınır.

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

4. Kesinleşmiş sipariş detayları ile ilgili bilgi acentesine yüksevkıyatçısı tarafından konşimento talimatı ile geçilir.

5. Verilen talimatlara göre FBL düzenlenir.


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


**Parsiyel Konteyner Taşımacılığı (LCL)**


Yük Sevkıyatı acentesi LCL yüklemelerde, önceden belirlenen be bildirilen günde yüklerin tamamı bir defada konteynere yüklenir.
Şekil 5.4 Parsiyel Konteyner Taşımacılığında (LCL) Yükleme

Şekil 5.4.’de de parsiyel konteyner taşımacılığının operasyonel aşamaları özetlenmiştir. Ayrıntılı olarak anlatılrsa konteynerin armatör hattının acentesine geçilen rezervasyon sonrasında aşağıda belirtilen operasyonel aşamaları gerçekleştirilmiştir:

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

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


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

80
6. LCL konteyner içeriği malların toplamını içeren Denizyolu Konşimento talimatı (OBL), yük sevkıyatçısı tarafından ilgili gemi acentesine gönderilir ve gemi acentesince düzenlenen orijinal konşimento seti gemi kalkışından sonra teslim alınır.

7. LCL konteynerin kapsımı, eşyanın ve konteynerin detaylarının içeren özet beyanı ile varış noktasında tahsil edilecek navulun ve diğer masrafları içeren navulun özet beyanı hazırlanır.


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


5.6.1.4. Faturalama

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

- Yük sevkıyatçısı, müşteri olan ihracatçı veya ithalatçıya fatura düzenler; Fatura müşteriye konşimentoñun müşteri nüshası ile birlikte ödeme karşılığı verilir.
- yurtdışındaki yük sevkıyatçılığı acentesi için sevkıyat gerçekleştirdiğikten sonra fatura kesilir. fatura ile birlikte gerekli belgeler gönderilerek ödemeler takip edilir.
- yurtçinde işbirliği yapılan alt yüklenici konumundaki yük sevkıyatçılığı acentesi varsa fatura düzenlerler.
5.6.2. İthalat Taşımlarında Yük Sevkiyatçılığı

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

Teslim alma ve yükleme, ithalat ülkesindeki yurtşısı temsilci (acente) yük sevkiyatçı işletmesi tarafından üstlenilmesi gereken çok yönlü iş süreçlerini kapsamaktadır. Yurt dışı temsilci (acente) teslim alma ve yükleme işlemleri kontrol eder, tam zamanlı ve düzenli iş akışları.

Yurtdışı taşımada ithalat ağında bulunan ithalatçı yük sevkiyatçılığının görevleri,
- esyaların teslim alınması ve olası zararların Incoterms ve taşma sözleşmesinden doğan haklar kapsamında değerlendirilmeleri,
- teslim alma sırasında ağırlık dahil tüm kontrollerin yapılması,
- Sigorta kapsamında zarar gören yüklerle ilgili gerekli işlemlerin başlatılması ve bu konuda göndericiye yardımcı olunması,
- gümrük işlemlerinin yapılması,
- ülke içi taşma organizasyonun sağlanması,
- gerekli ise esyanın depolanması,
- göndericinin talebi üzere ödeme işlemlerinin takibinin yapılarak, şekilde sıralanabilir.

5.6.2.1. İthalat Taşıma Sözleşmesinin Gerçekleştirilmesi

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

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

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

82
• konşimento,
• ithalat izni,
• eşya taşıma onayı ve alış sözleşmesi vb. gibi diğer ithalat belgeleri,
• naylun faturası olarak sıralanmaktadır.

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

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

1. İthalat taşımları yapmak isteyen müşteriden ön rezervasyon bilgileri alınır.
2. İthalatçıdan gelen siparişlere göre, yük sevkiyatçısı yurtdışı temsilci acentesine yükleme talimatı (loading instruction) gönderilir.
3. Yurtdışı yük sevkiyatçılığı temsilci acentesinden ön bilgi ile gelen sipariş, sefer ve konteyner bilgileri, ithal ülkesindeki consignee tarafından kontrol edilerek siparişler alınır.
5. İhracat ayağı diğer bir deyişle çıkış ülkesindeki yüklemeden sonra yük sevkiyatçısı yurtdışı acentesinin teslim aldığı adına düzenlenmiş olan orijinal OBL ve FBL kopyaları ile yüksek ilişkin varsada diğer orijinal evrak teslim alır. Alıcı/ithalat ülkesindeki yük Sevkiyatçısı acentesine iletir.
6. Yük sevkiyatçısı, gerçekleştirilmiş olan yükleme bilgileri ile ilgili olarak ithalatçya (alıcıya) ihbar eder.
7. Geminin limana varışı takiben edilerek, yükleme listeleri, özel bryan ve alt özel bryan tescili gibi evrak ilgili birimlere iletir.
8. Geminin varışını ve gemi acentesinin tescili takiben aceneneden masrafların ödenmesi karşılığı etiketli hat konşimentoları teslim alınır.

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


5.6.2.3. İthalat Taşımları Gemi Varışında Aşamalar

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

- Denizyolu işletme acentesine yapılacak ödeme.
- Özet Beyan.
- Ordino veya eşyaların teslim edilebilir yazısı.
YÜK SEVKİYATLIĞI FİRMASININ ACENTESİ
Gemi yüklenikten sonra gemi detaylarını, tarihi, gemi acentesi detaylarını tahmini boşaltma limanı varışını varış yerindeki yük Sevkıyatçısına bildirir.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Yükleme Detayı</th>
<th>İhbar</th>
<th>GEMİ ACENTESİ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>YÜK SEVKİYATÇISI</td>
<td>Ordino Detayı</td>
<td>Malın gelişini ihbar eder ve masrafları geçer. Ana konşimento yük sevkıyatçısı tarafından çirolu olarak Acenteye verildiğinde gerekli masraflar alınır. Sonra ordino teslim edilir.</td>
</tr>
<tr>
<td>İhbar</td>
<td>Ordino Detayı</td>
<td>Ordino</td>
</tr>
<tr>
<td>İhbar</td>
<td>Ordino</td>
<td>FBL Detayı</td>
</tr>
<tr>
<td>ALICI</td>
<td>Malların liman terminalinde yada kendi deposunda boşaltılacağını bildirir. Konşimentolarını verir masrafları yatırır ordinosunu alır.</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Şekil 5.5. Denizyolu İthalat Taşımlarında Gemi Varış sonrasında İhbar Akışı

Yük sevkıyatçılığı firması, gemi işletme acentesinden taşıma bedeli ödenmesi karşılığında evraki teslim alır. Gemi acentesinden alınan belgeler ve yükle beraber geçmiş olan konşimento dokümlarını çirolu olarak karşılaştırarak müşteriye kesilecek navlun faturası hazırlanır. Şekil 5.5.’te denizyolu ıthalat işlemlerinde geminin varış limanına varmasından sonra yapılan operasyon işlemleri ile müşteri, yük sevkıyatçılığı ve gemi acentesinin birbirleri arasındaki ilişkiler ayrıntılı olarak anlatılmıştır.

