

**TC.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TÜRKİYE İHRACATINDA MULTİMODAL
TAŞIMACILIK:
İHRACAT YÜKLERİNİN ROMANYA CONSTANTA
LİMAN ÜZERİNDEN AVRUPA'YA DAĞITIM ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

**KRYSTYNA BARBANOVA
Y1312.040034**

**İşletme Anabilim Dalı
İşletme Yönetimi Anabilim Dalı**

**Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. FATİH TURAN YAMAN**

İstanbul,2015



T.C.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

Yüksek Lisans Tez Onay Belgesi

Enstitümüz İşletme Ana Bilim Dalı İşletme Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programı Y1312.040034 numaralı öğrencisi **Krystyna BARBANOVA**'in "TÜRKİYE İHRACATINDA MULTİMODAL TAŞIMACILIK: İHRACAT YÜKLERİNİN ROMANYA CONSTANTA LİMAN ÜZERİNDEN AVRUPA'YA DAĞITIM ÖRNEĞİ" adlı tez çalışması Enstitümüz Yönetim Kurulunun 16.10.2015 tarih ve 2015/20 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından *onaylanmıştır.* ile Tezli Yüksek Lisans tezi olarak *karar edilmiştir.*

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi :05/11/2015

1)Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Fatih Turan YAMAN

2) Jüri Üyesi : Prof. Dr. Akın MARŞAP

3) Jüri Üyesi : Yrd. Doç. Dr. Neşe SAĞLAM

.....
.....
.....

Not: Öğrencinin Tez savunmasında **Başarılı** olması halinde bu form **imzalanacaktır**. Aksi halde geçersizdir.

ÖNSÖZ

Multimodal taşımacılık günümüzün artan rekabet ve teknolojisi ile konteyner taşımacılığı olarak da bilinen zincirleme taşımacılık modalarından oluşmaktadır. Tez çalışması dahilinde multimodal taşımacılık kavramı, unsurları ve etkileşimde olan faktörler ile beraber Multimodal taşımacılık ile Avrupa dağıtım örneğine bakılmıştır. Tez çalışmamın her aşamasında gerekli katkıyı sağlayan ve bana bu çalışmamda öncülük eden, sevgili hocam, değerli tez danışmanım Dr. Fatih Turan Yaman'a teşekkürümü borç bilirim. Bu yaşıma kadar maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen her zaman yanımda olan aileme ve deneyimleriyle düşüncelerimi, düşünceleriyle de eylemlerimi değiştiren Sayın Soner Girgin'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

KASIM/2015

KRYSTYNA BARBANOVA

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖNSÖZ.....	i
İÇİNDEKİLER	ii
KISALTMALAR	iv
ÇİZELGE LİSTESİ.....	vi
ŞEKİL LİSTESİ.....	vii
ÖZET.....	viii
ABSTRACT	ix
1. GİRİŞ	1
KAVRAMSAL ÇERÇEVE: MULTİMODAL TAŞIMACILIK TANIMI, ÖZELLİKLERİ, UNSURLARI, HUKUKİ VE ÇEVRESEL FAKTÖRLERİ	1
1.1.MULTİMODAL TAŞIMACILIĞIN TANIMI VE GENEL ÖZELLİKLERİ.....	2
1.1.1.Multimodal Taşıma Kavramı	2
1.1.2.MULTİMODAL TAŞIMANIN GENEL ÖZELLİKLERİ	2
1.2.MULTİMODAL TAŞIMACILIN UNSURLARI	3
1.2.1.Multimodal Taşıma Üniteleri: Konteynerler.....	3
1.2.2.Multimodal Taşımacılığın Araçları.....	12
1.2.2.1. Ro-La (Yürüyen yol).....	14
1.2.2.2.Araç Sirtında Taşıma (Piggyback).....	14
1.2.2.3.Multifret Vagon.....	15
1.2.2.4.Kapalı Vagon (Ferrywagon)	16
1.2.3.Multimodal Taşımacılık Unsurları.....	18
1.2.3.1.Multimodal Taşımacılıkta Kara Yolları	19
1.2.3.2.Multimodal Taşımacılıkta Demir Yolları.....	21
1.2.3.3.Multimodal Taşımacılıkta Hava Yolları	22
1.2.3.4.Multimodal Taşımacılıkta Deniz Yolları	23
1.2.4.Multimodal Taşımacılıkta Terminaller ve Limanlar.....	27
1.2.5.Multimodal Taşımacılığın Etkileyen Çevresel Faktörler.....	28
1.2.5.1. Coğrafi Özelliklerden Kaynaklanan Faktörler	28
1.2.5.2. Ekonomik Temelli Faktörler	28
1.2.5.3. Ulusal ve Uluslararası Hukuktan Kaynaklanan Faktörler.....	29
1.2.5.4. Ekolojik Faktörler	31
1.3.MULTİMODAL TAŞIMACILIK ve DİĞER TAŞIMACILIKYÖNTEMLERİ	31
1.3.1.Tek Modlu Taşıma Yöntemi	32
1.3.2.Modlar Arası Taşıma Yöntemi.....	33
1.3.3. Multimodal Taşımacılığın Güçlü Yönleri.....	34
1.3.4. Multimodal Taşımacılığın Dezavantajları.....	35
1.4.MULTİMODAL TAŞIMADA TARAFLARIN SORUMLULUĞU	35
1.5.MULTİMODAL TAŞIMA VE ULUSLARARASI ÖRGÜTLER	38
1.5.1.Multimodal Taşımacılıkta Devletler Arası Örgütler	38
1.5.2.Multimodal Taşımacılıkta NGO'lar	39
1.6.TÜRKİYE'DE MULTİMODAL TAŞIMACILIK	43
1.6.1.Türkiye'de İhracata Genel Bir Bakış	43

1.6.2. Türkiye İhracatında Taşımacılık	45
1.6.3. Türkiye’de Multimodal Taşımacılık	46
1.6.3.1. İhracatta Multimodal Taşımacılığın Yeri ve Önemi	47
2. İHRACAT YÜKLERİNİN ROMANYA KÖSTENCE LİMANI ÜZERİNDEN AVRUPA’YA DAĞITIM ÖRNEĞİ	49
2.1. ROMANYA CUMHURİYETİ	49
2.2. KÖSTENCE ŞEHİRİ	51
2.3. KÖSTENCE LİMANI	55
2.3.1 Köstence Limanı Yatırım Planı	57
2.3.2 Köstence Limanı Nehir Bağlantısı	62
2.3.3. Köstence Limanı Demiryolu / İntermodal Bağlantısı	64
2.3.4 Köstence Limanı Kanal Bağlantıları	67
2.3.5. Köstence Limanı Karayolu Bağlantısı	70
2.3.6. Köstence Limanı Boru Hattı Bağlantısı	71
2.3.7. Köstence Limanı Havayolu Bağlantısı	73
2.3.8. Köstence Limanında bulunan Terminaller	74
2.4. KÖSTENCE LİMANINDAN AVRUPA’YA DAĞITIM ÖRNEĞİ	76
2.4.1. Birinci Aşama: Müşteri Teklifi	79
2.4.2. İkinci Aşama: Booking	79
2.4.3. Üçüncü Aşama: Yükleme Talimatı	80
2.4.4. Dördüncü Aşama: Gümrükleme	80
2.4.5. Beşinci Aşama: Gemiye Yükleneş İçin Yapılan Evraklar	82
2.4.6. Altıncı Aşama: Transit İşlemler İçin gereken Evraklar	82
2.4.7. Yedinci Aşama: Evrak Teslimi/Kaptan Post	84
3. SONUÇ	86
KAYNAKLAR	88
EKLER	95
ÖZGEÇMİŞ	110

KISALTMALAR

ASEAN	:	Güney Doğu Asya Ülkeleri Birliği
A.TR	:	Admission Temporaire Roulette Serbest Dolaşım Sertifikası
ANDEAN	:	And Topluluğu
CLECAT	:	European Association For Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services
CIM	:	Demiryolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesi
CMNI	:	Contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure – Nehiryolu Anlaşması
CMR	:	Karayoluyla Eşya Taşıma
COTIF	:	Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Anlaşma
DC	:	Kuru Konteyner-Dry Container
DSLV	:	Deutscher Speditions- und Logistikverband
DTO	:	Deniz Ticaret Odası
ECOSOC	:	Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi
EFTA	:	European Freight Trades Association
FCR	:	Lojistik Firma taşıma Makbuzu
FBL	:	Ciro edilebilir kombine taşımacılık konşimentosu
FEU	:	Forty Equilavent Unit 40 Feet Konteyner
FFE	:	Avrupa Freight Forwarder Birliği
FFI	:	Taşımacılık talimatları
FIATA	:	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Dernekleri Federasyonu
FONASBA	:	Ulusal Gemi Acentaları ve Komisyoncuları Dernekleri Federasyonu
FWB	:	Ciro edilemeyen kombine taşımacılık konşimentosu
FWR	:	Lojistik firma antrepo alındı makbuzu
GPS	:	Küresel Yer Belirleme Sistemi
HC	:	Yüksek Konteyner-High Cube
IATA	:	Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
IAPH	:	Uluslararası Limanlar ve İskeleler Birliği
ICAO	:	Uluslararası Sicil Havacılık Örgütü
ICC	:	Uluslararası Ticaret Odası
ICF	:	Interkonteyner-Interfrigo
ICHCA	:	Uluslararası Kargo Taşımacılık Koordinasyon Birliği
IFCBA	:	Uluslararası Gümrük Komisyoncuları Dernekleri Federasyonları
IMO	:	Uluslararası Denizcilik Örgütü
IMF	:	Uluslararası Para Fonu
IRU	:	Uluslararası Kara Taşımacılığı Birliği
ISO	:	Uluslararası Standartlar Örgütü
KDV	:	Katma Değer Vergisi
MERCOSUR	:	Güney Amerika Ortak Pazarı Mercado Común del Sur
MÜSİAD	:	Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği
NGO	:	Sivil toplum örgütleri

OECD	:	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
OT	:	Açık Konteyner -Open Top
RO-LA	:	ROLLende LANDstrasse Yürüyen Yol
Ro-Ro	:	The roll-on roll-off ferry
SDT	:	Tehlikeli madde taşımaya ait gönderen bildirim
SECI	:	Güneydoğu Avrupa İşbirliği İnisiyatifi
SIC	:	Ağırlık Sertifikası
SSGC	:	Konteyner Vinci -Ship to shore gantry crane
T.C.	:	Türkiye Cumhuriyeti
TCDD	:	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları
TEU	:	Twenty Equilavent Unit 20 Feet Konteyner
TOBB	:	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TUIK	:	Türkiye İstatistik Kurumu
UIC	:	Union internationale des chemins de fer- International Union of Railways Uluslararası Demiryolları Birliği
UIRR	:	Union internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route Uluslararası Kombine Taşıma Şirketleri Birliği
UNCTAD	:	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
UND	:	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UNECE	:	United Nations Economic Commision for Europe
UN-ESCAWA:	:	Birleşmiş Milletler Batı Asya Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
UTIKAD	:	Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
WCO	:	Dünya Gümrükleri Örgütü
WTO	:	Dünya Ticaret Örgütü

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 1.1: Konteyner Boyutları	4
Çizelge 1.2: Taşıma Sistemlerinin Ton-Mil Bazında Maliyeti	19
Çizelge 1.3: Türkiye Limanları.....	23
Çizelge 1.4: Bütünleşik Taşıma Sistemleri.....	32
Çizelge 1.5: Multimodal Taşımacılıkta Tarafların Sözleşmesel İlişkisi.....	37
Çizelge 1.6: Yollara Göre İhracat 2009 – 2013	46
Çizelge 2.7.: Türkiye'nin Romanya'ya İhracatı 2004 – 2013	53
Çizelge 2.8.: Köstence Limanı 2005-2013 Trafik İstatistikleri	57
Çizelge 2.9.: 2005-2013 yılları arası Köstence Limanı Toplam.....	61
Çizelge 2.10.: Seçilen Limanlardan Belgrad'a Konteynır nakliye süresi ve Maliyetleri	77
Çizelge 2.11.: Multimodal Taşımacılık Köstence Limanı üzerinden Avrupa Dağıtım Örneği Aşamaları	78

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Şekil 1.1: 20' DC Konteyner	5
Şekil 1.2: 40' DC Konteyner	5
Şekil 1.3: 20' OT Konteyner	6
Şekil 1.4: 40' OT Konteyner	6
Şekil 1.5: 40' HC Konteyner	7
Şekil 1.6: 20' FLATRACK Konteyner.....	7
Şekil 1.7: 40' FLATRACK Konteyner.....	8
Şekil 1.8: Ayaklı Konteyner (Swap Body).....	9
Şekil 1.9: Dorse.....	10
Şekil 1.10: Konteyner Vinci	11
Şekil 1.11: Konteynır İstifleyici	12
Şekil 1.12:Kayan Çekiciler	13
Şekil 1.13: RO-LA Taşıma	14
Şekil 1.14: Alçak Platformlu Vagonlara Yükleme	15
Şekil 1.15: Multifret Vagon	15
Şekil 1.16: Kapalı Vagon.....	16
Şekil 1.17: Konteyner Gemisi, Ro-Ro Gemisi	17
Şekil 1.18: Kargo Uçağı	18
Şekil 1.19: Türkiye Karayolları Haritası.....	20
Şekil 1.20:T.C. Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı Stratejik Demiryolu Hedefi	22
Şekil 1.21: TCDD Haydarpaşa Limanı.....	26
Şekil 1.22: TCDD İzmir Liman İşletmesi.....	27
Şekil 2.23: Romanya Haritası	50
Şekil 2.24: Köstence Şehri.....	51
Şekil 2.26: Köstence Limanı Modlar arası bağlantılar haritası	56
Şekil 2.27: Köstence Limanı Nehir Bağlantısı Avrupa'ya Dağıtım	63
Şekil 2.28: Tuna Nehri Romanya Bölgesi Ana Limanlar ve Bölgeleri	64
Şekil 2.29: Köstence Limanı Demiryolu Liman Bağlantısı Resmi	65
Şekil 2.30: Romanya Demiryolu Ağı	65
Şekil 2.31: Romanya Demiryolu Ağı	66
Şekil 2.32: Köstence Viyana Tren Seferi Rezervasyon Ekranı	67
Şekil 2.33: Tuna-Karadeniz Kanalı Resmi	68
Şekil 2.34: Köstence Limanı Tuna – Karadeniz Kanalı Bağlantı Haritası	68
Şekil 2.35: Köstence Belgrad Deniz Rotası ve Kanal içi Konteynır Taşımacılığı Yapan Gemiler.	69
Şekil 2.36: Romanya Karayolları Haritası.....	71
Şekil 2.37: Köstence Limanı Boru Hatları	72
Şekil 2.38: Pan-Avrupa Petrol Boru Hattı Projesi	73
Şekil 2.39: M. Kogalniceanu Havalimanı.....	74

TÜRKİYE İHRACATINDA MULTİMODAL TAŞIMACILIK: İHRACAT YÜKLERİNİN ROMANYA CONSTANTA LİMAN ÜZERİNDEN AVRUPA'YA DAĞITIM ÖRNEĞİ

ÖZET

Rekabet, uluslararası ticaretin gelişimi ve taşımacılığın altyapı ile ilgili gelişimi sonucunda ortaya çıkan ve hızla büyüyen konteyner taşımacılığı olan multimodal taşımacılık gerek şirketlerin maliyet ve diğer bir çok avantajı barındıran bir taşımacılık türü gerek ise ülkelerin ekolojik ve liman trafiklerinin gelişimi açısından stratejik olarak da önem vermiş olduğu bir taşımacılık türü olarak günümüzde karşımıza çıkmaktadır.

Avrupa'nın multimodal taşımacılık açısından yani bir çokmodu tercihli olarak kullanabileceği ve altyapı olarak da önemli limanlarından biri olan Roman 'yanın Köstence limanı üzerinden uygulama örneği diğer alternatif bağlantıları bulunan Avrupa limanları ile incelenmiştir. Köstence Limanı Karadeniz kenarında bulunması, stratejik olarak desteklenmesi, demiryolu, karayolu ve özellikle de nehir bağlantısı ile çok daha makul konteyner taşıma maliyetleri olduğundan dolayı ön plana çıkmaktadır. Özellikle Türkiye'nin Avrupa'ya ihracat dağıtımında önemli bir noktada olan Köstence Limanı bu tez dahilinde multimodal taşımacılık açısından incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Multimodal Taşımacılık, Kombine Taşımacılık, Köstence Limanı, Konteyner Taşımacılığı, Taşımacılık

MULTIMODAL TRANSPORTATION IN TURKEY'S EXPORT: EXAMPLE OF EXPOST CARGOES FORWARDING EUROPE THROUGH CONSTANZA PORT, ROMANIA

ABSTRACT

Due to competition of international trade and development, together with infrastructure of transportation developments results growth at container transportation. In today's world as container transportation, multimodal transportation covers both at cost advantage for companies together with countries ecologic and port traffic development.

In this study Romania's Constanza Port is studied in terms of multimodal transportation where offers alternative connections to other European ports also provides convenient infrastructure. Due that Constanza Port is located in Black Sea, strategically supported, railway, highway and hinterland connections availability creates cost advantage during container transportation. Especially she has important role at Turkey's export's distribution. In this study Constanza Port has been studied in terms of multimodal transportation.

KeyWords: Multimodal Transportation, Combine Transportation, Constanza Port, Container Transportation, Transportation

1. GİRİŞ

KAVRAMSAL ÇERÇEVE: MULTİMODAL TAŞIMACILIK TANIMI, ÖZELLİKLERİ, UNSURLARI, HUKUKİ VE ÇEVRESEL FAKTÖRLERİ

Günümüzde rekabetin artması, mutlak üstünlüklerin daha belirgin hale gelip dünya ticaretinin de bu doğrultuda gelişmesi ile beraber kapıdan kapıya konteynır taşımacılığı da giderek artan bir önem kazanmıştır. Rekabet halindeki şirketler bugün artık sadece ürünlerin üretimin hızı ve kalitesini değerlendirmekle yetinmiyor ayrıca nakliye faaliyetlerinin şekli ve maliyeti hakkında da çalışmalar yürütmektedir. Alıcı ile satıcı arasındaki önemli halkalardan biri olan nakliye faaliyetlerinde özellikle konteynır taşımacılığı ihtiva ettiği birden fazla taşıma türü ile hem maliyet hem de ekoloji bakımından günümüz dünya ekonomisine önemli katılarda bulunmaktadır. Bu konteynır taşımacılığı yaygın olarak multimodal taşımacılık olgusuyla adlandırılır. Multimodal taşımacılığın şekil, sınır ve altyapıyla ilgili her geçen gün gelişen ve teknoloji ile entegre olan bir nakliye yapısı bulunmaktadır.

Global ticaret hacminin artmasına bağlı olarak multimodal taşımacılık sistemi daha da gelişmektedir. Özellikle müşterilerin kapıdan kapıya hizmet alma isteği ve ayrıca gelişen kara, deniz ve tren yolu ulaşım imkânları taşımacılık modelinin daha etkin kullanılmasına sebebiyet vermektedir. Farklı taşıma türlerinin beraber ve zincirleme olarak uyumlu kullanılması ile ortaya çıkan bu taşımacılık türünde kara yolu taşımacılığı asgari kullanımda olup deniz yolu ve devamındaki aktarmalı bağlantılar ile taşımacılığın kullanımı esastır. Bu kullanım prensibi de deniz, tren yolu ve kara yollarının bağlantılarının gelişmesi ve ekonomik bir hale gelmesi ile beraber günümüzde multimodal taşımacılığın global ticaret hacmi içerisinde daha etkin kullanılmasına sebebiyet vermektedir.

1.1.MULTİMODAL TAŞIMACILIĞIN TANIMI VE GENEL ÖZELLİKLERİ

Çıkış noktası ile varış noktası arasında taşıma açısından bakıldığında günümüzde emtialar (Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlüğüne göre) farklı taşıma araçları kullanılarak ulaştırılmaktadır. Bu sebeple dağıtım esnasında emtianın dağıtım süresi, ekonomikliği ve güvenli olarak varış noktasına ulaşması önem kazanmaktadır. Birden fazla ulaştırma türünün entegrasyonu ile yapılan ve hızla yaygınlaşan taşımacılıkta; multimodal transport (çok türlü transport), intermodal transport(türler arası transport), combined transport (kombine transport) ifadeleri kullanılmaktadır.

Multimodal taşımacılığın en genel özelliği konteynır içinde taşınması ve türler arası taşımacılık yapılırken en az iki taşıma türü kullanılmasıdır. Burada kara yolu kullanım oranının en az olmasıdır.

1.1.1.Multimodal Taşıma Kavramı

En genel anlamda multimodal taşımacılığa bakıldığında; ürünlerin aynı taşıma birimi içinde herhangi bir müdahale veya değişikliğine maruz kalmadan birden fazla taşıma aracı ile ulaştırılması ifade edilmektedir. (Güvenç, 1593, s.157)

Diğer bir anlatımla; farklı taşıma araçları ile taşımının en az iki modla taşınmasını ve taşınacak olan yükün tek bir yük haline getirilmiş olduğu türler arası taşımacılık, multimodal taşımacılık olarak tanımlanabilir. (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı)

Uluslararası multimodal taşımacılığın tanımlanması, 1980 yılında Birleşmiş Milletler Multimodal Transport konvansiyonunda gerçekleşmiştir. Bu tanımlamaya göre; bir ülkeden diğerine multimodal nakliye operatörü tarafından taşınan ürünlerin en az iki taşıma modu ile gerçekleşmesidir. (United Nations, 1980, 1981, s.5) Bu ifadenin oluşumu ile ilgili taşınan malların sınırlar arası taşıma türleri ile ilişkilendirilmesi de yine aynı toplantıda gündem bulup atıf yapılmıştır. (United Nations, 1980, 1981, s.15)

1.1.2.MULTİMODAL TAŞIMANIN GENEL ÖZELLİKLERİ

Multimodal taşımacılık genel olarak incelendiğinde ve örneklemek gerekirse; konteynıra yüklenen emtia satıcıdan alındıktan sonra taşıma birimi olan konteynır değiştirmeden gemiye yüklenmesi devamında ise yükün yine konteynır ile tren hattı ile vagon ile devam edip alıcıya ulaştırılması süreçlerinin tamamını içermektedir. Burada önemli olan unsur kara yolunun mümkün olan en kısa mesafelerde

kullanıldığı ve taşımanın azami bölümünün raylı ve deniz yolu ile yapılan zincirleme taşıma olmasıdır. Her ne kadar birden fazla işlem bir arada olsa da anlaşmayı yapan taraf açısından tek bir taşıma sözleşmesi yapılmaktadır. Multimodal taşımacılık tanım ve özellikleri, 1980 yılında Birleşmiş Milletler, Multimodal Transport konvansiyonuna göre tanımlanmıştır. (UNCTAD/SDTE/TLB/2, 2001, s.5)

1.2.MULTİMODAL TAŞIMACILIN UNSURLARI

Multimodal taşımacılığın tanımını ve genel özellikleri açıkladıktan sonra bu taşımacılık modelinin kapsamında yer alan çeşitli unsurları inceleyebiliriz. Bu kapsamda multimodal taşımacılığın araçları, taşımacılık aksına göre türleri terminal ve limanlar, taşıma üniteleri yer almaktadır. Aşağıda bu başlıklar sırasıyla incelenmiştir.

1.2.1.Multimodal Taşıma Üniteleri: Konteynerler

Taşıma üniteleri açısından multimodal taşımacılık incelendiğinde; konteynırlar gibi standart ünitelerden bahsedilmesi mümkündür.

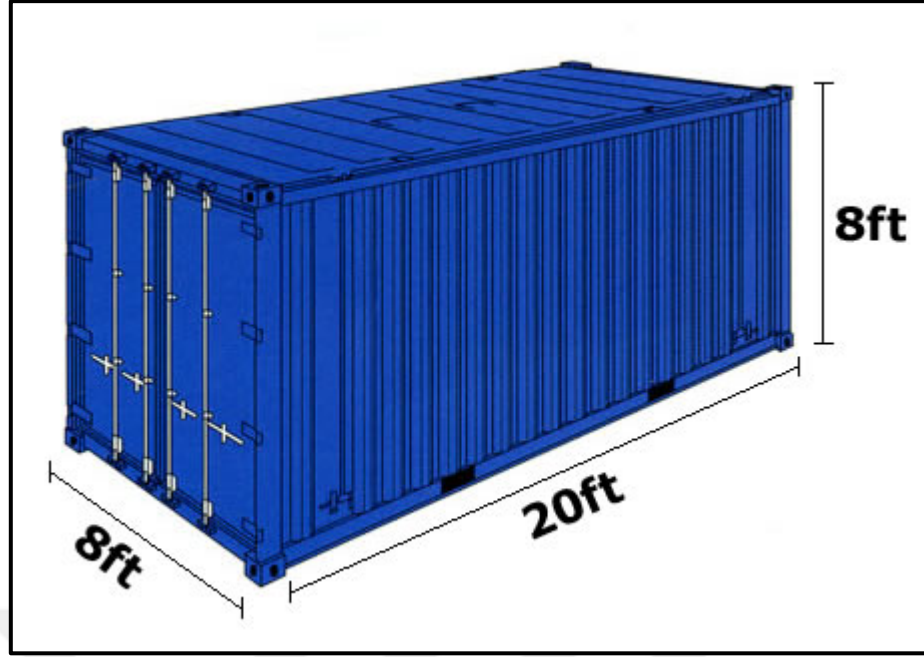
En yaygın olarak kullanılan ISO tip konteynerlerin uluslararası standartlaşmış ölçüleri bulunmaktadır. Bunlar aşağıdaki Çizelgedeki gibidir. Konteyner teknolojisi Amerika Birleşik Devletlerinde geliştirildiği için boyutların tanımlarında kullanılan ölçüler metrik ölçü birimi değildir. Bu sebeple konteynerlerin içten içe ve su bazlı hacim Çizelgeleri alıcı ve satıcı arasında yük hesaplamalarında önem kazanmaktadır. Konteynerlerin taşıma ekipmanına bağlanıp sabitlenebilmesi için köşeden köşeye ve kenarlarında ve diğer bir konteynıra geçmesi üzere ekipman bulunur. Konteynere konan yük miktarı genellikle 20 feet uzunluğunda eş değeri birimle ölçülür ve TEU (Twenty Equilavent Unit) denir. Diğer ölçü olan 40 feet uzunluğunda eşdeğeri olup FEU (Forty Equilavent Unit) denir ve 40'lık konteynere karşılık gelir.

Çizelge 1.1: Konteyner Boyutları

KONTEYNER BOYUTLARI (içten içe ebatlardır)				
Konteyner	Uzunluk (mt)	Genişlik (mt)	Yükseklik (mt)	su bazlı Hacim
20'DC	5,89	2,35	2,39	33 m ³
40'DC	12,03	2,35	2,38	67 m ³
20'OT	5,9	2,35	2,33	32 m ³
40'OT	12,09	2,35	2,31	65 m ³
40'HC	12,09	2,35	2,68	76 m ³
20'FLATRACK	5,66	2,43	2,32	32 m ³
40'FLATRACK	12,08	2,43	1,95	57 m ³

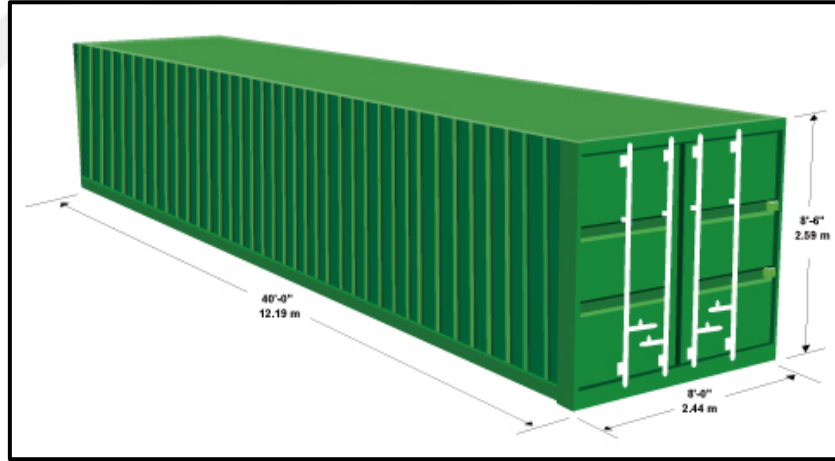
KONTEYNER TONAJLARI VE HACİMLERİ			
Konteyner	Dara (kg)	Maximum (ton)	Su bazlı Hacim (m ³)
20'DC	2.250	24	33
40'DC	3.720	27	67
20'OT	2.250	24	33
40'OT	3.720	27	67
40'HC	3.720	27	76
20'FLATRACK	2.500	24	32
40'FLATRACK	5.400	27	57

Kaynak: Metsan Group, <http://www.metsan.com.tr/pdfler/konteyner.pdf>, (Erişim 02/02/2015)



Şekil 1.1: 20' DC Konteyner

Kaynak: Metsan Group, <http://www.metsan.com.tr/pdfler/konteyner.pdf>, (Erişim 02/02/2015)



Şekil 1.2: 40' DC Konteyner

Kaynak: Metsan Group, <http://www.metsan.com.tr/pdfler/konteyner.pdf>, (Erişim 02/02/2015)



Şekil 1.3: 20' OT Konteyner

Kaynak: Sigma

Konteyner, <http://sigmakonteyner.com/20%20lik%20open%20top%20konteyner>,
(Erişim 02/02/2015)



Şekil 1.4: 40' OT Konteyner

Kaynak: <http://www.atlasnakliyat.com.tr/tr/konteynerorta2.asp>, (Erişim 02/02/2015)



Şekil 1.5: 40' HC Konteyner

Kaynak: Gümrükleme, <http://tr.import40.ru/logisticheskaya-informatsiya/spetsifikatsii-konteynerov.html>, (Erişim 02/02/2015)



Şekil 1.6: 20' FLATRACK Konteyner

Kaynak: Gümrükleme, <http://tr.import40.ru/logisticheskaya-informatsiya/spetsifikatsii-konteynerov.html>, (Erişim 02/02/2015)



Şekil 1.7: 40' FLATRACK Konteyner

Kaynak: Gümrükleme, <http://tr.import40.ru/logisticheskaya-informatsiya/spetsifikatsii-konteynerov.html>, (Erişim 02/02/2015)

Bu tip konteyner çeşitlerine ilave olarak ısı kontrollü yüksek yalıtımlı frigofrik konteynırlar da mevcuttur. Bu konteynerler 20' ve 40' lik ebatlarda veya dorse kasa olup yukarıda örnekleri verilen konteynerlerden en büyük farkı yüksek izolasyonlu ve içerisinde bulundurduğu hava kontrol ünitesi ile taşımakta olduğu emtiayı sabit ısıda sevkiyat yapabilmesi için tasarlanmıştır. Bu tip konteynerler aktarma merkezlerinde elektrige bağlanma mecburiyetleri bulunur ve terminallerde ayrı yerleri vardır. Ağırlıklı olarak hızlı bozulabilen ısıya hassas gıda ürünleri taşımada kullanılırken gıda dışı ilaç ürünlerin teslimatlarında da kullanılmaktadır. Taşımacılıkta bu tip taşıma soğuk zincir taşıması olarak da yer bulur. Teknolojinin gelişmesi ile konteynır veya dorselerin ısı dalgalanmalarının verileri de günümüzde kayıt altına alınabilmekte ve gıda güvenliği zincirinin içine dahil olabilmektedir. Frigofrik konteynır ve dorse yüklemelerinde diğer yüklemelerden farklı bir ürün dizilimi ürünün doğru şartlarda korunması için önemlidir, konteyner içinde bulunan soğutma ünitesi diğer bir adıyla evaporatör, ürünlerin arasından üflediği havayı doğru dağıtabilmesi için yükleme esnasında buna uygun hava kanalları bırakılır. Bırakılan kanallar belirli bir prensip doğrultusunda; ön duvarı arasında en az 5 cm boşluk, soğutucunun hava çıkışı ile arasında en az 20 cm lik boşluk ve tabanda ise 10 cm lik paletler ile ızgara uygulanıp şartlandırılmış havanın dolaşması sağlanır. Bu yükler aynı zamanda ısı kontrollü (4-20 C derece – yoğurt ile çikolata arası ısı derecesi) soğuk(0 C derece), defrost (-10 C derece, buzda balık sevkiyatı) ve donuk

(-18 C derece , derin dondurulmuş ürünler) olmasına göre de farklı yükleme kapasitelerine sahiptir.

