

- ÖĞR. GÖR. ORHAN ŞENSES
- osenses@trabzon.edu.tr

YEDİNCİ BÖLÜM

- **DIŞ TİCARETTE**
- **DIŞ KAYNAK KULLANIMI**
- **YOLU İLE TEDARİK EDİLEN
LOJİSTİK HİZMETLER**

- Bu değişim sürecinde öne çıkan eğilim;
- **Ana İşe odaklanma** ve ana işi destekleyen iş süreçlerini
- DKK yolu ile satın alma şeklindedir.

- Özellikle dış ticarete yönelik faaliyet gösteren işletmeler için dış ticarete iş akışının tamamlanmasında kilit rolde olan lojistik hizmetleri, **DKK yolu ile satın almak günümüzde giderek daha fazla tercih edilen bir iş modeli** olarak görülmektedir.

- Taşımadan, depolama, elleçleme, sigortalama hizmetlerine, gümrükleme, vergi, dış ticaret ve diğer mevzuat ile ilgili danışmanlıklara kadar devam eden iş süreçlerinin her biri bir uzmanlık alanıdır.

- Bu iş süreçlerinin dışarıdan tedarik edilmesi (outsource edilmesi) ile işletmeler;
- kendi bünyelerinde yürütülmesi sırasında karşı karşıya kaldıkları yüklerden de kurtulmuş olmaktadır.

LOJİSTİKTE DIŞ KAYNAK KULLANIMI

- (DKK) - **OUTSOURCING**

- (3 PL)

- Eğer bir işletme bağımsız olarak lojistik faaliyetlerini **kendi bünyesinde** gerçekleştirabiliyorsa;
- bu durum **dikkatin büyük ölçekte** kendi öz yetkinliğinden ve gücünden başka yöne kaydırması anlamına gelmektedir.
- Bununla birlikte, eğer bir işletme, **depolama, envanter yönetimi ya da dağıtım** gibi **ayrı uzmanlık faaliyetlerini** dış kaynak kullanımı (DKK)yoluyla gerçekleştirabiliyorsa,
- **diğer öncelikli faaliyetlerine odaklanması daha kolay olabilmekte, iş verimliliği yükselebilmektedir.**

- Son 15 yıl öncesine kadar işletmelerin tüm iş akışını kendilerinin yönetme istekliliği ağır basmakta iken;
- bugün bu anlayışta büyük bir değişim söz konusu olmuştur.
- Artık işletmeler yoğun küresel rekabetin de baskısı ile
- “**ana iş**” ve
- “**dışarıdan karşılanabilecek işler(DKK)**”
- ayırımına daha fazla odaklanmışlardır.

- Günümüzde bir çok sektörde işletmelerin büyük bir kısmının tercihi, **ana işleri dışında kalan bazı iş süreçlerini dışarıdan tedarik etme yönünde** olmaktadır.
- **Önceleri sadece taşıma hizmetinin gördürülmesi için dışarıdan tedarik yöntemi üzerinde durulurken,** bugün gelinen noktada; hızla yaygınlaşan şekilde aşağıda sıralanan tüm lojistik iş süreçleri için dış tedarike yönelinmektedir.

Dkk ile karşılanabilecek loj.iş süreçleri

- İşletmeler,
- 1.ithalatın sipariş takibi
- 2.siparişlerin en uygun araçla taşınması
- 3.depolama
- 4.gümrükleme
- 5.ambalajlama
- 6.etiketleme
- 7.tüketicie sevkiyat
- 8.stoklama
- 9.sigorta
- Vb.loj.hizmetleri cezai ve hukuki sorumlulukları da dahil olmak üzere DKK (outsourcing) ya verebilmektedirler.

Özellikle orta ve küçük ölçekli işletmelerin ;
lojistik operasyonlarını kendi bünyelerinde
gerçekleştirebilecek alt yapıyı kurmaları,
büyük ölçekli işletmelere göre çok daha
zordur.

Dünyada küçük ve orta, büyüklükteki
işletmelerin payının %90'larda olduğu
düşünüldüğünde ek yatırım gerektiren bu
faaliyetleri işletmelerin kendi bünyelerinde
sürdürmeleri ise gerçekleşmesi güç bir
planlamadır.

LOJİSTİKTE DIŞ KAYNAK KULLANIMI (DKK) - **OUTSOURCING** (3 PL)

• TANIM

- 3PL (Üçüncü Parti Lojistik) kavramı **öncelikle taşıma ve depolama olmak üzere** müşterinin lojistik alanındaki faaliyetlerini üstlenen şirketlerdir.

- Bu şirketler uluslararası
- nakliye ,
- depolama ,
- stok kontrolü ,
- paketleme ,
- etiketleme ,
- sevkiyat ,
- dağıtım vb.
- işlerinde bu alanda uzmanlaşmış ve gerekli tesis , ekipman veya personele sahip tüm zincirin tasarımını ve yönetimini üstlenen şirketlerdir.

Maddeler ile izah etmemiz gerekirse;

- **1.Parti:** Üretici, imalatçı, gönderici, toptancı vs. malın veya hizmetin üreticisidir. (üretici)
- **2.Parti:** Üretici firmanın üretmiş olduğu partinin doğrudan müşterisi yada iş akışına göre tedarikçisi olan işletmedir.(İşletme)
- **3.Parti:** Bu iki firma arasında mal veya hizmetlerin akışına dahil olan şirkettir. (lojistik aracılar,FF, hizmet sağlayıcı,taşıyıcı, antrepo işletmecisi, vb) (**dkk**)
- **4.Parti:** Lojistik ürün ve bilgi akış süreçlerini koordine ve entegre eden işletme

- **3 PL şirketleri,**

- **1.** yan sanayiden işletmeye malzeme akışı (inbound logistics) yani fiziksel tedarik aşamasında,
- **2.** üretim süreçlerinde yani dahili işlemler aşamasında ve
- **3.** işletmeden alıcılara kadar uzanan malzeme akışındaki (outbound logistics) faaliyetler olarak üç (3) alanda hizmet sunabilme yeteneğine sahiptirler.

- **Firmalar DKK ile elde edebilecekleri getiriler şu şekilde sıralanabilir;**
- **Stok Seviyeleri minimuma** indirgenir ve firmanın stok maliyetlerini azaltır.
- Taşıma ve depolama gibi maliyeti yüksek yatırımlardan kaçınarak, **kendi uzmanlaştıkları alanlara daha fazla yönelmelerini** sağlar.
- Yatırım yapılan **insan gücünden tasarruf** edilebilir.

- Lojistik ve depolama alanında kullanılan **son teknolojilerden faydalanabilir.**
- Sermaye ve **operasyon maliyetlerinde ciddi maliyet düşüşleri sağlanabilir.**
- Hizmet sunmuş olduğu pazara **yönelik daha hızlı çözüm üreterek** müşteri memnuniyetini arttırır.

4PL (Dördüncü Parti Lojistik),

- 3PL firmalarının ihtiyaçları istenen şekilde karşılayamaması nedeniyle lojistik sektöründe ortaya çıkmış kavramlardan biridir.
- 3PL firmaları daha çok taşıma ve depolama gibi faaliyetlerde uzmanlık göstermesi, daha kompleks yapıda olan lojistik ihtiyaçların karşılanamamasını da beraberinde getirmiştir.