5.6.2.4. Operasyonun Tamamlanması ve Tahsilat

Evrakın müşteri için hazırlanması gemi limanı geldikten sonra yapılır. Müşteriye verilecek evrak şunlardır oluşur:

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

Müşteriye ihracatçıdan gelen orijinal HBL ara konşimento (banka adına geçmiş ise çirolu) ile demuraj taahhütnamesi veya teminat çekti karşılığı alınır. Demuraj mal
vaktinde çekilmemesi karşısında oluşur ve yük sevkiatçısı firmadan talep edilecektir. Müşteriye fatura düzenlenme işlemi evrak tesliminde yapılır.

5.6.2.5. Faturalama

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

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

5.6.3. Transit Taşımaca Yılık Yük Sevkiatçılığı

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

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

Transit rejimine tabi tutulan eşya Türkiye Gümrük Bölgesi içinde;

- yabancı bir ülkeden gelip yabancı bir ülkeye,
- yabancı bir ülkeden Türkiye’ye,
- Türkiye’den yabancı bir ülkeye,
- bir iç gümrükten diğer bir iç gümrüge taşınabilir (Gümrük Kanunu, madde 84.2) [46].
Denizyoluyla transit taşıma yapılacak esya; Bir Türk limanından başka bir Türk limanına veya Türkiye Gümrük Bölgesi dışındaki bir limana deniz veya hava yoluyla taşınan esya, özett beyan kapsamında; antrepolardan veya gümrük idaresine konulmasına izin verilen yerlerden çıkararak transit taşınacak esya, tabi olduğu rejime ilişkin hükümler doğrultusunda o rejime ilişkin beyan kapsamında taşınır.

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

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

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

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

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

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

Serbest dolaşında bulunmayan eşyanın, bir Türk limanına şevkine izin verilebilmesi için, eşyanın gideceği limandaki gümrük idaresinin, o malın gümrük işlemlerini yapmaya yetkili olması gereklidir.
5.7. Yük Sevkiyatçılığı ve Denizyolu Eşya Taşımacılığı Temel Sözleşme Tipleri

Yük sevkiyatçılığı denizyolu eşya taşımacılığında temel sözleşme tipleri şunlardır:

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

5.7.1. Yük Sevkiyatçılığı Firmaşının Müşterilerle Yaptiği Hizmet Sözleşmesi

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

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

5.7.2. Yük Sevkiyatçılığı Firmaları Arasındaki Uluslararası Acentelik Sözleşmesi

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

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

Yük sevkiyatçılığı firması, hedef pazarı olan ülkedeki acentesiyle (temsilci) düzenli konteyner servisi için kullanacağı armatör hatlarının araştırmasını yaparak, alternatifli
olarak belirledikleri armatör hatlarıyla aşağıdaki konular üzerinde mutabakata vararak sözleşme yapması gerekir:

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


Yük sevkıyatçısı gönderici portföyünü genişletmek üzere planlı olarak ihracat ve ithalatçılık ziyaret etmeli ve firmasının hizmet alanları ile ilgili güncel bilgiler vermelidir. Pazarlama çalışmalarını takiben müşterilere teklifler iletilir ve tekliferin değerlendirilme ve sonuçları takip edilir.

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

5.8. Yük Sevkıyatçılığı ve Konteyner Navlun Fiyatlaması

Yük Sevkıyatçılığını konteynerle yapılan uluslararası denizyolu eşya taşımacılığından navlun fiyatlandırması;

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

olmak üzere iki türlüdür. Konteyner navlun fiyatının oluşumunda müşteriden,

- yükleme tarihi (esya hazır olduğunda) ve yeri,
• Çıkış limani,
• Varış limani,
• Teslim şekli,
• Mal cinsi,
• Paketleme şekli,
• Ambalaj ölçüleri,
• İstifleme imkânının olup olmaması gibi,
bilgiler temin edilmelidir.
Konteyner iç hacminden tam yararlanılması için, bu bilgilerin temin etmesi gerekmektedir.
Müşteriden gelen temel bilgilerin yanı sıra armatörden veya onun acentesinden alınacak bilgilere de ihtiyaç duyulmaktadır. Bunlar ise:

• Navlun
• Liner in: Yükleme limanındaki masrafları armatör öder,
• Liner out: Varış limanındaki masrafları armatör öder.
• Free in: Yükleme masrafları yükleyiciyi aittir.
• Free out: Tahliye masrafları yükleyiciyi aittir.
• GRI (General Rate Increase): Genel navlun artıştı.
• BAF (Bunker Adjustment Factors): Akaryakıt ayarlama katsayısı.
• CAF (Currency Adjustment Factors): Kur ayarlama faktörü.
• Equipment surcharge: Özel konteyner masrafları.
• Ön taşima.
• Son taşima.
Parsiyel konteyner taşımacılığında 1 m³ = 1 ton kabul edilerek işlem görür. Müşteriden gelen taleplerde hangi birim değer (m³ veya ton) fazlaysa o değer esas alınır. Örneğin 2 m³ ve 1000 kg. olan eşyada esas alınacak değer hacimdir.

Şekil 5.6 Konteyner Hacim Planlaması ve Fiyatlandırması [10]

Yük Sevkıyatçısı denizyolu konteyner işletmecisi acenteden temin edeceğİ konteynerleri hizmet bedelini ilave ederek ihracat veya ithalat müşterilerine bildirir. Ayrıca uygun özelliğe sahip konteynerin iç ölçüleri de ileterek yükleme yapabileceğini miktarı belirleyici olmamak kaydıyla müşterisine haber verir.

Denizyolu konteyner ihracat navlun fiyatlandırmasında müşteri istekleri oldukça önem arz etmektedir. Bazı müşteriler açısından aynı hat için önceliğin fiyat alta olması karşın, bazıları ise zamanda konusun daha önemlidir. Yük Sevkıyatçılığı bu kriterler çerçevesinde aktarmalı-aktarmasız veya daha yüksek ücretli hatları tercih ederek müşterinin isteklerine göre navlun fiyatını oluşturur.

Yük Sevkıyatçısı konteyner taşıma navlun fiyatını armatör temsilcisi acentelerden almakadır. İthalat için navlun fiyatının oluşturulmasına çıkış noktasındaki yük Sevkıyatçısı acentesinden da navlun fiyatı talep edilebilir.


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

Denizyolu Konşimentosu, gemi sahibinin veya onun yetkili olduğu kişi örneğin acentesinin malı yükletene verdiği, emre ve nama düzenlendebilen ve belge konusu malların taşınmak üzere kabul edildiğini gösteren bir makbuz ve aynı zamanda yükleme
kayıd konüşğunda bir taşıma sözleşmesidir. Konşimento belgesi yükün hangi durumda gemiye alındığını, yükeldiğini ve hangi koşullar altında taşınacağını ve teslim edileceğini belirten kıymetli bir evraktır [9]. Konşimento belirtilen malın mükyyetini de temsil eder ve belgenin ciro edilmesiyle mal el değiştirir. Denizyolu konşimentosu kıymetli evrak hükmündedir.

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

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

Konşimentosoda aşağıdaki bilgiler (TTK Madde1098) [9]:

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

bulunur.

5.9.1. Nam’a Yazılı Konşimento Belgesinin Doldurulması

Nam’a yazılı konşimento nun görüntüsü Şekil 5.7. ’de yer verilmiş ve genel olarak bir konşimento nun hangi bilgileri ihtiva etmesi gerektiğini başlıklar altında ele alınmıştır [10]. Konşimento uluslar arası kıymetli bir evrak olup genel olarak dili İngilizcedir.