Bir diğer konteynır çeşidi ise ayaklı konteyner olarak adlandırılan swap bodies tipteki konteynırlardır. Diğer ISO tip konteynırlardan farklı olarak swap body konteynırlar Avrupa Birliği kriterlerine göre üretildikleri için metrik ölçü kullanılmıştır ve 7,15 m, 7,45 m ve 7,82 m olmak üzere 3 farklı uzunlukta üretilmektedirler. Swap body konteynırlar esas olarak üst üste istiflenemezler ve iki modlu taşımacılıkta kullanılır, bunlar; karayolu ve demiryolu taşımacılıklarıdır. Vinçler ile karayolu nakliyesine yüklenen swap body konteynırlar devamında ise vinçler ile trene yüklenerek devam edebilmektedirler.



Şekil 1.8: Ayaklı Konteyner (Swap Body)

Kaynak: Cimc Container,
http://www.cimc.com/res/products_en/container/special/SwapBody/, (Erişim
02/02/2015)

a. Demir Yolu Römork Taşıyıcı (Road-Railer Trailers)

Demir yolu römork taşıyıcı araçları deniz yolu feribot (RORO) taşımacılığında kullanılmakta olan bir yöntem olup, römorkta herhangi bir uyarlama yapılmaya gerek olmadığı için maliyet açısından ve mesafede geçen sürede sürücü maliyeti de olmadığı için avantajları kendi içerisinde barındıran bir taşıyıcıdır.

b. Dorse (Unaccompanied Trailers)

70'li yıllarda Türk filolarına giren ilk araçlardan olan "dorsey trailer" modelinden adını alan bu taşıma söylenim kolaylığı sebebiyle kabul görmüştür. Yarı römork olarak da adlandırılır. 3 dingilli damper, sal, tenteli modelleri bulunmaktadır.



Şekil 1.9: Dorse

Kaynak: http://www.tirlar.org/yeksan_dorse.html, (Erişim 02/02/2015)

Yükleme araçları taşıma üniteleri ve modlar arası araçlar gibi standardı olan ve altyapı ihtiyacıdır. Özellikle terminallerde ihtiyacı karşılama açısından mevcudiyeti ve sayıları önem kazanmaktadır.

c. Konteyner Vinci (Ship to Shore Gantry Crane-SSGC)

Gemilerin konteyner yüklerini tahliye ve yüklemelerini yapan sahile monte veya gemi vinçleridir. Sahil vinçlerinin yatırım maliyetleri yüksek olduğu için belli bir TEU kapasitenin üzerindeki yani büyük olarak nitelendirilen limanlarda bulunabilir. Sahil vinci bulunmayan limanlarda ise gemi vinçleri bu işlevi yerine getirmektedir. Gemi vinçleri, sahil vinçleri ile kıyaslandığında daha yavaş ve kullanımı zordur.



Şekil 1.10: Konteyner Vinci

Kaynak: Conductix Wampfler, <http://www.conductix.com.tr/tr/uygulamalar/sts-konteyner-vinc>
(Erişim 02/02/2015)

d. Konteyner İstifleyici (Reach stacker)

Özellikle Avrupa ve Asyada kabul görmüş konteynırların liman içi taşınması ve istiflemesinde kullanılan uzun bomlu bir tür forklifttir. Markasına ve doluluğuna göre 5 veya 8 konteynırı üst üste, arka arkaya 3 sıra konteyner istifleyebilirler. Bu iş makineleri ihtiyaç olduğu takdirde tren vagonlarına yüklenip vagonlardan indirilebilmektedirler. Amerika Birleşik Devletlerindeki limanlarda konteyner istifleyici yerine ağırlıklı olarak halen çift bıçaklı forklifler kullanılmaktadırlar. Konteyner istifleyiciler dar mesafelere daha kolay girip çıkabildikleri ve istif kabiliyetleri yüksek oldukları için diğer modele göre verimleri daha yüksektir.



Şekil 1.11: Konteynır İstifleyici

Kaynak: Taşıma ve Kaldırma Üniteleri Sektör Gazetesi,
http://www.tasimakaldirmauniteleri.com/tku/index.php?option=com_content&view=article&id=298:borusan-makina-sunar-host-lftruck&catid=46:depolama-ve-raf-sistemleri,
(Erişim 02/02/2015)

1.2.2. Multimodal Taşımacılığın Araçları

Kıtalar arası taşımacılık kamyon, gemi, tren ve uçak araçlarının zincirleme olarak bir birini takip ettiği bir sistem içinde yapılmaktadır. Bu sistem içinde kullanılan araçlar önem bakımından kendi içlerinde bir hiyerarşik yapı oluşturmazlar. Bunun nedeni konteyner taşımacılığı olarak adlandırdığımız multimodal taşımacılık sisteminin karakteristik özeliğidir. Diğer bir ifadeyle bu taşımacılık modeli bir konteynerin iki nokta arasındaki erişim sürecinde söze edilen taşıma araçlarının tümünü bir birine ekemliyerek kullanmasıdır. Buna karşı multimodal taşımacılık süreci dikkate alındığında taşıma araçlarını kullanım süresi bakımından bir ayrıma tabi tutabiliriz. Bu bağlamda multimodal taşımacılıkta en kısa halkanın kara yolu olduğunu göz önünde bulundurursak en düşük oranda kullanılan taşımacılık aracının *kamyon* olduğu söylenebilir. Kamyon ile yapılan taşımacılık müşteriden alınan konteynerin bir sonraki araca yüklenmesine ve varış noktasındaki terminalden sonraki alıcıya kadarki nakliyeti içermektedir.

Multimodal taşımacılıkta kamyon aracının sahip olduğu yeri daha iyi anlayabilmek yarı treyler sistemini açıklamak ile mümkündür.

Yarı Treylerler, yarı römork olarak adlandırılan bir araç türüdür. Bu araçlar sadece konteynır nakliyesi için kullanılmakta olup sadece gövdeden oluşmaktadır. Gövdeye yüklenen konteyner römork üzerinde bulunan farklı noktadaki kilitler ile araca kilitlenir. Bazı modellerde bulunan hidrolik sistem ile toz ve taneli ürün taşıyan ISO konteynırlar, üstten aldığı yükü hidrolik sistem ile belirli bir açiya getirerek tahliye edebilir. Yarı treylerlerin konteynır taşımacılığındaki kapasitesi kayan çekiciler olarak adlandırılan uzatılabilir taşıyıcılara göre değişiklik göstermektedir. Kayan çekiciler taşınacak olan konteynırın uzunluğuna göre ölçülendirilebilirler. (Treyler Sanayicileri Derneği, 2008, s.17)



Şekil 1.12:Kayan Çekiciler

Kaynak: Autoline,<http://autoline.com.tr/sf/yari-romork-lowbed-treyler-GURLESENYIL-Gurlesenyil-nizkoramnik-tral--13080610135464100300.html>,
(Erişim 02/02/2015)

Multimodal taşımacılıktaki diğeri bir araç türü ise *tren*dir. Trenin dahil olduğu multimodal taşımacılık zincirini ağırlıklı olarak gelişmiş ülkelerin sevkiyat ağlarında görülebilmektedir. Trenlerin gelişimi ilkelerin çevre politikaları ile paralel olarak büyümüş olup, kara yoluna göre daha büyük kapasitede yükleri tek seferde taşıma kabiliyetlerine sahiptirler. Bu durum da multimodal taşımacılık açısından trenlere önemli bir üstünlük sağlamaktadır. Trenlerin taşıma kapasiteleri yüksek olduğundan dolayı hem konteyner ile hem de çekici ile yüklerin taşınması mümkündür. Multimodal taşımacılıkta tren araç sistemini açıklayabilmek için ro-la (yürüyen yol), araç sırtında taşıma (piggyback),multifret vagon, kapalı vagon (ferrywagon)taşıma modellerini açıklamak gerekir.

1.2.2.1. Ro-La (Yürüyen yol)

Karayolu araçlarının demiryolu ile refakatsiz veya refakatsiz olarak taşınmasıdır. Bu taşımacılık ilk olarak Avusturya ve İsviçre arasında 90'lı yıllarda Alp Dağlarını geçmek amacı ile kullanılmaya başlanmış olup, günümüzde demiryolları gelişmiş olan Avusturya, Macaristan, İtalya, Yunanistan, Çek Cumhuriyeti ve Slovenya da yaygın olarak kullanılmaktadır. (Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 2006)

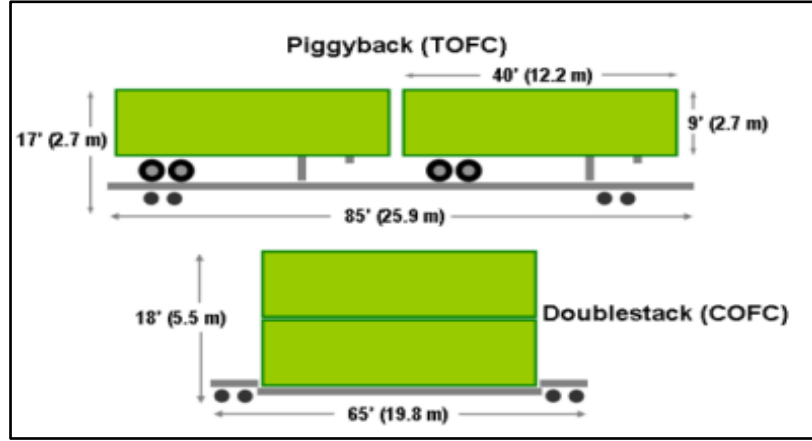


Şekil 1.13: RO-LA Taşıma

Kaynak: Intermodalne Promocne Centrum, <http://www.intermodal.sk/rola---rolende-landstrasse/724s>, (Erişim 02/02/2015)

1.2.2.2. Araç Sirtında Taşıma (Piggyback)

Piggyback taşımacılık alçak platformlu vagon veya ünitelerin üst üste taşınması olup, intermodal ve kombine taşımacılık modlarına özel bir taşıma sistemidir. (Pearlman ve Robert, 2012) Bu taşıma tekniği ilk olarak 1872 yılında bir sirkın kendi özel vagonlarıyla şehirlerarası taşınması ile ortaya çıkmıştır. Alçak platformlu vagonlara üst üste iki konteyner yüklemesi (double stacking) de yapılabilmektedir ancak bunun için demiryolu hattında köprü yüksekliği ve tünel uzunlukları gibi kısıtlayıcılar bulunmaktadır. Aşağıdaki Şekilde alçak platformlu vagona yükleme gösterilmiştir. (Bardi ve Novack, 1994, s.262)



Şekil 1.14: Alçak Platformlu Vagonlara Yükleme

Kaynak: J.J., E.J. Bardi ve R.A. Novack, **The Geography of Transport Systems** Coyle, Fourth Edition, St. Paul/Minneapolis: West Publishing Company, 1994, s. 262, <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/pbdblstk.html>, (Erişim02/02/2015)

1.2.2.3.Multifret Vagon

Yarı römork taşıyıcılar için 4 veya 6 akslı kombine tasarımı modelleri de olan ancak genellikle 2 yada 4 akslı intermodal taşımacılık için özel olarak üretilen alçak platformlu bu vagonların boyu yaklaşık 37 metre olup azami taşıma kapasiteleri 108 tondur. (Treyler Sanayicileri Derneği, 2008 s.17)



Şekil 1.15: Multifret Vagon

Kaynak: Wagons On The Web, <http://www.garethbayer.co.uk/wotw/great-britain/f-coded/fia-multifret-flat/>, Erişim 02/02/2015)

1.2.2.4.Kapalı Vagon (Ferrywagon)

Farklı amaçlara uygun farklı özelliklerde vagonlar bulunmaktadır. Söz konusu vagonların tipleri taşıyacağı yükün cinsine, yükleme şekline ve ağırlığına göre belirlendikten sonra hangi tip vagon ile taşınabileceğine karar verilebilir. Kapalı vagon çeşitlerinde G tipi kapalı vagon olarak adlandırılan modelde ev eşyası, gıda maddesi gibi genel taşımacılık yapılabilirken, H tipi kayar yan duvarlı vagon tipi paletli taşımacılık için uygundur. Ug özel tip vagon da ise silo usulü dolum ve tahliye yapılabilen hububat vagonlarıdır. Z tipi sarnıçlı vagonlarda ise akaryakıt taşınması yapılabilmektedir. (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı)



Şekil 1.16: Kapalı Vagon

Kaynak: From Hattons Model Railways, Liverpool UK,
http://www.ehattons.com/34054/Dapol_B747n_Telescopic_hood_wagon_in_VTG_Ferrywagon_livery_589_9_084_Weathered_Ltd_edition_o/StockDetail.aspx, (Erişim 19/11/2014)

Multimodal taşımacılıkta taşıma halkalarının en önemlisi deniz taşımacılığıdır. Kara deniz yolu entegrasyonunda, iki temel tipte taşımacılık yapılmaktadır. Bunlar; çekici ile taşınma ve çekicisiz yani sadece konteynır ile taşıma. Çekici ile taşımada Ro-Ro(The roll-on roll-off ferry) gemileri kullanılmaktadır. Çekicisiz taşımada yani sadece konteynırın taşınmasında, gemi türlerinden konteynır gemisi (The cellular container ship) ve yarı konteyner gemisi olarak iki uygun gemi türü bulunmaktadır. Konteynır gemisi, konteynırların kaymasını engelleyecek yapıya sahip donanımda olup, istifleme ve ambar ve güverte yapıları bu donanımdadırlar. Yarı konteyner gemileri ise gerçekte kuru yük gemisi olup, konteyner taşınması haricinde palet ve sandık gibi diğer taşıma şekillerine de uygundur. Ro-Ro gemiler ise hem konteynır

taşımacılığı hem de tekerlekli araçların taşımacılığı için kullanılan gemilerdir. Bu yüklerin yanı sıra yat ve helikopter gibi taşınması güç yükler de taşınabilmektedir. Ro-Ro gemilerinin tercih edilmesinin sebebi fabrikadan yüklenen ve kapatılan aracın yükleme, boşaltma veya elleçleme olmadan aynı araç içinde güvenli olarak varış noktasına devam edebilmesidir.



Şekil 1.17: Konteyner Gemisi, Ro-Ro Gemisi

Kaynak:Deniz Haber,
<http://www.denizhaber.com/HABER/27696/1/istanbul-lines.html>,
(Erişim 02/02/2015)

Multimodal taşımacılıkta diğer bir taşımacılık türü de uçak taşımacılığıdır. Uçak taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre daha yüksek maliyetli bir taşımacılık olduğu için, yüksek maliyetli ancak daha hafif olan emtiaların taşınmaları için daha fazla tercih edilen bir taşıma aracı olarak kabul görmektedir. Uçak taşımadaki en önemli avantaj diğer taşıma araçlarından farklı olarak hız seçeneğidir. Bu da özellikle son kullanım tarihi veya üründe bozulma gibi etkenler var ise bu metod tercih edilmektedir. Uçak taşımacılığında gerek yolcu uçaklarının kargo kompartımanları gerek ise sadece kargo taşımacılığı yapan uçaklar tercih edilebilir. Uçak taşımacılığında yolcu uçağı da kargo taşınması ancak dökme kargoların

taşınmasını mümkündür. Konteynırların taşınması için kargo uçaklarına ihtiyaç duyulmaktadır.



Şekil 1.18: Kargo Uçağı

Kaynak: Korea's Premier Business Portal,
<http://www.businesskorea.co.kr/article/5391/all-time-high-ict-exports-reach-record-highs-1h-2014>, (Erişim 02/02/2015)

1.2.3.Multimodal Taşımacılık Unsurları

Multimodal taşımacılığı etkileyen ana unsurlar taşımacılık zinciri ile ilişkili mevcut altyapı unsurlarıdır. Taşıma zincirlerin verimliliğini ön plana çıkartan bu taşıma sistemi taşıma sistemlerinin entegrasyonu ve teknolojik altyapılarının yeterlilikleri önem kazanmaktadır. Ülkelerin multimodal taşımacılığı destekleme ile ilgili atmış olduğu adımlar ve almış oldukları stratejik kararlar bu unsurların entegrasyonunu hızlandırmakta ve birbirinden bağımsız gibi gözükken bu sistemlerin bilgi ve tecrübe ile çalışabilir sistemlerden oluşan bir taşımacılık haline gelmesine sebebiyet vermiştir. Bu unsurların iyi organize edilmiş bir şekilde beraberce çalışabilmesi sonuçta bir maliyet gerektirmektedir.

Taşımacılık sistemleri aşağıda tek tek unsurları ile incelendiğinde avantajları ve dezavantajları bulunduğu görülecektir, burada multimodalın özelliğinden kaynaklanan zincirleme beraber çalışabilen iyi organize edilmiş çoklu taşıma modu olması maliyetleri düşürme unsurudur. Aşağıdaki taşıma birim maliyetler (Atken, 2004, s.10-12) incelendiğinde, 100 km'nin altında yük taşımacılığında karayolu taşımacılık makul bir seviyede değerlendirilebilirken, uzun mesafe taşımacılıklarda demiryolu ve deniz yolu taşımacılığın beraber kullanılması multimodal taşımacılık unsuru açısından iyi bir organizasyon ile avantajlı hale gelmiş olabilmektedir.

Çizelge 1.2: Taşıma Sistemlerinin Ton-Mil Bazında Maliyeti

Taşıyıcı	Birim Maliyet (Ton/Mil)
Kamyon (10 tonluk)	1,00
Tren (500 ton yük ile)	0,03
Gemi (100.000 DWT)	0,006
Uçak	4,40

Kaynak: Necmettin Atken, “*Neden Denizyolu Taşımacılığı?*”, **Mersin Deniz Ticaret Odası Dergisi**, Ekim 2004, Mersin, s.10-12.

1.2.3.1.Multimodal Taşımacılıkta Kara Yolları

Karayolu taşımacılığı ile ilgili Yeni Karayolu Taşıma Kanunu’nu, (Resmi Gazete, 2003) Yeni Karayolu Taşıma Yönetmeliği (Resmi Gazete, 2009) ve Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği (Resmi Gazete, 2004) Avrupa Birliği uyum süreçleri göz önünde bulundurularak yürürlüğe girmiştir. Karayolu taşımacılığı, Türkiye içerisinde en fazla tercih edilen taşıma şekillerindedir. Yükün ilk yüklenildiği noktadan son noktasına kadar sekiyatı yapılabilmesi ve esnek çalışma saatleri açısından tercih sebebi olmasına karşın uzun mesafelerde yüksek maliyet ve elleçleme gibi ilave maliyetler karayolu taşımacılığını uluslararası uzun mesafelerde çekiciliğinin yitirilmesine sebebiyet vermektedir. Multimodal taşımacılık modelinde en kısa mesafede kullanılan karayolu taşımacılık bu anlamda zincirin içerisinde tamamlayıcı görev almaktadır. Özellikle Türkiye’de bulunan özel limanlarda demiryolu bağlantılarının bulunmamasından dolayı multimodal taşıma unsurları açısından karayolu unsuru vazgeçilmez bir unsur olarak bulunmaktadır.

Türkiye altyapı yatırımında 1950 yılından sonra karayolları yatırımlarına öncelik vermiş olup, sonucunda ise yurtiçi taşımacılıkta karayolu taşımacılık ilk sıraya yükselmiştir. 2013 yılı sonu itibariyle Türkiye toplam karayolu uzunluğu 63 496 km’dir. (T.C. Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü) Türkiye karayolları haritası aşağıda Şekil 19’da paylaşılmıştır.



Şekil 1.19: Türkiye Karayolları Haritası

Kaynak: Türkiye Haritası,

<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMImages/Haritalar/Turkiye2012.jpg>, (Erişim 02/02/2015)

Uluslararası taşımacılık yapan filo sahibi firmaların araçları çekici ve kamyonlardan oluşmakta, yaşları genç ve teknik yeterlilikleri AB standartlarına uygun olmasına karşın, yurtiçi nakliye yapan taşımacılar için aynı durum her zaman geçerli değildir. Türk karayolu yük taşıyıcılarının filo büyüklükleri özellikle komşu ülkeler tarafından rekabet unsuru olarak kabul edilmekte ve çeşitli kota gibi engeller ile pazardan aldıkları paylar kısıtlanmaya çalışılmaktadır. Gerek gerek nakliyecilerin sorunları gerek ise uluslararası taşımacılık yapan filoların bu tip sorunları hakkında Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) gerekli temaslarda bulunmaktadır.

1.2.3.2.Multimodal Taşımacılıkta Demir Yolları

Ülkemizde Cumhuriyetin kuruluşunun ilk yıllarında demiryollarına yatırımın daha fazla olduğu ve 1950’li yıllara kadar devam eden bu süreç ile günümüze geldiğinde kullanım payının azalması ile sonuçlanmıştır. İhracattan almış olduğu pay 1% olup, altyapı maliyetinin yüksek ancak işletme maliyetinin düşük olmasından dolayı özel sektör tarafından yatırım yapılmayan bir taşıma modeli halindedir. Türkiye’de TCDD tarafından hem işletmesi hem de altyapısı gerçekleştirilmektedir.

Demiryolları taşıma sisteminin diğer taşıma sistemlerine göre kendi içinde avantajları ve dezavantajları bulunmaktadır. Diğer taşıma sistemlerine kıyasla özellikle de elektrik ile çalışabilmesi açısından değerlendirildiğinde çok daha çevreci bir taşıma sistemi olduğu için özellikle Avrupa Birliği tarafından da desteklenen bir taşıma sistemidir. Son yıllarda İstanbul’un mega projelerinden olan Marmaray projesi ile tekrar gündeme gelmiş bir taşıma sistemi olarak da güncel bir konu haline gelmeyi başarmıştır. Bu taşıma sisteminin diğer bir avantajı ise ağır yükleri tek seferde taşıyabilme kapasitesidir, bu sebepten dolayı ağır iş makineleri, maden gibi emtiaların taşımacılığında tercih edilmektedir. İşletme maliyeti düşük olduğu için diğer taşıma sistemleri ile karşılaştırıldığında avantajlı bir tarifeye sahiptir ancak ulaşım ile ilgili bir dezavantajı olduğu için özellikle özel limanlarda tercih edilememektedir. Ülkemizde TCDD’nin sahip olmuş olduğu limanlarda mevcut bulunan altyapısı ile kısıtlı bir sevkiyat ağı üzerinden hizmet vermekte olan demiryolu taşımacılığı, yine TCDD tarafından işletilen ve demiryolu bağlantısı olan Mersin, İzmir ve Haydarpaşa limanlarında 2006 yılında 44.522.792 ton yük elleçlenmesine karşın bunun sadece 2.595.866 tonu (% 5,8) demiryolu taşıma bağlantılı olarak hizmet almıştır. (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi, 2007, s. 78)

T.C. Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı stratejik hedeflerinin arasında, karayolu taşıma sisteminin doyum noktasına geldiği sebebi ile demiryolu taşımacılığına yatırım yapılması öngörüsü bulunmaktadır. Bu kapsamda; İstanbul-Basra koridoru, Kuzey Demiryolu Koridoru (Erzincan-Trabzon-Hopa), Hicaz Demiryolu koridoru, Güneydoğu Asya Koridoru, Trans-Anadolu Koridoru, Samsun-Antalya Koridoru, Batı-Dikey Koridoru ve Doğru Dikey Koridoru’nun devreye girmesi ile demiryolu taşımacılığının toplam taşımacılıktan alacağı pay hedefi 15% olacağı stratejik hedef

olarak ifade edilmiştir. Şeki 20 T.C. Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı Hedef 2023 stratejik demiryolu hedefini içeren harita bulunmaktadır.



Şekil 1.20: T.C. Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı Stratejik Demiryolu Hedefi

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023, s. 82

1.2.3.3. Multimodal Taşımacılıkta Hava Yolları

Havayolu taşımacılığı diğer taşımacılık sistemlerine göre daha hızlı teknoloji ve yapısal değişiklikler gösteren bir taşıma sistemidir. Hızlı taşıma süresi, sarsıntısının az olması ve havalimanlarındaki güvenlik sistemlerinden dolayı özellikle son kullanım tarihi gibi kısıtlayıcı etkenleri bulunan gıda ürünleri veya sarsıntıya hassas elektronik ürünler, pahalı ve güvenlik katsayısı yüksek olan kıymetli madenler gibi ürünlerin taşınmasında daha fazla tercih edilen bir taşıma sistemidir. Dünyada nitelikli havalimanı sayısı yaklaşık 14 000 civarında olup, 836'sı uluslararası nitelik taşımaktadır. IATA tarafından 2010 yılında yayınlanan talep istatistiklerinde (IATA) tarifeli yük taşımacılığında 20,6%, kargo da ise 8,9% artış gerçekleşmiştir.

Türkiye açısından havacılık sektörü Türkiye'nin büyümesine katkı sağlayan bir sektör olmuş ve gayrisafi milli hasılasına 14% katkıda bulunmuştur ve 2002 yılından 2010 yılına kadar toplam yük trafiği 16% artmıştır. (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Hedef 2023, s.82) Türkiye'de sivil havacılık için kullanılabilir 46 havalimanı

bulunmaktadır. THY'nin özelleştirme süreci ve özel havayolu şirketlerinin de pazardan pay alması ile beraber kargo taşımacılığı yapan havayollarının da devreye girmesi ile büyüyen bir taşımacılık kolu haline gelmiştir. Gerek yük taşımada gerek ise yolcu taşımada hava yolu taşıma karayolu taşımacılığın alternatifi olarak iç piyasada görülmekte. Özellikle yolcu taşımacılığında otobüs firmaları ile yaptıkları sert rekabet havacılık sektörünün kapasitesinin talep açısından büyümesine de sebebiyet vermiştir.

Multimodal taşımacılık açısından havayolu taşımacılık incelendiğinde konteyner ile yükleme yapılması kargo uçaklarının verimliliği, yakıt tasarrufu ve varış noktasındaki havalimanı ile uzaklığı karayolu mesafesi yakın ise özellikle de soğutmalı konteynirlarda tercih sebebi olabilmektedir.

1.2.3.4.Multimodal Taşımacılıkta Deniz Yolları

Dünyada denizyolu taşımacılığı toplam hacmi değerlendirildiğinde Dünya Bankası 2010 yılı raporuna göre 60 Trilyon USD lik bir işlem hacminden bahsedilmektedir. Bu da yaklaşık olarak dünya gayrisafi milli hasılatının %10'unun denk gelmektedir. Dünya'da özellikle konteynir taşımacılığının başlamasıyla multimodal taşımacılığın gelişimi ve kapıdan kapıya konteynir teslimi ile deniz yollarındaki hareketin artması beklenmektedir.

Türkiye bulunmuş olduğu coğrafya itibariyle birçok limanı topraklarında barındırmaktadır. Bu da ekonomik olarak deniz yollarının dış ticarete kullanımına sebebiyet vermiştir. Türkiye'de konteynir elleçlemesi hem kamuya ait hem de özel sektöre ait limanlardan gerçekleşmektedir.

Türkiye ihracatında en önemli payı deniz yolları almaktadır. Türkiye'de toplam 48 liman bulunmaktadır. Çizelge 1.3'te Türkiye'de bulunan limanların listesi uluslararası terminal kodları ile beraber listelenmiştir.

Çizelge 1.3: Türkiye Limanları

Liman Adı	Terminal Kodu
Aliağa Limanı	TRALI
Alidaş Limanı (Alanya)	TRALA
Altintel Limanı (Kocaeli)	TRALT
Ambarlı Limanı	TRPAM

Ayvalık Limanı	TRAVY
Bandırma Limanı	TRBDM
Bartın Limanı	TRBTN
Bodrum Limanı	TRBXN
Botaş (Ceyhan) Limanı	TRBOT
Büyükdere Limanı	TRBUY
Çanakkale Limanı	TRCKZ
Çeşme Limanı	TRCES
Derince Limanı	TRDRC
Dikili Limanı	TRDIK
Edremit Limanı	TREDO
Fethiye Limanı	TRFET
Finike Limanı	TRFIN
Gemlik Limanı	TRGEM
Giresun Limanı	TRGIR
Güllük Limanı	TRGUL
Haydarpaşa Limanı	TRHAY
Hopa Limanı	TRHOP
İnebolu Limanı	TRINE
İskenderun Limanı	TRISK
İzmir Limanı	TRIZM
İzmit Limanı	TRIZT
Karadeniz Ereğli Limanı	TRERE
Karaköy Limanı	TRKKY
Kaş Limanı	TRKAS
Kemer Limanı	TRKMR
Kuşadası Limanı	TRKUS
Marmaris Limanı	TRMRM
Mersin Limanı	TRMER
Mudanya Limanı	TRMUD
Ordu Limanı	TRORD
Ortadoğu Limanı (Antalya)	TRAYT

Rize Limanı	TRRIZ
Samsun Limanı	TRSSX
Sinop Limanı	TRSIC
Taşucu Limanı	TRTAS
Tekirdağ Limanı	TRTEK
Trabzon Limanı	TRTZX
Turgutreis Limanı	
Tuzla Limanı	TRTUZ
Urla Limanı	TRURL
Yalıkavak Limanı	
Zeytinburnu Limanı	TRZEY
Zonguldak Limanı	

Kaynak: Vikipedi,

http://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiye%27deki_limanlar_listesi, (Erişim
02/02/2015)

Yukarıdaki limanlardan Haydarpaşa, İzmir, Samsun, İskenderun, Bandırma, Derince ve Mersin Limanları TCDD'nin işletmesinde olan limanlar olup, Samsun, İskenderun, Bandırma ve Mersin limanları işletme hakkının uzun dönemli devredilmesi yoluyla özelleştirilmiştir. Derince'nin de aynı yöntemle özelleştirilmesi için iki kez ihale açılmış, ancak ikisi de iptal edilmiştir.

Türkiye'de bulunan limanların bazıları incelendiğinde;



Şekil 1.21: TCDD Haydarpaşa Limanı

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı,
<http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=273>, (Erişim 01/09/2014)

TCDD Haydarpaşa Limanı; (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı) İstanbul Haydarpaşa’da bulunan liman a girişte giren ve çıkan gemilerin kılavuz alma mecburiyetleri İstanbul Boğazı geçişinden kaynaklıdır. Liman içerisinde konteynır forkliftleri Crane vinçler, mobil vinçler ve hububat siloları mevcuttur. Limanın tarihçesi 1899 yılına dayanmaktadır.

İzmir Liman İşletmesi; Türkiye’nin en yoğun liman ve şehirlerinden birisidir. Konteyner, ro-ro yük, yolcu, dökme yük, kuru yük elleçleme hizmetleri vermektedir. Liman girişinde gemilerin kılavuz alma zorunluluğu bulunmaktadır. Limanın demiryolu ve karayolu bağlantısı bulunmaktadır.



Şekil 1.22: TCDD İzmir Liman İşletmesi

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı,
<http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=273>,(Erişim 01/09/2014)

Mersin Limanı; Süveyş kanalının yapımı ile önemi artan Akdeniz üzerinde önemli limanlardan biridir. Özelleştirme kapsamında TCDD'den PSA Akfen grubuna 2007 yılında geçmiştir. Faaliyetlerine Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. olarak devam etmektedir. İzmir limanından sonra en büyük konteynır elleçleme limanıdır.(Demirlioğlu. 2008, s.33)

1.2.4.Multimodal Taşımacılıkta Terminaller ve Limanlar

Birden fazla taşımacılığı bünyesinde barındıran bir zincirleme taşımacılık modeli olduğu için terminaller multimodal taşımacılıkta önemli unsurlardan biridir. Taşımacılık terminalleri gerek deniz gerek ise karayolu entegrasyonu açısından her ikisine de hizmet verebilecek şekilde olmalıdır. Konteyner Karayolu-tren entegrasyonu, karayolu-deniz entegrasyonunun önemi sadece transferdeki hizmet kalitesi açısından değil aynı zamanda bölgedeki yoğunluk açısından da önem kazanmaktadır. Bölgedeki trafik yoğunluğuna cevap verebilecek kabiliyet, kapasite ve gerekli donanımına sahip terminaller transferler açısından zaman kayıpları yaşatmadıklarından dolayı tercih edilmektedir.