4PL TANIMI

4PL firmaları ise müşterilerine kapsamlı tedarik zinciri çözümleri sunarak, bünyesinde bulundurduğu teknoloji, yetkinlik, kaynak ve deneyimleri 3PL şirketleriyle entegre ederek tedarik zincirini baştan sona tasarlayan, kurgulayan ve yöneten şirketlerdir.

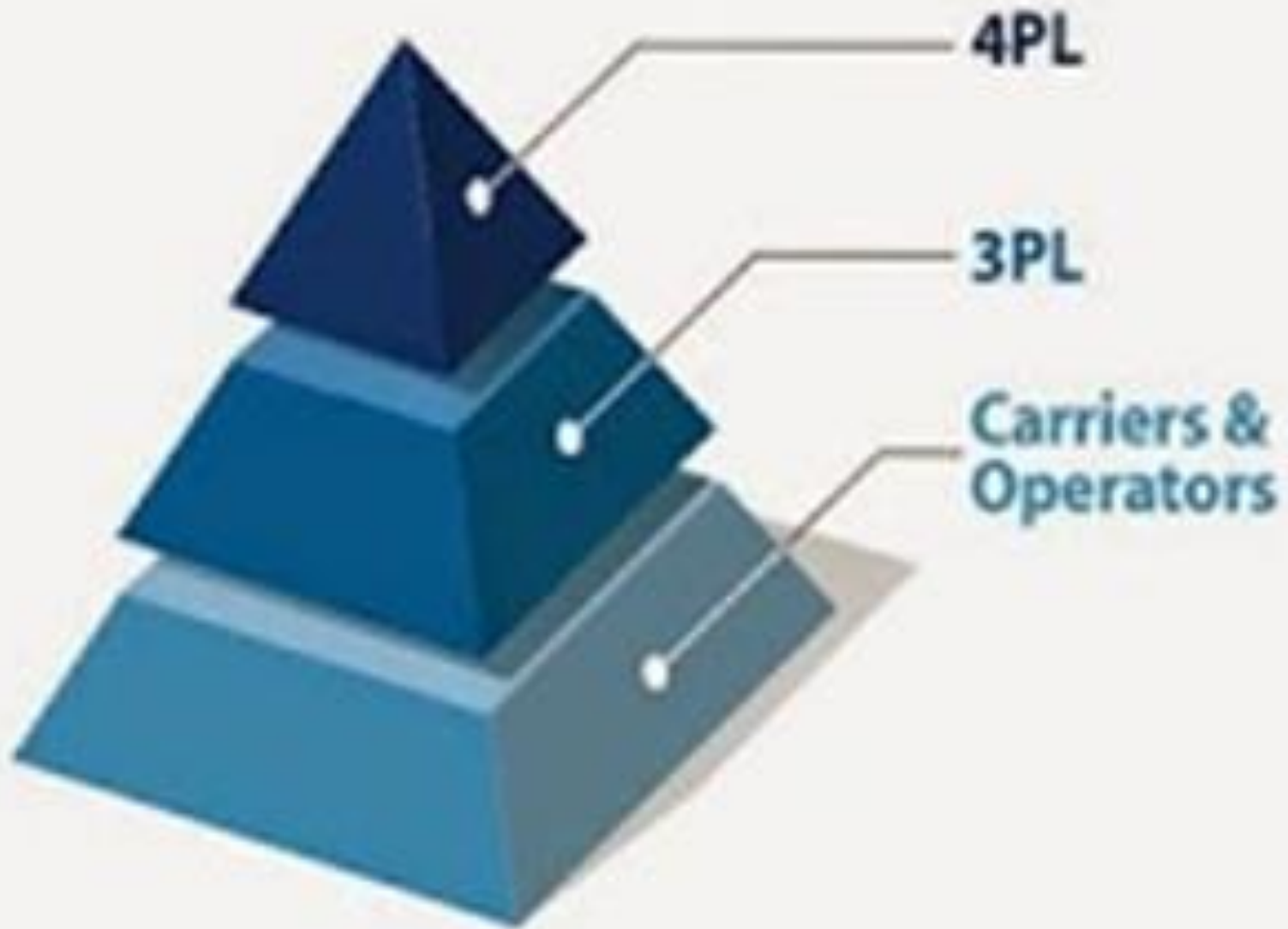
- 4PL (Dördüncü Parti Lojistik) firmaları deneyimleri,
- yetkinlik ve
- teknolojileri
- ile hizmet sundukları firmaların kompleks ihtiyaçlarını analiz eder ve yapılabilir çözümler sunarlar.
- 3PL firmalarının sunduğu sınırlı hizmet ve geleneksel yaklaşımın dışında, 4PL (Dördüncü Parti Lojistik) firmaları süreçleri çok iyi anlayabilmeli ve zinciri çok iyi organize edebilmelidir.