1. Shipper: Gönderici firmanın unvanı ve adresi girilir.
3. Date of Shipment: Yükleme Tarihi. Yükleme tarihi girilir; bu taşıymanın esyanın sorumluluğu aldığı tarihtir.
5. **Shipper’s Number:** Gönderici/taşıyan Numarası. Eşya için taşıyan ile beraber kararlaştırılan yük referans kontrol numarası girilir.

6. **Carrier:** Taşıyan. Eşyanın sorumluluğunu alan ve alıcıya teslim için sevk eden taşıyıcının unvanı girilir.

7. **Agent’s number:** Acenta no. Biliniyorsa ve isteniyorsa taşıyıcının kontrol numarası girilir.

8. **Consigned to:** Emrine. Eşyanın nihai alıcısının tam unvanı girilir.

Şekil 5.7 Nama Yazılı Konşimento Formu ve Düzenlemesi [10]
9. **Destination:** Varış Yeri. Taşıyanın 8 no.lu alanda belirtilen alıcıya teslimatı yapacağı yerin tam adresi (cadde, sokak, kapı no., şehir, ülke) girilir.


12. **Vehicle/Car no. :** Araç/Oto no. Uygun görüldüğü takdirde bu bölümü herhangi bir araç tanımlama numarası girilir.

13. **No. Packages:** Paket Sayısı. Her sevkıyat kalemi için toplam paket sayısı girilir. Eğer paketler bir palete ya da konteynera konsolide edilmiş ise bu bilgi ikinci satra girilir. (Örn: 112 PKGS 3 Pall)

14. **Description of Shipment:** Eşyanın Tarifi. Her sevkıyat kalemi tariфи ambalaj tipi (koli, varil, vb.) ve paket başına miktarı ile birlikte girilir. Bir malı tanımlarken doğru yük sınıflandırması önemli olduğu için, her bir yük sınıflandırması tanımana ayrı bir sevkıyat kalemi açılmalıdır. Her eşya sınıflandırması için birden fazla ambalaj kullanılmuş ise, her ambalaj tipine ayrı bir giriş yapılmalıdır. Herhangi bir özel ambalaj işaretli, özel elleçlemeye talepleri ve teslimat talimatları girilmelidir. Tehlikeli madde sınıfına giren mallar için bu bölümün doldurulmasında özel şartlar belirtilmelidir.


16. **Class or Rate:** Gümruk Tarife Pozisyonu/Numarası. Eşyanın gümruk tariфе pozisyon numarası girilir.

17. **Without Recourse:** Nama yazılı konşimento şartlarına göre gönderici, eşayı ‘teslimde ödemeli’ (Cash on Delivery) olarak alıcıya gönderse bile, navlun ücretleri için taşıyanya karşı sorumludur. Ancak gönderici konşimentonun bu bölümünü, taşıyan ve alıcıın rızasyyla aksi bir hüküm belirtirse, ‘teslimde ödemeli’ eşayyla ilgili navlun sorumluluğundan kurtulmuş olur. Peşin Ödemeli (Prepaid) tasarımında bu bölüm boş bırakılır.

19. **Prepayments Received**: Tahsil Edilmiş Peşin Navlun Tutarı. Taşıyanlar yükün taşıması için göndericiden aldığı tüm avansları bu bölüme yazır.


22. **ShipmentDeclared Value**: Beyan Edilen Yük Değeri. Taşıyan tarafından ücretlendirilen ağırlık malın değerine bağlı ise her ölçü birimi ABD doları üzerinden gönderici tarafından beyan edilir.

23. **Shipper**: Gönderici. Gönderici (ihracatçı, İthalatçı) şirketin unvanı bu alana kaydedilir.

24. **Shipper’s Agent**: Göndericinin acentesi. Gönderici adına malı taşımayla hazırlayan kişinin şahsi imzası bu bölüme atılır.

25. **Carrier’s Agent**: Taşıyanın Acentesi. Taşıyanın acentesi bu bölüme malın sorumluluğunu aldığına dair olarak imza atar.


27. **Certification**: Sertifikasyon. Eşyanın tehlikesi madde sınıfonta dahil olması halinde ilgili bakanlıktan alnan onay buraya girilir.
6. DENİZYOLU YÜK SEVKIYATÇILIĞINDE BİLGİ TEKNOLOJİLERİ UYGULAMASI

6.1. Giriş

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

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

6.2. Programların Genel Özellikleri

Bilgi teknolojileri uygulamalarında, ayrıntılı müşteri ve pazar bilgileri, ekipman bilgileri, hareketleri, servis verilen noktalar arası güzergahta işleyen ve olacak olan araçlar kaun bu bölümden denizyolu taşımacılığında bilgisayar uygulamaları ele alınana kadar liman arası işletme olan ana gemi, feederler, her bir limanda işleme konuler miktartları ve bunlara ilişkin istatistikler ve raporlama sistemlerinden oluşmaktadır. Bilgi teknolojileri uygulamalarında acentelerin çalışmalarını etkin bir şekilde izlenebilmektedir. Her bir limana ait kontratların ele alınması, ilgili güzergah ve rota arasında gemilerin veya acentelerin verimlilikleri incelenebilmektedir. Oluşturulan müşteri ve kontrat ele alınan ele alınan bilgileri bilgi bankasından tüm çalışan acenteler ve acentelerde çalışan pazarlama departman yetkilileri çerçevesinde yararlanabilmekle ve bu bilgilerin raporlarını alabilmektedir. Bilgisayar programı uygulamaları mikro düzeyde müşteri bazındaki pazarlama ve
operasyonel tüm çalışmaların ve çalışanların etkin bir şekilde yönetilmesi müşterilerin elde tutulması süresinde önemli fayda sağlamanmaktadır.

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

- uzman kaynaklara erişim ve operasyonel yedekleme yapılması,
- tek noktadan tüm bilgi sistem gereksinimlerinin karşılanması,
- sorun çözümleme hızı, takibi, kayıt alta alınması,
- ana faaliyet alanlarına ve teknoloji projelerinin iş sonuçlarına odaklanmalarına katkı sağlanması,
- uygulama ve operasyon risklerinin azaltılması,
- etkinlik ve verimlilik artışı elde edilmesine katkıda bulunması,
- ölçülebilir, denetlenebilir olması,
- ek kaynak gereksiniminin azaltılması,
- insan kaynağı risklerini azaltılması,
- yeni uygulamaların çok hızlı devreye alınması,
- yeni uygulamalar için araştırma/ögrenme/ugyulama süresinin kısaltılması,
- acenteler arası operasyonel olarak paylaşılar ve gerekken bilginin e-mail, faks yoluya gözden kaçırlıma ihtimalinin önüne geçilmesi,
- zaman maliyetlerinin azaltılması,
- alacak ve borçların doğru ve etkin şekilde yönetilmesi,
- müşteriler risklerinin ve finansman kayıpların kontrol altında alınması,
- gelir ve giderlerin bütçelenerek izlenmesi.
Bu programlar günlük operasyonel işlemleri ile rezervasyon, sipariş, talimatlar, evrak, parasal bilgiler, fatura ve raporlardan oluşan tüm süreci yürütülebilmektedir. Beklenen ve fiili maliyet takibi, yük, rota, her bir destinasyona ilişkin gemi ve servis bilgileri, müşteri, ülke, güzergah bazında kar/zarar hesaplarının yapılması ve raporlanması, taşıma her aşamasına ilişkin maliyetlerin izlenebilmesi ve taşıma yapan araçların giderlerinin kontrol altında alınmasını mümkün kılmaktadır. Bu çalışmada STARNET adlı programın kullanım esaslarına ve bu programla yapılan operasyonel bir uygulamaya yer verilecektir.