Terminallere örnek vermek gerekirse, Hollanda'da da bulunan Rotterdam Limanı terminaller açısından Avrupa'nın en büyüğü olma özelliğine sahip yıllık yaklaşık 350

milyon müşteriye hitap eden, liman içeriğinde konteynır terminali, akaryakıt terminali, kuru yük, dökme yük, biyolojik terminal, kimyasal ürünler için ayrı terminal ve soğuk ürün zinciri için ayrı tasarlanmış terminalleri bulunan limanda tüm diğer taşeronları ile beraber 2012 yılı itibariyle yaklaşık 92 000 kişiye istihdam sağlayan bir merkez halindedir olup ekonomik ölçüğü 2012 yılı itibariyle 12 Milyon Euro'dur. Liman dahilinde bulunan terminallerde bitkisel yağ, rüzgar tribünleri ile enerji terminali ve atık termianlleri gibi özellikli terminalleri dahilinde barındırmaktadır. Rotterdam limanı ve termianllerinin genel bir resmi açısından yıllık 32 000 deniz aracı, 87 000 nehir aracı trafiğine sahip, yıllık 440 milyon tonluk çeşitli kargo trafiğini yönlendiren, liman ve endüstriyel alanlarının toplamı 120 kilometre karelik alanda, yıllık 12 milyon TEU konteynır trafiğine sahip ve liman dahilinde 125 kilometrelik bisiklet yolu bulunmaktadır. (Port Of Rotterdam)

1.2.5.Multimodal Taşımacılığın Etkileyen Çevresel Faktörler

Uluslararası taşımacılıkta olduğu gibi multimodal taşımacılığın da etkileyen temel faktörler en başta çevresel faktörlerdir. Bunlar özet olarak coğrafi faktörler, ekonomik faktörleri ulusal ve uluslararası hukuk kaynaklı faktörler ve ekolojik faktörler olarak sıralanabilir. Günümüzde çevresel faktörler hukuksal olarak kısıtlayıcı ve taşımacılığa yön verici oldukları için taşımacılığın yönünü tayin etmektedir.

1.2.5.1. Coğrafi Özelliklerden Kaynaklanan Faktörler

Kıtalararası taşımacılıkta özellikle tercih edilen multimodal taşımacılık aynı kara parçası üzerinde dahi tercih sebebi olabilmektedir. Dünyanın büyük bir bölümünün denizler ile kaplı olduğu ve düzenli deniz ve tren seferlerinin bu taşımacılık alanında önemli unsurlardan biri olduğu göz önünde bulundurulduğunda, özellikle liman kentleri bu anlamda oldukça önemli hale gelmektedir.

1.2.5.2. Ekonomik Temelli Faktörler

Coğrafi nedenlerden dolayı tek bir ünite kullanılmadan yapılan aktarmalı uluslararası taşımacılıklarda ortaya çıkan zaman kaybı, emtiaya gelebilecek hasar, elleçlemeden kaynaklı ilave masraflar gibi konular multimodal taşımacılıkta bulunmadığı için ekonomik faktörler burada ön plana çıkmaktadır. Uluslararası ticarete navlun fiyatlarının rekabetin önemli bir parçası haline gelmesi ile multimodal sistemin karşılamış olduğu ikincil masraflardan kaçınma prensibi firmalar tarafından tercih

edilen bir sistem haline gelmektedir. Klasik taşımacılık sistemleri daha ağırlıklı olarak emeğe dayalı iken, multimodal gibi taşımacılık sistemleri teknolojinin gelişimi ve koordinasyonu ile çalışmasından dolayı ekonomilerin gelişmesi ile birlikte büyümektedir.

1.2.5.3. Ulusal ve Uluslararası Hukuktan Kaynaklanan Faktörler

Multimodal taşıma sisteminde diğer karma taşıma sistemlerinde olduğu üzere ulusal ve uluslararası hukuk kaynaklı faktörler devreye girmektedir.

Öncelikle 2012 yılında yürürlüğe giren, 6102 no'lu Türk Ticaret Kanununu açısından konu en basit anlamda bakıldığında karma taşıma sözleşmesi olarak adlandırılan multimodal taşıma sözleşmesinin tarafları, gönderen ve taşıyıcıdır. Söz konusu kanunun yürürlüğe girmesi ile multimodal taşıma karma taşımacılık olarak Türk Ticaret hukukunda yer bulmuş olup, “Değişik Tür Araçlar ile Taşıma” olarak adlandırılmıştır.

Uluslararası hukuk açısından düzenlemeler incelendiğinde;

- ✓ Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Anlaşması (CMR): Türkiye, yürürlükte olan bu anlaşmaya, ek 1978 tarihli ek protokol de dahil olmak üzere, 3939 sayılı ve 07.12.1993 tarihli kanunla katılmıştır. Katılma yönündeki 94/6322 sayılı Bakanlar kurulu kararı, 04.01.1995 tarihli 22161 sayılı Resmi Gazetede Türkçe tercümesiyle birlikte yayınlanmıştır. Katılma belgelerinin Haziran 1995 tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne teslim edilmesinden sonra, anlaşmanın 43. maddesi gereği 90 günlük süre sonunda; 30.10.1995 tarihinde anlaşma Türkiye bakımından resmen yürürlüğe girmiştir. (Demirsoy, 1996, s.5)
- ✓ Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Anlaşma (COTIF) : 09.05.1980 tarihli anlaşmanın orjinal ismi, “Convention Relative Aux Transports Internationaux Ferroviaires”dir. 21.03.1985 tarihli ve 3172 sayılı Kanunla onaylanması uygun görülen ekli anlaşma, 01.01.1985 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere, Bakanlar Kurulunca 08.05.1985 tarihinde onaylanması kararlaştırılmıştır; R. G. Tarihi: 01.06.1985, sayı: 18771. 1989 ve 1990 yıllarındaki revizyonların da ekleriyle beraber 07.12.1993 tarihli 3938 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunmuştur. (Resmi Gazete, 1993)

- ✓ Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Anlaşma (Varşova Anlaşması) : “Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air”. Varşova Anlaşması 12.10.1929 tarihinde imzalanmış ve onaylayan devletler arasında 13.02.1933 tarihinde yürürlüğe girmiştir. (Resmi Gazete, 1977)
- ✓ Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Anlaşması (Hamburg Kuralları): 1978 tarihinde imzalanan orijinal adı “The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea”olan bu anlaşma’yı her ne kadar Türkiye taraf olmamış olsa da, 27.11.2007 tarihli 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun uyarınca olası uyuşmazlıklarda Hamburg Kurallarını benimsemiş ülke karşısında uygulamak durumunda kalacaktır.
- ✓ Tamamen veya Kısmen Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Sözleşmeler Hakkında Anlaşma (Rotterdam Kuralları): “United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”. Anlaşma 23.09.2009 tarihinde Rotterdam, Hollanda’ da imzaya açılmıştır. Türkiye henüz anlaşmayı imzalamamıştır. Anlaşma içerik olarak deniz ile limandan limana ve deniz ayağı da olan taşımaları içerdiği için karma taşımaları da içeren bir içeriğe sahiptir. Deniz ağında da olan taşımaları içerdiği için daha dar bir uygulama alanına sahip bir anlaşmadır. (IRU Seminar on the Rotterdam Rules)
- ✓ Cenevre Konvansiyonu: 1980 yılında Birleşmiş Milletler tarafından Birleşmiş Milletler Karma Taşımalar Konvansiyonu hazırlanmış ancak politik ve içerik açısından taraflar koşulları yerine getiremedikleri için yürürlük kazanmamıştır. (Hancock, 2008, s.490; Türkay, 2006, s.83)
- ✓ Eşyanın Uluslararası Karma Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu: 24.05.1980 tarihli Konvansiyonun orjinal ismi: “United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods” (United Nations Conference On Trade and Development) Türkiye henüz imzalamamıştır. Bu konvansiyon ile multimodal taşımacılığın kapsamı, çalışma şekli ve tanımı yapılmıştır.

1.2.5.4. Ekolojik Faktörler

Avrupa Birliği 2009 yılında İklim ve Enerji kapsamında yapmış olduğu çalışmalar dahilinde 2020 yılına kadar ulaştırma sektörü için bazı hedefler koymuştur. (Avrupa Çevre Ajansı) Bu hedefler dahilinde ulaştırma sektöründe özellikle uzun mesafe taşımacılıkta multimodal taşımacılık ön plana çıkmaktadır. Multimodal taşımacılığın diğer taşımacılık modüllerinden avantajları arasında karayolu mesafesini en kısa olarak kullandığı için ekolojik olarak en avantajlı taşımacılık sistemlerinden biri olarak kabul edilebilmektedir. Avrupa birliğinde dahil olduğu Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çevre Sözleşmesi, üye devletler tarafından da protokole imza atıldığı üzere bağlayıcı nitelikte emisyon hedefleri ortaya konulmuştur. Söz konusu protokolün en yaygın bilinen adı Kyoto Protokolü olarak bilinmektedir. Gerek Birleşmiş Milletler gerek ise Avrupa Birliği çerçevelerinde yıllar bazında sera gazlarının geriye düşürülmesi için önemli hedefler konularak imzalanan ve yürürlüğe giren programlar olsa dahi, program çerçevesinde en önemli unsurlar ulaştırma sektörü açısından karbondioksit emisyonlarının azaltılması ve yenilebilir enerji paylarının 10%'a ve yakıtların sera gaz yoğunluklarının 6% ye düşürülmesi ile ilgili 2020 hedefidir. Bu hedefler özellikle karayolu taşımacılığı açısından sınırlamalar getirmektedir.

Gerek mevcut gerek ise ekolojik hedefler açısından multimodal taşımacılık incelendiğinde, uzun mesafe taşımacılıkta büyük yüklerin verimli taşınması temel konudur. Tüm mesafelerin ve taşımacılık birimlerinin dengeli ve yasal sınırlamalar dahilinde taşınması göz önünde bulundurulduğunda özellikle ekolojik olarak bu bağlamda, 300 km yi aşan taşımacılıklarda, 2030 yılı itibariyle karayolu yük taşımacılığının 30%'sinin, 2050 yılı itibariyle de yarısının multimodal taşımacılığa yönleneceği tahmin edilmektedir. (Yeşil Lojistikçiler, 2014)

1.3.MULTİMODAL TAŞIMACILIK ve DİĞER TAŞIMACILIKYÖNTEMLERİ

Multimodal taşımacılık kesintisiz olarak yapılan uluslararası bir taşımacılık türüdür. Birden fazla taşıma aracını zincirleme kullanarak kapıdan kapıya taşıma sağlamaktadır. Uluslararası taşımacılık türleri açısından baktığımızda farklı türlerde taşımacılık sistemleri bulunmaktadır. Bu sistemler müşterinin talebi, yükün durumu, yükün büyüklüğü, varış süresi ve varış yeri gibi değişkenlere göre seçim gerçekleşir. Yapılan bu seçimler doğrultusunda da taşımacılık yöntemleri ortaya çıkmaktadır. Bu

yöntemler veya modlar özetle; tek modlu (unimodal) taşıma, modlar arası (intermodal) taşıma) olarak değerlendirilmektedir. Söz konusu diğer taşımacılık modları özellikle multimodal, intermodal ve kombine taşımacılıktaki tanımlar itibariyle birbirlerine yakın anlamlar içerebildikleri için aşağıdaki çizelge özet olarak tanımları güçlendirmek amacı ile sunulmuştur. (Değirmenci, 2010)

Çizelge 1.4: Bütünleşik Taşıma Sistemleri

Çoklu Taşıma (Multimodal Transport): En az iki farklı taşıma sisteminin kullanıldığı taşıma.
Sistemler arası Taşıma (Intermodal Transport): Çoklu taşımada taşımanın yükün kendisinin değil taşıma kabının elleçlenmesi ile gerçekleşen taşıma.
Kombine Taşıma (Combined Transport): Sistemler arası taşımada elleçlenen taşıma kabının tekerlekli olması ile gerçekleşen taşıma.

Kaynak: Nil Kula Değirmenci, **Çoklu Taşımalarda Sorumluluk Sigortası Uygulamaları**, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, Ders Notları <http://www.deu.edu.tr/UploadedFiles/Birimler/21159/Nil%20Kula%20De%20C4%9Firmenci.pdf>, (Erişim 02/02/2015)

1.3.1. Tek Modlu Taşıma Yöntemi

Tek modlu taşıma diğer adı ile unimodal taşımacılık bir veya birden fazla taşımacı ile tek bir taşıma modülü ile yapılan taşıma sistemidir. Yapılan taşıma sistemi de tek bir taşıma metodu kullanılması esastır, örneğin sadece kara taşımacılığı, sadece deniz veya sadece hava taşımacılığıdır. Tek modlu taşımacılıkta en yaygın olarak kullanılan taşıma şekli kara yoludur. Karayolu taşımacılığının yaygın olarak kullanılmasının sebepleri; altyapı yatırımları diğer taşıma sistemlerine göre daha az olması, yükleme ve boşaltma işlemlerinde demiryolu veya hava yoluna göre daha kolay olması, terminal gereksiniminin mukayeseli olarak daha az olması ve coğrafi koşullar açısından değerlendirildiğinde ulaşım ağının geniş olmasından dolayı, kısa mesafelerde ekonomik çözümler sunması, tek modlu taşıma yönteminde karayolu en yaygın kullanılan taşımacılık olarak avantajları ile değerlendirilmektedir. Karayolunun avantajları ile beraber yukarıda bahsi geçen çevresel kısıtlamalar ve ağırlık sınırlamaları da bu tek modlu kullanım açısından dezavantaj olarak da değerlendirilebilir. Diğer taraftan hız faktörünün göz ardı edilebildiği ve ulaşım

açısının da uygun olduğu tek modlu taşımalarda deniz yolu taşımacılığı da avantajları ile değerlendirilmektedir. Bu avantajlar; en düşük maliyetli taşıma modeli oluşu, transit geçişlerde gümrük işlemlerinin olmayışı olarak en önemlileri arasında sayılabilir. Diğer taraftan deniz yolu tek modlu taşımanın dezavantajları değerlendirildiğinde; hava şartlarından süre ve hasar miktarında artış ihtimali, hizmet verilebilecek yerleşkelerin limanlar ile sınırlı olması, varış sürelerindeki esnekliğin düşük olması bu metod için değerlendirilmesi gereken faktörlerdir. Tek mod taşımacılıkta kullanılan diğer bir yöntem ise hava yolu taşımacılığıdır. Bu taşımacılık birim ağırlık açısından en yüksek maliyete sahip olması ile beraber süre açısından en esnek taşımacılık yöntemidir. Hava taşımacılık özellikle hassas ve pahada ağır olan ürünler, elektronik veya antika eşyalar gibi emtialar için yüksek güvenlik ve elleçleme sağladığı için avantajları ön plana çıkabilmektedir. Demiryolu taşımacılığı hava ve trafik koşullarından etkilenmemesi, ağır yük ve ekipmanların güvenli olarak taşınabilmesi ve özellikle Avrupa Birliği tarafından hukuki ve finansal olarak desteklendiği için sabit fiyatlı bir taşıma yöntemi olarak avantajları ile değerlendirilmektedir. Diğer taraftan demir yolları tek modlu taşıma sistemi içerisinde yüksek elleçleme bedelleri, altyapı ihtiyacı ve terminaller açısından bakıldığında dezavantajlarını da beraberinde getirmektedir.

Yukarıda görüldüğü üzere tek modlu taşıma sistemleri seçilen yöntemlere göre kendi içlerinde avantaj ve dezavantajı beraberinde getirmektedir.

1.3.2.Modlar Arası Taşıma Yöntemi

Modlararası taşıma yöntemi veya diğer adı ile intermodal taşımacılık; uluslararası taşımacılık dahilinde taşıyıcının taşımanın bütünü veya bir bölümünden sorumlu olduğu, kalkış yerinden varılacak noktaya kadar yükleri taşımak için iki veya daha fazla farklı taşımacılık modunda sıra ile dizilmiş bağlantılı harekete intermodal taşıma denir. (Southworth and Peterson, 2000, s.148) Modlar arası taşımacılıkta, taşıma türü ile ilgili sorumluluğun paylaşılma durumuna göre farklı taşımacılık belgeleri düzenlenir. Bu taşımacılık yönteminde lojistik firması taşıma modlarından sadece birinden sorumlu olabilir. Bu durumda da “bölümlendirilmiş” veya “parçalı taşıma” olarak da isimlendirilmektedir. Modlar arası taşımada iki modun kullanılması esastır örneğin kara yolu ve deniz yolu veya havayolu ve karayolu gibi.

1.3.3. Multimodal Taşımacılığın Güçlü Yönleri

Multimodal taşımacılığın güçlü yönlerini aşağıda sıralamak mümkündür;

- ✓ Zaman: Klasik aktarmalı taşımacılık ile kıyaslandığında; yükleme ve boşaltma işlemleri multimodal taşımacılıkta daha teknolojik ekipmanlardan faydalanmaktadır. Gerek elleçleme süreçlerinin asgari hale gelmesi gerek ise modlar arasındaki süre optimizasyonu kaynaklı, multimodal taşımacılıkta zaman avantajı güçlü yön olarak değerlendirilmektedir. Coğrafi farklılıklardan dolayı ortaya çıkabilecek zaman kaybı multimodal taşımacılıkta asgari seviyeye inmektedir. Birden fazla mod kullanıldığı için ve en az kara yolu seçeneği bu taşıma modunun belirgin özelliği olduğundan dolayı ortaya çıkabilecek trafik ve benzeri iklimsel sorunlar bu taşımacılık türünü en az seviyede etkileyecektir.
- ✓ Kaynak optimizasyonu: Zincir içerisinde bulunan her bir elemanın kaynak optimizasyonu ile terminallerin entegrasyonu ve güvenlik gibi kaynakların verimli kullanımı ile kaynak optimizasyonu sağlanmaktadır.
- ✓ Entegre lojistik; multimodal taşımacılığın en önemli özelliği olan aynı ünite dahilinde yapılan taşımacılık olmasından dolayı ve taşıma ünitelerinin standardizasyonu entegre lojistik sistemini beraberinde güçlü yön olarak getirmektedir.
- ✓ Çevre Dostu; en az karayolu kullanılmasından ve teknolojik ekipmanlar ile asgari yakıt tüketimi hedeflendiği için multimodal taşımacılık çevre dostu bir taşımacılık türü olarak değerlendirilmektedir.
- ✓ Hız: Zamanın verimli kullanılması gerek taşıyıcı gerek ise satıcı açısından önem kazanmaktadır. Modlar arasında yapılan seçimler doğrultusunda yükün durumu ve hız seçeneklerinin olması karar verme açısından seçenekler vermektedir. Kullanılacak olan modlardan bir veya ikisinin daha hızlı bir seçenek ile değiştirilmesine olanak veren bir taşıma türü olarak değerlendirilmesi mümkündür.
- ✓ Güvenlik: Kapıdan kapıya yapılan tek bir ünite içerisinde olmasından dolayı taşınan malzemenin güvenliği bu taşıma türünde en önemli güçlü yön olarak değerlendirilmektedir. Taşıma türü değişiminde taşıma kabı

değişmediği için yani konteynırın açılması söz konusu olmadığı için taşıyan emtianın güvenliği ön plana çıkmaktadır.

- ✓ Ağların Kullanılması: Gerek kıta içi gerek ise kıtalar arası taşıma ağların verimli kullanılması için entegre çözümler geliştirilmektedir. Geliştirilen bu çözümler Birleşmiş Milletler ve Avrupa Birliği gibi geniş çapta destek bulmakta ve entegrasyonun hızlandırmaktadır. (European Commision, 2014, s. 41)

1.3.4. Multimodal Taşımacılığın Dezavantajları

Her ne kadar multimodal taşımacılık avantajları ile ön plana çıkan bir taşımacılık türü olsa da bazı yönlerden uygulamada olumsuzlukları bulunmaktadır.

- Multimodal taşımacılık yapılabilmesi için taşınacak olan eşyanın veya yükün tek bir ünite olarak konteyner olarak taşınması gerekmektedir. Ancak bu taşıma şekli özellikle küçük ebatlı yükler için uygun bir çözüm halinde değildir. Bu da konteyner dan küçük olan ebatlardaki yükler için olumsuz bir yön olarak değerlendirilebilir.
- Organizasyon: Multimodal taşımacılığın en basit organizasyonel yönü alıcı ve satıcı arasındaki tarafıdır, oysa taşıma modları arasındaki değişimler, takip ve bunların entegrasyonu deneyimli taşıyıcı firmalar tarafından yapılması gerekmektedir. Özellikle kıtalar arası yapılacak organizasyonlarda taşıyıcı firmanın deneyim sahibi olması önem kazanmaktadır.
- Entegrasyon: Terminallerin ve taşıyıcı araçların multimodal taşımacılıkta entegre olmaları önem kazanmaktadır. Bu da teknolojik altyapı gereksinimini beraberinde getirmektedir. Yüksek maliyetler ile gerçekleşebilecek bu entegrasyonlar multimodal taşımacılığın ünitelerinin entegrasyonu açısından önem taşımaktadır.

1.4.MULTİMODAL TAŞIMADA TARAFLARIN SORUMLULUĞU

Multimodal taşımacılıkta tarafları uluslararası taraflar, taşıyıcı ve hizmet alan, taşıyan ve fiili taşıyan taraf olarak tanımlamak mümkündür. Bu tarafların birbirlerine karşı sorumlulukları aşağıda gibi özetlenmiştir.

Taşıma sistemlerinde sorumluluk konusuna ilişkin uluslar arası kurallar:- Taşıt sahiplerinin sorumluluklarının sınırlandırılması,- Taşıma sürecinde hizmet sorumluluğu, bağlamındadır. Taşıt sahiplerinin sorumluluklarını sınırlandıran genel kabul görmüş kurallar şunlardır:

- 1924 ve 1957 Brüksel Konvansiyonları (Gemi sahipleri)

- 1973 Cenevre Sözleşmesi ve 1978 Protokolü (CLN) (Nehir gemisi sahipleri), Öte yandan, taşıma sistemlerine göre taşıyanın / taşımacının yüke / yolcuya ilişkin hizmet sorumluluğunu belirleyen uluslar arası kurallar da:- 1924 Lahey Kuralları (Denizyolu),- 1929 Varşova Sözleşmesi (Havayolu),- 1955 Lahey Protokolü (Havayolu),- 1956 Cenevre (CMR) Sözleşmesi ve 1978 Protokolü (Karayolu),- 1961 Guadalajara Protokolü (Havayolu),- 1961 Brüksel Kuralları, (Denizyolu),[14]- 1968 Lahey /Visby Protokolü (Denizyolu), 1974 Atina (PAL) Sözleşmesi ve 1976, 1990, 2002 Protokolleri (Denizyolu),- 1975 Montreal Protokolü (Havayolu),- 1978 Hamburg Kuralları (Denizyolu),- 1979 Brüksel Protokolü (Denizyolu), - 1980 Cenevre Sözleşmesi (Multimodal taşıma),- 1985 CIM Sözleşmesi (Demiryolu),- 1991 Viyana Sözleşmesi (Ulaştırma terminalleri)- 1999 Montreal Sözleşmesi (Havayolu),- 2000 Budapeşte Sözleşmesi (CMNI) (Nehiryolu)- 2008 Rotterdam Kuralları (Denizyolu)dir. (Akten, 2012, s.37)

Uluslararası sözleşmeler açısından taraflar incelendiğinde özetle; 1980 Çoklu Taşıma Sözleşmesi Türkiye tarafından imzalanmamıştır, Türkiye’de yürürlükte değildir. Çoklu Taşımacılık Belgelerine İlişkin UNCTAD - ICC Kuralları yeterli sayıda imza sayısına ulaşmadığı için ihtiyari olarak uygulanmaktadır. Rotterdam Kuralları olarak bilinen anlaşma multimodal taşımacılık için özellikle deniz taşımacılığı tarafı açısından önem kazanmakla beraber Türkiye tarafından henüz imzalanmamıştır. (Değirmenci, 2010, s.79)

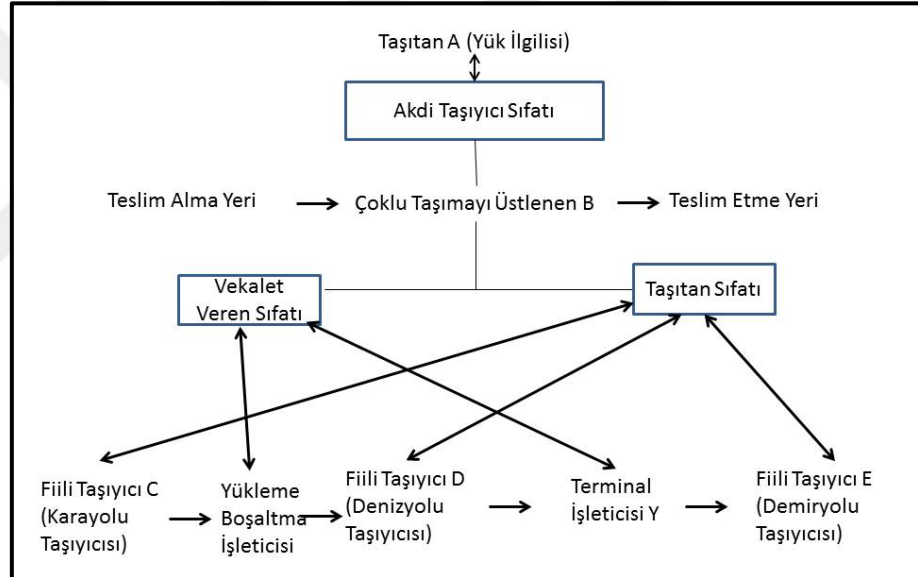
Uluslararası ikili anlaşmalar açısından multimodal taşımacılıkta tarafların sorumluluğu incelendiğinde UNESCAWA, ASEAN, MERCOSUR ve ANDEAN’da tarafların sorumluluğu açısından önem zorunlu sorumluluk sigortasına yer verilmesidir.

Taşıyıcı firma ile hizmet alan arasındaki ilişki 2012 yılında yürürlüğe giren Türk Ticaret kanununda multimodal taşımacılık açısından yer bulmuştur. Her iki taraf

arasındaki hizmet akdinden ortaya çıkan borç ilişkisinde Borçlar kanunu ile tarafların sorumluluğu açısından yer bulmaktadır.

Fiilen taşıyan ile taşıtan arasındaki hizmet ilişkisi multimodal taşımacılığın yapısından da kaynaklı olmak üzere çoklu bir yapı ve organizasyona dayanmaktadır. Taşıtan firma bir olsa dahi birden fazla taşıyan var olduğu için tüm yapılan bu hizmetler birbirleri arasında taraf ve sorumlulukları da beraberinde getirmektedir. Multimodal aynı zamanda uluslararası bir taşıma modeli olduğundan dolayı fiili olarak taşıma işlemini yapan taraflardan bir veya daha fazlası da uluslararası hukuk ve hükümler ile sorumlulukları paylaşmaktadırlar. İlgili anlaşmalar yukarıdaki paragrafta ifade edilmiştir. Bahsi geçen tarafların ilişkisi aşağıdaki çizelgede ifade edilmiştir.

Çizelge 1.5:Multimodal Taşımacılıkta Tarafların Sözleşmesel İlişkisi



Kaynak: Nil Kula Değirmenci, **Çoklu Taşımalarda Sorumluluk Sigortası Uygulamaları**, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, Ders Notları

<http://www.deu.edu.tr/UploadedFiles/Birimler/21159/Nil%20Kula%20De%20C4%9Firmenci.pdf>, (Erişim 02/02/2015)

Olası bir uyuşmazlık söz konusu olduğu takdirde taraflar sorumlulukları itibari ile UNCTAD-ICC Kuralları'nı uygulayacaklarını kararlaştırmadıkları ise yerel uygulama açısından baktığımızda uygulanacak bir kuralın olmadığı görülmektedir. Bu durum da beraberinde multimodal taşımayı üstlenen tarafın, olası zararın taşımının hangi bölümünde geleceğini bilemeyeceği için de hangi sorumluluk rejimine tabi olacağını da beklemeyeceği sonucunu getirecektir. Söz konusu

tarafından biri veya her ikisi de uygulanabilecek tekli taşıma anlaşmalarından birine taraf değil ise hangi uluslararası anlaşmanın geçerli olduğu da belirsiz olacaktır. Bu tip tarafların sorumlulukları ve uygulanacak kuralların belirsizliği multimodal taşımacılığı üstlenen işletmecilerin hukuken korumasız kalma risklerine karşı sigorta ile olası kayıpların giderilmesine yol açtığı görülebilmektedir. Söz konusu sigortalar; taşınan emtia ile ilgili yük sigortası himayesi, multimodal taşıma işletmecisi için ise sorumluluk sigortası himayeleri devreye girmiştir. Bu sigortalar ihtiyari sigortalar olup, işletmeler tarafından ilave gider kalemi olarak maliyetlendirilmektedir.

1.5.MULTİMODAL TAŞIMA VE ULUSLARARASI ÖRGÜTLER

Multimodal taşıma ile ilgili devletler arası ve NGO'lar 1980 yılında yapılan Birleşmiş Milletler Multimodal Transport konvansiyonunda tanımlanmıştır. Katılımcı ülkelerin bünyelerinde ve Birleşmiş Milletler ile işbirliğinde olan Avrupa Ekonomik birliğine dahil organlar bu konvansiyon dahilinde yer almıştır. Her iki yapı olan devletler arası ve NGO'lar multimodal taşımacılığın kapsamını koruma, işleyişini yürütüp kolaylaştırma ve ülkeler arası faaliyetlerde ortak dil geliştirme amacındadır. Burada diğer bir ifade ile; ülkelerin bağlı buldukları veya işbirliği içinde oldukları ekonomik topluluklardaki ülkeler arası ticari faaliyetleri kapsamında ortak hareket ve düzenlemeleri belirlemek ile NGO'lar olan sivil toplum örgütlerinin devletler arası yapılacak olan anlaşmalar doğrultusunda yapılacak olan ticaretin multimodal taşımacılık kapsamında iyileştirilmesidir. Burada her iki gruba da kendi faaliyet konuları dahilinde farklı görevler düşmektedir. (Conference on a Convention on International Multimodal Transport, 1980, 1981, s.1.) Bu gruba ilave olarak konvansiyonun farklı oturumlarına katılan Arap Denizcilik Federasyonu ve Arap Ekonomik İşbirliği'de dâhil olmuştur.

1.5.1.Multimodal Taşımacılıkta Devletler Arası Örgütler

Birleşmiş Milletler Multimodal Konvansiyonuna göre devletler arası örgütler kapsamında ; Uluslararası Demiryolu Nakliye Merkez ofisi, Gümrük İşbirliği Konseyi, Avrupa Ekonomik Birliği, Özel Kanunlar Uluslararası Enstitüsü, Ekonomik İşbirliği ve Gelişimi organizasyonu, Afrika Tekillik Organizasyonu, Amerika Eyaletleri Organizasyonu olarak tanımlanmıştır. (Conference on a Convention on International Multimodal Transport, 1980, 1981, s.1.)

Ülkemiz açısından bu konu dahilinde T.C. Ulaştırma Bakanlığı, T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı gibi resmi organlar faaliyet göstermektedir.

T.C. Ulaştırma Bakanlığının görev ve yetkileri ile ilgili tanım (Resmi Gazete, 1987) itibariyle haberleşme ve ulaşım alanlarında ihtiyaçları tespit etmek, bunların hesaplamalarını yaparak ilgili evrensel hizmetlerin yürütmesini sağlamak, haberleşme ve ulaşım alanındaki yetki belgelerini onaylamak olarak özetlenebilir. Bakanlık yıllık ve on yıllık raporlarını www.ubak.gov.tr den elektronik olarak yayınlamak ile beraber e-devlet projesi dahilinde faaliyeti içerisinde bulunan konular hakkında elektronik hizmetleri de dahil etmiştir. Taşımacılık açısından önemli bir kurum olan Ulaştırma Bakanlığı, sivil havacılık, limanlar, karayolları, deniz yolları ve demiryolları ile beraber haberleşme açısından yürütme yetkisine sahiptir.

Ülkemizde bulunan T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı misyon itibariyle gümrük ve ticaret alanında politika ve uygulamaları geliştirmek olarak özetlenebilir. (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Misyon) Söz konusu bakanlık dahilinde yürütme ve denetleme olarak iç ve dış ekonomi (ithalat ve ihracat), gümrükler, tüketicilerin korunması ile Avrupa Birliği entegrasyonu gibi dış ilişkilerin bu kapsamda kurulup entegre edilip yürütülmesi dahildir. Türkiye Cumhuriyetinde bulunan tüm bakanlıklar gibi merkezi Ankara’da olup il ve yurtdışı teşkilatlandırmaları ile faaliyetlerini sürdürmektedir. Yıllık, on yıllık raporlarını elektronik ortamda <http://www.gtb.gov.tr/> yayınlamaktadır.

1.5.2.Multimodal Taşımacılıkta NGO’lar

NGO - non-governmental organization – sivil toplum örgütleri; resmi kurumların dışında kalan, ve bunlardan bağımsız olarak çalışan gönüllülük usulü ile vakıf ve dernek gibi topluma yararlı bir hizmet için kurulmuş yasal topluluklardır.

Uluslararası taşımacılık çerçevesinde NGO’ları incelediğimizde gerek uluslararası taşımacılık gerek ise multimodal taşımacılık ile ilgili sorun ve çözümlerin ortak platformlarda hareket edilebilmesi için kurulmuş dernekler olarak adlandırılabilir.

Söz konusu sivil toplum örgütleri faaliyet göstermiş oldukları alanlarda istatistiki bilgileri toplamak, sektörel mevzuat konusunda toplayıcı ve yön gösterici olmak, sektörel standardizasyon sağlamak, sektör içi eğitimler ile sektör bilgisini güçlendirmek gibi misyonlar üstlenmektedirler.