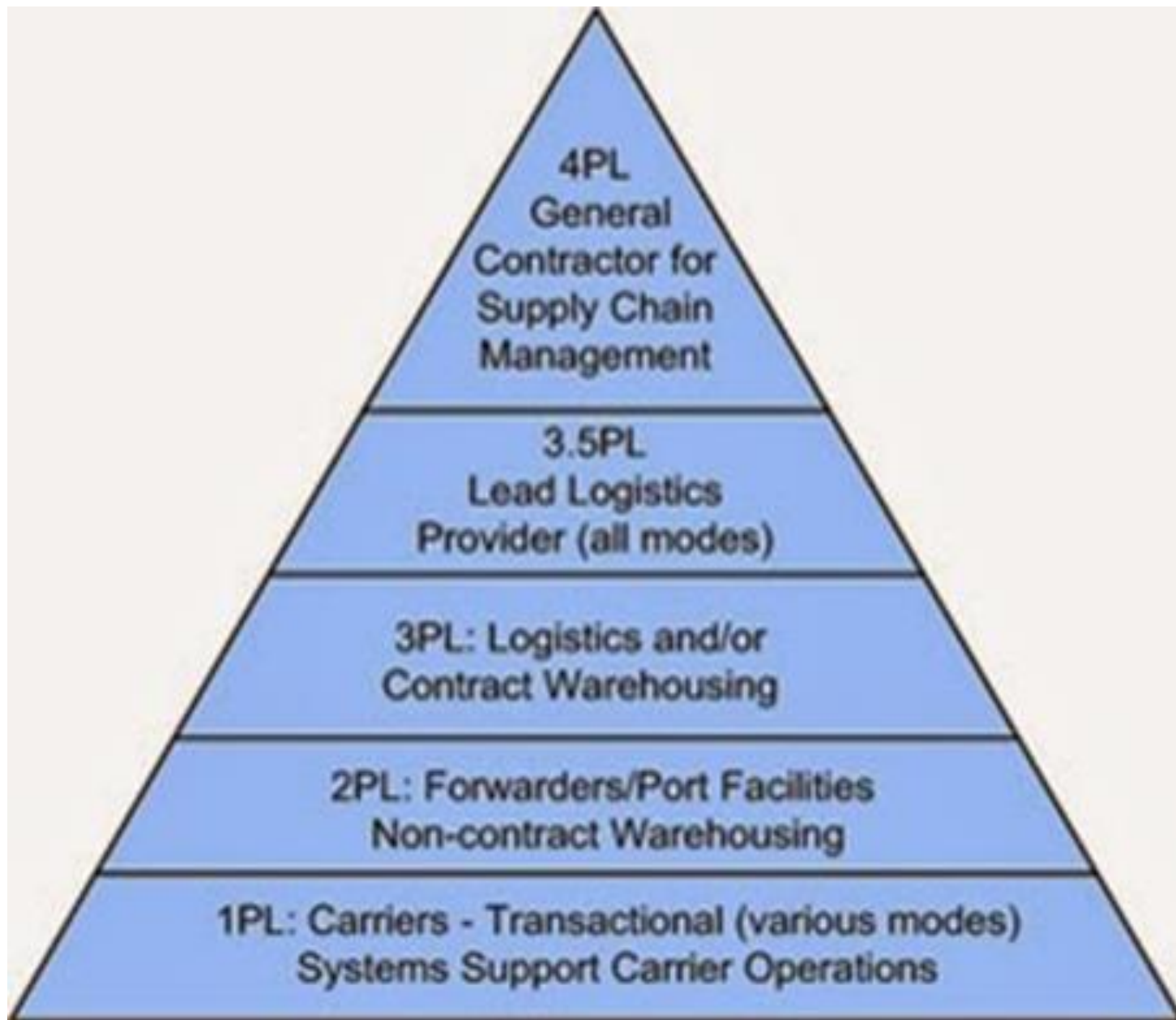
- 4PL (Dördüncü Parti Lojistik) firmalarında, verilen hizmetlerde sektörde kullanılan ve müşterilerin değişik ihtiyaçlarına göre entegre edilebilen bilgi teknolojilerinden faydalanılmaktadır.
- 4PL (Dördüncü Parti Lojistik) ürünü kaynağından alır ve üretim aşamasına, depolamaya ve son kullanıcıya ulaştırılmasına kadar olan tüm ihtiyaçları karşılamaktadır.

- **Farklar:**

- **3pl firmaları ;**
- uygulama ve yürütmeye odaklanırken,
- **4pl firmaları ;**
- danışmanlık ve stratejik-teknolojik destek
konularına yoğunlaşır

- **Örneğin,**
 - **A firması 3PL firması ise;**
 - müşterisinin ürünlerini alır ve
 - çeşitli kanallara dağıtılmasından sorumlu olur.
 - **B firması 4PL firması ise ;**
 - müşterisinin ürününü alır,
 - gerekirse ihtiyaçlara göre monte eder,
 - taşımasını yapar,
 - depolamasını yapar,
 - bakımlarını yapar v.b.
 - sorumlulukları üstlenmektedir





1PL, 2PL, 3PL VE 4PL Lojistik Hizmetleri

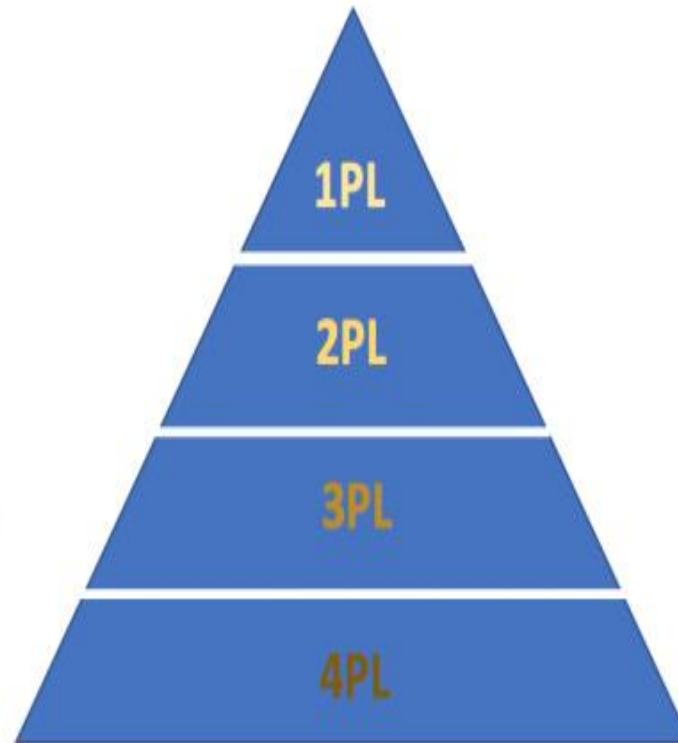
AKTÖRLER

KARGO SAHİPLERİ

TAŞIYICILAR

LOJİSTİK SERVİS SAĞLAYICILARI

LİDER LOJİSTİK SAĞLAYICILARI



SERVİSLER

ÜRETİM, TOPTANCILIK

NAKLİYE, DEPO

LOJİSTİK, LOJİSTİK DEPOLAR

TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ

- <https://www.etasimacilik.com/blog/22>
- **Birinci Parti Lojistik (PL) Nedir?**
- Lojistik hizmet alan taraftır. Bu bir üretici veya herhangi bir gönderici olabilir. Üreticinin, perakendecinin, ya da göndericinin kendi imkânları ile yaptığı lojistik faaliyetleridir. Kendi tır filosu ile kendi dağıtımını yapan ya da kendi deposunda kendi personelini, ya da taşıeron kullanarak depolama yapan firma 1. Parti lojistik yapmaktadır.

- **İkinci Parti Lojistik (2PL) Nedir?**
- Birinci taraf olarak tanımlanan firmaların doğrudan **müşterisi olan firmaları** ifade eder. Varlık bazlı, yatırım bazlı dediğimiz, tır filosu, depo yerleri, antrepolar kendi varlıkları olan ve bu varlıkları ile geleneksel taşımacılık, depoculuk hizmetleri veren firmalardır. Bu firmalar 1. Parti firmalar ile iş yaparlar.

- **Üçünü Parti Lojistik (3PL) Nedir?**
- Bu firmalar, hizmeti kendi sağladıkları gibi, aracı firmalar da olabilir. Üçüncü parti lojistik, bir şirketin malzeme yönetiminin veya ürün dağıtımının kısmen veya bütünüyle başka bir şirkete verilmesidir. Bu aracı firmalar, kendi yatırımlarına sahip firmalar olduğu gibi, organizasyonlarında birden fazla 2pl firmalarını kullanan firmalar da olabilir. Örneğin üretici bir firma, kendi deposunun stok envanter ve verilen siparişlere göre sevkiyat planlaması yönetimini 3pl bir firmaya verebilir, 3pl firması verilen işleri yapmak için gerekli olan personel, envanter, bilgi sistemleri altyapısını kendisi yönetecektir.