6.3. Program Girdileri

Uluslararası deniz yolunda kullanılan bilgisayar teknolojilerinde program girdileri iki temel esasa dayanmaktadır:

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

Burada pozisyon, satış temsilcisi veya pazarlama departmanının müşteri ile taşıma sözleşmesinin gerçekleştirilmesinin ardından yükün telim alınmasından varış limanına kadar yapılan işlemler bütününe ifade etmektedir. Bu bölümde programın temel girdileri STARNET programının ana merkezi tarafından girilen bilgilerdir: Temel girdilerin neler olduğu başlıklar altında tanımlanıp açıklanacaktır.

Denizyolu taşımacılığında pozisyona ilişkin girdiler müşterilerin teklifi kabul edilmesinden itibaren başlar ve her bir pozisyon veya rezervasyon için farklıdır. Sistemde çok modül olması ve bazı bölümlere giriş yetkilerinin sınırlanılması nedeniyle belli başlı günlük temel girdilere ve ekran görüntülerine yer verilmiştir. Teklifin kabul edilmesinden sonra operasyonel süreç başlayacağından günlük operasyonel uygulamaların girdileri diğer bölümde bir uygulama ile anlatılacaktır. İthalat operasyonu, genel işleyiş olarak çıkış ülkesindeki yük detayı ile düzenlenmiş olan evrakin varış limanındaki alıcıya bildirilmesinden ve varış idharının geçilmesinden ibaret olunduğu için bilgisayar programında dayalı operasyon yapılmamaktadır. İhracat operasyonu daha kapsamlı bir işlem olduğu için bilgisayar teknolojilerinin kullanımına verimli bir şekilde etkinliğin artırılması için daha fazla ihtiyaç duyulmaktadır. Bu yüzden bu çalışmada, ihracat operasyonu üzerinde durulacaktır.
**Temel girdiler** : Yukarıda belirtildiği gibi acentelerin kullanıcıları tarafından girilemeyen ancak ana merkezler tarafından sisteme tanımlanabilen girilebilen bilgilerdir. Temel girdiler, sistemın ana çatışması oluşturduğu günlük operasyon esnasında kesinlikle silinemez ve değiştirilemez niteliktedir. Temel girdiler, düzenli hat (Liner) deniz yolu taşımacılığında:

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


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

**Genel Kod Bilgileri** : Mal cinsini, liman adları, kıt, ülke, şehir adları gibi programın içinde kullanılan bilgilerin tanımlamasıdır.

**Acente-Şube Bilgileri** : Taşıma yapılan limanlarda çalışılan acente bilgileri de sisteme tanıtılar. Bu kodlanmanın (daha doğru eşleştirme) işlevi, operasyon sırasında liman bilgisi girildiğinde çalışan acenteyi otomatik olarak karşımıza getirmesidir.
Hat ve Servis Tanımları: STARNET’te hat tanımları kodu 3 haneli karakterden oluşur. Armatörün veya denizyolunda hizmet veren çok uluslu şirketlerin hizmet verdiği limanlar arası servislerin her birinin isimlendirildiği tanımlardır ve her bir servis kod verilerek sisteme kaydedilir. İsimlendirilen hatta servis verilmesi durdurulsa dahi bu hatta bağlı gemi programları tarihi güncelliğini yitirene kadar sistemden silinmez. STARNET programında kayıtlı olan, diğer bir deyişle hizmet verilen bazı servis tanımları aşağıda verilmiştir:

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

Yeni servis/hat sistemine tanımlanacakında aşağıdaki temel bilgiler temin edilir ve oluşturulacak hat ile ilişkilendirilir:

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


Ek A.1.2.’de ARE ismiyle yer alan hat/ servisin rotası ve servis verdiği limanların kod bilgileri ve açılımları yer almaktadır. En sağda kutuların bazıları işaretlidir. Bu işaretler yine sistemde hattın servis verdiği limanlardan yükleme , boşaltma veya iki servisinde...
verilip verilmediği ile ilgili bilgilerdir. Belirli tarih aralığı verildiğinde o serviste işletimde olan verilen tarih aralığında gemi adı ve seferide görüntülənir.
Ek A.1.3.’te ARX ismini hattın kapsadığı bölgeler ve servis verilebilen kargo tipleri ve bilgileri girilir. A.1.3. ekran görüntüsünü açıklamak gerekirse, Avrupa servisinin tanıtılan ARX servisi İngiltere, Fransa, Gibraltar, Almanya, Belçika ve İspanya’yı kapsamaktadır. ARX servisi kargo tipi olarak yanlıs-patlayıcı, gabari dışlı, dökme yükler servis verebilmektedir, sağtuçu gerektiren dökme yükler servis verememektedir. ARX hattın tanımlandığı sona bu hat üzerinde servis verecek geminin tanıtılmıştır.
Ek A.1.4.’de bu hat üzerinde servis veren servis geminin tanıtılmış olması sağlanır.

Bölge kod kaydının yapıp o bölgenin sistemde girişinin yapılabilmesi için bölgedeki acente tarafından Ek A.1.5.’deki formun doldurulması gereklidir. Bu formun hangi kısımlarının acente tarafından doldurulacağı formun altında belirlmiş olup bu bilgiler, bölgenin tam adı, ülke adı, ülke kodu, enlem ve boylam bilgileridir.
Ek A.1.6.’daki ekran görüntüsünde bölge tanımlamasına ait ekran görüntüsine yer verilmiş ve örnek olarak Ancona verilmiştir. Ancona bölgesinde ait kodun ITAOI olduğu, ülkesinin İtalya, Servis kodu MED yani Mediterranean hattı ile servis verildiği ve düzensiz hat (Tramp)/düzensiz taşınmacılığun yapılabilğini gösterir.
Müşteri Tanımları: STARNET programında müşteri tanımları her ne kadar müşterinin bulunduğu bölgedeki acentenin pozisyonu ilişkin girdisi olarak yorumlanırsa da gerek kullanıcı hatalarının önlenmesi, gerek çapraz ticaret nedeniyle veya müşterinin çok uluslu firma olması nedeniyle ana merkezin denetimindedir ve temel girdi niteliğindedir.
Müşteriye ait kod bilgisi oluşturulması için,
- ülke/şehir,
- firmanın tam unvani,
- adres bilgileri,
• müşteri tipi,
• varsa kontrat

bilgilerinin temin edilmesi gerekmektedir.

Ek A.1.7.a ve A.1.7.b müşteri tanımlarının giriş ekranlardır. Ek A.1.7.a. STARNET programına henüz giriş yapılmamış müşteriye kod tanımlanmamış bunun yerine TBA olarak geçici kod verilmiştir. A.1.7.b' deki ekran görüntüünde de izleniği gibi, yukarıda sıralanan bilgiler girilmiştir. Ayrıca o firmaya ait credit – vade- tanıdylayla mutlu belirtilir. Önemli bir husus, yüklenme limanı acentesince yenilen müşteriye biran önce verilmesi gerekiyor; yükleyemeyi yapan acentenin STARNET programına müşteri tanımlanana kadar TBA (To Be Attended) adı altında geçici kod ile giriş yapmasıdır. TBA olarak tanımlanan müşterinin mutlaka sistemde tanımlanması ve kod oluşturulması gerekmektedir.