Yine Birleşmiş Milletler Multimodal Konvansiyonunda multimodal taşımacılık ile ilgili NGO’lar katılımcı ülkeler ve güncel faaliyetleri doğrultusunda ; Baltık ve

Uluslararası Denizyolları Konferansı, IATA, Uluslararası Ticaret Odası, Uluslararası Denizcilik Odası, Uluslararası Konteynır Bürosu, Uluslararası Freight Forwarder Birliği Federasyonu, Uluslararası Kara Nakliye Birliği, Uluslararası Armatörler Birliği, Uluslararası Deniz Sigorta Birliği ve Latin Amerika Armatörler Birliği olarak tanımlanmıştır. (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Misyon)

Uluslararası taşımacılık açısından özellikle NGO'ların rolü incelendiğinde sektörel olarak kendi standardizasyonlarını getirdikleri için bir çok yerel kanun bu standardın altında da kalmaktadır. Örneğin Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği olan IATA getirmiş olduğu kriterler ve kaza önleme politikaları ile üye kuruluşlarını bağlı buldukları ülkelerin standardının üzerine getirmesi gibi bir misyonu bulunmaktadır. Benzer çalışmayı Lojistik Firma Dernekler Federasyonu FIATA'da da kendi harmonize evrak standardizasyonu ile sağladığını böylece geliştirmiş olduğu ve uluslararası kabul görmüş kıymetli evrakları ile sektöre yön verdiği bahsedilebilir.

Multimodal taşımacılık açısından ve sektöre yön veren NGO'lar olarak incelendiğinde FIATA – Lojistik Firma Dernekler Federasyonu, UIRR – Uluslararası Kombine Taşıma Şirketleri birliği ve ICF – interkonteyner-interfrigo incelenecektir. Uluslararası taşımacılık ile ilgili Türkiye'de faaliyet gösteren NGO'lar aşağıda liste olarak sunulmuştur.

- BM Ekonomik ve Sosyal Konseyi (ECOSOC)
- Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD)
- Güneydoğu Avrupa İşbirliği İnisiyatifi (SECI)
- BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD)
- Uluslararası Para Fonu (IMF)
- Dünya Bankası (World Bank)
- Dünya Ticaret örgütü (WTO)
- Uluslararası Sicil Havacılık Örgütü (ICAO)
- Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)
- Dünya Gümrükleri Örgütü (WCO)
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Dernekleri Federasyonu (FIATA)
- Uluslararası Hava Taşımacılık Birliği (IATA)
- Avrupa Freight Forwarder Birliği (FFE)
- Ulusal Gemi Acentaları ve Komisyoncuları Dernekleri Federasyonu (FONASBA)
- Uluslararası Limanlar ve İskeleler Birliği (IAPH)
- Uluslararası Kargo Taşımacılık Koordinasyon Birliği (ICHCA)
- Uluslararası Gümrük Komisyoncuları Dernekleri Federasyonları (IFCB)

- Uluslararası Kara Taşımacılığı Birliği (IRU)
- Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC)
- European Association For Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (CLECAT)
- Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLTV)
- European Freight Trades Association (EFTA)
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB)
- Deniz Ticaret Odası (DTO)
- United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)

a. *Lojistik Firma Derneklerin Federasyonu (FIATA)*

31 Mayıs 1926'da Viyana Avusturya'da, orijinal adı “*Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés*” olmak üzere kurulmuştur. Günümüzde genel merkezi Glattburg, İsviçre'de bulunmakta olup, 150 ülke ve 8 ila 10 milyon çalışanı ile 40 000 taşımacılık şirketinin üyesi olduğu bir sivil toplum kuruluşudur.

FIATA, BM Ekonomik ve Sosyal Konsey'de istişari statüye sahiptir. (FIATA) Türkiye’de FIATA Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTIKAD) tarafından temsil edilmektedir.

FIATA'nın genel amaçları; dünyadaki lojistik firmaları ile işbirliğini genişletmek, sektöre danışmanlık hizmeti sunmak, üye firmalarını uluslararası alanda temsil ve çıkarlarını korumak, yayınlar hazırlamak, dokümantasyon harmonizasyonu sağlamak, eğitimler sunmak, elektronik ticaret gibi uygulamaların gelişimine öncülük etmek olarak sıralanabilir.

FIATA bu amaçlar doğrultusunda alt komisyonları ile beraber hareket eden ve uluslararası kabul görmüş ve FIATA tarafından hazırlanan dökümanlar hazırlayan bir sivil toplum örgütü olmuştur. Yapmış ve kabul ettirmiş olduğu bu çalışmalar ve dökümanlar ile gerek üyelerinin gerek ise lojistik sektörünün ihtiyaç ve olası kavram karmaşalarını çözüm bulmayı hedeflemektedir. Faaliyet göstermiş olduğu alanlar arasında üyelerinin karşısına çıkan her türlü yasal ve ticari bürokratik işlemi çözümlendirmeyi hedeflemektedir.

Uluslararası olarak kabul görmüş dökümantasyon aşağıdaki gibi listelenmiştir.

- “Ciro edilebilir kombine taşımacılık konşimentosu” (negotiable FIATA combined transport bill of lading – FBL)

- “Lojistik firma mal teslim alındı makbuzu” (forwarders certificate of receipt - FIATA FCR)
- “Lojistik Firma taşıma Makbuzu” (Forwarders certificate of transport – FIATA FCT)
- “Lojistik firma antrepo alındı makbuzu” (FIATA warehouse receipt – FWR)
- “Ciro edilemeyen kombine taşımacılık konşimentosu” (non-negotiable FIATA multimodal transport waybill – FWB)
- “Tehlikeli madde taşımaya ait gönderen bildirim” (Shippers declaration for transport of dangerous goods – FIATA SDT)
- “Taşımacılık talimatları” (FIATA Forwarding Instructions – FFI)
- “Ağırlık Sertifikası” – (shippers intermodal weight certificate – FIATA SIC)

Söz konusu bu dökümanlar temsil yetkisi olan dernek veya kuruluş tarafından tedarik edilebilir.

b. Uluslararası Kombine Taşıma Şirketleri Birliği (UIRR)

17 Büyük kombine taşımacılık faaliyeti gösteren işletme tarafından kurulmuş, orijinal adı “Union internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route” olan kuruluş çevre ve özellikle gaz emisyonu anlamında önemli faaliyetlerde bulunmuştur. UIRR aynı zamanda UIC (Union internationale des chemins de fer- International Union of Railways) in ortağıdır. Gürültü kirliliği, güvenli sürüş teknikleri, gaz emisyonu, demiryolları entegrasyonu, yol güvenliği, yükleme güvenliği gibi konularda gelişmeler kayıt etmişlerdir.

c. İnterkonteyner - İnterfrigo (İCF)

1967 yılında Intercontainer olarak kar amacı gütmeyen Avrupa demiryolları şirketleri kuruluşu olarak kurulmuştur, 1993 yılında ise; 1949 yılında Avrupa’da soğutmalı demiryolu taşımacılığı ile yüksek tonajlı ürünler çoğunlukla muzları Rotterdam’dan Almanya ve İsviçre’ye taşıyan kar amacı gütmeyen örgüt ile ortak olarak bugünkü

adı ICF olan Interkonteynır-Interfrigo adını aldı. Merkezi halen Belçika'da bulunan lojistik tedarikçisinin esas meşguliyet alanı intermodal konteynır bazlı taşımacılıktır.

1.6.TÜRKİYE'DE MULTİMODAL TAŞIMACILIK

1.6.1.Türkiye'de İhracata Genel Bir Bakış

Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşu olan 1923 yılından 2013 yılına kadarki ihracat değerlendirmesi yapıldığında, 1923 yılında toplam Türkiye'nin ihracat rakamı 50 790 000 USD ile başlarken, 2013 yılında 151 802 637 000 USD (Türkiye İstatistik Kurumu) olarak kayıtlara geçmiştir. 2013 yılında en çok ihracat yapılan ilk 3 ülke sırasıyla Almanya, Irak ve İngiltere olarak gerçekleşmiştir. (Türkiye İstatistik Kurumu) Avrupa Birliği ülkelerine olan Türkiye'nin ihracatı 2013 yılında toplam ihracatının 41,5% si ile en büyük payı almıştır.

Türkiye'nin ihracatının büyümesi 1923'den 2013 yılına kadar yıllar boyunca istikrarlı bir şekilde artarak devam etmiştir. Mevcut ülke politika ve global talepler bu sürecin devam edeceği yönünde sinyaller vermektedir. 1980 yılında Türk Lirasının konvertible olması ihracat miktarında da artışa sebebiyet vermiştir.

Türkiye'de ihracat yapılabilmesi İhracat Yönetmeliği Madde 4 ihracatı "bir malın veya değer in yürürlükteki İhracat Mevzuatı ile Gümrük Mevzuatı'na uygun şekilde fiili ihracatının yapılması ve Kambyo Mevzuatı'na göre bedelinin (bedelsiz ihracat hariç) yurda getirilmesini veyahut Müsteşarlıkça ihracat olarak kabul edilecek sair çıkışları" ve ihracatçıyı ise "ihracat edeceği mala göre ilgili ihracatçı birliğine üye olan, gerçek usulde vergiye tabi (tek vergi numarası sahibi) gerçek ve tüzel kişi tacirler, Esnaf ve Sanatkar Odalarına kayıtlı olup üretim faaliyetiyle işgal eden esnaf ve sanatkarlar ile joint-venture ve konsorsiyumları" olarak tanımlar. (Resmi Gazete, 1996)

Türkiye'de ihracat yapabilmek için öncelikle gerçek veya tüzel kişi olarak fatura kesebilir, Maliye'den onaylı Fatura Sahibi, Vergi Numarasına sahip, ilgili İhracatçılar Birliğine Üye, Ticaret Odasına Üyeliği adımlarının tamamlanması gerekmektedir. (Şahin, 2007, s.4-5)

Söz konusu adımlar tamamlandıktan sonra yurtdışındaki alıcı ile ticari anlaşmaları tamamlayan Türkiye'deki satıcı satılacak olan mamulün cinsine göre talep edilen ihracat evraklarını düzenlemektedir. Herhangi bir ön izin, kısıtlanmış ürün veya benzer bir özel durum söz konusu değil ise, ihracatçı gümrük müşavirine vereceği vekalet ile gümrükleme işlemleri ve benzeri işlemler için onay verir ve yurtdışındaki

müşteri için KDV hariç faturayı düzenler. İhracatçı hazırlamış olduğu emtianın çeki listesini yani miktarını belirleyen irsaliyesini hazırlar ve faturası ile beraber gümrük müşavirine teslim eder. Taşıma şirketi gümrük müşaviri ile temasa geçerek gümrükleme işlemlerinin ve ürünlerin ne zaman hazır olacağını teyidini alır. Gönderilecek olan ülke ile Türkiye arasında ikili anlaşma veya Gümrük Birliğinden kaynaklanan vergi indirimi sağlayabilecek döküman EURO 1 / Menşei Şehadetname veya ART gümrük müşaviri tarafından hazırlanır ve satıcı ile alıcı tarafından önceden belirlenen şarta göre banka üzerinden veya ürünle beraber diğer evraklarla beraber gönderimi gerçekleştirilir.

Gümrük işlemlerinin hız açısından incelediğimizde 2013 yılında T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı internet sitesinde yayınlamış olduğu süreye göre (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2013) ihracat beyannamelerinin 78%'si ilk yarım saat içinde sonuçlandırılarak ülkeyi terk edebilir hale gelmiştir.

İhracat işlemi ürün gönderimi gerçekleştiikten sonra beyanname ile beraber ihracatçının menfaatine olacak şekilde KDV iadesi için teşvik talep edilir. Taşıma işlemi ihracatçıya ait ise, ortaya çıkan bedel ihracat kalemi olarak geçerli olduğu için KDV hariç olarak düzenlenmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığının İhracatı destekleme ile ilgili yayınlamış olduğu teşvik paketinde (T.C. Ekonomi Bakanlığı Duyurular) ihracatçılara büyüklüklerine ve bulunmuş oldukları bölgelerine göre aşağıdaki teşvikleri sunmaktadır.

- ✓ KDV İstisnası
- ✓ Gümrük Vergisi Muafiyeti
- ✓ Vergi İndirimi
- ✓ Faiz Desteği
- ✓ Yatırım Yeri Tahsisi
- ✓ Sigorta Primi İşveren Hissesi Desteği
- ✓ Sigorta Primi (İşçi Hissesi) Desteği (6. Bölge)
- ✓ Gelir Vergisi Stopajı Desteği (6. Bölge)
- ✓ KDV İadesi (Stratejik Yatırımlar)

Ekonomi Bakanlığının ihracatçılara yönelik teşviklerinin haricinde ilave olarak yukarıda bahsi geçen İhracatçılar Birliklerinin de üyelerine yönelik ihracat paylarını geliştirmelerine yönelik teşvikleri bulunmaktadır. Söz konu teşviklerden bazıları

aşağıdaki gibi sıralanmıştır; (İstanbul Maden Metal İhracatçılar Birlikleri Genel Sekreterliği, 2014)

- ✓ Yurt dışında gerçekleşen fuar katılımların desteklenmesi
- ✓ Yurtdışında gerçekleşen fuarlara Milli Katılım Düzeyinde katılım sağlanması ve desteklenmesi
- ✓ Yurtdışında gerçekleşen fuarlara bireysel katılımların desteklenmesi
- ✓ Yurtdışı Birim, Marka ve Tanıtım Faaliyetlerinin Desteklenmesi
- ✓ Türk Ürünlerinin Yurtdışında Markalaşması, Türkmalı İmajının Yerleştirilmesi ve TURQUALITY®'nin desteklenmesi
- ✓ Tasarım desteği
- ✓ Uluslararası nitelikli yurt içi ihtisas fuarlarının desteklenmesi

Türkiye’de ihracatın desteklenmesi ve bilgi edinme ile ilgili ihracatçı birlikleri, Türkiye İhracatçılar Meclisi, T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı internet sitesi ve çağrı merkezi, Eximbank ve T.C. Ekonomi Bakanlığı resmi kaynakların bazılarıdır. Bu kaynaklara ilave olarak sivil toplum örgütleri ve üniversiteleri de saymak mümkündür.

1.6.2. Türkiye İhracatında Taşımacılık

Türkiye’de yük ağırlıklarına doğru bakıldığında 2000 ile 2009 yılları arasında yolcuların %90 ve yüklerin 95% sinin karayolu ile taşındığını görülebilmektedir. (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı , 2013, s.13.) Diğer taraftan ihracat açısından 2009 ile 2013 yılları Çizelge6’da TUIK verilerini değerlendirildiğinde ise diğer taşımacılık modelleri açısından en büyük oran deniz taşıma modeli ihracat açısından tercih edilen bir model olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durum Türkiyenin bulunmuş olduğu coğrafi konumun getirmiş olduğu doğal maliyet avantajı açısından ve kapasite uygunluğu açısından denizyolu taşımacılık modeline ağırlık verilmesinden kaynaklanmaktadır. (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı , 2013, s.14.)

Çizelge 1.6: Yollara Göre İhracat 2009 – 2013

	Yıl	2009	2010	2011	2012	2013
Denizyolu	Değer: Bin \$	47 145 609	57 784 065	73 576 384	77 983 403	82 930 885
	% Payı	46%	51%	55%	51%	55%
Demiryolu	Değer: Bin \$	906 923	990 802	1 242 610	1 017 753	956 521
	% Payı	1%	1%	1%	1%	1%
Karayolu	Değer: Bin \$	42 392 616	45 948 708	50 257 713	50 440 156	53 674 535
	% Payı	42%	40%	37%	33%	42%35
Havayolu	Değer: Bin \$	9 764 289	7 684 769	8 577 891	21 781 595	12 960 697
	% Payı	10%	7%	6%	14%	9%
Diğer	Değer: Bin \$	1 933 175	1 474 875	1 252 272	1 238 830	1 279 999
Toplam	Değer: Bin \$	102 142 613	113 883 219	134 906 869	152 461 737	151 802 637

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, www.tuik.gov.tr (Erişim 02/02/2015)

1.6.3. Türkiye’de Multimodal Taşımacılık

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili olması, Avrupa ile Asya’yı birbirine bağlayan nitelikte olması, Karadeniz’i açık denizlere bağlayan boğazlara sahip olması, Orta Doğu’da gelişmekte olan ekonomiler ve doğal kaynaklara komşu ülke olması ve ülke içerisinde artan yabancı sermayenin özellikle de otomotivin üretim hacminden dolayı multimodal taşımacılığın önem kazandığı ve kısa sürede stratejik hedefler belirlenip büyük gelişmeler sağlanacağı bir ülke halindedir.

Alıcı ve satıcıların günümüzde üretim maliyetlerinin şeffaflaşmasından dolayı üçüncü parti tedarikçilerinin maliyetleri ile toplam maliyet düşürme ile ilgili stratejiler benimsemişlerdir. Bu noktada taşıma ile ilgili maliyetler ihracatçı firmalar için önem kazanmaktadır.

Multimodal taşımacılığın en önemli özelliği tek bir ünitenin güvenli ve elleçleme gerektirmeden zincirleme olarak farklı modlarda taşınması olduğu için Türkiye bu noktada önem kazanmıştır. Gerek karayolları ağı ve gümrük kapıları gerek ise liman

bağlantıları ve Ro-Ro hizmetleri ile çok modlu taşımacılık alanında gelişmekte olan alanlar içerisinde yer almaktadır.

1.6.3.1. İhracatta Multimodal Taşımacılığın Yeri ve Önemi

Türkiye gerek bulunmuş olduğu coğrafi konum açısından gerek ise gelişmekte olan ülkeler arasında en canlı ekonomiler arasında bulunduğu için ihracat ve sonucunda da taşımacılık hizmetleri önemli bir sektör halindedir. Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan, Karadeniz, Ege ve Akdeniz ile kıyısı olmasından dolayı ve Marmara Denizi gibi bir iç deniz sahipliğinden dolayı taşımacılık hizmetleri gerek karayolu gerek ise deniz yolu açısından önem kazanmıştır. Mevcut bulunmuş olduğu coğrafi konum itibarıyla gerek ülkenin ithalat ihracat taleplerini karşılaması, gerek ise transit yüklerin ülke sahasından geçmesinde hizmetler sunulması için çeşitli yatırımlar stratejik olarak da devam etmektedir. (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014) Çok modlu taşımacılık açısından Türkiye 2014-2018 yılları Stratejik plan dahilinde almış olduğu kararlarda, çok modlu taşımacılık paylarının geliştirilerek artırılması ifade edilmiş olup, (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014, s.56) karayollarının entegrasyon çalışmalarına başlandığı ifade edilmiştir (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014, s.64.), istinaden stratejik hedeflere Kombine/İntermodal Taşımacılık İstişare Platformunun kurulması ((T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014, s.79), dahil edilmiştir. Bu kapsamda hedeflenen imzalanacak anlaşma sayısı 8 olarak stratejik plan içerisinde dahil edilmiştir.

Türkiye ihracatının gelişmesi ve Ulaştırma Bakanlığının altyapı ile ilgili yatırım planları doğrultusunda bir öngörü yapıldığında, Müsiad'ın 2013 yılında yayınlamış olduğu Lojistik sektör raporunda, uzun dönemde uluslararası taşımacılığın 2/3'ünün çok modlu (kombine) taşımacılık ile yapılacağı belirtilmiştir. T.C. Ulaştırma Bakanlığının yayınlamış olduğu 2018 yılına kadar ki stratejilerinin arasında da çok modlu taşıma ile çok modlu taşımalar ile ilgili gerek alt yapı çalışmaları gerek ise ikili anlaşmaların imzalanması ile ilgili çalışmaların yapıldığı bilinmektedir. Bu bilgiler ışığında kısa ve orta vadede multimodal taşımacılığın ihracat içerisinde daha fazla önem kazanacağı belirtilebilir.

Fiziksel şartlar açısından multimodal taşımacılığın gerekliliklerine bakıldığında, Türkiye'de 5 farklı şekilde görülmektedir; (Ateş, 2009 s. 18-19)

- ✓ Demiryolu ile konteynır, ayaklı konteynır taşıması,

- ✓ Denizyolu bağlantılı konteynır taşıması,
- ✓ Ro-Ro taşıması,
- ✓ Feribot taşıması,
- ✓ Ro-La Taşımı'sı'dır.

Bu taşıma şekilleri de deniz taşıma ihracat şekilleri olduğu için TUIK tarafından ihracat kayıtlarında denizyolu ihracat altında yer almaktadır.

Multimodal taşımacılıkta zincirleme olarak taşıma sistemlerinin bir arada kullanılmasının sebeplerinden birisi de ekonomik olmasıdır. Deniz yolu ulaşımı hava ve karayolu ulaşımına göre uzun mesafelerde daha az maliyetli olduğu için bu taşımacılık sisteminde en önemli unsurlardan biri deniz yollarının verimliliğidir. Verimliliğin artması ile düşen maliyetler fiyat rekabetine bu da ihracatçının fiyat avantajına sebebiyet verdiğini düşünmeye sebebiyet vermektedir. Karayolu + denizyolu multimodal taşıma modu değerlendirilmesi yapıldığında; fiyat avantajı sağlanabilmesi için yapılan maliyet hesabında denizyolu mesafesinin 280 km den fazla olması göz önünde bulundurulmalıdır. (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, s. 30)

Özellikle kıtalar arası veya uzun mesafe konteyner ihracatında önem kazanan multimodal taşımacılık, karayolu taşımaya alternatif olarak kendi avantajlarını beraberinde getirmiştir. Özellikle Avrupa ihracatında karşılaştırma yapıldığında karayolu kullanımına göre sürücülerden kaynaklanan verimsizliklerin azalması, yakıttan sağlanan tasarruflar ve Avrupa Birliğinin çevre politikaları gibi sebeplerden dolayı ön plana çıkmaktadır. Türkiye ihracatının 41,5% sinin Avrupa Birliği ülkelerine olduğu göz önünde bulundurulduğunda, bu taşıma modelinin önemi artmaktadır.

2. İHRACAT YÜKLERİNİN ROMANYA KÖSTENCE LİMANI ÜZERİNDEN AVRUPA'YA DAĞITIM ÖRNEĞİ

Çalışmanın bu bölümünde Romanya Cumhuriyetinin günümüze kadar olan gelişimi, Köstence Şehri hakkında bilgiler, Köstence Limanının yatırım planı, bağlantıları ve stratejik önemi ile beraber Köstence Limanından Avrupa'ya dağıtım örneği ele alınacaktır.

2.1. ROMANYA CUMHURİYETİ

Romanya, Avrupa ile Asya'nın ve de Tuna Nehri ve Karadeniz sebebiyle de Ortadoğu bağlantısı sebebi ile coğrafi yerleşimi açısından stratejik bir konuma sahiptir. Avrupa'nın güney doğusunda yer alan ülkenin 2011 yılında yapılan nüfus sayımında 20.131.641 olduğu yayınlanmıştır. (Comunicat De Presă, 2013) Ülke nüfusunun 96%'si okur yazar olup, nüfusun ortalama yaşı 39,7'dir ki bu da diğer Batı Avrupa ülkelerine göre daha genç bir nüfusa sahiptir. Avrupa Birliği üyesi olan Romanya Cumhuriyeti, birlik dâhilinde yüz ölçümü açısından yedinci sıradadır ve başken olan Bükreş ise yine Avrupa Birliği şehirler sıralamasında altıncı sıradadır.

Romanya Cumhuriyeti bulunmuş olduğu konum ve Avrupa Birliği gibi üye olduğu örgütler açısından uluslararası açıdan önemli kuruluşlara üyedir. Üye olduğu bazı birlik ve örgütler; Avrupa Birliği, Frankofon, Latin Birliği, Avrupa Güvenlik ve İş Birliği Teşkilatı, Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü sayılabilir. Romanya Cumhuriyetinin bulunmuş olduğu topraklar ve ulusun tarihine bakıldığında, Avrupa'nın en eski insan fosillerinin keşfedildiği ülkedir. Keşfedilen bu fosiller 42 000 yıl öncesine ait olduğu tahmin edilmektedir. (Romania, 2015)



Şekil 2.23: Romanya Haritası

Kaynak: Google Earth Maps Romania,

<https://www.google.com/maps/place/Romanya/data=!4m2!3m1!1s0x40b1ff26958976c3:0x84ef4f92a804b194?sa=X&ei=NiDSVI7eI5HSaK-JgeAB&ved=0CBoQ8gEwAA> , (Erişim 02/02/2015)

14. Yy da ilk defa kendilerine ait devle kuran Rumenler, on ve on altıncı yüzyıllar arasında Macaristan Krallığının parçasıydı ve bu süreç dahilinde 15 ve 16.yy da dahil olduğu krallık ile Osmanlı himayesi altına girdiler. Yaklaşık 400 yıl süren Osmanlı himaye döneminde şehirlerinde bazı mimari eserler kalsa dahi Osmanlı karakteri kazanmamıştır. Osmanlıların Ruslar karşısında savaşı kaybedince 1821 yılında Bükreş Anlaşması ve devamında 1878 yılındaki Berlin Anlaşmaları ile bağımsızlıklarını kazanan bölgedeki halklar Romanya adı altında birleştiler. 1881 yılında Romanya krallığını ilan etti ancak 2. Dünya savaşı sırasında Nazi Almanyası tarafından tuttuğu için 1944 yılında Kızıl Ordu tarafından işgal oldu. 1947 yılında komünist Romanya Halk Cumhuriyeti haline geldi. Romanya'nın tarihsel dönüm noktalarından biri ise 1967'de Nicolae Ceauşescu'nun iktidarı ele geçirmesi ve 1989 yılında Romanya Devrimi ile iktidarın son bulup Ceauşescu'nun idamı ve takip eden demokrasiye geçişidir. Romanya Cumhuriyeti 2004 yılında Nato, 2007 yılında ise Avrupa Birliğine dahil olmuştur.

Türkiye ile Romanya arasındaki mevcut durum yatırımlar açısından değerlendirildiğinde ise; Romanya'nın doğrudan yabancı yatırımcılar arasında

6,9%'lik payı ile Türkiye üçüncü sırada gelmektedir. (Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı, Doğrudan Yabancı Yatırımların Görünümü, 2014) Türkiye'nin Romanya'ya yatırım yapma sebeplerinden bazıları; Romanya'nın Avrupa Birliği üyesi olması, genç çalışabilir nüfusun bulunması, lojistik açısından çok önemli bağlantılarının bulunması, ülkenin yabancı yatırımcıya sağlamış olduğu 16%'lik sabit vergi muafiyeti, hızlı amortisman, zararı 5 yıla kadar muhasebeleştirilebilme ve istihdam ile ilgili teşvikler yatırım için avantajlar sunmaktadır.

2.2. KÖSTENCE ŞEHİRİ

Köstence, Romanya Cumhuriyetinin beşinci en büyük kenti ve en büyük liman şehir özelliğini taşır. Şehir Dobruja bölgesinde bulunup Karadeniz'e kıyısı vardır. Şehrin tarihi M.Ö. 600'lere yine deniz ticareti ile bağlantılı olarak dayanır. Liman kenti de olduğu için ve nüfus 92%'si Romen, 2,8%'i Tatar, 0,17%'si Yunan, 2,9%'si Türk geri kalanı ise Bulgar, Yahudi ve Çingenerden oluşur. (Institutul National De statistica, 2014)



Şekil 2.24: Köstence Şehri

Kaynak: Ovidius University Of Constanta, <http://admission.univ-ovidius.ro/o-u-c-presentation/the-city-of-constantia/> (Erişim 02/02/2015)

Köstence adını – Rumence ve diğer dillerdeki benzer söylemi olan Konstanta'yı 274 ile 337 tarihleri arasında Romalı İmparator 1. Konstantin'i onurlandırmak için

almıştır, Osmanlı zamanında ise rivayete göre şehir çok güzel olduğu için “güzelce” yerine “Köstence” olarak söylenmiştir. (History Of Constanta)

Günümüzde Köstence şehri ile Türkiye’deki iller arasında çok iyi ilişkilerin olduğu yapılan kardeş kentlik anlaşmalarından da anlaşılabilir. Köstence ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi (yıl 1999), İzmir Büyükşehir Belediyesi (yıl 1995), Bursa Gemlik Belediyesi (yıl 2001), Eskişehir Tepebaşı Belediyesi (yıl 2013) ve Çanakkale Ayvacık Küçükkuyu Belediyesi (yıl 2014) olmak üzere kardeş kentlik anlaşmaları mevcuttur. (T.C. İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü)

Köstence’nin liman şehri olarak tarihteki önemimin yanı sıra günümüz modern anlamdaki bugünkü önemine gelmesinin alt yapısı 1890 – 1895 yılları arasında Romen mühendis Anghel Saligny’nin Tuna üzerine dönemin önemli mimari eserlerinden olan daha önce 1. Carol Kralı Köprüsü olarak adlandırılan daha sonra eserin adıyla anılacak olan Dünya Mirası listesinde olan o dönemin dünyanın 3. En uzun ve Avrupa’nın en uzun köprüsü ile Köstence Limanı yeniden yapılanma ve modernleşme projesine geçmiştir. (T.C. İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü) 1987’de köprü yenilenerek çift yönlü demir yolu, otopan ve yürüme bantları ile Tuna Nehrinin önemli mimari yapılarından biri olarak hizmet vermeye devam etmektedir. (Wikipedia, 2015)

Türkiye ile Romanya arasındaki siyasi ve ekonomik ilişkiler 1933 yılında Mustafa Kemal Atatürk’ün idaresinde, Türkiye Dışişleri Bakanı Revfik Rüştü Aras ile Romanya Dışişleri Bakanı Nicolae Titulescu arasında Ankara’da “Dostluk, Saldırmazlık, Hakemlik ve Uzlaştırma” anlaşmasını oluşturmasına dayanmaktadır. Devam eden sürede ise Türkiye, Romanya, Yugoslavya ve Yunanistan Balkan Anlaşmasını oluşturmuşlardır. İki ülke arasında iyi niyet ve güvene dayanan uzun süreli bu ilişki ile Türkiye Romanya’nın NATO adaylığını desteklemiş, Romanya’da Türkiye’nin Avrupa Birliği üye olma çabalarını desteklemeye devam etmiştir.

1989 yılından bu yana Romanya ile Türkiye arasındaki ticari ve ekonomik ilişkiler sürekli gelişmiş ve istikrarlı olarak çeşitlilik kazanmıştır. Özellikle, Romanya ile Türkiye arasında 1997 yılında imzalanan Serbest Ticaret Anlaşmasının ardından karşılıklı ticaret ilişkilerin hacmi hızla artmıştır. TUIK verine göre 2004 ile 2013 yılları arasında Türkiye’nin ihracat yaptığı ilk 20 ülke sıralamasına 18. Sırada Romanya bulunmaktadır. Söz konusu tarihler aralığında yıllık bazda Türkiye’nin Romanya’ya gerçekleştirdiği ihracat cirosu Çizelge7’de incelenmiştir.

Çizelge 2.7.: Türkiye'nin Romanya'ya İhracatı 2004 – 2013

Yıllar	Değer: Bin \$
2013	2 616 313
2012	2 495 427
2011	2 878 760
2010	2 599 380
2009	2 201 936
2008	3 987 476
2007	3 644 162
2006	2 350 474
2005	1 785 409
2004	1 235 485

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, www.tuik.gov.tr (Erişim 02/02/2015)

Türkiye'nin Romanya'ya gerçekleştirdiği ihracat rakamı 2004 yılından 2013 yılına geldiğinde 212% artış göstermiş olduğu görülebilmektedir.

Romanya'da yaklaşık 9300 Türk sermayeli Romen şirket faaliyet göstermektedir. (T.C. Ekonomi Bakanlığı, Sektör Raporu)

Türkiye ile Romanya arasında imzalanan belli başlı anlaşmalar aşağıdaki gibi sıralanmıştır. Romanya'nın 2007 yılında Avrupa Birliğine üye olması ile beraber Avrupa Birliği şartları uygulanmaya başlanmıştır. Buna göre imzalanan ikili anlaşmalar tarihleri ile beraber; (İstanbul Ticaret Odası, 2009, s. 9)

- Ticaret Anlaşması - 27 Ekim 1970
- Uzun Vadeli Ekonomik, Sınai ve Teknik İşbirliği Anlaşması - 29 Ağustos 1975
- Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması - 9 Haziran 1976
- Uzun Vadeli Ticari, Ekonomik ve Teknik İşbirliği Anlaşması - 20 Ekim 1987
- Deniz Ulaştırması Anlaşması- 6 Mart 1981
- Köstence-İstanbul ve Trabzon Arasında Karşılıklı Olarak Ro-Ro Gemilerde Yolcu ve Motorlu Taşıtların Taşınması Anlaşması - 24 Ocak 1986
- Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi Anlaşması - 1 Temmuz 1986

- Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşma - 24 Ocak 1991
- Turizm İşbirliği Anlaşması - 27-30 Mart 1991
- Serbest Ticaret Anlaşması - 29 Nisan 1997
- Gümrük İşbirliği ve Gümrüklerde İşlenen Suçların Önlenmesi, Tetkiki ve Bu Suçlarla Mücadele Hususunda Karşılıklı İdari Yardımlaşma Anlaşması - 24 Kasım 1997
- Romanya Türkiye İşbirliği Anlaşması - 24 Haziran 2004
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması – 3 Mart 2008

Multimodal taşımacılığın uluslararası hukuk kapsamında Rotterdam ve Hamburg Kuralları olarak geçen iki denizcilik kapsamlı anlaşmayı Türkiye imzalamamış olmasına karşın, deniz ticaret ve usullerine ilişkin 2008 yılında Türkiye ile Romanya arasında ikili anlaşma kapsamında anlaşma imzalanmıştır.