- **Üçünü Parti Lojistik (3PL) Nedir?**
- Müşteriler daha stratejik, kendi ihtiyaçları doğrultusunda çözüm odaklı ve küresel cevaplar istiyor. Tedarik zincirinin karmaşıklığı ve zorluğundan gelen hoşnutsuzlukları şirketler en hafif şekilde atlatmaya çalışıyorlar. 50 yıl önce ulaştırma, lojistik ne kadar önemliyse günümüzde de önemini katlayarak devam etmektedir ve edecektir.

- **Dördüncü Parti Lojistik (4PL) Nedir?**
- Dördüncü parti lojistik kavramı, üçüncü parti lojistik firmalarının yetersiz kalması nedeni ile 1990'lardan sonra lojistik sektöründe görülmeye başlandı. Genelde taşıma ve depolama gibi belli alanlarda yoğunlaşan üçüncü parti lojistikçilerin, işletme ve kurumların karmaşık lojistik gereksinimlerine cevap veremez oldu. Bu açığı kapatmak amacı ile 4PL, karmaşık lojistik zincirinin çözümleri üzerine uzmanlık seviyesinde hizmet verir.

- <https://www.etasimacilik.com/blog/22>

2.6.1.Dış Kaynak Kullanımının Nedenleri

- 1990'lı yıllara kadar, işletmeler her türlü işlerini kendi bünyelerindeki kaynaklarından karşılarken, 1990'lı yıllarda ise işletme faaliyetleri ile ilgili konularda yerleşmiş olan geleneksel yapılanma değişim göstererek, yeni uygulamalar önem kazanmıştır

- İşletmelerin dış kaynak kullanımına yönelmesinde etkili olan temel unsurlar;
- Çok yönlü lojistik faaliyetler, işletmelerin etkinlik ve verimlilik düzeyi üzerinde doğrudan belirleyici olabilecek çeşitliliktedir.
- Bu açıdan lojistik yönetim sisteminin doğru” kurulması ve alanlarında uzmanlaşmış lojistik firmalarından DKK na gitmek yolu ile yararlanılması rekabet üstünlüğü yakalamada önemli görülmektedir

- İşletmelerin giderek daha fazla dış pazarlara açılması, lojistik gereksinimlerini hızla artırmıştır.
- Yeni girilen pazarlar ve bu pazarların yapısı ve yasaları ile mevzuatı hakkında bilgi birikimi ve uygun alt yapının olmaması da, lojistik hizmetlerin tamamen bu konuda uzmanlaşmış, lojistik firmalar tarafından karşılanması, tercih edilen bir yol haline getirmektedir.(dkk)

- İşletmelerin bunun yararlılığının farkına varmaları, DKK'nın artmasının önemli bir nedenidir (ekonomi biliminin temel kuralı kıt kaynakların etkin ve verimli kullanımıdır).
- İşletmeler, hem esnek bir yapıya kavuşmak, hem de iş yükü dalgalanmalarını ve buna bağlı riskleri azaltmak düşüncesi ile de DKK'na yönelmektedirler.

- Piyasalardaki dalgalanma ve talepteki değişiklikler işletmeleri, yüksek yatırımlardan kaçınmaya, sabit maliyetlerini azaltmaya zorlamaktadır.
- O nedenle önceden tahmini zor olan iş büyüklüğüne dayalı olarak **yeni yatırım yapmak yerine**, lojistik **hizmet sunan işletmelerin kaynaklarını kullanma** ve kullandığı kadar ödeme yapma ve bu şekilde **sabit maliyetlerini değişkene çevirme yolları** işletmeler için bir tercih nedeni olabilmektedir.
- (tır filosu kurmak yerine karayolu taşımacılığını bu işi iyi yapan firmalara vermek gibi. Liman örneği)

- **İşletmenin toplam çalışan sayısını azaltma ve buna bağlı giderlerini düşürme isteği de dış kaynağa yönelmede rol oynamaktadır.**

Lojistik Hizmet Sunan (Dış Kaynak Tedarikçisi) İşletmelerin Temel Hizmet Konuları

- Günümüzde lojistik hizmet sağlayıcılar, **taşıma işlemi temel operasyon olmak üzere,** gümrükleme,
- ambalajlama
- etiketleme,
- depolama ve dağıtım
- **kadar uzanan birden fazla aktiviteyi** zincir halinde müşteriye sunmaya odaklanmıştır.

- Lojistik hizmet alanlar, hizmet alımlarının devamlılığını sorgularken,
- **hizmet veren işletmelere yönelik ;**
- **aşağıdaki kriterleri öncelikli olarak değerlendirmektedirler:**

- 1.aktif hizmetler;** depolama, yükleme, bir araya getirme, ambalajlama, nakliye, kontrol, etiketleme/sınıflandırma, barkodlama, kalite kontrol,
- 2.idari Hizmetler;** sipariş yönetimi, stok takibi, veri işleme, programlama/planlama,
- 3. finansal hizmetler;** faktoring, birikim süreçleri,
- 4.danışmanlık;** lojistik danışmanlık, nakliye danışmanlığı, vergi ve sair mevzuat danışmanlığı
- 5.kavramsal hizmetler;** bireysel/özel lojistik çözümlerin planlanması ve uygulanması,
- şeklinde sıralanabilir

2.6.3. DKK NIN FAYDALARI

- Dış kaynak kullanımı (outsourcing), işletmelerin
- kendi ana faaliyetlerine daha fazla odaklanma,
- maliyetlerini azaltma,
- ilgili tedarikçinin yatırım gücünden yararlanma,
- pazara erişim hızını yükseltme amaçlarından
- bir ya da birkaçına, doğrudan ulaşımını kolaylaştıran bir yapının kurulmasına da imkan sağlamaktadır.

3. Parti Lojistik Firmalarının Lojistik Sektörüne Olan Katkısını;

- 1.müşteri taleplerine göre planlanan hizmet çeşitliliği,
2. daha fazla entegre hizmet sunma,
- 3.ihtisaslaşmaya yönelme,
- 4.lojistik iş süreçlerinin bütününden sorumlu olan bir yapıyı kurma ve o gelişimini sürdürülebilir kılma, faktörlerinin bir arada gerçekleşmesi arttıracaktır.

- Lojistik hizmet sunan bu firmaların, hizmet verdikleri işletmelere yönelik belki de **en önemli kazanımları, lojistik faaliyetler için daha düşük maliyete katlanmalarını sağlamalarıdır.**
- Rekabetin tüm işletmeler için taşıdığı önem göz önünde bulundurulduğunda üzerlerindeki riski azaltmak isteyen işletmeler için **3PL firmaları** bir çözüm ortağı olabilmektedir.

DKK KULLANIMINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR

- Lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanımının yararlılığı, günümüzde artık işletmeler tarafından geniş kabul gören bir düşüncedir.
- Ancak bazı durumlarda özellikle **iki firmanın birbirini tanıma, yönetme ve yönlendirmedeki yetersizlikleri** sorunların ortaya çıkmasında rol oynamaktadır.