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

Ek A.1.8’de Tedarikçi ekran vardır. Örnek tedarikçi olarak DHL Danzas ele alınmıştır. Temel bilgiler hücreyi firmanın adres bilgilerini, tedarikçi tipinde barç ve kamyon taşıyansız olarak hizmet al','= barge & truck bilgisi tanımlanmıştır.

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

• ana gemi (mother vessel)

102
feeder
ortak kullanılan feeder (commercial)
conventional
araba gemisi (Pure Car Carrier –PCC)

Sistemde bir gemi tanımlaması yapılırken o gemiye ait;
- geminin adı,
- gemiyi işleten armatör,
- bayrak, yapım yılı,
- dead weight,
- hızı, loyd no
bilgilerin girilmesi gerekir. STARNET ‘te ana gemi tanımları kodu 3 haneli karakterden oluşur.

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

**Her bir rezervasyon ve pozisyona ilişkin girdiler** : Burada girdiler her ihraçat işleminde farklılık gösteren girişlerdir. Bunlar,
- yükleme ve teslim tarihi,
- marka girdileri,
- koli bilgileri,
- teslim bilgileri,
- ödeme şartları,
- sefer bilgileri,
- müşteriye göre değişebilen navlun ve lokal masraflar biçimindedir.

Denizyolu taşımacılığında teklifin kabul edilmesinden sonra operasyonel süreç başlamaktadır. Günün operasyonel uygulamaların girdileri rezervasyon saflarından fatura kesimine kadar olan bir süreç ve bu süreç bir örnek uygulama yardımcıla bu çalışmada anlatılmaktadır.
6.4. STARNET Bilgisayar Programı ile Yapılan Bir Uygulama

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

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

**Gönderici Firma (Shipper)**:
KTT Konteyner Taş. Ltd. Şti.

**Alıcı Firma (Consignee)**:
SMS Freight Corporation

**Yükleme Limanı**: Kumport (Ambarlı)

**Tahliye Limanı**: Chittagong

**Ödeme Şekli**: Freight Prepaid

**Mal Tanımı**:
Tire Cord Fabrics of High Tenacity, Yarn of Viscose Rayon Secondary
Tire Cord Fabrics of High Tenacity, Yarn of Nylon Polyester
Letter of Credit No : 296306010006
Brüt Ağırlık : 12.607 kgs
Kap Adedi : 63 Rolls.

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

Parola ve kullanıcı girildiğinde ana menü karşımıza çıkmaktadır.

6.4.1. Ana Menü Çalışma Ekranı ve İşlevi

Sekil 6.2. Ana Menu Ekranı

6.4.2. Rezervasyon Ekranı ve İşlemleri

Rezervasyon giriş ekranına geçildiğinde karşımıza aşağıdaki ekran gelecektir. Şekil 6.3.’de verilen ekran müşteri ile taşıma sözleşmesi yapıldıktan sonraki ilk adım olan rezervasyonun ekran görüntüsüdür [47]. Ekranın üst kısmında görülen alanlarla rezervasyonda alınan tüm veriler herhangi bir menüye geçilmeksizin günlük ihracat operasyonunda gerekli olan ve her ihracat operasyon için farklı olan bilgilerin girilmesine olanak verir.
Sekil 6.3. Rezervasyon Giriş / Güncelleme Ekranı


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

Müşteri (Customer) : Sekil 6.4.’de de ekran görüntüsü yer alan bölümde müşteri bilgileri yer alır. Örnekte müşteri KTT olduğuna göre KTT firmasına ilişkin kontakt detayları girilir. Burada önemli bir nokta; eğer müşteri ile ilk defa çalışılıyorsa, programda müşterinin detayları girilmediği için müşteri kodu veya ismi girilip enter düğmesine basıldığında ekranı bilgiler gelmeyecek. Bu durumda girdiler bölümünde de anlatıldığı gibi müşteri TBA olarak atanıp, programın ana merkezin bilgileri sisteme girmesi beklenir.
Mal Tanımı (Commodity) : Bölümünde ihracatı yapılacak olan yükün genel tanımı girilir. Örnekte genel mal tanımı makine yedek parça olarak girilmiştir. Bu ifade ilk tanımlama için yapılır. İhracat taşıma evrakında yani konşimentoda bu tanım yeterli değildir, çünkü ihracat edilen yükün tam tanımının varsa ürün kodu, akreditif numarasonun da tam olarak konşimentoda yer almışsi gerekliyor. Bu bilgiler kodlu olamayacağı için yükün ancak genel tanımının kodu vardır.

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

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

Yükleme Limanı : Kumport Ambarlı Limanı adı ve 7 haneli kod olarak (TRAMBPT) ekranı gelir.

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

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

Şekil 6.4. Rezervasyon giriş Ekranı – Müşteri Menü Bölümü
Gönderen firmannın adres bilgileri, irtibat detayları girildikten sonra taşıma sözleşmesini yapan müşteri/satış temsilcisinin, müşteri ile ilişkilendirilmesi gerekmektedir. Aksi taktirde program bir sonraki aşamaya geçilmesine izin vermez. Şekil 6.5’te müşteri için satış temsilcisi giriş ekran görüntüsüne yer verilmiştir.

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

Sekil 6.6. Satış Temsilcisine Ait Müşteri Bilgisi

![Ekran Görüntüsü](image)

**Şekil 6.7. Varış limanının Rota /Güzergah Adımda Seçilmesi**

Varış limanının seçilmesinden sonra karşımıza Şekil 6.8’deki gemi adları, seferler, ve geminin tahmini varış ve kalkış bilgileri gelir. Burada kullanıcıın hangi sefer numaralı gemiye atanacağı, ihraçatçının/kullanıcının yüklemeyi yapacağı tarihe göre belirlenir.
Şekil 6.8. Yükleme Tarihine Göre Uygun Gemi ve Sefer Bilgileri

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vessel Name</th>
<th>Location</th>
<th>Call</th>
<th>Line</th>
<th>Cal</th>
<th>ETA</th>
<th>ETD</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>FND 209</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>FND 092</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>FND 093</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>FND 094</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Şekil 6.9. Yükleme Tarihine Göre Rotanın Görüntü Bilgileri

<table>
<thead>
<tr>
<th>Type Location</th>
<th>Vessel Name</th>
<th>Type Location</th>
<th>Place of Delivery</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

111
Şekil 6.9.’da yer alan ekran görüntüsünde altta detaylar bölümüne göreahlüğ gibi tahliye limanı / varış limanı Chittagong rotası yükleme tarihi seçildikten sonra aktarma ve aktarmadan sonraki uygun gemiler sistem tarafından otomatik olarak atanmaktadır[48].

Şekil 6.10. Rezervasyon Giriş İşlemlerinin Onaylanması

KTT firmasının rezervasyonu, müşteri tanıımı; mal cinsi ve rota ve uygun geminin seçilmesinden sonra Şekil 6.10 görüntüle ile tamamlanmış olur. Sistem, yapılan rezervasyona otomatik sayı ile bir rezervasyon numarası atar ve tüm adımlar tamamlanduktan sonra, kullanıcidan rezervasyonu kaydetmesini ister. Şekil 6.10’da ekran görüntüsünde KTT firmasına atan rezervasyon numarası 5920044005 A’dır.