Romanya-Türkiye arasındaki ticari ilişkilerin gelişmesi ile birlikte, inşaat, altyapı, lojistik ve buna benzer alanlarda da yatırımlar gerçekleştirilmiştir.

Türkiye ile Romanya arasındaki taşımacılık ilişkileri gerek Romen nakliye şirketlerinin Türk nakliye şirketleri ile işbirliği örneğinin Romen şirketlerden Romtrans, Compania de Expeditii di Transporturi Auto – Ceta, TBN, ITA gibi ile Türk şirketlerden Gkbora, Er-Nak, Rapid arasında, gerek ise mevcut şirketlerin dışında taşımacılık alanında faaliyet göstererek başlamıştır. Bunlardan bazıları Intertir, Romagra, Traspomania'dır. Mevcut durumda ise Romanya'daki işlem hacminin büyümesinden dolayı bir çok Türk taşımacılık şirketinin Romanya'da şubesi bulunmaktadır. Şubesi bulunan Türk taşımacılık şirketlerinin bazıları; Çobantur Nakliyat, Kare Nakliyat, Karom International, Omsan olarak örnekleyebiliriz.

Türkiye ile Romanya arasındaki ekonomik ilişkiler multimodal taşımacılık açısından özellikle de Köstence limanı açısından önem taşımaktadır.

Uluslararası hukuk açısından çalışmanın birinci bölümünde Türkiye açısından incelenen multimodal taşımacılık, Türkiye ile Romanya açısından ekonomik anlamda önemli bir yere sahiptir. Köstence limanı antik bir liman olma özelliğinin haricinde mevcut bağlantılarından dolayı çalışmanın üçüncü bölümünden daha detaylı olarak elen alınacağı üzere stratejik ve maliyetler açısından verimli bir varış limanıdır.

2.3. KÖSTENCE LİMANI

Köstence limanı ise üç önemli Pan-Avrupa koridor rutunu olan IV. , IX ve VII koridorlar ile Tuna aracılığı ile Kuzey Denizini Karadeniz'e ve nehir ve demir yolu taşımacılığı ile de Avrupa'nın iç kısımlarına bağlantı sağlamaktadır. İklim itibariyle Akdeniz iklimine'de yakın bir iklim sergilediği için deniz yolları kullanımındaki performansı buradaki tercihlerden biridir. Köstence Limanı intermodal taşımacılık ağı bağlantılarından dolayı da Orta ve Batı Avrupa'nın ana dağıtım noktalarından biri halindedir.



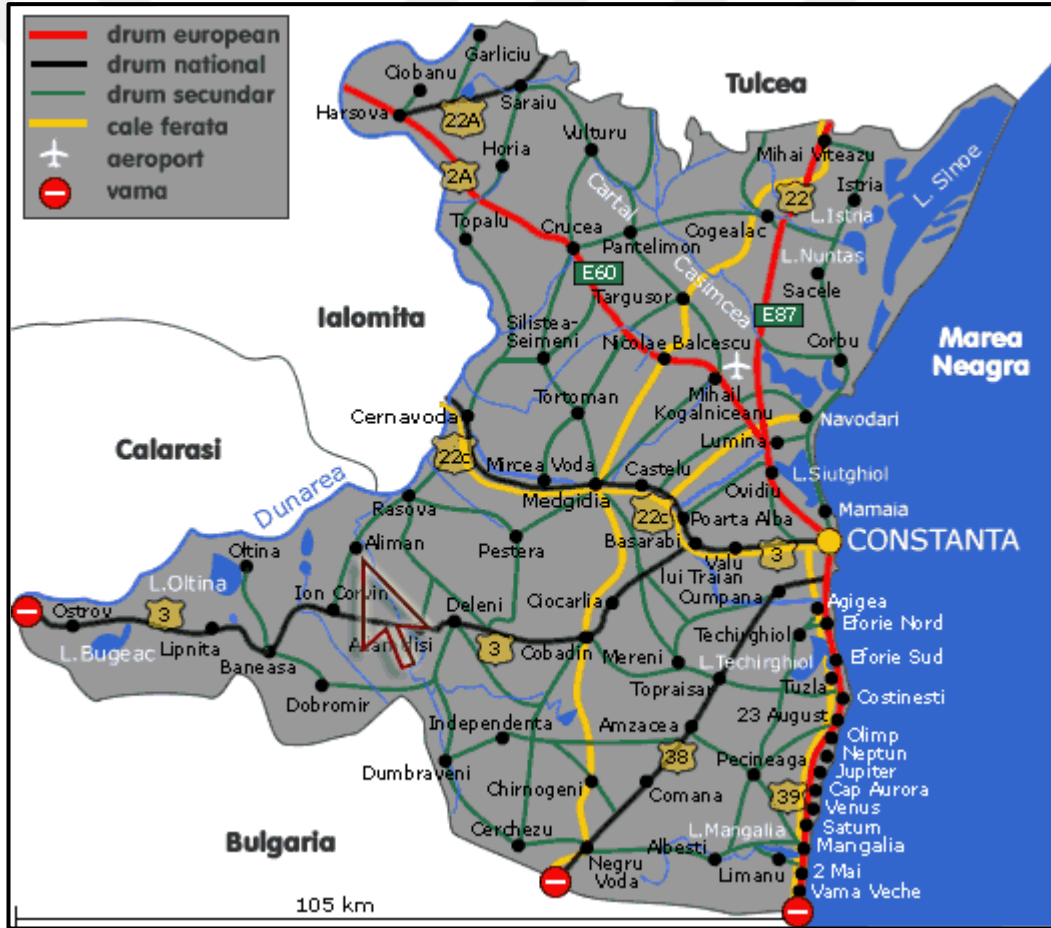
Şekil 2.25: Köstence Limanının Nasa Tarafından 2002 Yılında Çekilmiş Resmi

Kaynak: NASA Constanta October 2012,
<http://eol.jsc.nasa.gov/sseop/EFS/photoinfo.pl?PHOTO=STS112-E-6329> (Erişim Ekim 2002)

Köstence Limanı bir çok avantaj barındırmaktadır, bunlar;

- ✓ Şuveş kanalından geçebilen en büyük gemiler için bile uygun derinlikte olması,

- ✓ Bir çok fonksiyonu içeriğinde barındırması,
- ✓ Pan VII koridoruyla Orta ve Batı Avrupa Ülkelerine direkt bağlantı,
- ✓ Tuna Nehrine bağlantı,
- ✓ Karadeniz limanlarına dağıtım,
- ✓ Köstence Limanında Serbest Bölge olması,
- ✓ Romanya ve Avrupa Birliği tarafından yatırım planı dahilinde olması,
- ✓ Limanın genişleyebileceği yerinin olması,
- ✓ Tüm modlar için uygun bağlantıların mevcut olması ki bunlar; boru hattı, demir yolu, nehir yolu bağlantısı, karayolu bağlantısı ve hava yolu bağlantılarıdır. Söz konusu bağlantılar aşağıdaki Şekilde gösterilmiştir.



Şekil 2.26: Köstence Limanı Modlar arası bağlantılar haritası

Kaynak: Primaria Tortoman Localizare, <http://www.primaria-tortoman.ro/localizare.html>, (Erişim 02/02/2015)

Köstence Limanı 2012 yılında toplam 50,584,662 tonluk trafik yönetmiş (Constantza Port Statistici Generale, 2006, 2014) olup 2006 yılında Avrupa'nın en yoğun dokuzuncu limanı olmuştur. (Newschannel.ro, 2015)

2005 ile 2013 yılları arası Köstence Limanı toplam liman trafiği detayları aşağıdaki Çizelge'de belirtilmiştir.

Çizelge 2.8.: Köstence Limanı 2005-2013 Trafik İstatistikleri

Hareket Bilgileri	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ToplamTrafik (ton)	60,631,737	57,126,389	57,779,915	61,837,716	42,014,178	47,563,879	45,972,095	50,584,662	55,138,057
Dökme Kargo (Ton)									
Likit Yük	15,393,709	14,731,819	14,066,523	14,444,476	11,810,554	11,210,940	10,616,509	10,014,672	10,090,966
Kuru Yük	31,367,349	28,023,866	25,281,750	30,303,512	21,150,690	27,157,391	24,732,592	29,657,012	34,906,181
Genel Kargo (ton)	6,426,900	4,554,946	5,788,639	4,059,746	3,154,924	3,307,669	4,105,327	4,232,871	3,597,556
Konteynırlar									
Brüt Ağırlık (ton)	7,443,779	9,815,758	12,643,003	13,029,982	5,898,010	5,887,879	6,517,667	6,680,107	6,543,354
Konteynır Sayısı	495,068	672,443	912,509	894,876	384,076	353,711	414,096	423,081	399,372
TEU	771,126	1,037,066	1,411,414	1,380,935	595,303	556,694	662,796	684,059	661,124
Deniz Araçları	5,511	5,771	5,760	5,950	4,959	5,202	4,874	5,057	4,833
Nehir Araçları	8,778	8,180	7,240	8,030	6,823	7,945	7,829	9,312	9,233

Kaynak: Port Of Constantza Annual Report 2013,
<http://www.portofconstantza.com/> (Erişim 02/02/2015)

Köstence Limanı özel bir liman statüsünde olup alt işletmecileri A.P Moller-Maersk Grup, APM Terminals, Dubai Ports World, SOEP, Oil Terminals S.A ve Comvex'dir.

2.3.1 Köstence Limanı Yatırım Planı

Avrupa'nın ve Karadeniz'in en yoğun limanlarından olan Köstence Limanı'nın yatırım projeleri Avrupa Birliği, Köstence Liman işletmesi, Sectorial Operational Programme for Transport, Romanya Ulaştırma Bakanlığı ile beraber yürütülen proje kapsamı 165,261,250 Euro olup projenin başlangıcı 2006 yılında fizibilitesi yapılmış olup, 2007 yılında parçalı olarak ihaleler açılıp genişletme ve altyapı programları

başlatılmıştır. 2007 – 2013 dönemi içinde bitirilmesi hedeflenmiş olan bu yatırım planının bir bölümü henüz tamamlanma aşamasındadır. (Romanya Hükümeti Altyapı ve Yabancı Yatırımlar Köstence Güney Bölümü Genişletme Yatırım Planı) Planlanı biten bu plan dahilindeki aşamalar;

- Kuzey Dalgakıranınının 105 metre genişletilmesi ; Projeninin finansmanı Avrupa Birliği fonundan karşılanmış olup yapısal fonlar 85%'sini 15%'si ise devletin bütçesinden karşılanmıştır. 23 Ayda tamamlanan bu proje Hollanda firması Van Oord Dredging tarafından yüklenilmiş ve Haskoning DHV tarafından danışmanlık ve teftiş edilmiştir.
- Tuna Nehri – Karadeniz kanalı 0 +540 km karayolu köprüsü: Köstence Limanı'nı Bükreş otobanına direkt olarak bağlayarak Köstence Limanından geçmeyen bir yol ihtiyacından ortaya çıkmıştır. Söz konusu yeni yol ile Köstence Limanınının hem Kuzey hem de Güney bölgelerine alternaif ulaşım imkanları yaratılmış olacaktır. Projede bahsedilen bu köprü asma köprü olup Romanya'da kendi türü içinde üçüncü en büyüğüdür. Finansmanı Sectorial Operational Programme for Transport tarafından karşılanmış olup, köprünün toplam uzunluğu 360 metre, merkezi açıklığı 200 metre ve eni 17,4 metredir bu da 4 şeritli karayolu sunmaktadır. Köprünün su mesafesinden yüksekliği 66 metredir. 22 Ağustos 2014 itibariyle projenin 95%'si tamamlanmıştır. Bu çalışma sonucunda viyadük ile köprü bağlantısı sağlanmış, Köstence yönüne ve ters istikameti olan Agigea tarafında sekizer çıkış eklenmiş, demir yolu geçişi girişi, Köstence şehri bağlantısı da yapılarak şehrin dışından geçen toplam 1700 metrelik yol yapılmış, limanın yedi ve on numaralı girişlerine park alanları ve giriş yerleri yapılmıştır. Köprü ile ilgili kabloların tamamlanma tarihi 31.10.2014 olmuştur.
- DN39 yolu bağlantısı Mayıs 2014 de sözleşmesi imzalanan Köstence Limanı ile bağlantı inşaatınının toplam proje süresi 12 ay olarak belirlenmiştir. Söz konusu yatırımın sebebi köstence Limanı giriş ve çıkışlarında oluşan karayolundaki trafik yoğunluğunu azaltmaktır.
- Nehir yolu bölgesindeki demiryolu kapasite geliştirme projesi; bu proje Avrupa Birliği tarafından finanse edilmiş olup mevcut olan sistemli demiryolu bağlantılarının gelecekteki ve mevcut ihtiyaca yönelik nehir kapasitesi yönünde arttırılmasıdır. 2020 yılı doğrultusunda yapılan tahminler

Nehir ve demiryolu bağlantısının Avrupa bağlantılıları açısından mevcut durumla ihtiyaca cevap vermekte güçlük geçeceği bu sebeple faaliyetlerin genişletilmesine karar verilmiştir. Çalışma süresi 2012 yılında başlamış olup projenin 42%'si Kasım 2013'de fiziksel olarak bitmiştir.

- Köstence Limanı Güney Bölümü genişletilmesi; projenin finansmanı Avrupa birliği fonu olup onayı Sectorial Operational Programme for Transport'dan geçmiştir. Köstence Limanının gelecekteki operasyonlarının ve faaliyetinin artması hesaplanarak güney bölümüne 10900 metrekarelik bölüm ilave edilmesi böylece mevcut trafiğin arttırılıp sıkışıklığın giderilmesi hedeflenmiştir. Nehir ve deniz yolu trafiğinin daha da çekici hale gelmesi bu genişleme için verimliliğin arttırılmasına sebep oluşturmuştur. 2012 de başlayan projenin %4'ü fiziksel olarak tamamlanmış geri kalan kısmı ise hak ediş için beklemektedir.
- Köstence Limanı ana planı; orta ve uzun vade stratejik plan dahilinde 2040 yılına kadar Köstence Limanının hizmet vermiş olduğu pazarlara altyapı ve kaynaklarının iyileştirilmesi ile ilgili sürdürülebilir bir stratejik plan bulunmaktadır. Söz konusu çalışma ile ilgili fon Ekim 2013'de AB yapısal fon ve devlet fonundan onaylanmış ve Aralık 2014'de Ulaştırma Bakanlığı tarafından imzalanmıştır. Bu ana plan ve 2020 kadarki stratejik planının yürütücüleri SC ERNST & YOUNG SRL - INROS LACKNER AG'dir. Süre Şubat 2014-Şubat 2015 olarak belirlenmiştir.
- Köstence Limanının altyapı modernizasyonu, kanalların ve havzanın derinleştirilmesi ile sefer güvenliğinin sağlanması. Limanın güney kanadında yapılan teknik çalışma sonucu kanal ve havzada 7 ila 9 metre arasında derinleştirme çalışması yapılması sefer güvenliği için öngörülmüş olup toplam proje 38 milyon Euro'luk bedel Kasım 2013'de onaylanmıştır.
- Adriyatik-Tuna-Karadeniz Multimodal Platformu; bu platform Güney Batı Avrupa sınır ötesi İşbirliği Programı stratejik projesi olup multimodal platformların geliştirilmesi için yürütülmektedir. Bu proje Nisan 2012 ile Aralık 2014 arasında geliştirilmiştir. Projenin asıl amacı Güney Batı Avrupa ile Avrupa Birliği pazarlarının Avrupa standartları doğrultusunda daha iyi entegrasyonudur. Yapılan bu çalışmanın sonucu olarak verimliliğin artması, nakliye sisteminde rekabetin çekici hale gelmesi ve bunların Avrupa standartlarına gelip hizmet vermesidir. Bu da Adriyatik Tuna bölgesindeki

bölgesel üretim sektörünün desteklenmesine de hizmet edecektir. Bu projeye ülkeler ve özel şirketler bazında Avusturya, Bulgaristan, Yunanistan, Macaristan, İtalya, Slovenya, Slovakya, Arnavutluk, Hırvatistan, Sırbistan, Ukrayna ve Romanya katılım sağlamıştır. Proje liderliğini İtalya'da Autonomous Bölgesi Friuli-Venezia Giulia yapmaktadır. Projenin finansmanı Avrupa birliği bölgesel geliştirme(85%) ve devletlerin fonları dahil karma fonlardan oluşmaktadır. Proje çalışma grupları açısından ; Karadeniz (Bulgaristan, Sırbistan, Romanya, Hırvatistan, Slovenya ve Avusturya), Kuzey Adriyatik (İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Avusturya, Slovakya, Macaristan, Sırbistan ve Romanya), İç Adriyatik (İtalya, Arnavutluk, Karadağ, Bulgaristan) ve Tuna Nehri Karadeniz (Avusturya, Slovakya, Macaristan, Hırvatistan, Sırbistan, Bulgaristan ve Romanya)'dan oluşmaktadır. Bu proje kapsamında Köstence Limanının Karadeniz ve Tuna Nehrine direkt bağlantısı olması açısından çok önemli bir olü vardır. Köstence açısından proje dahilinde;

- a. İnteraktif haritaların oluşturulması, demiryollarının ve kara yollarının performans ve kalite karşılaştırmalarının yapılması, deniz ve nehir yollarının terminal koridorlarının projeye dahil edilmesi, bağlantılı ülkelerin standartlarının ve süreçleri hakkında bilgilerinin toplanması
- b. Multimodal süreçler hakkında ortaya çıkan engellerin aşılması için gerekli aksiyon planlarının hazırlanması
- c. Kalitatif Ağ Koridorlarının kurulması ile ilgili, kalıcı platformlardademiryolu, suyolları ve multimodal hizmetlerin izleme ve geliştirme ölçümlerinin performansı geliştirme için tartışılabileceği zemin oluşturma, bu da özellikle demiryolları altyapı yönetimleri, su yolu işletmecileri, intermodal işletmecileri ve onları müşterileridir.
- d. Mevcut olan bilgi işlem kaynaklarının Adriyatik Tuna Karadeniz bölgesine Multiplatform dahilinde uygulanması bu da veri paylaşımı, daha az yakıt harcaması ve idari işlem, izleme sistemlerini içerecektir.
- e. Sınır Ötesi Multimodal Geliştirme Merkezleri kurma, intermodal nakliye hizmetleri için küçük işletmelerden son kullanıcıya kadar bilgi ve destek hizmeti vermek. Güney Batı Avrupa için deniz ve nehir yolu ağ merkezlerinin kurulması ile altyapı ve yapısal analizlerin ortak payda da

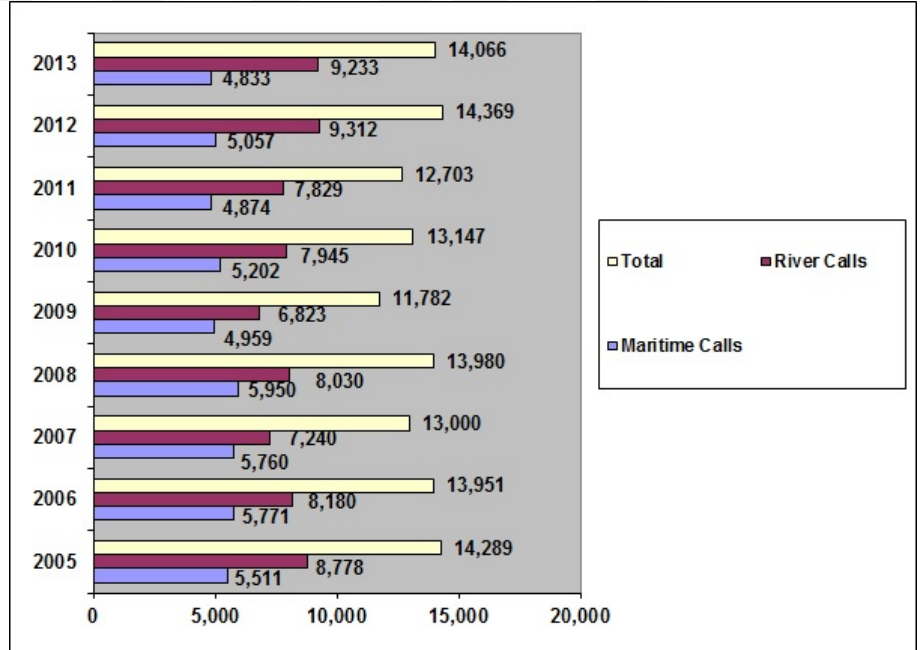
buluşturulması. Güney Batı Avrupa limanlarının kıtasal merkezler olarak intermodal ve deniz nakliye ile Adriyatik, Tuna ve Karadeniz’de kalıcı olarak konumlandırılması bunu kalıcı çalışma platformu ile büyüme potansiyeli yüksek stratejik bölgeleri olan Trieste, Rijela ve Köstence Limanlarında kalıcı olarak sürdürmek.

- f. Pilot proje ile intermodal bağlantı ile demiryolu ve deniz/nehir yolu ile Trieste-Koper-Rijeka-Belgrade-Köstence rotasını tamamlama

Köstence Limanının yıllar bazındaki deniz trafiği istatistiki olarak incelendiğinde aşağıdaki çizelge9’da de görüleceği üzere deniz trafiğinde çok büyük dalgalanmalar bulunmamaktadır. Ancak toplam dağılım içerisinde ilave Pazar geliştiren hareketin 2011 itibariyle 19% lik artış ile gelen nehir yolu trafiği olduğu aşağıdaki çizelge’de anlaşılabilir. (Port of Constanza, 2015)

Çizelge 2.9.: 2005-2013 yılları arası Köstence Limanı Toplam

Deniz / Nehir Yolu Trafiği



Kaynak: Port of Constanza, <http://www.portofconstantza.com/>(Erişim 19/02/2015)

2.3.2 Köstence Limanı Nehir Bağlantısı

Nehir Bağlantısı;Köstence Limanı'nın Tuna Nehri bağlantısı sinai ve tketicilernn Orta ve Batı Avrupa'ya limana gelen emtiaların nehir araçları yolu ile dağıtılması açısından eŐsiz bir üstünlük sağlamaktadır. Son on yıl boyunca Köstence Limanına ulaŐan yükler nehir bağlantısı yolu ile Orta ve Batı Avrupa'da Avusturya, Bulgaristan, Macaristan, Moldovya, Slovenya ve Sırp Cumhuriyetine daęılmıŐtır. Tuna nehri Avrupa'nın en büyük ikinci büyük nehri olma özelliğini taşır ve direkt veya indirekt olarak 14 ülke etkilenir.

Yukarıda bahsedildiği üzere limandaki bağlantı kanallarının seyir güvenliği için Köstence Limanı gerekli altyapı çalıŐmalarını da güncel olarak devam etmektedir.

Her ne kadar bir çok politik ve ekonomik deęiŐim bölge dahilinde gerçekleŐmiŐ olsa da, Köstence Limanının eŐsiz bağlantı seçeneklerinden biri olan nehir bağlantısının da yardımı ile liman bu deęiŐimlerden olumsuz olarak etkilemediği Köstence Limanı yetkilileri tarafından yapılan görüŐmede belirtilmiştir. Liman yetkilileri Köstence Limanının Merkezi ve Batı Avrupa'nın bölgenin dağıtım merkezi olarak gördüklerini belirtmektedirler. Nehir yolu bağlantısının limanın Pazar gelişimine etkisi değerlendirildiğinde 2009 itibariyle deniz yolu trafiğinde ilave bir artış sağlanmazken nehir yolunda yıllar azında fark edilebilir bir artış sağlanmış bu da limanın toplam büyümesine ilave Pazar olarak kayıt edilmiştir.

Nehir yolu bağlantısı ile Köstence Limanından yüklenen yk Avrupa'nın önemli Őehirleri olan Bükreş, Belgrad, Budapeşte ve Viyana'ya yükünü dağıtmaya devam edebilmektedir. Köstence Limanından Avrupa bağlantılı nehir dağıtım ile ilgili harita aşağıdaki Şekilde gösterilmiştir. Liman yetkilileri ile yapılan görüŐmede nehir yolu trafiğinin saatte yaklaşık 50 nehir gemisi olabildiğini bunun tarım sezonunda yükseldiği belirtildi. Nehir gemilerinin bir bölümünde yolcu a taŐındıęı eklenmiŐtir. Nehirde turistik amaçla cruise tipi seyahat düzenleyen ve ilave olarak bunu deniz ile de birleŐtiren 8 ile 10 arası acentenin olduğu bu tur programlarının da 3 gün ile 30 gün arasında deęiŐtięi Romanya Turizm bürosu ile yapılan görüŐmede elde edilen bilgilerdendir.



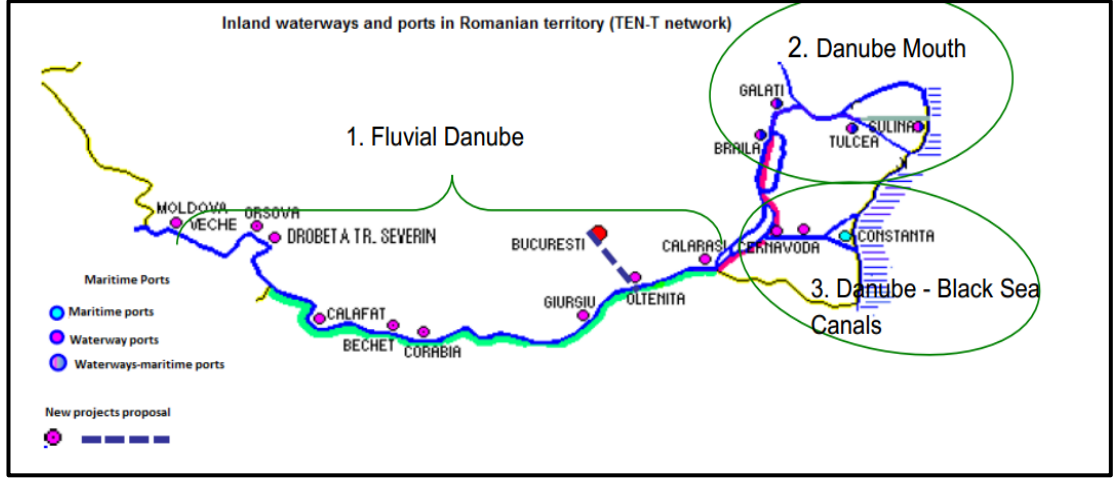
Şekil 2.27: Köstence Limanı Nehir Bağlantısı Avrupa'ya Dağıtım

Kaynak: Port Of Constantza Hiterland,

http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=con_hinterland&x=load, (Erişim 02/02/2015)

Port of Constantza, <http://www.portofconstantza.com/>

Romanya Ulaştırma Bakanlığı, intermodal nakliyesinin Romanya açısından stratejik olarak güçlendirilmesi kapsamında 2020 yılına kadar aşağıda ki haritada mavi noktali olarak gösterilen ilave kanalın yapılması gündemdedir. Böylelikle örneğin Avusturya'ya Tuna nehrinin kullanım oranı modlar arasında değerlendirildiğinde 5% ye gelmesi gibi önemli bir artış ve ilave olarak Bükreş'e bağlantı kazanılmış olacak. Aynı çalışma dahilinde bu rehabilitasyonda 1,525.22 milyon euro'luk bir harcama ön görülmüş olup bunun 193,4 milyon euro'luk bölümü Köstence Limanına doğrudan yapılan yatırımdır. (Freight and Logistics Advancement in Central/South-East Europe - Validation of Trade and Tansport Processes, 2012)



Şekil 2.28: Tuna Nehri Romanya Bölgesi Ana Limanlar ve Bölgeleri

Kaynak: Romanya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı,

<http://www.mt.ro/web14/domeniul-naval> (Erişim 19/02/2015)

Nehir yolu bağlantısı kullanılarak Köstence Limanı üzerinden Avrupa'ya dağıtım yapıldığında Köstence Belgrad arası 7 gün, Belgrad Köstence arası ise 5 gün olarak SC NORD MARINE SRL tarafından bilgi olarak verilmiştir. Toplam rota uzunluğu 1166 km'dir.

2.3.3. Köstence Limanı Demiryolu / Intermodal Bağlantısı

Demiryolu / Intermodal Bağlantısı; Köstence Limanının ulusal ve Avrupa demiryolları ile gelişmiş bir bağlantı sistemi bulunmaktadır. Pan-Avrupa koridoru IV'in başlangıç noktasında bulunan Köstence limanı tarifeli demiryolu seferleri ile Romanya ile Batı Avrupa arasında ekonomik ulaşım açısından önemli rol oynamaktadır. TRECECA koridorunun önemli parçası olan Romanya ve bu hattın geçtiği Köstence Limanı Avrupa, Caucasus ve Orta Asya bağlantı noktası olarak da işlev sunmaktadır. Köstence Limanı dahilinde her tahliye ağzında demiryolu girişi bulunduğundan dolayı yüklerin güvenli ve etkin olarak bağlantı yapılabilmesi hedeflenmiştir. Liman içi ve etrafındaki demiryolu uzunluğu yaklaşık 300 km'dir.



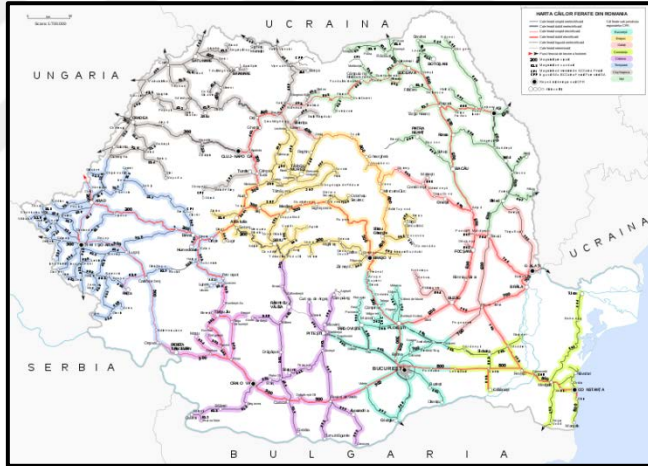
Şekil 2.29: Köstence Limanı Demiryolu Liman Bağlantısı Resmi

Kaynak : Port Of Constantza Calea ferata,

http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=con_intermod_c_f&x=load (Erişim 17/03/2015)

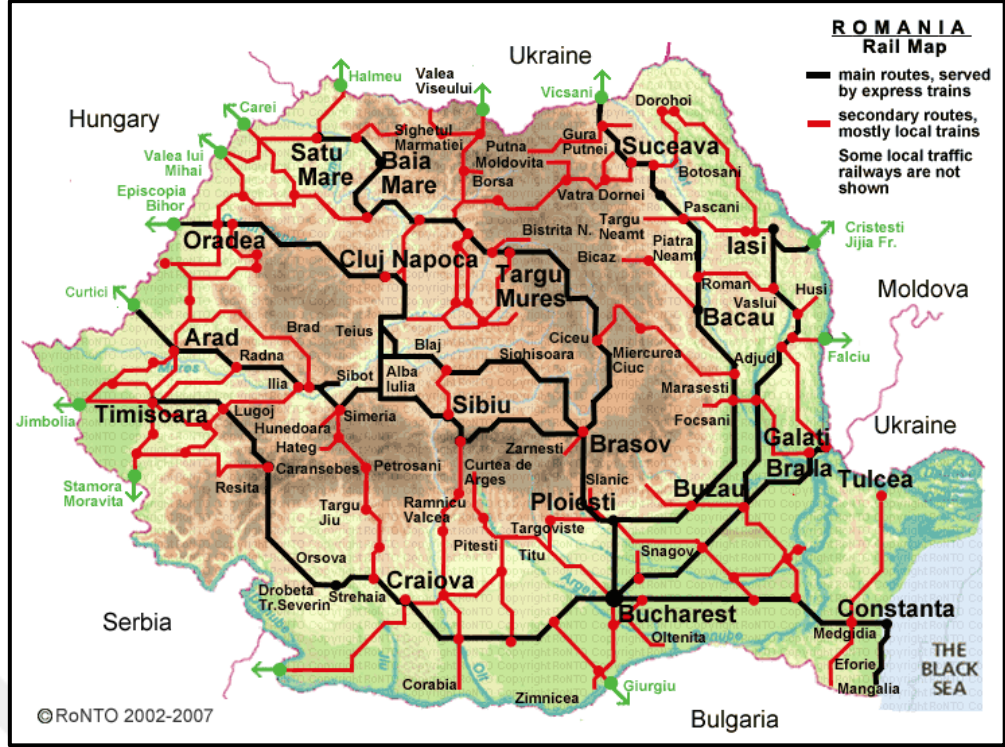
Aşağıdaki Şekil’de Romanya’nın demiryolu ağı ve bağlantıları görülebilmektedir.