- *Dış kaynak kullanımı sırasında hizmet alan ve hizmet sunan işletmelerin karşı karşıya kaldıkları sorunlar,*
- Hizmet alan işletmenin lojistik fonksiyonlar üzerinde kontrolünü kaybetme riski,
- Hizmet sunan firmaya aşırı bağlılık,
- Hizmet sunan firmanın sözlerini zamanında ya da hiç yerine getirmemesi,
- Hizmet sunan firmanın değişime ayak uyduramaması
- Hizmet alan işletmenin iş hedeflerini anlamada yetersizliğe bağlı hizmet yetersizliği,

- Firmaların gizliliğine dikkat ettikleri konuların paylaşılması riski,
- Hizmet alan ve hizmet sunan. firmalar arasında bilgi akışındaki aksamalar.
- Hizmet veren firmanın depolama ve dağıtım kanallarının hizmet alan firmanın ihtiyaçlarını karşılayamaması,
- Hizmet veren firmaların nitelikli iş gücü eksikliğine bağlı olarak sunulan hizmette profesyonellikten uzaklaşma,
- Ülkelerin sık değişen mevzuatı.
- şeklinde belirtilebilir.

- **LOJİSTİK
SEKTÖRÜNÜN
PAYDAŞLARI**

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN PAYDAŞLARI

- Lojistik sektörünün paydaşı olan işletme ve kuruluşlar, söz konusu işletmelerin sektörün hangi tarafında yer alıp, hangi faaliyetlerle uğraştıkları da dikkate alınarak;
 - **5 grupta toplanabilir**

- **1)LOJISTIK HIZMET ALANLAR:**

- **Lojistik hizmeti** (nakliye, taşıma, depolama, gümrükleme vb. 3PL.)
almakta olan veya almayı planlayan,
ürün/hizmet hareketinin söz konusu olduğu tüm
sektörlerde faaliyet gösteren **firmalar**dır.

- **2.LOJISTİK HİZMET SAĞLAYICILARI:**

- Entegre lojistik hizmetleri sunmakta olan veya sunmayı planlayan, yerel ve uluslararası firmalar bu grubu oluşturur.

- **Hizmet sağlayıcılar**

- kara nakliyesi,
- hava nakliyesi,
- deniz taşımacılığı,
- Üçüncü parti lojistik servis sağlayıcılığı,
- kargo firmaları;
- olarak kendi içlerinde de ayrılmaktadır

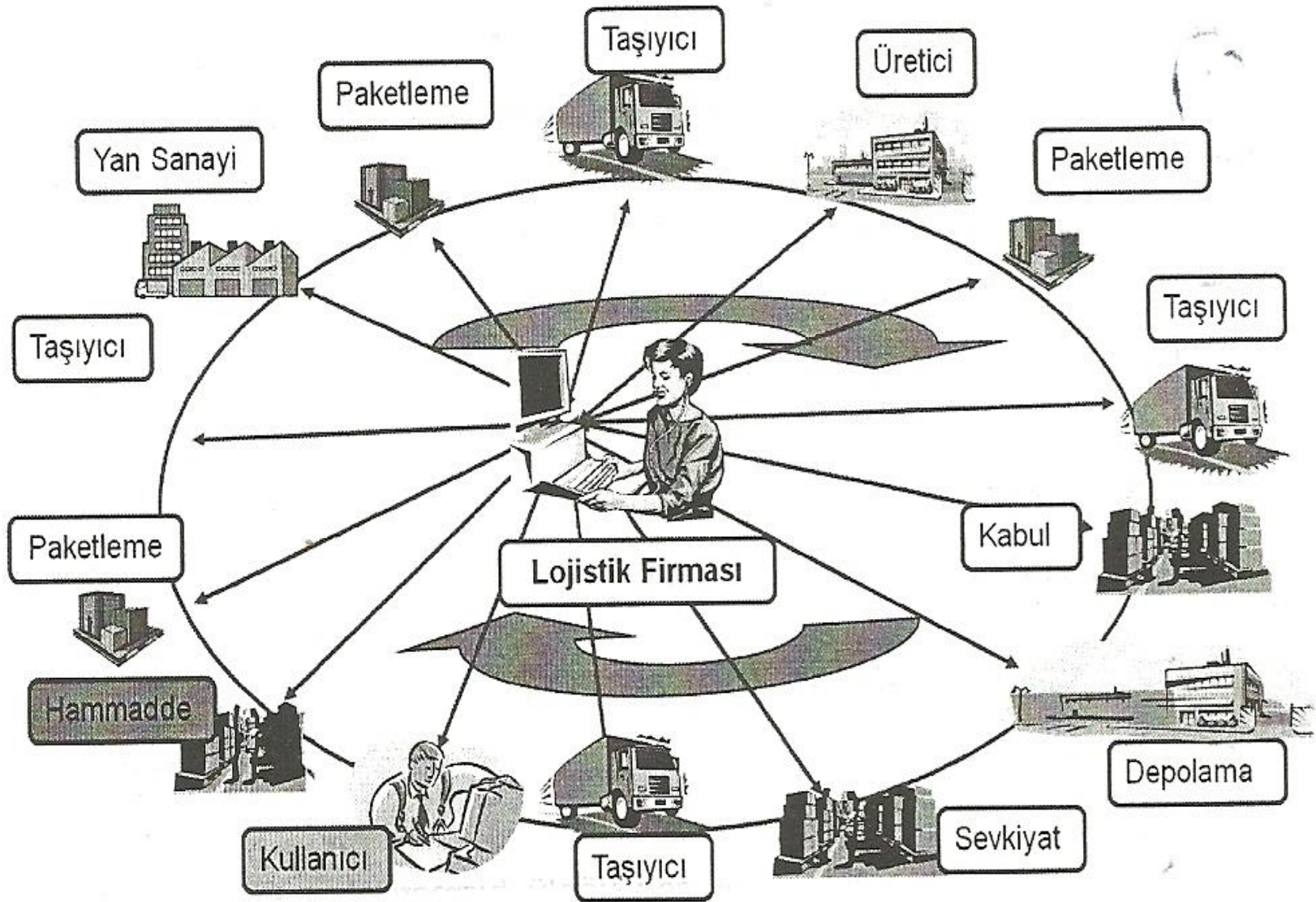
- **3.BİLGİ SİSTEMLERİ SAĞLAYICILARI:**

- Bu grupta yer alan firmalar lojistik ile ilişkili yazılımlar ve uygulamalar geliştiren ve satan firmalardır.
- Bu firmaların uygulamalarına örnek olarak;
- Kurumsal Kaynak Planlama,
- Tedarik Zinciri Yönetimi,
- İleri Planlama ve Çizelgeleme,
- Nakliye Yönetimi,
- Uydu Takip Sistemi,
- Depo yönetim Sistemi,
- Barkod ve RFID konularındaki yazılım ve donanım hizmetleri sayılabilir

- **4) LOJİSTİK EKİPMAN VE DONANIM SAĞLAYICILARI:**
- Bu grupta yer alan şirketler lojistik sektörüne **forklift,**
- **transpalet ,**
- **konveyör** (devamlı aktarma mekanizması. Havalalanlarındaki bavulların hareketi gibi),
- raf sistemleri
- **anahtar teslim depo sistemleri** (bina ve donanım),
- **vinç, palet, depo güvenlik sistemleri,**
- **iş güvenliği sistemleri,**
- gibi gerekli ekipman ve donanımlar sağlayan kuruluşlardır.