6.4.3. Ekipmanın Seçilmesi ve Konteyner Numarasının Belirlenmesi

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

Şekil 6.11. Ekipman Seçim Modülinin Ana Ekran Görüntüsü

Uygun ekipmanın tayin edilmesi için Şekil 6.11’de görüntülenen modüle giriş yapılır ve ekranı yükleme yapılacak bölgedeki konteynerlerin hareketlerini ve o tarihteki durumlarını belirten bir ekran karsımıza gelir.
Şekil 6.12. Ekipman Seçim Ekranı

Şekil 6.12’de yer alan ekranı görüntüleyen gibi listenin üst satırında, renkli olarak seçilmiş olan konteyner KTT firmasının ihraçat yüklemesi için seçilecektir. Ekipman seçim ekranında hangi konteynerin listeneden seçilmesi gerektiğini anlayabilmek için öncelikle her bir sütundaki kodların ne anlama geldiğini arayışmek için önemlidir:

- **Xns**: İlk sütun konteynerlerin en son hareketini,
- **C**: İkinci sütun konteynerin boş veya dolu olduğunu,
- **Dsp**: Dördüncü sütun, konteynerin durumunu,
- **Date**: Tarih sütununda en son yapılan hareketin hangi tarihte olduğunu,
- **At Loc**: Konteynerin bulunduğunu,
- **LDN**: Konteynerin ülkeye giriş yaptığı bir deyişle konteynerin gemiinden limana indiğini,
- **IRO**: Konteynerin liman sahası veya konteyner deposundan çıktığını,
- **IRI**: Konteynerin liman sahası veya konteyner deposuna giriş yaptığını,
- **LDG**: Konteynerin gemiye yüklediğini,
E : Konteynerin boş olduğunu,
L : Konteynerin dolu /yüklü olduğunu
ifade eder.

Yukarıdaki kodların ne anlama geldiğine de indikten sonra renkli işaretlenen ilk saatdaki konteynerin liman sahası veya depoya konteynerin boş olarak girdiğini, konteynerin yüklemeye hazır olduğunu öğrenebilmekteyiz. Konteynerin bulunduğu lokasyon Barbaros Depo’dur.

Burada önemli olan bir nokta uygulama da ön bilgilerde de belirtildiği üzere KTT firması ihracat yüklemesini Kumport / Ambarlı limanından yapacaktır. Yüklemeye hazır olan konteynerin doğru limandan ihracatının yapılması için konteynerin ve atanana rezervasyon numarasının Kumport / Ambarlı liman ile ilişkilendirilmesi ve Barbaros isimli konteyner depodan konteynerin Şekil 6.5 görüntüsü ile çıkış işlemlerinin yapılması gerekmektedir.

**Şekil 6.13. Konteynerin Depodan Çıkış İşlemi Adımı Görüntüsü**

Uygulamaya konu olan ihracatta yüklemeye limanı Kumport/Ambarlı olması nedeniyle konteynerin adı geçen liman ile ilişkilendirilir. Şekil 6.13’de yer alan ekranda KTT firmasına atanın 592004005 A numaralı rezervasyona MOAU 0507415 numaralı konteyner ve TRAMBPT kodlu Ambarlı liman ilişkilendirilmişdir[48]. İlişkilendirilen bilgilerin, müşterinin talimatı ile uyumlu olduğu kontrol edildikten sonra, konteyner
seçimi ve atama aşamaları tamamlanıp için sistem verilerin kaydedilmesi için sorgu ekrannı ekrana getirir, bir değişiklik yoksa veriler sisteme kaydedilir.

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

Bundan sonra aşama ihracat evrakinin hazırlanmasıdır. Bundan sonra aşamada pozisyon oluşturularak gerekli evrak hazırlanacaktır.

6.4.4. Pozisyon Oluşturma ve Evrakın Hazırlanması

Şekil 6.14’te yer alan ekran ihracat pozisyon giriş ekranıdır. Uygulamada konu ihracat işleminde pozisyon ve konşimento oluşturulmak için, ana ekrandan konşimento düğmesine basarak “Pozisyon / Konşimento İşlemleri” ekrana giriş yapılır.

![Starnet Ekranı](image)

**Şekil 6.14. Pozisyon Oluşturma Ana Giriş Ekranı**

Ana ekrandan Pozisyon / Konşimento İşlemlere giren kullanıcı, günlük işlemlerin çoğu bu ekrandan çıkamadan yürütübilmektedir. Aşağıdaki ekran, Denizyolu Taşımacılığı modülünün İhracat Pozisyon/Yük İşlemleri ekranıdır. Bu ekranda gerek düğmelerle gerekse menü adımları ile bu modüller ilgilendiren tüm işlemler yapılabilir. Yine bu ekranda modül menü adımı altında içinde bulunulan modül
ile entegre çalışan modüllere geçiş yapılabilir. Bu ekrandan daha önce rezervasyon giriş bilgilerinin düzeltilmesi, ek bilgilerin girilmesi, evrak ve faturaların kesilmesi gibi birçok işlem gerçekleştirilabilir.

Şekil 6.15. Konşimento / Pozisyon oluşturma İşlemleri Ekranı

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

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

Şekil 6.15’te görüntülenen ekrandan Action (Aksiyon) düğmesinden Ekle komutu seçilip, rezervasyon numarası girilir. Böylece KTT firması için atan rezervasyon numarası girilerek, yeni oluşturulacak Konşimento / Pozisyon ile ilişkilendirilir.
Şekil 6.16. Pozisyon / Konşimento Modülünde Rezervasyon Numarası Giriş Görüntüsü

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

Gemi adı : Pioneer (Kodu FPIO)
Şeferi : 002
Yükleme Limanı (LP) : Ambarlı (TRAMBPT)
Varış Limanı (PD) : Chittagong (BDCGP)

Bu işlemde program, rezervasyon numarasını konşimento numarası olarak otomatik olarak atamaktadır. Konşimento Numarası : 592004005’dir.
Şekil 6.17. Pozisyon / Konşimento İşlem Modülü – Başlık Ekranı

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

Yukarıda “Başlık Ekranında” görüntülenen bilgiler aşağıdaki sıralanmıştır.

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

OBL Surrender: İşareti orijinal konşimentonun hazırlanmayaçağını, varış ülkesi acentesinin ordinyo konşimentosuz teslimi ifadesi.

Hold Reason : İşareti ise konşimentonun tutulmasını ve varış ülkesinde ordinonun teslim edilmemesi ifadesi.
Bu bölümde girilen her veri programın diğer acentelerle de entegre çalışması sayesinde ilgili acenteler de rezervasyon numarası ve konşimento numarası girildiğinde görüntülenebilmektedir. Bu sayede verilerin e-mail veya faks ile aktarılmasında oluşabilecek hataların önüne geçmek, hatasız ve hızlı bir çalışma ortamı ile veri paylaşımını sağlamaktadır.

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

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

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

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

Mal Detayı:

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

Letter of Credit No: 296306010006

Brüt Ağırlık: 12.607 kgs
Kap Adedi: 63 Rolls
Şekil 6.21. Pozisyon / Konşimento İşlem Ekranı – Konteyner Menü Adımı

Mal tanınımlarında girilen, kap adedi, brüt ağırlık ve net ağırlık gibi değerlerin konteyner numarasına atanmasını gerektirir. Ele alınan uygulamada KTT firmasının yüklemesi 1 adet 20’de konteyner ve numarası MOAU 0507415 idi. Bilgisayar programı kap adedi ve ağırlığı otomatik olarak bir adet olan konteynera atar.