Şekil 2.30: Romanya Demiryolu Ağı



Kaynak:

Online Maps and Travel Information, <http://www.worldofmaps.net/en/europe/map-romania/railway-map-romania.htm>, (Erişim 02/02/2015)



Şekil 2.31: Romanya Demiryolu Ağı

Kaynak: Project Mapping, Romania Rail Map, April 2009,

http://www.projectmapping.co.uk/Europe%20World/europe_train_rail_maps.html

(Erişim 02/02/2015)

Köstence Limanı yukarıda bahsedilen yatırım planı dahilinde demiryolları projesi 17,6 milyon Euro'luk yatırım yapılacaktır. İki Pan Avrupa transit koridoru olan Koridor VII – Tuna Nehri ve Koridor IV (yol ve demiryolu) bağlantısından dolayı Avrupa'nın en önemli ilk 10 limanından biri halindedir. Limanların transit ve multimodal bağlantılarının etkinliği için demiryolu ve nehir bağlantılarının güçlendirilmesi daha rekabetçi fiyatlar sunulmasına bu da limanın çekiciliğinin artmasına sebebiyet vermektedir. (ElenaIlie, 2013)

Demiryolu seferleri tarifeli seferler olup Köstence Limanından Viyana'ya gönderimin yapılması doğrultusunda yaklaşık 1 gün 55 dakikalık süre olduğu görülebilmektedir. (The Train Line Europe, 2014)

Şekil 2.32: Köstence Viyana Tren Seferi Rezervasyon Ekranı

Kaynak: The Train Line Europe, <http://www.thetrainline-europe.com/> (Erişim 19/11/2014)

2.3.4 Köstence Limanı Kanal Bağlantıları

Kanal Bağlantıları; Köstence Limanı Pan Avrupa VII – Tuna koridoru ile bağlıdır bu da Avrupa'nın iki önemli ticari merkezleri olan Rotterdam ve Köstence'ye bağlıdır, bu bağlantı Kuzey Denizi ile Karadeniz arasındaki kanallar vasıtasıyla gerçekleşir. Sefer yapılabilir nehir uzunluğu Romanya Sulina'dan Almanya Kelheim'a kadar 2414 km olup burada ana Tuna Kanalı ile bağlanırlar, Romanya tarafı bu parçanın 1075 km.'lik bölümüne hakimdir. Tuna-Karadeniz Kanalı Köstence Limanına Ren-Ana Tuna Koridoru ile bağlıdır. Bu bağlantı Süveyş Kanalı üzerinden gelen Uzak Doğu ve Avusturalya deniz ticaret rotasını alternatif olarak 4000 km kısaltmakta olup aynı zamanda en ekolojik ve verimli çözümlerden biridir. (Administratia Canalelor Navigabile S.A., 2015)



Şekil 2.33: Tuna-Karadeniz Kanalı Resmi

Kaynak: Port Of Constantza, Fluvial,
http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=con_intermod_f_luvial&x=load(Erişim 02/02/2015)



Şekil 2.34: Köstence Limanı Tuna – Karadeniz Kanalı Bağlantı Haritası

Kaynak: PortOf Constantza, Fluvial,
http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=con_intermod_f_luvial&x=load(Erişim 02/02/2015)

Avrupa Birliği ve Birleşmiş Milletler standartlarına göre Tuna-Karadeniz Kanalı class VI ve F sınıfına sahip kanaldır. Kanalın derinliği 7 ile 17,5 metre olup 90 metre

enindedir, kanalın ve üzerindeki köprülerin bakım sorumluluğu Romanya kamu teşekkülü olan “Navigable Canals Administration” ın sorumluluğundadır. Tuna’dan 35,4 km’de bulunan Tuna – Karadeniz kanalının Kuzey Kanadı Midia Port ile bağlantı sağlayarak Ovidio ve Navodari’ye ulaşım sağlar. Kuzey kanadın uzunluğu 27,5 km olup asgari derinlik 5,5 metredir.



Şekil 2.35: Köstence Belgrad Deniz Rotası ve Kanal içi Konteynır Taşımacılığı Yapan Gemiler.

Kaynak: Administratia Fluviala A Dunarii De Jos R.A. Galati,
http://www.afdj.ro/afdj_ro.html(Erişim 02/02/2015)

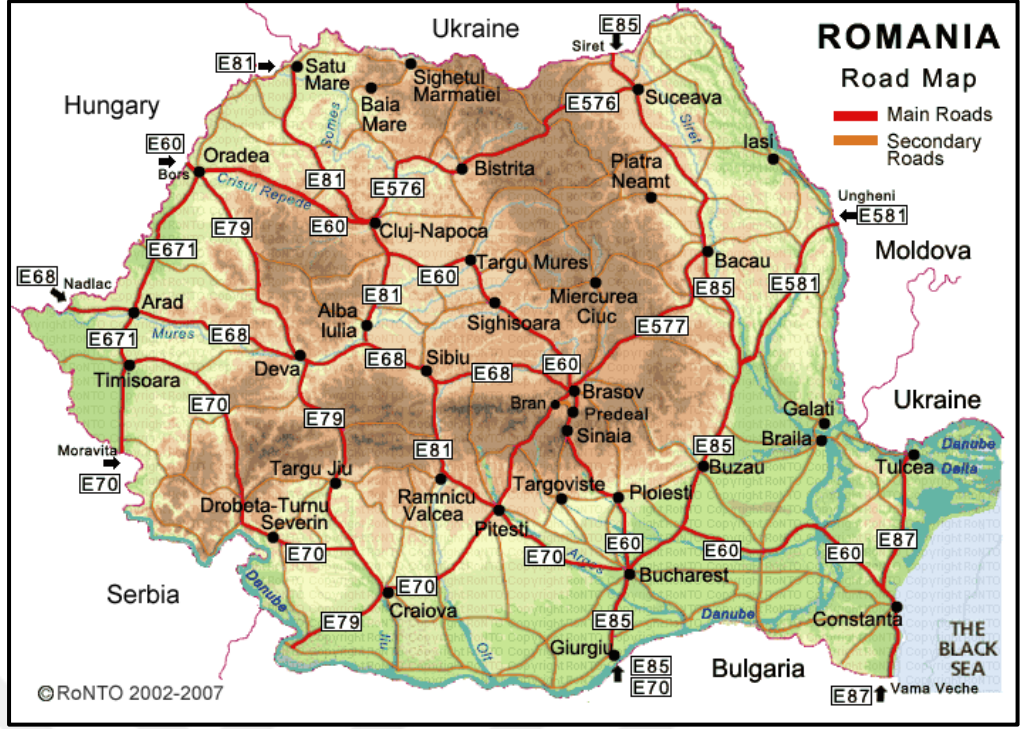
Kanal içi taşımacılık da nehir bağlantısı ve taşımacılığı içerisinde de değerlendirilebilmektedir.

Köstence Limanından Kanallar ile Belgrad’a nehir yoluyla konteynır’ın taşındığında yaklaşık nehrin debisine göre 5 ila 7 gün arası sürmektedir. 2005 yılında başlamış olan tarifeli seferler de Drobeta Turnu Severin-Belgrad arasında bulunmaktadır. Budapeşte’ye yapılan tarifeli seferler 2012 yılında sonlandırılmış olsa da Köstence Limanından 11,5 günde varışı tarifesiz seferlerde gerçekleşebilmektedir.

2.3.5. Köstence Limanı Karayolu Bağlantısı

Karayolu Bağlantısı; Köstence Limanının 10 kapısının Avrupa otobanları ve Romanya'nın ulusal karayolları ile direkt bağlantısı bulunmaktadır. Pan-Avrupa IV no'lu koridoruna bağlantısını stratejik olarak önem taşımakla beraber, Romanya'nın sınır komşu olduğu ülkeler ile yol bağlantıları ile bu bağlantı Orta ve Batı Avrupa'ya bağlanmaktadır. Köstence Limanının kendi içinde karayolu mesafesi 100 km.dir. Köstence Limanının bağlı olduğu A2 otobanı diğer adı ile Güneş'in Otobanı (Rumence adı Autostrada Soarelui) 203 km mesafe ile Köstence'yi Bükreş'e bağlamaktadır. A2 otobanının inşaatı komünizm döneminde aşılmıştır. Fetesti – Cernavoda olan yaklaşık 1 km lik bölümü 1987 yılında açılmış olup, söz konusu bölüm karmaşık bir yol sistemi olan otoban, tren köprüleri ve viyadükleri barındırmaktadır. 1989'da komünizm'in düşüşü ile inşaat kısa süre için durmuş olsa da 1993 yılında finansal sorunlar sebebi ile tamamen durmuştu. 1998 yılında tekrar inşaatı başlayan otoban Temmuz 2012'de tamamlanmıştır.

Köstence Limanı'na deniz yolu ile gelen yükün Belgrad'a kara yolu ile devam etmesi durumunda yaklaşık 826 km'lik mesafe 2-3 gün arasında sürecektir. Aşağıdaki Şekilde Romanya'nın karayolları haritası ve sınır komsuları ile bağlantısını bulunmaktadır.



Şekil 2.36: Romanya Karayolları Haritası

Kaynak: Romania Road Map,

<http://markthepretender.tripod.com/id37.html> (Erişim 02/02/2015)

2.3.6. Köstence Limanı Boru Hattı Bağlantısı

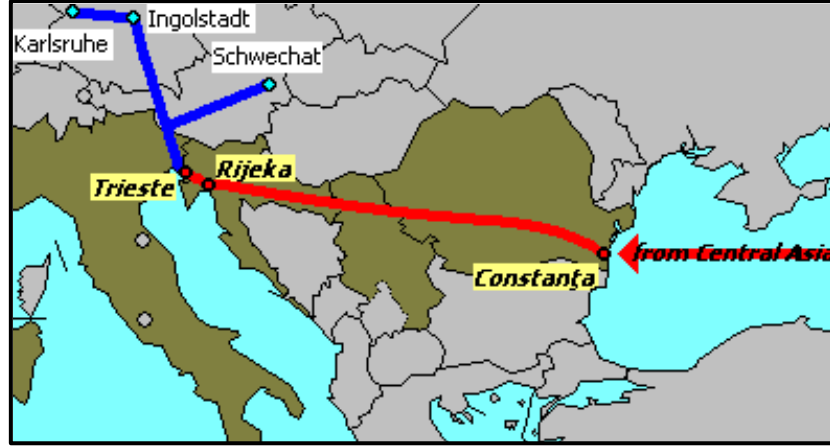
Boru Hattı Bağlantısı; Köstence Limanının petrol terminalinin 7 rıhtımı bulunmaktadır. Rıhtımlara gemilerin yanaşma kapasiteleri 165 000 dwt'dir. Depolama ve rıhtımlardaki bağlantılar yer altı ve yüzeyden geçen 15 km uzunluğundaki boru hatları ile yapılır. Boru hatlarının toplam liman içi uzunluğu 50 km'dir. Köstence Limanı boru hatları Romanya'nın ana rafinerileri ve Romanya'nın ulusal boru hatları ile bağlıdır.



Şekil 2.37: Köstence Limanı Boru Hatları

Kaynak: Port Of Constantza, Gaz Petrolier Lichefiat,
http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=term_gpl&x=load
(Erişim 02/02/2015)

Söz konusu bu bağlantı ayı zamanda 2003 yılından beri tartışılmakta olan Pan-Avrupa Petrol Hattı bağlantısı ile de ilgilidir. Aşağıdaki Şekilde verilen teklif ile söz konusu rota belirtilmiştir. 2007 yılında Zagreb’de ilk imzalar atılmış ve 2008 yılında ise bu proje için Pan-Avrupa Petrol Hattı projesi Geliştirme Şirketi kurulmuştur. Köstence’den başlayıp italya Trieste’ye kadar ve yukarıda ise Almanya ve Avusturya bağlantılarının olması planlanan bu projeye katılımcı ülkeler Romanya, Hırvatistan, İtalya, Slovenya’dır. Projenin yaklaşık 3,5 milyar Euro’ya mal olacağı tahmin edilirken uzunluğu 1856 km olacak. Günlük kapasitesinin 1,2 – 1,8 milyon varil olması beklenmektedir. Bu projenin Romanya’ya 20 yıllık zaman diliminde 2,27 ile 4,39 milyar Euroluk getiri olması beklenmektedir. (Transnafta, Pan European Oil Pipeline; Poslovni Dnevnik, 2015)



Şekil 2.38: Pan-Avrupa Petrol Boru Hattı Projesi

Kaynak: Offshore Company Online Pan European oil Pipeline,
http://www.snipview.com/q/Pan-European_Oil_Pipeline
(Erişim 02/02/2015)

2.3.7. Köstence Limanı Havayolu Bağlantısı

Havayolu Bağlantısı; Köstence Limanı ile M. Kogalniceanu Havalimanı uzaklığı 20 km'dir. Uluslararası bir havalimanı olup bölgesel gelişme ile beraber büyümeye devam etmektedir. İki pisti bulunan bu uluslararası havalimanının büyük uçaklar için yedi, orta tip uçaklar için 11 uçaklık apronda yeri bulunmaktadır. Havalimanı kısa kodu CND'dir. Köstence'den E-60 karayolu takip edilerek ulaşılabilmektedir. Türk Hava Yollarının bilet satış ofisi haftanın altı günü hizmet vermektedir. Türk Hava Yollarının Köstence Varna arası düzenli tarifeli seferi ve İstanbul aktarmalı seferleri bulunmaktadır. Söz konusu tarifeli seferin zamanlama performansı 2014 yılı için 12 dakika yaklaşık rötar sebebi ile 94% lik zamanında performansı bulunmaktadır. Söz konusu sefer süresi 40 dakikadır, İstanbul bağlantılı sefer ile dünyanın bir çok yerine ulaşım imkanı da bulunmaktadır. Türk Hava Yolları uçakları hem yolcu hem de hava kargo hizmeti verdikleri için Köstence'den Avrupa'ya dağıtım örneği olarak hava yolu bağlantısı da değerlendirilebilir. (Ministerul Transporturilor Aeroportul International M.Kogalniceanul Constanta, 2015)



Şekil 2.39: M. Kogalniceanu Havalimanı

Kaynak: Constanta M. Kogalniceanu International Aeroport, <http://www.airports-worldwide.com/romania/constantamihailkogalniceanuinternationalromania.php>
(Erişim 02/02/2015)

2.3.8. Köstence Limanında bulunan Terminaller

Köstence Limanında bulunan terminaller; petrol terminali, kuru yük terminali, konteynır terminali, genel kargo terminali, Ro-Ro / Feribot terminali, yolcu terminali, nehir yükleme terminali, LPG terminali olmak üzere yedi terminal bulunmaktadır. (Port Of Constantza, Vrac Lichid, 2015)

Diğer adı ile likit yük terminali olan petrol terminalinin temel yükleri ham petrol ve petrol ürünleri olup tankların kapasitesi 165 000 dwt'dir. Yükleme ve tahliye işlemleri için özel ekipmanlar ile boru hattına bağlantı yağılarak faaliyet gösterir. Bu yüklerin en önemli işletmecisi Rompetrol logistic'in Köstence şubesidir. Köstence Limanı ham petrolü ithal edip rafine petrolü ve diğer benzer muhteviyattaki ürünleri ise ihraç etmektedir. Petrol terminaline özel olarak gelişmiş yangın söndürme ve patlamadan korunma sistemi ve uyguladığı çevre kirliliği politikası da bulunmaktadır. Limana gelen ham petrol aynı zamanda nehir bağlantısı ile de Avrupa'nın iç kısımlarına taşınmaktadır.

Köstence Limanı Avrupa'da kuru yük terminalleri arasında en üst sıralarda yer alır. Köstence Limanında cevher, demir, kömür ve kok için ayrı işletilen özel nehir kenarında terminal bulunmaktadır. Bu yükler ile beraber çimento, inşaat malzemeler ve fosfat gibi dökme ürünler de bu terminalden işlem görmektedir. Cevher, demir ve

kömür gib yüklerin terminal işletmecileri Köstence Limanında Comvex ve Minmetal'dir Günlük 45 000 tonluk kapasitede çalışabilen bu terminallerin depolama kapasitesi olarak yıllık 27 milyon ton olarak belirlenmiştir. Limana yanaşan bu yükler nehir transferi ile Avrupa'ya devam etmektedirler. Gelen yüklü gemiler için yanaşma rıhtımlarının derinliği 19 metredir. Kimyasal ürünler ve gübreler de yine kuru yük adı altında işlem görmelerine rağmen ayrı terminalden işlem görmektedir. Bu terminalde 10 rıhtım bulunur ve derinlik 13,5 metredir. Yıllık depolama kapasitesi 4,2 milyon tondur. Kimyasal ve gübre yüklerinin ana işletmecisi Köstence Limanında TTS ve Chimpex'dir. Diğer kuru yük işlemlerinden biri de silo ile taşınan hububat tarzı tarım ürünleridir. Köstence Limanında bu işlemi yapabilecek 14 rıhtım bulunur ve silo ve depolarda sürekli 350 000 ton luk depolama kapasitesi ile TTS, North Star Shipping, United Shipping Agency, Silotrans, Chimpex ve Socep işletmeci firmalar olarak faaliyet gösterir. Gelen diğer kuru yükler ise Romned Port, European Metal Services, Deciom, TTS ve Agroexport tarafından Köstence Limanı dahilinde işletilir.

Konteynır terminali Köstence Limanında dört tanedir. 2003 yılında yenilenen konteynır terminalleri Karadeniz'in en büyük konteynır terminalleri olma özelliğini taşıy İşletmesi Dubai Ports World tarafından yapılmaktadır. Terminalin ana yanaşma bölgesinin uzunluğu 636 metre olup, besleme bölgesindeki uzunluk 411 metre ve toplam işgal ettiği alan 5000 metrekaredir. Terminalde toplam uzunluğu 616 metre olan aynı anda 3 trenin ve 30 vagonun yüklemesi yapılabilecek kapasitede demiryolu bulunmaktadır. Köstence Limanı aynı zamanda Karadeniz bölgesinde rekor olarak 2007 yılında konteynır trafiği olarak 1411387 TEU'luk trafiğe ulaşarak kayıtlara geçmiştir. Tuna hattını 2005 de açarak nehir yolu ile konteynırları Giurgiu, Belgrat ve Budapeşte'ye taşımaktadırlar. İlave olarak düzenli sefer olarak 17 düzenli konteynır seferi bulunmaktadır bunların çoğunun rotasında Türkiye durağı bulunmaktadır.

Ro-ro ve Feribot terminalleri Köstence Limanı için önemli terminallerdir. Köstence Limanına düzenli Ro-ro ve feribot seferleri bulunmaktadır. Düzenli seferler limanın resmi internet sitesinde güncellenerek duyurulmaktadır. İlk Ro-ro terminali Köstence Limanının güney bölümünde yer almakta olup tek yönlü yükleme veya boşaltma kapasitesi 10 ünite olup azami depolama alanı 17 000 metrekaredir ve 4800 araçlıktır. kinci Ro-ro terminali ise ilkinine göre daha büyük olup depolama alanı 71 000 metre kare, 5400 araçlık ve demiryolu bağlantılıdır. İkinci Ro-ro terminali

Ukrayna ve Rusya'nın transit kargolarının ağırlıklı olduğu ve Fransa, İspanya, Yunanistan, Türkiye, Arnavutluk, Moroko ve İtalya'nın yüklerinin geldiği terminaldir. Feribot terminali ise yine Köstence Limanının güney bölümünde demiryolu bağlantısına hazır ve gelişmiş ekipmanlı terminal olup, 750 metre uzunluğunda üçlü demiryolu bağlantılıdır.

Yolcu terminali Köstence Limanının kuzey bölümünde daha tarihi bölgesinde yer alan yıllık 100 000 kişilik kapasiteye sahip bir terminaldir. Cruise gemilerinin uğrak noktası olan bu terminal kullanım frekansına örnek verilmesi gerekirse 2014 yılı'nın ilk 11 ayında toplam 96 cruise gemisi uğramıştır.

Nehir terminali diğer adıyla pervanesiz yüzerlerin terminali olup Tuna-Karadeniz kanalının artan kargo tahminleri üzerine genişletilmiştir. Bu terminal Köstence Limanının güney bölümündedir. 10 milyon tonluk kapasitesi bulunmaktadır. Rıhtımın genişliği 1200 metre olup derinliği 7 metredir. Bu terminal aynı anda 140 ile 150 nehir aracını ağırlayabilir.

Köstence Limanının Lpg terminali ülkenin en büyük marin Lpg terminalidir. Bu terminal hem iç piyasaya hem de komşu ülkeleri olan Bulgaristan, Sırbistan ve Macaristan'a ihracat yapmak için kullanılır. Lpg terminalinin 24 000 metrekarelik alanı ve 4000 metreküp lük depolama alanı bulunmaktadır. Lpg terminali Köstence Limanının içinde değil ancak Köstence'ye 13 km uzaklıkta Midia limanı olarak geçen Köstence Limanının tersanesi içindedir.

2.4. KÖSTENCE LİMANINDAN AVRUPA'YA DAĞITIM ÖRNEĞİ

Köstence Limanından Avrupa'ya dağıtım incelendiğinde limanın mevcut bulunan bağlantı noktalarının verimliliği kombine taşımacılıkta da liman kullanım tercihlerinden birisidir.

Avrupa Birliğinin katılımı ile Tuna Nehri Liman Geliştirme Entegre'nin 2014 yılının Ocak ayında Tuna Nehri Limanları Lojistik Zinciri Fonksiyon Uzmanlığının Entegre Stratejisi çalışmasında, Tuna Nehri boyunca mevcut limanların kombine taşımacılık açısından bağlantı, süre ve maliyetleri 20' konteynır açısından Avrupa'ya dağıtım için incelenmiştir. Yapılan çalışmada örnekleme olarak limanlardan varış noktası Belgrad olarak belirlenmiştir.

Çizelge 2.10.: Seçilen Limanlardan Belgrad'a Konteynır nakliye süresi ve Maliyetleri

Çıkış Noktası	Nakliye Şekli	Mesafe	Nakliye Süresi	20'lik Konteynır Nakliye Bedeli Euro cinsinden
Köstence 'den Belgrad'a	Demiryolu	Bilinmiyor	3-6	1000
	Karayolu	826	2-3	1300
	Nehir	950	5	415
Rijeka'dan Belgrad'a	Demiryolu	Bilinmiyor	3-4	590
	Karayolu	590	1	900
Roterdam'dan Belgrad'a	Demiryolu	Bilinmiyor	Bilinmiyor	Bilinmiyor
	Karayolu	1730	4-6	3400
Thessaloniki'den Belgrad'a	Demiryolu		2-5	1250
	Karayolu	630	2	1200
Bar'dan Belgrad'a	Demiryolu		2-5	695
	Karayolu	560	1	900
Hamburg'dan Belgrad'a	Demiryolu	Bilinmiyor	Bilinmiyor	Bilinmiyor
	Karayolu	1545	3-4	3100

Kaynak: Danube Inland Harbour Development, **Integrated Strategy for Functional Specialization of the Danube Ports in the Logistic Chain**, 2014, s. 9.

Yukarıdaki Çizelgede görüleceği üzere yukarıda örneklemeleri verilen deniz limanlarının hepsi konteynır limanları olup kombine taşımacılık ve Avrupa bağlantısı ve uygulaması açısından önemli limanlardır. Ancak günümüz ekonomisi gereği verimlilik ve maliyetler gerek ise kombine taşımacılığın temel prensibi olduğu için Köstence Limanı burada düşük maliyetli nehir bağlantısından dolayı tercih sebebi

olarak görülmektedir. İlave seçenek olarak demir yolu ve karayolu bağlantılarının da diğer limanlar ile arasında uzak olmayan fiyat yapılarından dolayı tercih sebebi olarak tekrar ön plana çıkmaktadır.

Köstence Limanı'ndan Avrupa'ya dağıtım ile ilgili örnekler limanın bağlantıları ile ilgili bilgiler verilirken örneklemeler ile sunulmuştur. Yukarıda sunulan Tuna Nehri Liman Geliştirme Entegre'nin yaptığı Ocak 2014 çalışmadaki örnek ise aynı hat olarak sayılabilecek Tuna Nehri hattı veya bölge itibariyle maliyet ve varış günleri karşılaştırmasında Köstence Limanının multimodal veya kombine taşımacılık açısından avantajlarını sunmaktadır.

Multimodal taşımacılığın Köstence Limanı üzerinden yapılan Avrupa uygulaması olarak kapıdan kapıya olan nakliye işlemi aşamaları aşağıdaki zaman çizelgesi ve ilgili evrak örnekleri ek olarak verilmiştir.

Aşağıda müşterinin talebinden varış noktasına kadarki aşamalar ve ilgili evraklar özet ve sırası ile belirtilmiştir. Aşamaların yanlarında bulunan evrak örneği kolonunda ise ek olarak beyan edilen emsal evrak örneklerinin numaraları bulunmaktadır.

Çizelge 2.11.: Multimodal Taşımacılık Köstence Limanı üzerinden Avrupa Dağıtım Örneği Aşamaları

Aşama	Evrak Örneği
Müşteri teklifi	EK 01: MUŞTERİ TEKLİFİ
Booking / note order	EK 02: BOOKING ORDER
Yükleme Talimatı	EK 03: YÜKLEME TALİMATI
Gümrükleme	EK 04: ATR / DOLAŞIM BELGESİ EK 05: PACKAGING LIST EK 06: INVOICE EK 07: GÜMRÜK BEYANNAMESİ
Gemiye yüklenmesi için yapılan evraklar	EK 08: KONŞİMENTO TALİMATI EK 09: KONŞİMENTO / BILL OF LADING EK 10: CARGO MANIFEST
Transit işlemi için gereken evraklar	EK 11: TRANSİT İŞLEMİ İÇİN İZİN BELGESİ EK 12: T1 BELGESİ

Evrak Teslim - Kaptan post	EK 13: KAPTAN POST
----------------------------	--------------------

2.4.1. Birinci Aşama: Müşteri Teklifi

Teklif aşamasında satıcı firmadan alınan bilgiler doğrultusunda aracı olan firma (freight forwarder) satıcının yüklemek istemiş olduğu tarihlerde, miktarlarda, ve malın cinsine göre irtibatla olduğu gerekirse konteyner, liman içine nakliye ile beraber gemi uygunluğu, daha sonraki bağlantılar için iç deniz, nehir içi, raylı ulaşım gibi tüm bileşenler ile ilgili üçüncü şahıslardan teklifleri ve tarih aralıklarındaki uygunluğunu alıp bunları harmanlayarak bir teklif haline getirir. Burada freight forwarder'ın yapmış olduğu organizasyon ve irtibatlarını kullanarak en iyi ve güvenilir süreçler ile müşterisine hizmet sunması aşamasıdır.

Sunulmuş olan ticari bir teklif olduğu için, müşteri ticari ve yükleme ile ilgili teklifi değerlendirerek, freight forwarder'e olumlu veya olumsuz bir cevap verir. Burada müşterinin değerlendirmiş olduğu kriterler olarak bakıldığında; ödeme şartları, gönderilen malın hazır olması gereken tarih, yükleme şartları açısından fabrikadan mı limanda mı yükleme olacağına dair organizasyon detaylarını da içermektedir. İlave olarak bu şartların içerisine müşteri, kendi müşterisine taahhüt etmiş olduğu nakliye biçimlerinden hangisinin uygun olacağına da karar vermesi gereken bir süreçtir. İlgili işlem için emsal evrak Ek 01 olarak sunulmuştur.

2.4.2. İkinci Aşama: Booking

Taşıma fiyatı konusunda firmalar anlaştıktan sonra gönderici firma rezervasyon için "booking order" formunu kullanmaya başlar. Bu form freight forward firmaları tarafından kullanmış oldukları bilgisayar programlarında bir arayüz olduğu için ek olarak sunulan form bir arayüz ekranıdır. İlgili işlem için emsal evrak Ek 02 olarak sunulmuştur.

Burada konteynırın teslim alınan noktadan varışına kadar kullanılacak olan tüm araçlar ile bilgiler dahil edilmektedir. Ürünün ısıya duyarlı olup olmadığı, tahmini alış ve teslim süreleri gibi müşteriden gelen bilgiler sisteme giriş yapılarak ilgili rezervasyonlar yapılmaya başlanır. Satıcı olan firma freight forwarder'ın sunmuş olduğu teklif doğrultusunda kararını vermiş ve işlemlerin başlaması için teklifin onay mahiyetinde işlemleri başlatmıştır. Burada yine yukarıda açıklandığı üzere

organizasyonun şartlarının belirlenmiş nihai bir karardır. “booking order” formu ile sipariş teyidini alan freight forwarder yukarıda bahsi çene üçüncü şahıslar ile tekrar irtibata geçerek kendi kullanmış olduğu dahili program ve iletişim yöntemleri ile gerekli ayarlamaları yaparak aldığı teyitleri kesinleştirir. Böylece malın izleyeceği rota ve zamanlama açısından bir zaman çizgisi ortaya çıkar. Bu zaman çizgisindeki adımlar aynı zamanda hangi işlemin yapılmasının hangi üçüncü şahıslarla da olacağına dair kesinlik vermektedir. Kısaca, malın kimden, ne zaman, kimlerle taşınacağı ve varış noktasındaki şartlar artık kesinlik kazanmıştır.

Bu noktadan sonra ise bir sonra ki aşama olan kesinleşmiş olan yüklemenin bir sonraki aşamasına geçilir.

2.4.3. Üçüncü Aşama: Yükleme Talimatı

Üçüncü aşamada işlemin artık fiziksel olarak başladığının bildirgesi olarak “yükleme talimatı” hazır olarak müşteriden gelir. Yüklemeye uygun olan konteynır araç üstünde müşteri adresine gönderilir ve yükleme işlemleri bu aşamada başlar. Yükleme işlemlerle paralel olarak gümrükleme işlemler de başlatılır. İlgili işlem için evrak Ek 03 olarak sunulmuştur.