- **5.DİĞER:**

- Ayrıca, yerel ve U.A. yatırım firmaları,
- aracı kurumlar,
- finansman ve danışmanlık firmaları,
- lojistik eğitimi veren akademik kurumlar,
- sektör dernek ve kuruluşları,
- sektör ile ilgili yayın yapan yazılı ve görsel medyada sektör içerisinde yer alan diğer grubu teşkil etmektedir



5.1. ULUSLARARASI TAŞIMA

5.1. ULUSLARARASI TAŞIMA

- Bu çerçevede işletmelerin dışarıdan tedarik ettikleri ilk lojistik faaliyetlerden olan ve lojistik denildiğinde ilk akla gelen;
- **“taşıma” ve “taşımacılık”**
- konusu öncelikle ele alınmıştır

5.1.1. Uluslararası Taşımada Karşılaşılan Temel Kavramlar ve İş Akışı

- 5.1.1.1. Temel Kavramlar

- *Taşıma;*

- Dar anlamda bir nesnenin (eşya, ürün, yük ya da mal) bir yerden bir başka yere, hareket ettirilmesi olarak ifade edilebilir.
- Bu nedenle **özünde bir yer değiştirme** işlemi olarak görülmelidir.

- Bu yer değiştirme, ürünlere taşındıkları mesafeye bağlı bir değer eklenmesine de yol açmakta, eklenen bu değer pazarlama biliminde **yer/konum faydası** olarak anlatılmaktadır.
- **Zaman faydası**, ise ürünlerin ihtiyaç duyulana kadar saklanması ya da depolanması ile oluşan faydadır

- *Taşımacılık;*

- Kullanıcıların ve ihtiyaç sahiplerinin ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla eşyanın, yüklerin ihtiyaç duyulan bölge ve merkezlere zamanında ve belirli bir bedel karşılığında ulaştırılmasıdır

- Uluslararası taşımacılık;

- Üretim yeri ile teslim yeri iki farklı ülke olan taşımaya konu malların veya yükün, belirli bir bedel karşılığında ve taraflarca kabul edilen şartların da yerine getirilmesini zorunlu kılacak şekilde taşıma işleminin gerçekleştirilmesidir.

- Aktarma Merkezi;

.Gelen yük/kargoların indirildiği,

.varış noktasına göre gidenlerin yüklendiği,

.gün içinde kargoların kısa zaman aralıkları ile saklandığı,

araçlar arası yük kargo transferlerinin yapıldığı bölgesel işlem merkezleridir

- Taşıma Sözleşmesi;
- INCOTERMS kuralları çerçevesinde;
- Esasları belirlenmiş şekilde, taşıyıcı ve gönderici arasında yapılan taşıyıcının malı göndericinin belirlediği esaslar ve U.A taşıma kuralları çerçevesinde ,
- alıcıya ulaştırmasına karşılık taşıma bedelini isteme hakkını yasal zemine yerleştiren,
- sorumlulukların yerine getirilmemesi halinde ise hukuki yönden çözüme dayanak teşkil eden, tarafları bağlayıcı yazılı dokümandır.

- Gönderen;
- Eşyayı taşımacıya teslim eden, gönderileni ve taşınan yük ve taşıma şekli ile ilgili esasları belirleyen ,taşıma sözleşmesini imzalayan taraftır.

- **Gönderilen**; Taşıma belgelerinde adı, adresi ve diğer bilgileri alıcı olarak yer alan, taşınan eşyanın teslim edileceği kişidir.

- **Eşya,Yük;**

- İnsandan başka taşınan her türlü canlı ya da cansız nesnedir.
- Taşınan yükler,
- **1.GENEL**
- **ve**
- **2.ÖZELLİKLİ**
- **olmak üzere gruplandırılabilir.**

- 1. GENEL YÜK:

- Özel taşıma ekipmanı ve aracı gerektirmeyen, taşıma sırasında **dışsal faktörlerden fazla etkilenmeyen yükler**, “**genel yük**” olarak değerlendirilir.

- **2. ÖZELLİKLİ YÜK:**

- Taşıma sırasında ayrı bir özen ve dikkat gerektiren, taşıma sırasında özel tasarlanmış araç ve ekipman gerektiren yükler ise “**özellikli yük**” olarak ifade edilebilir.

- **KARGO;**

- Tek parçada en fazla yüz kilogramı geçmeyen, genellikle ambalaj ve kap içerisinde olan küçük boyutlu koli, sandık, paket gibi eşyadır.
- Kargo ifadesi **ağırlıklı olarak havayolu taşımacılığında taşınan yük için** kullanılmaktadır.

- ***DÜZENLİ SEFER;***

- Belirli bir zaman ve ücret tarifesine göre,
- tespit edilmiş bir yol güzergahı izlenerek, önceden açıklanan yerleşim noktaları arasında yapılan taşımacılık şeklidir.
- Zaman ve rotanın önceden bilinmesi nedeniyle özellikle işletmelerin tercih ettikleri taşıma şeklidir.

- NAVLUN;

- Denizyolu taşımacılığında taşıma bedelidir.

- HUB;

- Birden fazla alıcı veya göndericinin gönderisinin tasnif edildiği, taşıma modları arası aktarma merkezidir.
- Belirli bir bölgenin yük toplama, sıralama, aktarma ve dağıtım merkezi olarak da belirtilebilir

5.1.1.2. Uluslararası Taşımada İş Akışı

5.1.1.2. Uluslararası Taşımada İş Akışı

- Taşıma süreci tek bir taşıma modu kullanılarak, tek bir taşıma aracı ve taşıma kabı ile tamamlanabileceği gibi,
- birçok değişkene bağlı olarak birden fazla taşıma modu, taşıma aracı ve taşıma kapları ile de yapılabilmektedir.

U.A. taşıma faaliyetine ilişkin iş akışı özetlenecek olursa;

- **1. TAŞIYICI FİRMANIN BELİRLENMESİ;**

- Taşıyıcı firma ile ilgili araştırma yapılırken;
- taşınacak eşyanın özellikleri,
- taşıyıcı firmanın alt yapı olanakları ve yurt dışı hizmet bağlantıları,
- taşıma sırasında izlenecek yol güzergahları,
- transit geçiş ülkeleri ile varış ülkesinin özellikleri, alıcının özel talepleri dikkate alınması gereklidir.

- **2.TAŞIYICI FİRMA İLE SÖZLEŞMENİN YAPILMASI;**

- Taşıyıcı firma ile yapılan görüşmelerde sözlü ifade edilen konularda ve tarafların taahhütlerinde uzlaşılmasından sonra, karşılıklı sorumluluklar ve talepler ayrıntılı olarak açıklanarak, **taşıma sözleşmesinin hazırlanması ve taraflarca imzalanması** gereklidir.

- **3.EŞYANIN / YÜKÜN TAŞIYICIYA TESLİM EDİLMESİ;**
- Üretimi tamamlanmış ve taşımaya uygun hale getirilmiş eşyanın taşıma işini üstlenen firmaya, yapılan sözleşme taahhütleri çerçevesinde teslim edilmesi aşamasıdır.