Eğer KTT firmasının yüklemesi bir değil de iki veya daha fazla fazla konteyner yükleniyor olsaydı, Şekil 6.21’de görüntülenen “Konteyner Ekranında” her bir konteynera ait kap adedi ve ağırlık elle veya program yardım ile atanır ve dağıtırlar[50]. Pratikte program otomatik olarak dağıtım yapmaz, çünkü ambalajlama farklılıklarına veya koli/kapların farklı ölçütlere olması nedeniyle her zaman eşit olarak konteynerlara yükleme yapılamayabilir ve dağıtımının elle girilerek yapılması gerekir.

Aynı yönde Şekil 6.21 ekranında görüldüğü gibi MOAU 0507415 No’lu konteyner program tarafından kap adedi 63 Rolls ve brüt ağırlık 12.607 kgs olan toplam değerler atanmıştır.
6.4.5. Gelir (Beklenen Değerler) Giriş ve Faturalama

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

Uygulamanın önceki adımlarını anlatırken pozisyon ana menünün adımlarından bilgi girişinden faturalamaya kadar alan tüm işlemler diğer menüleri girmeye gerek kalmadığı belirtilmiştir. Faturalama işlemi programının ana giriş menüsündeki kasa/muhasebe menü adımlarından değil de kullanıcıların kullanım kolaylığı açısından en güncel biçimde kullanılan pozisyon menüsünün içindeki adımdan anlatılacaktır.


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

124
masrafının bir adet S2 için geçerli olduğu görülmektedir. Burada S2 20’de konteynerin kod tanımdır.

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

Şekil 6.23. Pozisyon/Konşimento Gelirler ve Faturalama Ekranı

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

Aşağıda Şekil 6.24 ekranda da görüldüğü gibi Chittagong’daki varış limanndaki lokal masraflı programda DTH ile tanımlanır ve BDT 1500 tutarındadır.

Eğer girilmesi gereken farklı masraflar ve fatura kalemi varsa, 6.24'de yer alan ekranda Freight Charges (Navlun Masrafları) bölümünde, sırasıyla boş satırlar tıklanarak, masraflar girilir[48]. Bu şekilde tüm masraf kalemleri girildikten sonra pozisyon işlemlerinden Şekil 6.4.'teki Ana Başlık ekranına geri dönülerek alttaki Invoice (Fatura) düğmesine tıklanır. Eğer bu çok basit adım yapılmadığı taktirde program bir sonraki aşama olan Konşimento Text (Evrak) kısmına geçişine izin vermez. Invoice Düğmesi tıklanarak, girilen masraf ve değerler faturaya basılmaya hazır hale gelir.
Şekil 6.25. Pozisyon / Konşimento Evrak Adımı

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

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


Şekil 6.26. Yükün Internet’ten Takip Adımı 1-[48]
Konşimento numarası girildikten ve arama düğmesine basıldktan sonra, yükün arama yapıldığı tarihe nerde ve hangi aşamada olduğu bilgisine ulaşılır.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tarih</th>
<th>Saat</th>
<th>Liman</th>
<th>Gemi</th>
<th>moda</th>
<th>Hangı Aşama</th>
<th>Saat</th>
<th>Liman</th>
<th>Gemi</th>
<th>moda</th>
<th>Hangı Aşama</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>06.04.00</td>
<td>06:00</td>
<td>Port Said-Pt</td>
<td>YM Longevity</td>
<td>Planner</td>
<td>002</td>
<td>Landed Transshipment</td>
<td>18:00</td>
<td>Singapore-Is</td>
<td>YM Longevity</td>
<td>Planner</td>
</tr>
<tr>
<td>06.04.10</td>
<td>06:10</td>
<td>Port Said-Pt</td>
<td>YM Longevity</td>
<td>Planner</td>
<td>002</td>
<td>Landed Transshipment</td>
<td>18:10</td>
<td>Singapore-Is</td>
<td>YM Longevity</td>
<td>Planner</td>
</tr>
<tr>
<td>10.04.12</td>
<td>12:12</td>
<td>Amburli Port</td>
<td>Pioneer</td>
<td>Planner</td>
<td>002</td>
<td>Gate In</td>
<td>18:12</td>
<td>Barbados-Depot</td>
<td>Pioneer</td>
<td>Planner</td>
</tr>
<tr>
<td>15.04.12</td>
<td>12:12</td>
<td>Barbados-Depot</td>
<td>Planner</td>
<td>Planner</td>
<td>002</td>
<td>Gate Out</td>
<td>18:12</td>
<td>Barbados-Depot</td>
<td>Pioneer</td>
<td>Planner</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Şekil 6.27 Yükün Internet’ten Takip Adımı 2-**

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


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

Bu bağlamda, tezde eksikliği görülen lojistik ve yük sevkiyatçılık hizmetleri analitik ve deterministik olarak tanımlanamaya; büro ölçeğinde müşteri hizmetlerinin bilgisayar programı işlemlerini açıklanmaya çalışılmıştır.

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

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

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

Aynı yönde günümüzde, ticaretin ve deniz yolcu ulaştırma hizmetlerinin hızlandırılması ve iş süreçlerinin basınlığında yük sevkiyatını da hayatı rol oynamaktadır. Lojistik hizmeti yapan yük sevkiyatçıları, malın göndericisinden alıcına teslimine kadar olan tahliye zinciri çerçevesinde sadece malın bir yerden bir yere taşınması değil, lojistik sisteminin temel dinamikleri olarak ele alınmalıdır.

Bu bakımdan yük sevkiyatını uluslararası ticaret ve küresel ekonomideki değişimleri dikkate takip etmek, faaliyeti bulunduğu ülkelerde yaşanan ekonomik, siyasi ve yasal gelişmelerle yakından ilgilenmelidir.

Yük sevkiyatını; kara, hava, deniz, demiryolu, nehiryolu, boru hattı veya kombin taşınacak gibi bütün taşıma türlerinde; sevkiyat, dağıtım, depolama, gümrüklemeye ve sigorta hizmetlerini gerçekleştiriren aktif bir işletme ağına sahip olan ve anahtar teslim lojistik hizmeti veren organizatör bir kuruluşlardır. Ancak giderek artan talepler doğrultusunda sadece taşınacak görevi yapan yük sevkiyatını sağlayıcı firmalar, lojistik hizmet sağlayan çok uluslu şirkete yapısına dönüştülmüş, büyüktür. Bu gelişmeler neticesinde lojistik hizmet sağlayan yük sevkiyatını şirketlerin iyi planlama yapması, plana uyun hizmet etmeleri için bilgi ve bilgi teknolojileri alt yapısını oluşturarak donanımlı olmaları zorunlu hal almıştır.