2.4.4. Dördüncü Aşama: Gümrükleme

Yükleme işlemleri bittikten sonra nihai olarak “çeki listesi” satıcı firma tarafından hazırlanıp İngilizce fatura olan “invoice” fatura ile beraber hazırlanıp gümrükçüye teslim edilir. Gümrükleme işlemi bu aşamada müşteri tarafından yapılır. Yani yukarıda belirtilen üçüncü aşama başladığı andan itibaren dördüncü aşama paralel olarak gelişen müşteri tarafındaki bir aşama olup müşterinin gümrükçüsü tarafından ilgili evraklar olan ATR, beyanname hazırlanıp ürünle beraber gönderilmesi için teslim edilir. Bu aşama hakkındaki emsal evraklar Ek 04, 05, 06 ve 07 sunulmuştur

Bu aşamada bahsi geçen evrakların tanımları aşağıdaki gibidir ;

- Invoice; uluslararası ticaret dili İngilizce olarak kabul edildiği üzere satılan malın hazırlanan yabancı dildeki faturasıdır. Söz konusu belgenin içeriğinde; alıcı, satıcı, ürün tanımı ile ilgili bilgiler, miktar, tutar ve diğer ticari şartlar bulunmaktadır. Söz konusu işlem ihracat olduğu için bu faturada da ürünler KDV hariç olarak düzenlenmektedir. Invoice’ın çeşitleri; Özel Fatura (İstisna Belgesi), Konsolosluk Faturası (Consular Invoice), Ticari Fatura (Commercial Invoice) ve bunun gibi çeşitli ticari durumlar karşısında

düzenlenen çeşitleri bulunmaktadır. Bu aşamada genel olarak kullanılan Invoice'in karşılığı Ticari Fatura yani Commercial Invoice'dir. (İhracat Bilgi, 2015)

- Packing List; uluslararası terimler açısından packing list irsaliyenin karşılığıdır. Yüklenen ürünlerin paket veya ambalaj bazında içerikleri, net ve brüt ağırlıkları ile varış yeri ve gönderenin bilgilerini ihtiva eder. (Belgeler, 2015)
- ATR; Türkiye ile Avrupa Birliği arasında kabul görmüş anlaşmalar gereği gönderilen ürünlerin vergi muafiyeti doğrultusunda işlem görebilmesi için hazırlanan serbest dolaşım sertifikasıdır. A.TR Avrupa birliği ülkelerin dillerinden birinde hazırlanması gereken bu evrak 4 kendinden kopyalı olarak hazırlanır. Ürünler yola çıktıktan sonrada hazırlanıp gönderilmesi seçeneği bulunmaktadır. (İhracat Bilgi, 2015)
- Gümrük Beyannamesi; 1996 yılı itibariyle ülkemizde “Tek Tip Gümrük Beyannamesi” uygulanmaya başlanmış olup Avrupa Birliğinin kullanıyor olduğu ile aynıdır. Beyannamenin hazırlanma şekli Gümrük Yönetmeliğince belirlenmiş olup alıcı, satıcı, ürünün çeşidi, ilgili gümrük tarife pozisyonu, net ve brüt ağırlıkları ile beraber çıkış ve varış gümrük bilgileri gibi bilgileri içermektedir. Bu evrak olmadan ürünleri gümrükten çıkamazlar. (İhracat Bilgi, 2015)

Bu aşamada yukarıda belirtilmiş gibi satıcının gümrükçüsü devreye girer. Sınırlar arası yapılan bir satış işlemi olduğu için ürünlerin gümrüklenmesi gerekmektedir. Satıcı ile gümrükçü arasında vekalet vardır. Bazı şartlarda ise satıcı firmanın kendi bünyesinde de bulunabilmektedir. Satıcı firma yüklenecek olan malın hem irsaliye mahiyetindeki “çeki listesi veya packing list” i hazırlar hem de faturalarını hazırlayıp gümrükçüsüne teslim eder. Buna istinaden gümrükçü ise freight forwarder ile irtibata geçerek yüklemesi ile ilgili detayları topladıktan sonra bunları yine malın cinsine göre yüklemeye istinaden gümrükleme işlemlerini yapar. Burada gümrükçü malın varacağı, malın çıkış yapacağı gümrük ve hangi araçlarla transit işleminin yapacağına dair evrakları hazırlayıp ya mal ile beraber gönderimini yapar ya da malın satıldığı şartlara bağlı olarak ilgili tarafa gönderir. Burada malın satılmış olduğu şart yükleyen firma ile alıcı arasındaki şarta da bağlıdır. Akreditifli ödeme şartlarından birisi şayet devreye giriyor ise satıcı evrakları banka aracılığı ile de

gönderme durumu ortaya çıkabilmektedir. Böyle bir durumda ürün ile beraber gidecek evrakların kopyaları sadece mal ile beraber yola çıkma durumu ortaya çıkmaktadır.

2.4.5. Beşinci Aşama: Gemiye Yüklenmesi İçin Yapılan Evraklar

Bir sonraki aşama olan konteynırın gemiye yüklenmesi için gemici firmaya “konşimento talimatı” gönderilir ve gemici firma onun yüzüne “Konşimento” ve “Cargo Manifest” evrakları hazırlar.

Bu evraklar konteynırın hangi gemiye yükleneceği, konteyner numarası, sefer numarası, gemiye yüklenme günü, gibi bilgiler içermektedir. İlgili form Ek 08, 09. 10 olarak emsal olarak sunulmuştur.

Liman Başkanlığı almış olduğu dökümlerde hem istatistiki kayıtlar hem de uluslararası kanunlar itibariyle kontrollerini ve kayıtlarını yapar. Ülke sınırlarına hangi malların girdiği, ödeme şekilleri, alıcı ve satıcı detayları ve de ülke bilgileri buradaki kayıtlarda bulunmaktadır.

Yukarıda bahsi geçen evrakların tanımları aşağıdaki gibidir;

- Konşimento Talimatı; yüklenmiş olan malların taşıyıcıya teslim yerin belirlene, durdurması veya teslim yerinin değişikliğini bildiren belgedir. (Konşimento Nedir ?, 2015)
- Konşimento ; bu belge sevk belgesi anlamını taşımaktadır.Deniz yolu taşıma senedi olan bu işlem ile ilgili her türlü bilgiyi içeren kıymetli bir evraktır. Yükleme kaydı da eklendiğinden dolayı bir taşıma sözleşmesi mahiyetindedir. Söz konusu ticari malın sahipliğini de temsil ettiği için ciro edilip devredilebilen kıymetli evraktır. (Konşimento Nedir ?, 2015)
- Kargo Manifestosu; gemiye yüklenen malın içeriğini beyan eden ve varılan gümrüğe beyan edilen evraktır. (Mal Manifestosu Tanımı, 2015)

2.4.6. Altıncı Aşama: Transit İşlemler İçin gereken Evraklar

Avrupa dağıtımı söz konusu olduğu için ve sınırlar arası işlemler olduğundan dolayı mal ile beraber hazır hale getirilmesi gereken ilave evraklar da ortaya çıkmaktadır.

Avrupa'ya yapılan dağıtımlar için müşteri adına gümrük ve transfer işlemlerinin forwarder tarafından yapılabilmesi için “empowerment” yani vekalet veya yetki belgesi bulunmaktadır. Bu işlem örneğin Köstence'den kara yolu veya tren yolu ile Macaristan'a devam edecek bir konteynır için gümrük kapılarında ve kontrol

noktalarında gerekli belgelerden biridir. T1 belgesi de bu kontrol noktalarından serbest geçiş için gerekli belgedir. Bu aşamada bahsedilen belgeler Ek 11 ve 12 olarak emsal olarak sunulmuştur.

Sunulmuş olan yetkilendirme belgesinin amacı, malın teslim edilme şekli ile ilişkilidir. Yani malın liman teslim olması durumunda bu vekalet görevi gören belge ile forwarder şirketi gümrük işlemlerini yapmaktadır ve alıcı ile varış noktasında temasa geçerek gümrük çekim işlemleri yapılmaktadır

Aşama açısından bakıldığında ürünler artık limandan boşaltılmış ve seçilen transit seçeneği doğrultusunda yola devam etmek için hazırdır. Aşama başlangıcında mallar ile beraber ürüne düzenlenen transit geçiş belgesi, T1 belgesi ve transit refakat belgeleri de burada ara taşıyıcının gerekli olan belgeleri arasındadır. Bu belgelere yine dahil olan ikili anlaşmalar gereği ikili, transit ve üçüncü ülke hatta dönüş yükü var ise aracın kullanmış olduğu geçiş belgesi bulunmaktadır. Bu aşamada bahsi geçen T1 belgesi ekte örneği sunulduğu üzere Avrupa Serbest Ticaret birliği, Norveç, İsviçre, İzlanda ve Lihtenştayn olan EFTA ülkeleri arasındaki ticari malların dolaşımıyla bu ülkeler ve de birliğin dışındaki ülkelerin söz konusu ülkeler arasındaki dolaşımına izin veren belgedir.

Geçiş belgesi Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde belirtildiği üzere çıkış yapacakları ilgili dağıtım bürolarına bazı belgeler ibrazı ile temin edilmektedir. Bu belgeyi alabilmesi için “C türü, L2, L3” yetki belgesi sahiplerinin belgesine kayıtlı öz mal veya sözleşmeli taşıt olması gerekmektedir. Bu belge alınırken talep edilen belgeler; Güzergah belirtilerek dilekçe verilmesi, taşıt sürücülerinin firma adına vekaleti, gümrüklemenin yapıldığı TIR karnesi, ATA karnesinden birinin gümrük mühürlü aslı ile transit güvenlik kalem listesi, T1 belgesi veya gümrük çıkış beyannamesi, araçta daha öne tahsis edilen belge varsa iadesi ile talep edilir. (Deniz Ticaret Odası , 2015) Söz konusu olan geçiş belgeleri kamyon, kamyon + römork, çekici + yarı römork veya yarı römorklar için düzenlenmektedir. İlave olarak bu belgeler yurtdışına çıkış yapmış olan araç için geçmişe yönelik yani çıkış yapıldıktan sonra düzenlenemez. Yani yurtdışına çıkacak araçların önce belgeleri tedarik etmesi daha sonra yurtdışına çıkış yapmaları gerekmektedir. Bütün bu rota boyunca da beraberlerinde taşımaları gerekmektedir. Bu güzergah içerisinde her biri gümrük kapısından geçişte bu geçiş evrakları kontrol edilebilir ve ülkenin gümrüğü tarafından şüpheli görüşmesi noktasında ise malların açılması dahi istenebilir.

2.4.7. Yedinci Aşama: Evrak Teslimi/Kaptan Post

Gemiye yüklenen konteynır ve diğerk yükler ile ilgili mal ile beraber gitmesi gereken evraklar “kaptan post” adı verilen kaptan teslim evrağı ile kaptana zimmetlenir. İthalat veya ihracat işlemlerinde evraklar alıcının veya satıcın şartlarına göre mal ile beraber gönderilmesi talep edilebilmektedir. İlgili zimmet formu olan “kaptan post” emsal form Ek 13’de sunulmuştur. Varış noktasında gemici firmanın şubesi gemi kaptanından bu evrakları bu liste doğrultusunda teslim alır ve müşterilerine dağıtım yapar.

Mal ile beraber teslim edilen evraklar ki bunlar resmi belgeler olup kaptana boşaltma yerinde yetkililere teslim edilmek üzere zimmetlenir. Olası bu evrakların kaybolması veya hasar görmesi durumunda ise bu “kaptan post” evrakı üzerinden işlem yapılır.

Taşınan malın teslim edilmesi gereken varış noktasına yani nihai durağa geldiğinde alıcıya gümrük çekim ve varış ile ilgili bilgilendirme verilir. Bu bilgilendirme forwarder ile de olabildiğı gibi yerel acente üzerinden de yapılabilir. Bu alıcının ürünleri alması için veya vardığı esnada boşaltmanın yapılabilmesi için ayarlamalar yapabilmesi için verilen bilgidir. Yukarıda açıklandığı üzere nakliye bedelinin hangi taraf üzerinden ödeneceğı doğrultusunda tahsilat veya mal bedelinin banka üzerinden akreditifli olması durumunda ise alıcının belirtilen ticari koşullar doğrultusunda işlem yapılması gerekmektedir.

Malın alıcısı tarafından bahsedilen işlemler tamamlandıktan sonra malın boşaltma işlemleri yapılır, konteyner temizlenir ve araç geri dönüş yoluna çıkmak için artık hazırdır.

Artan rekabet doğrultusunda aracı firmalar müşteri memnuniyetlerine daha fazla hassas olduklarında dolayı çoğı halde hem gönderici hem de alıcıya müşteri memnuniyeti hakkında da geri dönüş alınmaktadır. Böylece firmalar kendilerini değerlendirmek için temas ettikleri yerler ile geliştirme fırsatı bulabilmektedir.

Yukarıda görüldüğü üzere, yapılan iş itibariyle freight forwarder taşınan ticari malın hem izlenebilirliğı hakkında bilgi sahibi olması hem de dolaşacak olan malın araç organizasyonu ve de belgelerin gerekliliğı hakkında bilgi sahibi olması gerekmektedir.

Söz konusu olan zincirleme bir taşıma olduğundan dolayı, adımlardan birinde olası bir gecikme başka bir adımın süresini ve koşullarını da etkilemektedir. Burada beraber çalışan tüm tarafların birbirlerine sağlıklı ve güvenilir bilgi vermesi ve de yaptıkları işteki uzmanlığı önem kazanmaktadır. Bu durum aynı zamanda alıcı ve

satıcının tecrübesi ile de süreçleri kolaylaştırıp zorlaştırabilir hale gelmektedir. Tecrübeli olan satıcı ve alıcılar bu süreçleri en başından taşıma modunun seçiminden başlayarak devam eden süreçte gümrükçüsünü yönlendirmesine kadar tecrübelerini kullanarak özellikle de olası evrak hatalarını asgaride tutarlar. Bu aynı zamandan gümrüklerdeki şirketlerin kayıtları açısından da duruma olumlu veya olumsuz yansıyabilen bir durumdur. Alıcı veya satıcının geçmişte herhangi bir kusurlu veya eksik işlemi var ise gümrüklerde konu hakkında işlem yapıldığı için önem kazanmaktadır.



3. SONUÇ

Uluslararası rekabette, daha hızlı, güvenli ve ekonomik taşımacılık hizmetini sunabilen firmalar ön plana çıkmaktadır. Bugünün ve geleceğin iş dünyasında lojistik firmalar, müşterilerin bütün taleplerine cevap verebilecek şekilde entegre çözümler üretebildikleri oranda varlığını devam ettirebilecektir. İhracat veya ithalat taşıma süreçlerinde yüzlerce kilometre olarak ifade edilen bir sevkiyatta farklı taşıma türlerinin bir arada kullanılması büyük bir avantajdır. Hava, kara, demir ve deniz yolu taşıma türlerinde yıllar içinde edinilen bilgi ve beceri, kolaylıkla multimodal taşımacılıkta firmalar tarafından uygulamaktadır. Özellikle uluslararası taşımacılıkta kara yolu, demir yolu ve deniz yolu arasındaki entegrasyonların sağlandığı multimodal taşımacılık, lojistik firmalar açısından büyük önem taşımaktadır ve özel bir organizasyon becerisi gerektirmektedir. Bu amaçla konunun uzmanlarca planlanarak yürütülmesi, yönetilmesi ve denetiminin yapılması gerekir. Günümüzde lojistik firmalar, lojistik ve uluslararası taşımacılık iş çevresinde olan yeni eğilimleri yakından takip etmekte ve hızla uygulamaya çalışmaktadır.

Farklı taşıma türlerinin entegrasyonu olan multimodal taşımacılık, göndericiler ve alıcılar için büyük avantajlar getirirken çeşitli sıkıntıları da beraberinde getirmektedir. Birden fazla taşımacılık sistemine yatırım yapılması ve modern teknoloji kullanılması nedeniyle, fazla sermaye gerektiren bir yatırım türüdür. Bu yüzden taşıma hizmetinde kullanılacak taşıtlar ve altyapı pahalı yatırımlar gerektirmektedir. Çoklu taşıma ilk önce sanayileşmiş ülkeler arasında gelişim göstermiş, bugün ise tüm dünyada yaygınlık kazanmıştır.

Gelişmekte olan ülkelerde kaynak bulma yönünde çalışmalar yapılmaktadır. Multimodal taşımacılık, imarı pahalı olan bir proje eylem olarak gözüktüğü de uzun vadede getireceği faydalar bu durumu önemsiz kılmaktadır. Bu tip projeler hazırlanırken dikkat edilecek en önemli nokta maliyetlerin düşürülmesiyle beraber, insanların da bu hizmetlerden maksimum düzeyde faydalanmasını sağlamak olacaktır. Türkiye’de bu alanda altyapı, yasal çerçeve ve uluslararası düzenlemeler olmak üzere atılması gereken adımlar bulunmaktadır.

Bölgesinde lojistik bir merkez olan Türkiye, bir üs olma hedefini belirlemelidir. Bu hedefe uygun planlamaların başında kara, hava, deniz ve demiryollarının bir arada uyum içinde çalışmasına yönelik çabalar yapılmalıdır. Bütün taşıma türlerinde kullanılan terminal ve limanlar her operasyona (kara, hava, deniz, demir) elverişli hâle getirilmelidir. Örneğin, limanlar sadece kara ve deniz yolu ile değil aynı zamanda demir yolu, hava yolu ve boru hattı taşımacılığı ile bağlantılı konumda olup eşit seviyelerde kullanım özendirilmelidir. Altyapı, uluslararası bağlantılar ve yasal çerçevedeki eksiklikler hızla giderilmelidir. Türkiye, ihracatçı ve ithalatçıların ürünlerini hedef pazarlara en avantajlı bir şekilde gönderebilmeli, transit taşımacılıktan arzu edilen payın alınabilmelidir.



KAYNAKLAR

- 20' FLATRACK Konteyner Gümrükleme, <http://tr.import40.ru/logisticheskaya-informatsiya/spetsifikatsii-konteynerov.html>, (Erişim 02/02/2015)
- 20' DC Konteyner Metsan Group, <http://www.metsan.com.tr/pdfler/konteyner.pdf>, (Erişim 02/02/2015)
- 20' OT Konteyner Sigma Konteyner, <http://sigmakonteyner.com/20%20lik%20open%20top%20konteyner>, (Erişim 02/02/2015)
- 40' FLATRACK Konteyner Gümrükleme, <http://tr.import40.ru/logisticheskaya-informatsiya/spetsifikatsii-konteynerov.html>, (Erişim 02/02/2015)
- 40' DC Konteyner Metsan Group, <http://www.metsan.com.tr/pdfler/konteyner.pdf>, (Erişim 02/02/2015)
- 40' HC Konteyner Gümrükleme, <http://tr.import40.ru/logisticheskaya-informatsiya/spetsifikatsii-konteynerov.html>, (Erişim 02/02/2015)
- 40' OT Konteyner <http://www.atlanakliyat.com.tr/tr/konteynerorta2.asp>, (Erişim 02/02/2015)
- Administratia Canalelor Navigabile S.A.**, <http://www.acn.ro/index.php?id=4&lg=ro> (Erişim 02/02/2015)
- Alçak Platformlu Vagonlara Yükleme.** Bardi E.J. ve Novack R.A. , The Geography of Transport Systems Coyle, Fourth Edition, St. Paul/Minneapolis: West Publishing Company, 1994. <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/pbdblstk.html>, (Erişim 02/02/2015)
- ATEŞ F.** , Kombine Taşımacılık ve Dış Ticaretteki Yansımaları, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa, 2009 s. 18-19
- Atken N.** “Neden Denizyolu Taşımacılığı?”, Mersin Deniz Ticaret Odası Dergisi, Mersin, Ekim, 2004.
- Akten N.** ,”*Taşıyan Sorumluluğunda Ölçü: Koli, Parça veya Yükün Başına Sorumluluk*” İstanbul Barosu Dergisi, Cilt: 86 ,Sayı: 1 , Yıl: 2012.
- Avrupa Çevre Ajansı**, İklim Değişikliği Politikaları, <http://www.eea.europa.eu/tr/themes/climate/policy-context>, (Erişim 16/07/2014)
- Ayaklı Konteyner (Swap Body) Cimc Container**, http://www.cimc.com/res/products_en/container/special/SwapBody/, (Erişim 02/02/2015)
- Belgeler**, <http://www.gumrukeme.com.tr/baslarken/belgeler-kisaca/> Erişim 01/06/2015
- Constanta M. Kogalniceanu İnternational Aeroport**, <http://www.airports-worldwide.com/romania/constantamihailkogalniceanuinternationalromania.php> (Erişim 02/02/2015)

- Constantza Port**, Statistici Generale 2006 – 2014, http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=st_general&x=load , (Erişim 02/02/2015)
- Comunicat De Presă.**, 04.07.2013, NR.159 <http://www.recensamantomania.ro/wp-content/uploads/2013/07/Comunicat-de-presa-nr-159-REZULTATE-DEFINITIVE-RPL2011.pdf> (Eriřim 17/03/2015)
- Danube Inland Harbour Development**, Integrated Strategy for Functional Specialization of the Danube Ports in the Logistic Chain, 2014.
- Değirmenci N. K.** , Çoklu Taşımalarda Sorumluluk Sigortası Uygulamaları, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakóltesi, Ders Notları <http://www.deu.edu.tr/UploadedFiles/Birimler/21159/Nil%20Kula%20De%20C4%9Firmenci.pdf>, (Erişim 02/02/2015)
- Değirmenci N. K.** , “*Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler İle Karşılaştırılmalı Bir İnceleme*”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakóltesi Dergisi, Sayı:2 Cilt:1 2010.
- Deniz Ticaret Odası**, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/TirGecis.aspx> (Erişim 23/05/2015)
- Demirlioğlu H.** , Türkiye Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık ile Gelişmesi, yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri, Ocak 2008.
- Demirsoy D.** , Uluslararası Karma Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 1996.
- Dorse** http://www.tirlar.org/yeksan_dorse.html, (Erişim 02/02/2015)
- European Commision**, Directorate-General for Research and Innovation, Synergies Between The Transport Component of Horizon 2020 And The Cohesion Policy 2014–2020, 2014 Transport.
- FIATA**, www.fiata.com (Erişim 02/02/2015)
- Freight and Logistics Advancement in Central/South-East Europe - Validation of Trade and Tansport Processes, Onay Tarihi 26.11.2012
- Galati R.A.** Administratia Fluviala A Dunarii De Jos, http://www.afdj.ro/afdj_ro.html (Erişim 02/02/2015)
- Google Earth Maps Romania**, <https://www.google.com/maps/place/Romanya/data=!4m2!3m1!1s0x40b1ff26958976c3:0x84ef4f92a804b194?sa=X&ei=NiDSVI7e15HSaK-JgeAB&ved=0CBoQ8gEwAA> , (Erişim 02/02/2015)
- Hancock Christopher QC**, “*Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods*”, The Journal of International Maritime Law, 2008/14.
- History Of Constanta**, <http://constant.ro/categorie/istoric/> (Erişim 02/02/2015)
- IATA, <https://www.iataonline.com/>, (Erişim 01/09/2014)
- İhracat Bilgi**, <http://www.tesk.org.tr/tr/calisma/ihracat/9.html> (Erişim 01/06/2015)
- Ilie Elena, Railway Pro 23 Nisan 2013, *Constanța Seaport – a Strategic Hub for Romani*,
- IRU Seminar on the Rotterdam Rules**, http://www.iru.org/cms-filesystem-action?file=Events_2010_RR/Rasmussen.pdf, (Erişim 16/07/2014)

İnstitutul National De statistica, <http://tr.wikipedia.org/wiki/Romanya>, (Erişim 19/11/2014)

İstanbul Maden Metal İhracatçılar Birlikleri Genel Sekreterliği, Görüşme, Eylül, 2014

İstanbul Teknik Üniversitesi, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu 2006, <http://web.itu.edu.tr/oguts/KTRoLa.pdf>, (Erişim 02/02/2015)

İstanbul Ticaret Odası, Avrupa Birliği Uluslararası İşbirliği Şubesi, Romanya Ülke Raporu, Mart 2009.

Kambiyo Mevzuatı, Resmi Gazete, 6/1/1996, Sayı 22515

Kapalı Vagon From Hattons Model Railways, Liverpool UK,

http://www.ehattons.com/34054/Dapol_B747n_Telescopic_hood_wagon_in_VTG_Ferrywagon_livery_589_9_084_Weathered_Ltd_edition_o/StockDetail.aspx, (Erişim 19/11/2014)

Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği, Resmi Gazete 03.09.2004, Sayı 25572

Kargo Uçağı Korea's Premier Business

Portal, <http://www.businesskorea.co.kr/article/5391/all-time-high-ict-exports-reach-record-highs-1h-2014>, (Erişim 02/02/2015)

Kayan Çekiciler Autoline, <http://autoline.com.tr/sf/yari-romork-lowbed-treyler-GURLESENYIL-Gurlesenyil-nizkoramnik-tral--13080610135464100300.html>, (Erişim 02/02/2015)

Konteyner Boyutları Metsan

Group, <http://www.metsan.com.tr/pdfler/konteyner.pdf>, (Erişim 02/02/2015)

Konteynır İstifleyici Taşıma ve Kaldırma Üniteleri Sektör

Gazetesi, http://www.tasimakaldirmauniteleri.com/tku/index.php?option=com_content&view=article&id=298:borusan-makina-sunar-host-lftruck&catid=46:depolama-ve-raf-sistemleri, (Erişim 02/02/2015)

Konteyner Gemisi, Ro-Ro Gemisi Deniz

Haber, <http://www.denizhaber.com/HABER/27696/1/istanbul-lines.html>, (Erişim 02/02/2015)

Konteyner Vinci Conductix

Wampfler, <http://www.conductix.com.tr/tr/uygulamalar/sts-konteyner-vinc> (Erişim 02/02/2015)

Konşimento Nedir?, <http://www.gumrukleme.com.tr/gumrukleme-terimleri-sozlugu/konsimento-nedir/> Erişim 01/06/2015

Mal Manifestosu Tanımı, <http://www.turkcebilgi.org/sozluk/ticaret-terimleri/mal-manifestosu-manifesto-cargo-20025.html> Erişim 01/06/2015

Multifret Vagon Wagons On The Web, <http://www.garethbayer.co.uk/wotw/great-britain/f-coded/fia-multifret-flat/>, Erişim 02/02/2015)

- NASA Constanta October 2012**, <http://eol.jsc.nasa.gov/sseop/EFS/photoinfo.pl?PHOTO=STS112-E-6329> (Erişim Ekim 2002)
- Newschanel.ro**, <http://www.newschannel.ro/stiri/portul-constant-a-pe-locul-9-in-europa-la-traficul-de-marfa/> , (Erişim 02/02/2015)
- Ministerul Transporturilor Aeroportul  nternational M.Kogalniceanul Constanta**, <http://www.mk-airport.ro/> (Erişim 02/02/2015)
- Offshore Company Online Pan European oil Pipeline**, http://www.snipview.com/q/Pan-European_Oil_Pipeline (Erişim 02/02/2015)
- Online Maps and Travel Information**, <http://www.worldofmaps.net/en/europe/map-romania/railway-map-romania.htm>, (Erişim 02/02/2015)
- Ovidius University Of Constanta**, <http://admission.univ-ovidius.ro/o-u-c-presentation/the-city-of-constant-a/> (Erişim 02/02/2015)
- Pearlman, Robert Z.** (7 Eylül 2012), [http://en.wikipedia.org/wiki/Piggyback_\(transportation\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Piggyback_(transportation)) , (Erişim 02/02/2015)
- Port of Constanza**, <http://www.portofconstantza.com/> (Erişim 19/02/2015)
- Port Of Constanza Annual Report 2013**, <http://www.portofconstantza.com/> (Erişim 02/02/2015)
- Port Of Constantza, Fluvial**, http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=con_intermod_fluvial&x=load (Erişim 02/02/2015)
- Port Of Constantza Calea ferata**, http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=con_intermod_cf&x=load (Erişim 17/03/2015)
- Port Of Constanza Hiterland**, http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=con_hinterland&x=load, (Erişim 02/02/2015)
- Port Of Constantza, Gaz Petrolier Lichefiat**, http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=term_gpl&x=load (Erişim 02/02/2015)
- Port Of Constantza, Vrac Lichid**, http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=term_vl&x=load (Erişim 02/02/2015)
- Port Of Rotterdam**, <http://www.portofrotterdam.com/en/Brochures/Rotterdam-World-Class-Port.pdf>, (Erişim 02/02/2015)
- Primaria Tortoman Localizare**, <http://www.primaria-tortoman.ro/localizare.html>, (Erişim 02/02/2015)
- Project Mapping, Romania Rail Map**, April 2009, http://www.projectmapping.co.uk/Europe%20World/europe_train_rail_maps.html (Erişim 02/02/2015)
- Resmi Gazete**, 03.12.1977, sayı: 16128
- Resmi Gazete**, 14.12.1993, sayı: 21788
- RO-LA Taşıma Intermodalne Promocne Centrum**, <http://www.intermodal.sk/rola---rolende-landstrasse/724s>, (Erişim 02/02/2015)

- Romania Road Map**,<http://markthepretender.tripod.com/id37.html> (Erişim 02/02/2015)
- Romanya**, <http://tr.wikipedia.org/wiki/Romanya>, (Erişim 02/02/2015)
- Romanya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı**, <http://www.mt.ro/web14/domeniul-naval> (Erişim 19/02/2015)
- Southworth F. F. , Peterson B. E. ,** "*Intermodal and International Freight Network Modeling*",**Transportation Research**, C.8, 2000.
- şahin A. , İhracat Prosedürlerini Biliyor Musunuz ?**,T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme ,Etüd Merkezi Ayını, 2007.
- şahin G., Sipahioğlu A. , Öztürk Z. K., Ertek G., Aba B., Büyüközkan G., Uluslararası Lojistik**,Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayını No: 1593
- TCDD Haydarpaşa Limanı T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı**,<http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=273>, (Erişim 01/09/2014)
- TCDD İzmir Liman İşletmesi T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı**, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=273>, (Erişim 01/09/2014)
- T.C. Ekonomi Bakanlığı Duyurular** ,<http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=mustesarlikduyurulari&icerik=560CEEFC-F404-7713-603A0BE2B730BC03>, (Erişim 01/09/2014)
- T.C. Ekonomi Bakanlığı,Türkiye ve Romanya Arasındaki Uluslararası Ulaştırma Sektör Raporu** www.counsellors.gov.tr/upload/R/Ulastirma.rtf (Erişim 01/0/2015)
- T.C. İşişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü**,www.migm.gov.tr/dokumanlar/kardes_kent_istatistik.xls, (Erişim 02/02/2015)
- T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Misyon**, <http://www.gtb.gov.tr/kurumsal/hakimizda/misyon>, (Erişim 02/02/2015)
- T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı** ,Yayın No:8, Ankara, 2013.
- T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı 2013 yılı Gümrük İşlem Süreleri** , <http://risk.gtb.gov.tr/data/5281ebe9487c8e562461a7f6/2013%20YILI%20G%C3%9CMR%C3%9CK%20%C4%B0%C5%9EELEM%20S%C3%9CRELER%C4%B0.pdf>, (Erişim 01/09/2014)
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı** , <http://www.tcdd.gov.tr/#>, (Erişim 19/11/2014)
- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı**, www.ubak.gov.tr (Erişim 02/02/2015)
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletifim Stratejisi**, Hedef 2023.
- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Stratejik Plan2014-2018**, Ankara, 2014, s. 56.-79
- T.C. Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü**,<http://www.kugm.gov.tr/> (Erişim 16/03/2015)

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Kombine Taşımacılık, Ana Plan

Stratejisi,http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/3-Rapor/20100518_171015_204_1_64.pdf,

(Erişim 01/02/2015)

The Train Line Europe, (<http://www.thetrainline-europe.com/> (Erişim 19/11/2014)

Türkyay Ö. , Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku(Ziya ve / veya Hasar Sorumluluğu), Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006.

Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı, Doğrudan Yabancı Yatırımların Görünümü,

http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/oracle/webcenter/portalapp/pages/content/htmlViewerUlkeler.jsp?contentId=UCM%23dDocName%3AEK-160804&countryName=Romanya&_afLoop=191544322131768&_afWindowMode=0&_afWindowId=null#!%40%40%3FcountryName%3DRomanya%26_afWindowId%3Dnull%26_afLoop%3D191544322131768%26contentId%3DUCM%2523dDocName%253AEK-160804%26_afWindowMode%3D0%26_adf.ctrl-state%3D76nq8pj4k_374 ,

(Erişim 19/11/2014)

Türkiye İstatistik Kurumu, www.tuik.gov.tr Erişim 02/02/2015

Türkiye Karayolları Haritası Türkiye

Haritası,<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMImages/Haritalar/Turkiye2012.jpg>, (Erişim 02/02/2015)

Türkiye Limanları Wikipedi,

http://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiye%27deki_limantar_listesi, (Erişim 02/02/2015)

Transnafta, Pan European Oil Pipeline,

http://www.transnafta.co.rs/en/home/dev_projects/peop/; Poslovni Dnevnik, <http://www.poslovni.hr/vijesti/beograd-potpura-izgradnji-peop-a-114304>

(Erişim 02/02/2015)

Treyler Sanayicileri Derneği, Türkiye Treyler Sektörü Raporu, Temmuz 2008, s. 17

(http://www.treder.org.tr/haber_dosya/TREYLER_SEKTOR_PROFILI_%20GUNCEL.pdf Erişim 30/05/2015)

Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, Resmi

Gazete, Kanun Numarası: 3348, Kabul Tarihi: 09/04/1987, Madde : 2

UNCTAD/SDTE/TLB/2, Implementation of Multimodal Transport Rules, 2001.

United Nations, Conference on a Convention on International Multimodal Transport, 8-24 Mayıs 1980, New York, 1981, s. 1-5

United Nations Conference On Trade and Development,

<http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/unc-cml/status/UNConventionMTOFGoods,1980.pdf>, (Erişim 16/07/2014)

Wikipedia, http://en.wikipedia.org/wiki/Cernavod%C4%83_Bridge (Erişim 02/02/2015)

Yeni Karayolu Taşıma Kanunu,Resmi Gazete 10.7.2003, No. 4925, Tüm Kanun içeriği

Yeni Karayolu Taşıma Yönetmeliği, Resmi Gazete11/06/2009, Sayı 27255, Tüm kanun içeriği

Yeşil Lojistikçiler, Lojistiğin Geleceği

Yeşil'de,2014;<http://yesillojistikciler.com/lojistigin-gelecegi-yesilde/>, (Erişim 27/07/2014)

Ziarul de Investigații, Articol 2014,

http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Anghel_Saligny_Bridge&redirect=no(Erişim 02/02/2015)



EKLER

EK 01: MUŞTERİ TEKLİFİ

Reg. No.: 2014 - PU – 00220

FREIGHT QUOTATION

Prepared for: KRYSTYNA PALADI
Ref: Freight Offer by Multimodal Transport
Dear Mr. SERKAN

Thank you very much for your interest in Global Shipping.