- **4.BELGE VE EVRAKLARIN HAZIRLANMASI:**
- Taşıyıcı firma tarafından malların taşınmak üzere teslim alındığının kanıtlayıcısı olan belgelerin göndericiye verilmesi ile taşıma işinin resmiyeti tesis edilmiş olmaktadır.

- **5.TAŞIYICININ SORUMLULUKLARINI YERİNE GETİRMESİ;**
- Taşıyıcı firmanın uluslararası anlaşmalar ve ulusal mevzuat hükümlerine uygun hareket ederek ve sözleşme ile de yaptırıma bağlanmış tüm yükümlülüklerini yerine getirerek, taşıma fiilini sorunsuz tamamlamasıdır

- **6.EŞYANIN ALICIYA TESLİM EDİLMESİ;**
- Taşıyıcının sorumluluğu, sözleşme ile belirlenmiş şartlara uygun olarak,
- eşyanın alıcıya zamanında,
- istenilen yerde
- yüke uygun taşıma koşullarını sağlayarak,
hasarsız, kusursuz, teslim edilmesidir.

5.1.3.1. TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ VE İÇERİĞİ

5.1.3.1. Taşıma Sözleşmeleri ve İçeriği

- İki veya daha fazla kişinin,
- aralarında bir *hukuki bağ kurmak*,
- bu bağı değiştirmek veya
- ortadan kaldırmak
- amacıyla karşılıklı ve *birbirine uygun iradelerini beyan ederek yaptığı hukuki işlem*,
- **“akit”ya da “sözleşme”** olarak ifade edilmektedir.

5.1.3.1. Taşıma Sözleşmeleri ve İçeriği

- Yazılı bir sözleşme ticari işlemlerin "anayasası" niteliğindedir ve sadece işlemde önce değil, yapılan işlemde sonra ortaya çıkması muhtemel uyuşmazlıkların çözümünde "kanıt" teşkil eden bir belgedir.

- Taşıma sözleşmeleri, alıcı ve satıcı arasında malın taşıma şartlarının belirlenmesinden sonra, taşımayı üstlenen taraf ile yükün ne şekilde taşınacağına ilişkin taşıma şirketi arasında imzalanır ve
- **aşağıdaki temel hususları bulundurmak zorundadır.**

- **Taşıma sözleşmelerinde Yer Alması Gereken Konular;**
- 1.Tarafları,
- 2.Taşınan malla ilgili bilgiler (malın tanımı, ağırlığı, fire oranı, malın hacmi vb.),
- 3.Taşınacak malın açık ismi (GTİP) numarası (Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu), miktarı ve ambalajlanma şekli,
- 4.Taşımada yol güzergahı,
- 5.Taşıma türü ve taşıma aracına ilişkin bilgiler,
- 6.Malın çıkış ve aktarma yerleri,
- 7.taşıma sözleşmesi tarih ve numarası ile düzenlenme tarihi,

- 8.Taşıma süresi,
- 9.Taşıyıcı araç kapasiteleri, ^
- 10.Taşıma bedeli ve ödeme şekli, ^
- 11.Taşıyıcının temel sorumlulukları, ^
- 12.Taşıma ile ilgili diğer bilgiler ve beklentiler '
olarak belirtilebilir

- ***SÖZLEŞMEDE TARAFLAR;***

- Taşıma sözleşmelerinin tarafları aşağıdaki gibi belirtilebilir;

- ***A-(GÖNDERİCİ (İHRACATÇI))***

- INCOTERMS kuralları çerçevesinde kararlaştırılan teslim şekline göre uluslararası taşıma işini ve maliyetini yüklenen taraftır.

-

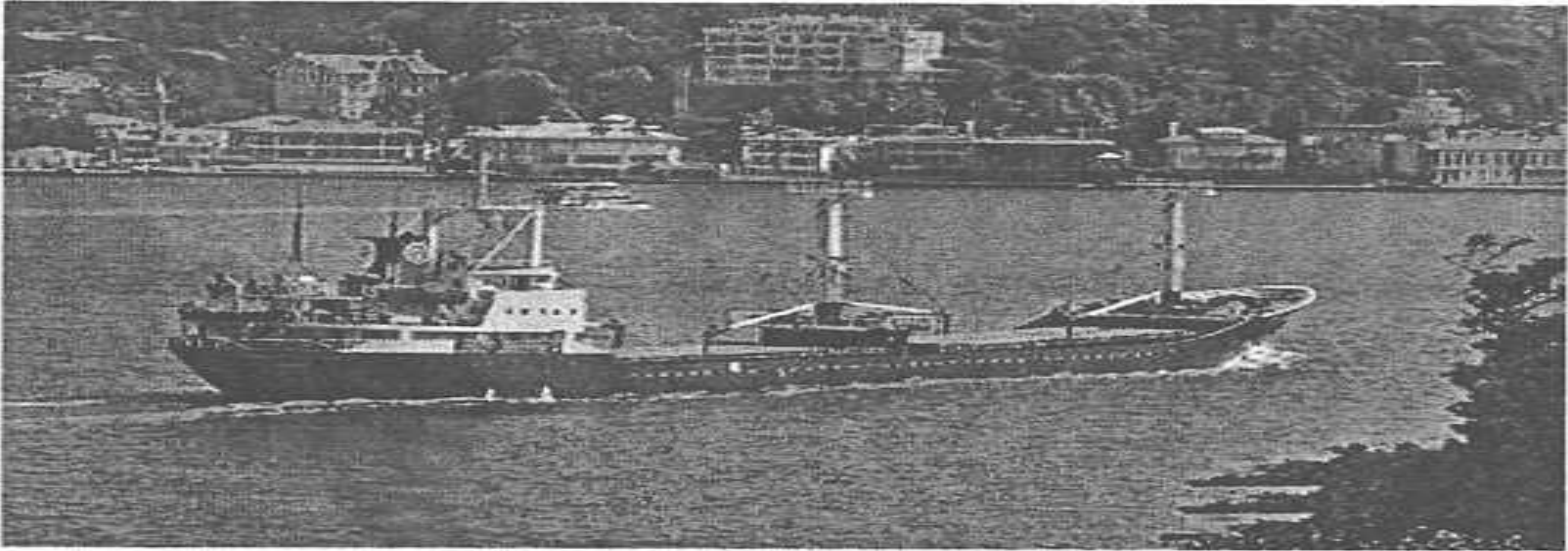
- ***B-[(TAŞIYICI - (TAŞIMA FİRMASI YA DA FREIGHT FORWARDER));***
- İthalatçı ya da ihracatçı firmalar, bu lojistik iş sürecini (taşıma) kendi bünyelerinde kurdukları birim aracılığı ile ya da günümüz işletmelerinin ağırlıklı tercihinde olduğu gibi bu konuda **uzmanlaşmış firmalardan hizmet satın alma yolu ile yürütmektedirler.**

- ***C.GÖNDERİLEN(İTHALATÇI)***

- Adına taşıma belgeleri düzenlenen ve taşıma sonunda malın teslim edileceği taraftır.
- ***D.BİLDİRİMİN YAPILACAĞI TARAF:***
- Taşıma sürecine ilişkin bilgilerin, (yolculuk sırasında karşılaşılan durumlar, gecikme ve varış zamanı vb) aktarıldığı taraftır.