Günümüzde bilgi aktarım hızı internet sayesinde insanlımaz boyutta bir hız ulaştı, bilgi teknolojisi de bu doğrultuda kendini daha hızlı yenilemeye ve geliştirmeye mecbur kalmıştır. Bilgi teknolojilerindeki gelişmeler dünyadaki bütün sektörleri direkt olarak etkilemektedir. Giderek artan iş hacmi, genișen ulusal arası ticaret, şekil değiştiriren ve artan müşteri talepleri ile rekabet ve maliyet baskısı gibi nedenler bilgi teknolojilerini etkin bir kullanma zorunluluğunu gerektirmektedir. Hizmet üreten denizcilik ve lojistik sektörü de rekabette üstünlik sağlayabilme, hizmet kalitesini arturabilme ve karlılığını arturabilme için bilgi teknolojisindeki gelişmeleri yakının takip etmekte ve yoğun olarak kullanmaktadır.
Lojistik hizmet üreten denizyolu yük sevkıyatçılığı firmalarının, bilgi teknolojilerine sahip olabilmeleri ciddi bir yatırım maliyetiyle mümkün olmaktadır. Bir firmanın bilgi teknolojisine sahip olabilmesi için rakamla ifade edilecek 150.000 $ - 300.000 $ 'dir. Bu rakam bilgi teknolojisine sahip olabilmek maliyetidir ve bu yatırım maliyetinin yanı sıra bilgi teknolojisinden faydalanmanın sürekliğini için kullancıların eğitimi ve periyodik teknik destek gibi ilave maliyetleri beraberinde getirmektedir. Firmalar, yıllık bütçelerinin küçülmesine ve yüksek verimlilikte çalışan bir organizasyon ile kaliteli hizmet üretmeleri amacıyla bilgi teknolojilerine harcamaktadırlar.

Deniz yolu sektöründeki lojistik kuruluşların günümüzde esnek, çevik ve yüksek verimlilike çalışan bir organizasyon ile kaliteli hizmet üretmeleri gerekmektedir. Denizyolu yük sevkıyatçılığı ve lojistik firmalarının bilgi teknolojilerine yaptıkları yatırımları hissettirmek için;

- uzman kaynaklara erişim ve operasyonel yedekleme yapılması,
- tek noktadan tüm bilgi sistem gereksinimlerinin karşılanması,
- sorun çözümleme hızı, takibi, kayıt altında alınması,
- ana faaliyet alanlarına ve teknoloji projelerinin iş sonuçlarına odaklanmalarına katkı sağlanması,
- uygulama ve operasyon risklerinin azaltılması,
- etkinlik ve verimlilik artışı elde edilmesine katkıda bulunulması,
- ölçülebilir, denetlenebilir olması,
- ek kaynak gereksinimini azaltılması,
- insan kaynağı risklerini azaltılması,
- yeni uygulamaların çok hızlı devreye alınması,
- yeni uygulamalar için araştırma/öğrenme/uygulama süresinin kısalması,
- acenteler arası operasyonel olarak paylaşılması ve gereken bilginin e-mail, faks yoluyla gözden kaçırmıla ihtimalinin önüne geçilmesi,
- zaman maliyetlerinin azaltılması,
- alacak ve borçların doğru ve etkin şekilde yönetildiği,
- müşteriler risklerinin ve finansman kayıpların kontrol altında alınması,
- gelir ve giderlerin bütçelenerek izlenmesi
şirket, şube, bölüm, operasyon grubu gibi hiyerarşik yapıdaki kar merkezleri tanımlayarak, dönemsel olarak, miktarsal ve tutarsal ciro hedefleri ile Karlılık hedefleri vererek şirket bazında veya çok uluslu şirketlerde tüm şirketlerinin performansını izlenmesi şeklinde sağladığı katma değerle geri kazanmaktadır.

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

7.1. Öneri

Lojistik ve aynı yönde yüksek sevkiyatlı işletmeleri, anılan hizmet alternatiflerini kısa ve uzun dönemli müşterileri hizmetleri doğrultusunda ele almalıdır. Yüksek sevkiyatlı işletmeleri, kitle, parça yük ve konteyner taşımalarına odaklanmalıdır. Aynı yönde kısa ve uzun dönemde arz ve talep, piyasa dalgalarına, dengeleri doğrultusunda hizmet planlamaları, bağlanıları yapmaları gerekir.

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

Yük sevkiyat hizmeti veren kuruluşların üretikleri hizmetin etkinliğinin ve verimliliğinin artırılmasına bilgi ve bilgi teknolojileri alt yapısına ihtiyaç vardır. Ağır rekabet koşullarında müşterilerin taleplerine daha hızlı, düşük maliyetle ve doğru bir şekilde yerine getirebilmek için üniversite ve bu alanda faaliyet gösteren kuruluşlarla işbirliği içine girmesi ve bilgi teknolojilerini ve teorik kavramları sentez kabiliyetine sahip, ilgili disiplinlerin eğitimini almış kişilerin istihdamına öncelik vermesi gerekmektedir.
Tedarik zinciri içinde denizyolu taşmacılığının en önemli kısmı düzenli hat konteyner taşmacılığı şeklinde gerçekleştirildiği dikkate alındığında düzenli hat konteyner taşmacılığının yapılabilmesi için, özellikle taşıma terminallerinin ve limanın geniş bir bölgeye hitap etmesine önem verilmelidir. Taşıma terminalleri ve limanlar sadece yerel taleplere cevap vermek yerine tüm bölge ülkeleri için bir taşıma ve lojistik merkezi haline dönüştüştü, belirli endüstriyel yükler konusunda uzmanlaşmış alanlar haline gelmelidir. Lojistik ve aynı yönde yük sevkiyatçılığı, sistem yaklaşımlı ile iç içe, uyum halinde çalışmalıdır.

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


[9] TBMM, Türk Ticaret Kanunu, Beşinci Ayrim, Madde 1097-1118


[17] Karayalçın, İ., Hareket Araştırmaları, (1968), İ.T.Ü. Matbaası, İstanbul,


[37] Lowson R., King R., Hunter A., (1999), Quick Response; Managing the Supply Chain to Meet Consumer Demand, John Willey & Sons Ltd., London, s.44.


[41] Halvorsen T., (2000), Basic Functions of a Forwarder, Freight Forwarders, Customs House Brokers, University of Colorado-Denver, Expeditor
EKLER
A.1. STARNET Bilgisayar Programında Kodlu Bilgi Olan Temel Girdiler

A.1.1. Hat/ Servisin tanımına ait ekran görüntüsü
A.1.2. STARNET programında ARE hattına ait rota ve servis verdiği liman bilgileri

A.1.3. ARX hattında servis verilen ülkeler ve servis verilen kargo tiplerinin tanımları
A.1.2. STARNET programında ARE hattına ait rota ve servis verdiği liman bilgileri

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

Location Application Form

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

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

A.1.5. Programa bölgenin tanımlaması yapılmadan önce bölgedeki acentenin doldurması gereken temel bilgiler
A.1.6. Temel girdi olarak bölgenin tanımlanması
A.1.7.a. Müşteriye ait kod tanımlaması yapılmadan önce geçici kod olan TBA kodu atanır
A.1.7.b. Müşteri tanıımı girisi ve müşteriye ait kodun oluşturulması
A.1.8. Programda temel girdi olan tedarikçinin tanımlanma ve kod oluşturma ekranı
A.1.9.a. Gemi tanımlaması ve kod oluşturma giriş sayfası
A.1.9.b. Gemi tanımlanması, MOL Elite gemisine ait bilgilerin girisi ve kod oluşturulması
A.1.10. Konşimento (Verilen doğrultusunda bilgisayar programı tarafından otomatik oluşturulur.)
ÖZGEÇMİŞ