Global Shipping and Intermodal Logistic Int'l, with offices in Istanbul, Bursa and Ploiesti (Romania), are two ambitious and constantly developing companies offering transport and related services for importing and exporting goods by land, sea and railway, including container-transportation, storage, transshipment, trucking, and customs clearance.

Global Shipping main intermodal network connects Turkey to Romania, Europe, UK and CIS countries. We are operating in Turkey through our experienced team from our offices in Istanbul and Bursa who will work with you to determine your specific intermodal transport requirements and then manage each shipment from dispatch to delivery.

By using our own equipment – vessel shuttle for sea transportation, truckload and less-than-load (LTL) carriers, containers, wagons fleet, designated to transport various types of cargos - we can provide door-to door tailor-made logistics solutions. Our fundamental goal is to provide our customers with safe, reliable, flexible, professional, timely, low cost and eco-friendly transportation solutions.

Please refer to our website www.globalshipping.eu for additional details.

From / To	LİMAŞ LİMAN – ODESSA LİMAN
Service&INCOTERMS	LİMAN LOKAL MASRAFLARI DAHİL (PORT TO PORT)
Commodity:	GENERAL KARGO NON IMO
Maximum Cargo Gross Weight allowed:	26.000 KGS
Validity of the offer:	30 GÜN

Payment terms:	30 GÜN
Equipment size / type	45 HC
Rate (Euro)	1400 \$ (TESLİM SÜRESİ 3 GÜN)

Rates do not include :

- Export and Import Customs Clearance charges and fees
- Cost which might occur in case of custom's inspection

From / To	LİMAŞ LİMAN – ODESSA CIVARI 100 km
Service&INCOTERMS	LİMAN LOKAL MASRAFLARI VE TRANSIT GÜMRÜĞÜ DAHİL
Commodity:	GENERAL KARGO NON IMO
Maximum Cargo Gross Weight allowed:	24.000 KGS
Validity of the offer:	30 GÜN
Payment terms:	30 GÜN
Equipment size / type	45 HC
Rate (Euro)	1800 \$ (TESLİM SÜRESİ 4 GÜN)

Rates do not include :

- Export and Import Customs Clearance charges and fees
- Cost which might occur in case of custom's inspection

From / To	LİMAŞ LİMAN – ODESSA LİMAN
Service&INCOTERMS	LİMAN LOKAL MASRAFLARI DAHİL (PORT TO PORT)
Commodity:	GENERAL KARGO NON IMO
Maximum Cargo Gross Weight allowed:	26.000 KGS
Validity of the offer:	30 GÜN
Payment terms:	30 GÜN
Equipment size / type	20 DV
Rate (Euro)	1300 \$ (TESLİM SÜRESİ 3 GÜN)

Rates do not include :

- Export and Import Customs Clearance charges and fees
- Cost which might occur in case of custom's inspection

From / To	LİMAŞ LİMAN – ODESSA CIVARI 100 km
Service&INCOTERMS	LİMAN LOKAL MASRAFLARI VE TRANSIT GÜMRÜĞÜ DAHİL

Commodity:	GENERAL KARGO NON IMO
Maximum Cargo Gross Weight allowed:	24.000 KGS
Validity of the offer:	30 GÜN
Payment terms:	30 GÜN
Equipment size / type	20 DV
Rate (Euro)	1700 \$ (TESLİM SÜRESİ 4 GÜN)

Rates do not include :

- Export and Import Customs Clearance charges and fees
- Cost which might occur in case of custom's inspection

From / To	LİMAŞ LİMAN – MOSKOVA/RUSYA
Service&INCOTERMS	LİMAN LOKAL MASRAFLARI VE TRANSIT GÜMRÜĞÜ DAHİL
Commodity:	GENERAL KARGO NON IMO
Maximum Cargo Gross Weight allowed:	24.000 KGS
Validity of the offer:	30 GÜN
Payment terms:	30 GÜN
Equipment size / type	45 HC
Rate (Euro)	4500 \$ (TESLİM SÜRESİ 10/12 GÜN)


Rates do not include :

- Export and Import Customs Clearance charges and fees
- Cost which might occur in case of custom's inspection

We trust our offer and conditions will meet your expectations and requirements and remain at disposal your for any further dteails.

Kind regards,
KRYSTYNA PALADI
GLOBAL SHIPPING ROM SRL

EK 02: BOOKING ORDER



BOOKING CONFIRMATION

Booking No.: 952916712 **Print Date:** 2015-01-15 12:22 UTC

Booked by Party: SOLMAZ NAKL VE TIC AS	Service Mode: CY/CY
Contact Name: SEMER KAZAN	From: Ambarli Port, Istanbul, Turkey
Booked by Ref. No:	To: Jeddah, Saudi Arabia
Service Contract: 624635	Customer Cargo: Fabrics
Price Owner: SOLMAZ NAKL VE TIC AS	Business Unit: Maersk Denizcilik (Istanbul)
Ref. No: 129030135 1290263 129006785	Shipper Ref. No:

We thank you for your booking and enclose your booking details as follows :-

Cut-off details
 Merhaba,
 Talebiniz üzerine yarıdan rezervasyonunuz teyit edilmiştir

Aşağıdan "Load Itinerary" kısmından rezervasyonunuz için boş konteyner verilebileceği depo/terminal bilgisini (location-empty container depot) ve konteyner alabileceğiniz tarihi (Release From Date) görebilirsiniz.
 Boş konteyner stoğumuza göre buradan konteyner sağlayabilirsiniz. Dolu konteynerin gemiye yüküneceği liman bilgisini de aynı bölümde bulabilirsiniz (Location-Return Equip Delivery Terminal)

Aşağıda "Intended Transport Plan" kısmından rezervasyonunuzun planlı olduğu geminin detaylarını görebilirsiniz.

Bookinginizin onaylandığı aşağıda Intended Transport Plan (Planlanan Gemi) hanesinde yer alan gemi için ilgili cut-off detaylarınızı aşağıdaki linkten ulaşabilirsiniz :
<http://www.maerskline.com/en-us/countries/tr/world%20factbook/export/services>

Equipment

Quantity	Size/Type/Height (ft/in)	Collapsible	Sub. Equip	Gross Weight	Pack. Qty/Kind	Cargo Volume
1	40 DRY 9 6			9000,000 KGS		

Intended Transport Plan

From	To	Vessel	Voy No.	ETD	ETA
Kuşport Terminal	Jeddah Terminal	MAERSK EUPHRATES	1503	2015-01-22	2015-02-02

If you would like to place any further bookings or amend any details, please do not hesitate to contact this office. Thank You. Guideline for customer for future booking:

>> Please provide haulage details in below format
 Release Date: DD/MM/YYYY
 Depot/Port: Name
 >> While placing new booking only mention New booking haulage details in Note.

Load Itinerary

Type	Location	Release From Date	Time	Release To Date	Time	Return Date	Time	Load Ref.
Empty Container	KLM - Kuşport Lojistik Merkezi	2015-01-17	12:00					
Depot	KLM - Kuşport Lojistik Merkezi Marmara Mah Limsalar yolu cd Ambarli Port, Istanbul Turkey							
Return Equip Delivery Terminal	Kuşport Terminal Kuşport Terminal Argunya Çiftliği Limsalar Mevki Ambarli Port, Istanbul Turkey							

Haulage Instructions:
 Booked By : SOLMAZ NAKL VE TIC AS,Commodity : Fabrics,Customer Note : Blank

This document is subject to following:
 - This booking and carriage are subject to the Maersk Line Terms and Conditions of Carriage which are available upon request from the carrier or its representatives and are furthermore accessible on the Maersk Line website "<http://www.maerskline.com>" under "Services" / "General Business Terms".
 - The shipment is subject to tariff rates unless a correct and applicable service contract number is available.
 - The carrier's right to substitute the named and/or performing vessel(s) with another vessel or vessels at any time.
 - Arrival, berthing, departure and transit times are estimated and given without guarantee and subject to change without prior notice.
 - All dates/times are given as reasonable estimates only and subject to change without prior notice.
 - Shipments destined for or carried/transhipped via the USA.
 - This document is given subject to the customer providing the correct cargo description in accordance with U.S. law, including U.S. Customs requirements as described in Customs Rules and Regulations, 19 CFR Parts 4, 157 and 176 of October 21, 2002

Page 1/1

EK 03 : YUKLEME TALIMATI

İSTANBUL KİLİT

HIRD. AKS. SAN. TİC.ve PAZ. LTD. ŞTİ.

ZİYA GÖKALP MAH. SEFAKÖY SAN. SİT. 6. BLOK NO :7 -12

Tel : 0212 549 81 00 (PBX) Fax : 0212 549 82 98

34306 BAŞAKŞEHİR - İSTANBUL / TURKEY


OSKAR



YÜKLEME TALIMATI

İHRACATÇI	: İSTANBUL KİLİT HIRDAVAT AKSESUAR SAN.TİC.ve PAZ. LTD. ŞTİ. ZİYA GÖKALP MAH. SEFAKÖY SAN. SİT. 6. BLOK NO :7 -12 34306 BAŞAKŞEHİR - İSTANBUL / TURKEY
ALICI	: P.D.G - Sté GRIMAR 36, Douar Arbat KM 15 - Ain Harrouda Casablanca TEL : +212 522 33 24 49 / + 522 33 25 65 GSM : + 212 661 13 84 82 Casablanca - MAROC
KOLİ ADET	: 10 KARTON KOLİ
KOLİ EBADI	: 10(43 * 26 * 18) Cm.
BRÜT Kg.	: 253,60 Kg.
NET Kg.	: 251,60 Kg.
m3	: 0,201 m3
TESLİM ŞEKLİ	: CPT Casablanca Airport
ÖDEME ŞEKLİ	: MAL MUKABİLİ
VARİŞ YERİ	: Casablanca
G Ö M R Ü K	: AHL
MAL BERABERİ EVRAKLAR	: Malın çekilebilmesi için gereken tüm evraklar
KONŞİMENTOYA YAZILAN	: THE GOODS ARE OF TURKISH ORIGIN
GÖMRÜKÇÜ	: KÜRESEL Gümrük Müşavirliği Ltd.Şti. Fevzi Çakmak Mah. Yıldırım Beyazıt Cad. No: 171- Yenibosna- İSTANBUL Tel : (0212) 461 66 76 (pbx) Fax: (0212) 661 88 66 - (0212) 661 88 62 Nagihan DENİZ Dahili : 1168 ndenz@kureselgumruk.com.tr mehmet Bey Dahili : 1128 mehmet@kureselgumruk.com.tr
NAKLİYECİ	SOLMAZ NAKLİYAT Levent Sarıca 0541-8314339 Levent SARICA [levent.sarica@solmaz.com]
İMALATÇI	: İSTANBUL KİLİT HIRDAVAT AKSESUAR SAN.TİC.ve PAZ. LTD. ŞTİ.


EK 04: ATR / DOLAŞIM BELGESİ

DOLAŞIM BELGESİ MOVEMENT CERTIFICATE			
1. İhracatçı (Adı, Açık Adresi, Ülke) Exporter (Name, full address, country) MESİ BEYAZ ESMA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ ÇARLIORAN HAYRİYE SK. NO:232 İÇ KAPU NO:3		EUR.1	NO F 0607454
Bu formu doldürmeden önce arkadaki notları okuyunuz. See notes overleaf before completing this form.			
3. Müşteri (Adı, Açık Adresi, Ülke) (Tercih Bağlı) Consignee (Name, full address, country) (Optional) ALBERT THOESCH AG, ATT Hauptstrasse 256 4625 Oberru CH-8178 SWITZERLAND		2. Certificate used in preferential trade between aradaki terahil ticarete kullandığı terahil: TURKEY and SWITZERLAND (İlgili ülkeler, ülke grupları veya alanları yazınız.) (Insert appropriate countries, groups of countries or territories)	
		4. Ürünlerin menşei sayılan ülke, ülkeler grubu veya alanlar Country, group of countries or territory in which the products are considered as originating TURKEY	5. Varış ülkesi, ülkeler grubu veya alan Country, group of countries or territory of destination SWITZERLAND
6. Taahhüt için bilgiler (Tercih Bağlı) Transport details (Optional) BY TRUCK		7. Gözlemler Remarks	
8. Sıra No, Koli için marka ve işaretleri, sayı ve türleri (*): Eşyanın tanımı. Item Number, Marks and numbers, Number and kind of packages (*): Description of goods. ADDED 1 - 2 PALLETS COOPER/25X5/L/10/WHITE/FFD ***** IS-01241		9. Brüt ağırlık (kg) veya diğer ölçüler (Litre, metreküp, vs) Gross weight (kg) or other measure (litre, m³, etc.) 450,000	10. Fatura No (Tercih Bağlı) Invoice (Optional) 15335 12.01.2015
11. GÜMRÜK VİZESİ CUSTOMS ENDORSEMENT Onaylanan belge / Export document (1) Form: EX No: 2448 Gözetlik Ofisi / Customs Office: HALKALI GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ Gözetlik Ülkesi veya Alanı / Issuing country or territory: İSTANBUL / TURKEY Yer ve Tarih / Place and date: 15 Ocak 2015 İstanbul Gümrük ve Ticaret Müdürlüğü / Regional Directorate of Customs and Trade of Istanbul		12. İHRACATÇI BEYANI DECLARATION BY THE EXPORTER Aşağıda imzasız bulunan ben, yukarıda belirtilen eşyanın bu belgenin düzenlenmesi için gerekli olan koşullara uygun olduğunu beyan ederim. I, the undersigned, declare that the goods described above meet the conditions required for the issue of this certificate. Yeminli İhracatçı / Exporter: MESİ BEYAZ ESMA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ İstanbul / Istanbul: 0107 4220 5100 Etiler / Etiler: 0107 4220 5100	

(*) Eya ambalajı değilse, yerine girer eşyanın sayısını veya "bütüne" olduğunu belirtiniz.
 (*) If goods are not packed, indicate number of articles or state "in bulk" as appropriate.
 (†) Yalnız İhracatçı Ülke kurlarından gerekli gördüğü yerleri doldürünüz.
 (†) Complete only where the regulations of the exporting country or territory require.

EK 05 : PACKING LIST

STANDUL KILTI İRCAYAT KESİM TICARET LTD.ŞTİ / STANDUL KILTI MANUF. AND TRADING CO. LTD.
 ZYA GOKALP Mah. SÖF AKOY San. Bn. G. BLOK NO: 7-12
 34300 İSTİTÜL - BAŞAKŞEHİR - İSTANBUL / TÜRKİYE



PACKING LIST

TO : P.D.G - SİE GRIMAR
 SE, Douar Ambar KM 11 - Ann Mamoudia Casablanca
 TEL : +212 522 33 21 49 / +212 3325 05 62M - +212 641 13 01 02
 Casablanca - MAROC

27-10-2014

No.	Description	Pack In Box	Number of Box	Total Qty	Net Ckch Kg	Gross Ckch Kg	Net Total Kg	Gross Total Kg	Dimensions (Cm)	m3/Chk	m3/Total
1-10	3802-12	200	10	2.000	25.74	2226	22760	22190	42 38 14	0,03	0,30
TOTAL BOXES: 10							NET Kg	GROSS Kg			m3
							22760	22190			0,30

EK 06 : INVOICE



İSTANBUL KİLİT

HİRD. AKŞ. SAN. TIC.ve PAZ. LTD. ŞTİ

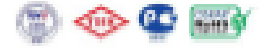
Org.San.Bölg. Sefakoy San.Şit. A.Blok No:7-12

34306 İkitelli / Beşiktaş / İSTANBUL / TURKEY

Tel:+90 212 508100- PBX FAX:+90 212 508258

<http://www.istanbulkilit.com> e-mail: info@istanbulkilit.com

Tic.sic.no: 466762 - 414344



INVOICE

To : P.D.G - Sté GRIMAR

36, Douar Arbat KM 15 - Ain Harrouda Casablanca

TEL : +212 522 33 24 40 / + 522 33 25 65 GSM : + 212 661 13 64 62

Casablanca - MAROC

Date : 27.10.2014

Invoice NO : 053324

Code	Description	Q-ty	Price €	Total
318V2-1-2	50*50 LEAF HINGE (BLACK PAINTED-ITSELF SCREW) (GRIMAR)	1.000	0,90	900,00
318V2-1-2	50*50 LEAF HINGE (BLACK PAINTED-ITSELF SCREW) (LYDEC)	1.000	0,90	900,00
TOTAL EX-WORKS İSTANBUL :				€ 1.800,00
AIR FREIGHT :				€ 570,00
TOTAL C.F CASABLANCA AIRPORT :				€ 2.370,00

ORIGIN : TURKISH
NUMBER OF BOXES : 10 CARTON BOXES = 0,201 m3
GROSS WEIGHT : 253,60 Kg.
NET WEIGHT : 251,60 Kg.
PAYMENT : PAYMENT YET TO BE DONE
BANK NAME : BURGAN BANK A.S. İKİTELLİ BRANCH - İSTANBUL / TURKEY
ACCOUNT No : 9420 - 197626 353
SWIFT CODE : TEKFTR33942
IBAN No : TR 9300 125094 2000 1976 2635 30

EK 07: BEYANNAME

Selma
T.C. GÜMRÜK BEYANNAMESİ Seri : GİM 0332320

16 6130635767 EL 1 HALKALI GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ
15341300E2021148

1 1 0 15.01.2015
12*2774 9719 1072 0606

TEBESHA / ESKİŞEHİR 1 2
ELİFE

BLASERT TRADESH AG.ATT
HAUPTSTRASSE 268 4625 OBERBU
CHRISTEN SWITZERLAND 6130635767
MEBİ BEYZ ESYA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ
KONİKA MAHALLESİTE EK.NÖ:212 İÇ NAFİ NÖ:3

15-01241 7820013627
BURSAŞI GÜMRÜK MÜD. LTD. ŞTİ.
MED.15-1 MEYDAN CAD. NO:59 ATLANTİK HAN K:1-4
FİNANSLI/İSTANBUL

TURKİYE 052 052
EDİRNE

052 0 052-SWITZERLAND
052 EUR 2.710,00 2.697,98

HALKALI GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ İNG BANK-ESKİŞEHİR
PEŞİN

2 NAF 100 AD Markas:RDR
Mar-
Ticari tescilsiz:RDR
I-Tescilsiz--5000,49TL

72241190 00 11
052 450,00
1000 420,00
100 RDR 2.150,00
2.529,98

VEHALET-1 ESKİŞEHİR 1. NOTERİ 33659/22.12.2014* İM-İSİTAS BEYZ ESYA SAN. VE
TİC. A.Ş. /VW:4650517995 Fatura Var 12.01.2015/159995 EUR.1 Dolaylı Belgesi
Var 15.01.2015/F 0607454

11 04 27

İSTANBUL 15.01.2015
GENSEL TOKER N/3471168

EK 08 : KONŞİMENTO TALİMATI

KONŞİMENTO TALİMATI

03.07.2014

EORI:RO15414455 GTIP:854449556677

İHRACATÇI / ADRES : TRUST INTERNATIONAL TRADING
MILLET CADDESİ NO: 84 KARAGUL İŞ MERKEZİ KAT:6
NO: 264 FİNDIKZADE/İSTANBUL

TEL / FAX : + 90 (224) 535 88 00 / + 90 (224) 535 88 01

ALICI / ADRES : ARTA NO ANDISHAN POYA MERH AFARİNG
NO: 63 REZA MALL ALLEY AZAR TOUS, STREET MELET.
GERMANY

GERMANY CMR Özel Şartlar Bölümüne

Yazılacak : 03073444

KOLİ SAYISI : 34PALET/

KOLİ ÖLÇÜLERİ : 80X60X120 PALET

Konteyner No :

BRÜT KİLO : 24. 011kg

NET KİLO : 22.815 kg

MAL TANIMI :

(YABANCI)
YÜKLEME YERİ : GEMLİK

BOŞALTMA YERİ : ALICI FİRMA ADRESİ / GERMANY

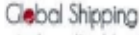

SEVK ŞEKLİ : DAP-GERMANY

GÜMRÜKÇÜ : SIRIUS GÜM. Tel. (224) 452 00 00 MUSTAFA BEY

ÖDEME ŞEKLİ : MAL MUKABİLİ

MAL BERABERİNDEKİ : ORG.FATURA / ÇEKİ LİSTESİ
EVRAKLAR

EK 09: BILL OF LADING / KONŞIMENTO

		NON-NEGOTIABLE BILL OF LADING FOR MULTIMODAL TRANSPORT		Page 1 of 1			
SHIPPER TRUST INTERNATIONAL TRADING MILLET CADESI NO: 84 KARAGUL IŞ MERKEZI KAT: 6 NO: 264 FINDIKZADE / ISTANBUL			Bill of Lading Number: G000000 Place of Issue of BL: RO PLO Date of Issue of BL: 04.07.2014				
CONSIGNEE ARTA NO ANDISHAN POYA MERH AFARIN NO: 83 REZA MALL ALLEY AZAR TOUS, 8 STREET MELET GERMANY			Shipped on Board Date: 04.07.2014				
MURTI SAME AS CONSIGNEE			Place of delivery: ARTA NO ANDISHAN POYA MERH AFARIN NO: 83 REZA MALL ALLEY AZAR TOUS, 8 STREET MELET GERMANY				
Vessel: ALMA	Voyage: W2001	Freight Charge Terms (Freight charges are prepaid unless marked otherwise): Prepaid <input checked="" type="checkbox"/> Collect <input type="checkbox"/> 3rd Party <input type="checkbox"/>					
Port of loading: TR GEM(GEMLIK) BURUSAN LIMANI - TÜRKİYE	Port of discharge: RO CND(CONSTANTA)	Export customs declaration:		GERMANY			
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE							
Customer Order No./Container No./Seal No.		# of Packages	Gross Weight	Volume	Additional Shipper Information		
0501683/CLU4509330		33 PLTS	24011.00 KGS		COMPLETE INJECTOR, COMMON RAIL VALVE		
SEAWAYBILL							
GRAND TOTAL		33 PLTS	24011.00 KGS				
CARGO INFORMATION							
Handling Unit		Package		LTL Only			
Qty	Type	Qty	Type	Weight	HM (X) Commodity Description Commodities requiring special or additional care or attention in handling or stowing must be so marked and packaged as to ensure safe transportation with ordinary care. See Section 2(a) of NMFC Item 300	NMFC No.	Class
1	45 HC	33	PLT	24011.00 KGS			
Carrier's Receipt (see clause 1 and 14) Total number of containers or packages received by Carrier: 1 container x 45'HC (0001) SAID TO CONTAIN; SHIPPER'S STOW, LOAD, COUNT AND SEAL				COD Amount: \$ _____ Free terms: Collect <input type="checkbox"/> Prepaid <input checked="" type="checkbox"/> Customer check acceptable <input type="checkbox"/>			
Note: Liability limitation for loss or damage in this shipment may be applicable. See 49 USC § 14706(c)(1)(A) and (B).							
Received, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications, and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, on request, and to all applicable state and federal regulations.				The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of charges and all other fees.			
Number and sequence of original B(s)/L 0500000		Container Loaded: <input type="checkbox"/> By shipper <input type="checkbox"/> By driver	Freight Counted: <input type="checkbox"/> By shipper <input type="checkbox"/> By driver/pallets said to contain <input type="checkbox"/> By driver/pieces	Carrier's Signature/Pickup Date:  CUSTOMER SERVICE			
Carrier acknowledges receipt of packages and required placards. Carrier does not accept any liability if information was made available and proper use of the DOT emergency response guidebook or equivalent documentation in the							

EK 10: CARGO MANIFEST

Vessel	M/V ALMA			 Global Shipping door to door multimodal services	
Flag	NETHERLANDS				
Imo No.	9183415				
Loading Port	BORUSAN PORT / GEMLIK				
Discharging Port	CONSTANTA PORT / ROMANIA				
Voyage No.	W1409				
Master Name	SERGEV KHARLANITSEV			<h1>CARGO MANIFEST</h1>	
Date	04.07.2014				

Ts.No.	Custom Declaration No Beyanname Numarası	Container No Konteyner No	Size	Type Tipi	Gross Weight (kg)	Seal 1	Seal 2	Cargo Description (Ek)	Nbr. of packages	UM	Booking or E/L	Freight
1		CLU4208110	45	HC	24011,00			FRUIT FLAVORED C.W.	33	PLTS	GS 00000	PREPAID

Shipper	Consignee	Notify	Original Place of Receipt	Place of Delivery
TRUST INTERNATIONAL TRADING	ARTA MO ANDISHAN POYA MERH AFARIN	SAME AS CONSIGNEE	TRGEM	GERMANY

CANGUJ I HANSHI IN I U GERMANY

EK 11: TRANSİT İŞLEMİ İÇİN İZİN BELGESİ ÖRNEĞİ

POWER OF ATTORNEY

Nr/

The underwritten.....,having a place of business
.....,registered with the Registry of Commerce with
number....., duly represented by
Mr/Mrs.....hereby authorize :

SC INTERTRANS COMPANY SRL , having its headquarters in
CONSTANTA, Str. Tabla Butii nr.36, RO15208469, J13/873/2003, to represent our
interests in front of the customs authorities,respectively in front of the County
Direction for Excises and Customs Operation Constanta and Constanta Sud.

The representative shall be entitled to issue on our behalf, through its
employees having the function of customs commissioner, specific documents and
formalities,with the purpose of clearing customs.

We hereby mention that the representation shall be done in accordance with
article 5, point 2 at 1 of the Council regulation (EEC) number 2913/1992
,establishing the Community Customs Code,article.31 point.3 of the Romanian
Customs Code and in accordance with the dispositions of Order 4999/2007 issued by
the vice-president of the National Agency for Fiscal Administration for tranzit to
.....container.....

CUSTOM CODE FROM DESTINATION :
Signature / Stamp

EK 13: CAPTAN POST

Global Ulaştırma
| door to door multimodal services |

Togayhan İskender Cad. Zifan İş Plaza
No: 17 K:3 Beşiktaş Katraköy / İstanbul
Tel: (0212) 293 05 60-61 - Fax: (0212) 293 05 62
Etiler İşletme No: 309 046 9080 - Tic. Sicil: 870996

04.07.2014

ALMA 1459 İçin Kaptan evraki

BIEN YAPI ÜRÜNLERİ SAN TUR. VE TİC. A.Ş.

1 - ATR
6 - COMMERCIAL INVOICE
3 - PACKING LIST

**GENPER MADENCİLİK SANAYİ VE TİCARET
LİMİTED ŞİRKETİ**

1 - ATR
3 - COMMERCIAL INVOICE
3 - PACKING LIST

LEONI KABLO VE TEK. SAN. TİC.LTD.ŞTİ.

1 - ATR
1 - INVOICE
1 - LIST OF DELIVERY (9 SAYFA)

BAKTAT GIDA SAN.TİC. LTD.ŞTİ

5 - PHYTOSANITARY CERTIFICATE

Teslim eden :
Yılmaz GÖKDENİZ

Teslim alan:
Cem ESEN

**GLOBAL ULAŞTIRMA
TİCARET LTD. ŞTİ.**
Togayhan İskender Cad. Zifan İş Plaza No:17
K:3 Beşiktaş Katraköy/İSTANBUL
Ticaret Sicil No: 309 046 9080



ÖZGEÇMİŞ

Krystyna BARBANOVA

İletişim Bilgileri

E-Posta : kristy_paladi@hotmail.com
Adres Bilgileri : Türkiye - İstanbul(Avr.) - Bahçelievler - HAZNEDAR
Cep Telefonu : 90 (537) 595 26 09



Kişisel Bilgiler

Toplam Tecrübe : 4 Yıl
Çalışma Durumu : Çalışmıyorum
Eğitim Durumu : Yüksek Lisans (Öğrenci)
Medeni Durumu : Bekar
Uyruk : Türkiye Cumhuriyeti
Doğum Tarihi : 27.09.1984
Doğum Yeri : Ukrayna
Sürücü Belgesi : B (2011)

İş Deneyimleri

Dosya ve Evrak Sorumlusu

Global Ulaştırma Ticaret Ltd.Şti.

05.2013-08.2014 (1 yıl, 3 ay) İstanbul(Avr.) - Türkiye Serbest

Türkiye - Romanya arası konteyner ve açık yük taşımacılığı yapan firmanın hem Türkiyede hem Romanyadaki Operasyon&Liman&Acenta ile ilgili olarak ihracat evrak yapımı (bill of lading, cargo manifest,, loading list) ve evrak kontrolü, eksikliği olan evrakları tespit ederek ilgili birimler ile irtibata geçmesi, ithalata gelen evrakların kontrolü ve ordino hazırlanması, müşterilerle iletişim, fiyat teklifi sunumu, konteyner stok-hasar takibi, deniz - kara yolu taşımacılığı operasyonel işlemler, liman takibi işlerini yaptım.

Şube Yöneticisi/Yönetmeni

Çimpa Çorap Lisanslı Çocuk ve Bebe Ürünleri Tic. Ltd.

11.2011-11.2012 (1 yıl) İstanbul(Avr.) - Türkiye Tam Zamanlı

Müşterilerle iletişim, ihtiyaçları doğrultusunda sipariş girişlerinin yapılması,üretim siparişlerin bildirilmesi, hazırlanması, sevkiyat takibi ve yurtdışına gönderilmesi, ödeme takipleri, personel yönetimi işlemlerinin tümünü yürüttüm.

Firma Temsilcisi

Connecto Elektrik Elektronik İletişim San. Tic.Ltd.

10.2010-10.2011 (1 yıl) İstanbul(Avr.) - Türkiye Tam Zamanlı

İthal edilecek ürünlerin araştırılması, Türkiye pazarına sunulacak ürünlerin tesbitinin yapılması, ürünün piyasaya geçiş süreçlerinin oluşturulması, bu ürünlerin satışı için gerekli müşteri portföylerinin oluşturulması, müşterilere ürünlerin tanıtımının yapılması, gerekli toplantı şartlarının oluşturulması ve bu ürünlerin tedarik ve satış süreçlerinin üretici firma ile koordineli olarak yürütülmesi gibi çeşitli süreçleri ve tercüme işlerini yürüttüm.

Satış Pazarlama Sorumlusu

Step Çorapçılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

08.2009-10.2010 (1 yıl, 2 ay) İstanbul(Avr.) - Türkiye Tam Zamanlı

İhracat, Satış Pazarlama Sorumlusu ve Tercüman olarak görev yaptım. Müşterilerle iletişim, ihtiyaçları doğrultusunda sipariş girişlerinin yapılması,üretim siparişlerin bildirilmesi, hazırlanması, sevkiyat takibi ve yurt dışına gönderilmesi işlemlerinin tümünü yaptım. Bunu yanı sıra şirketteki tercümanlık işlerini yürüttüm.

Eğitim Bilgileri

Üniversite (Yüksek Lisans) 11.2012- ...

İstanbul Aydın Üniversitesi - (Örgün Öğretim)

Sosyal Bilimler Enstitüsü, İŞLETME YÖNETİMİ (TEZLİ) (Türkçe)

TEZ KONUSU :TÜRKİYE İHRACATINDA MULTİMODAL TAŞIMACILIK: İHRACAT YÜKLERİNİN ROMANYA CONSTANTA LİMAN ÜZERİNDEN AVRUPA"YA DAĞITIM ÖRNEĞİ

Yabancı Dil

	Okuma	Yazma	Konuşma
Türkçe	İleri	İleri	İleri
Rusça	İleri	İleri	İleri
Romence	İleri	İleri	İleri

Ana Dil :Rusça

Bilgisayar Bilgileri :Aktif bilgisayar kullanıcısıyım, office programlarını etkin olarak kullanıyorum. Bunun yanısıra Nebim muhasebe programı kullandım.

Sertifika Bilgileri

Türkçe yeterlilik sertifikası

Tömer - 10.2012

Sınav Bilgileri

Türkçe yeterlilik sınavı(78,5)

Tömer - 10.2012

Ek Bilgiler

Sigara Kullanımı : Mesai saatleri dışında sigara kullanıyorum.

Referanslar

Selahattin Balcı

Connecto Elektrik Elektronik İletişim San.Tic.Ltd.Şti - İşletme Sahibi

Tel : 0532 296 77 55

Halit Bilecen

Step Çorapçılık San. Tic.Ltd.Şti. - Genel Müdür

Tel : 0534 333 83 85

Hasan Aydın

GLOBAL ULAŞTIRMA TİCARET LTD ŞTİ - Firma Sahibi

Tel : 0 532 330 6292