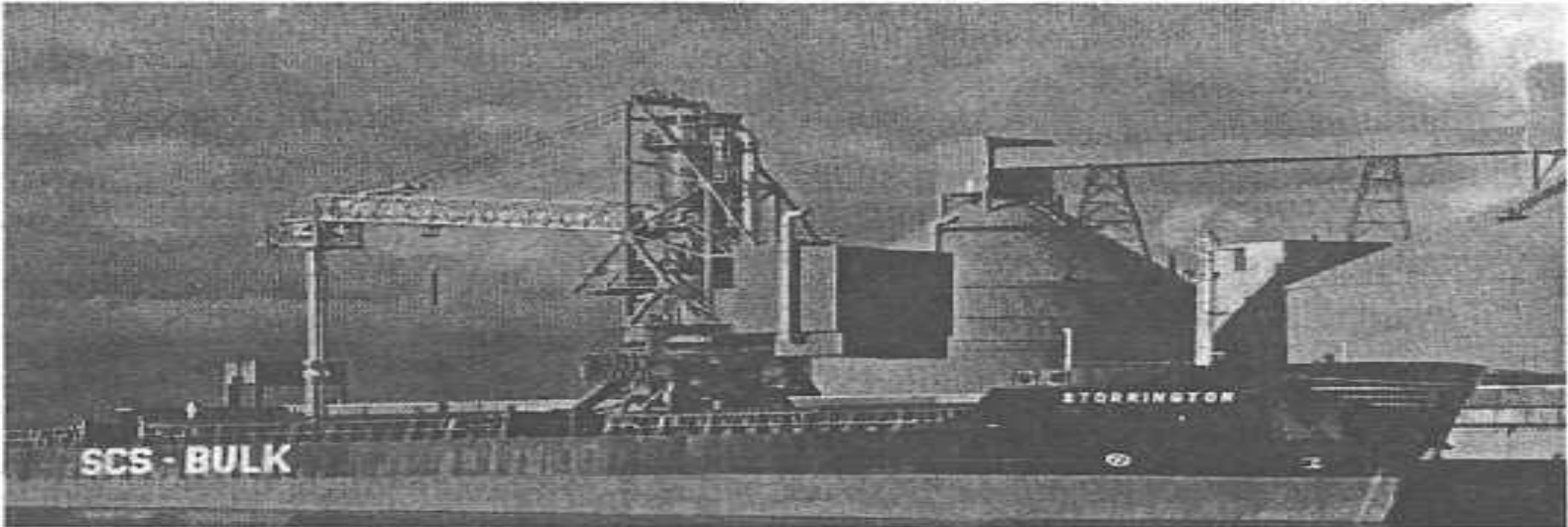
KURU YÜK GEMİSİ

- *Kuru Yük Gemisi*, Özellik içermeyen kuru yüklerin taşınmasında kullanılan denizyolu taşıma aracıdır.



DÖKME YÜK GEMİSİ

- *Dökme Yük Gemisi*; Dökme yüklerin taşınmasında kullanılan, büyük boyutlu, dar ambar ağızları bulunan vinçli ya da vinç ekipmansız yük gemileridir.



TANKER GEMİSİ

- *Tanker Gemisi*; Özel taşıma gerektiren sıvı ve akıcı yüklerin taşınmasında kullanılan, büyük boyutlu, güvertesinde çok sayıda boru devresi olan, ambar kapağı bulunmayan gemilerdir.

bar kapağı bulunmayan gemilerdir.



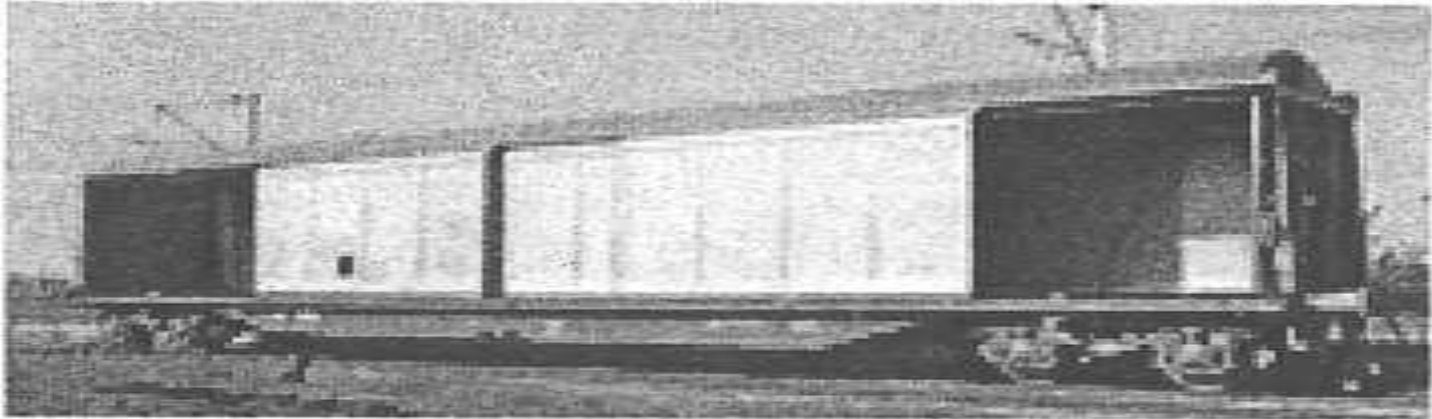
KARGO UÇAĞI

- *Kargo Uçağı*; Yük kapasiteleri fazla, uzun mesafe uçuş yetenekleri yüksek, kıtalararası taşımada tercih edilen havayolu taşıma araçlarıdır. Yükler çeşitli taşıma ekipmanları yardımıyla taşınmaktadır.



VAGON

- **Vagon**;Taşıdığı yükün özelliğine göre farklı türde olan, demiryolu taşımacılığı için tahsis edilmiş taşıma ünitesidir (Kapalı vagon, platform vagon, ağır yük vagonu vb. türleri bulunmaktadır).



HAREKETLİ KASA – SWAP BODY

- Konteynerler gibi taşınan,
- ancak boyutları itibarıyla farklı olan,
- özellikle intermodal taşımacılıkta kullanılan römork ve vagon şasilerine bağlanabilen metal yük kasası.

HAREKETLİ KASA – SWAP BODY

SWAP BODY

- Karayolu taşıtlarının şasileri üzerine bağlanıp, ayrılacak donanıma sahip, aynı zamanda farklı taşıma tipleri ile taşımaya uygun özellikte kargo kutularıdır.
- Eşyanın taşınmasında demiryolu ve karayolunun kullanıldığı durumlarda yükleme ve boşaltma süresi kayıplarını en aza indirmek üzere tasarlanmış **tekerleksiz taşıma kabıdır**







RO-RO RAMP

- *RO-RO Ramp*; Karayolu taşıtlarının bir gemiye ya da vagona yüklenebilmesi için kullanılan ayarlanabilir rampaya verilen addır.

