

**T.C.  
MILLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI**

# **AİLE VE TÜKETİCİ HİZMETLERİ**

**TAŞIMA  
341TP0047**

**Ankara, 2011**

- 
- Bu modül, mesleki ve teknik eğitim okul/kurumlarında uygulanan Çerçeve Öğretim Programlarında yer alan yeterlikleri kazandırmaya yönelik olarak öğrencilere rehberlik etmek amacıyla hazırlanmış bireysel öğrenme materyalidir.
  - Millî Eğitim Bakanlığınca ücretsiz olarak verilmiştir.
  - **PARA İLE SATILMAZ.**

# İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	ii
AÇIKLAMALAR .....	iii
GİRİŞ .....	1
ÖĞRENME FAALİYETİ-1 .....	2
1. TAŞIMA İŞLEMLERİ.....	2
1.1. Taşıma Koşulları .....	3
1.1.1. Taşıma Yöntemleri.....	4
1.1.2. Avantaj ve Dezavantajları .....	8
1.1.3. Taşıma İşleminde Firma Yükümlülükleri .....	9
1.1.4. Deniz Yolu Taşımacılığında Kullanılan Belgeler .....	11
1.1.5. Kara Yolu Taşımacılığında Kullanılan Belgeler .....	12
1.1.6. Demir Yolu Taşımacılığında Kullanılan Belgeler .....	13
1.1.7. Hava Taşımacılığında Kullanılan Belgeler .....	13
1.2. Taşıma İşleminde Ambalajlama.....	13
1.2.1. Taşımada Ambalajın Önemi.....	15
1.2.2. Taşımacılıkta Kullanılan Ambalaj Çeşitleri .....	16
1.2.3. Ürüne Uygun Ambalaj Seçimi .....	17
UYGULAMA FAALİYETİ.....	20
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME.....	21
ÖĞRENME FAALİYETİ-2 .....	23
2. TESLİMAT İŞLEMLERİ .....	23
2.1. Teslimat Koşulları .....	23
2.1.1. Yöntemleri.....	24
2.1.2. Süresi ve Yeri .....	27
2.1.3. Taşıma ve Kurulum Ücreti .....	27
2.2. Malın Kurulum ve Kullanım Danışmanlığı .....	28
2.2.1. Malın Kurulumu.....	28
2.2.2. Kullanım Danışmanlığı .....	29
2.3. Ürün Teslimi .....	30
2.3.1. Firma Yükümlülükleri.....	30
2.3.2. Müşteri Yükümlülükleri.....	34
UYGULAMA FAALİYETİ.....	36
UYGULAMA FAALİYETİ.....	37
MODÜL DEĞERLENDİRME .....	39
CEVAP ANAHTARLARI.....	40
ÖNERİLEN KAYNAKLAR.....	41
KAYNAKÇA .....	42

# AÇIKLAMALAR

<b>KOD</b>	<b>341TP0047</b>
<b>ALAN</b>	<b>Aile ve Tüketici Hizmetleri</b>
<b>DAL/MESLEK</b>	<b>Tüketici Hizmetleri</b>
<b>MODÜLÜN ADI</b>	<b>Taşıma</b>
<b>MODÜLÜN TANIMI</b>	Taşıma ve teslimat işlemlerinin yürütülmesinin anlatıldığı öğrenme materyalidir.
<b>SÜRE</b>	40/16
<b>ÖN KOŞUL</b>	Bu modülün ön koşulu yoktur.
<b>YETERLİK</b>	Taşıma ve teslimat işlemlerini yürütmek
<b>MODÜLÜN AMACI</b>	<b>Genel Amaç</b> Taşıma ve teslimat işlemlerini malın özelliği, teslimat zamanı ve süresine uygun şekilde yürütebileceksiniz. <b>Amaçlar</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Taşıma işlemlerini malın özelliğine uygun şekilde yapabilecek/yaptırabileceksiniz.</li><li>2. Teslimat işlemlerini teslimat zamanı ve süresine uygun şekilde yapabilecek/yaptırabileceksiniz.</li></ol>
<b>EĞİTİM ÖĞRETİM ORTAMLARI VE DONANIMLARI</b>	<b>Ortam:</b> Sınıf, özel nakliye şirketleri, ev taşıma şirketleri, kargolar, kurye şirketleri <b>Donanım:</b> Kaynak kitaplar, bilgisayar, projeksiyon, fotoğraflar, afiş, broşür, dergiler, uyarıcı pano, tepegöz, asetat, CD, DVD, VCD, televizyon
<b>ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME</b>	Modül içinde yer alan her öğrenme faaliyetinden sonra verilen ölçme araçları ile kendinizi değerlendireceksiniz. Öğretmen modül sonunda ölçme aracı (çoktan seçmeli test, doğru-yanlış testi, boşluk doldurma vb.) kullanarak modül uygulamaları ile kazandığınız bilgi ve becerileri ölçerek sizi değerlendirecektir.

# GİRİŞ

## Sevgili Öğrenci,

Dünyada taşımacılık, üretimi fazla olan malların ihtiyacı olan bölgelere gönderilmesiyle başlamıştır. Taşımacılık faaliyetlerin yoğunlaşması mal üretiminde seri üretime geçilen 1900’lü yılların başından itibaren hız kazanmıştır. Üretimin artışı ise işlerde uzmanlaşmaya doğru yönelmeyle ortaya çıkmıştır. Üretim miktarının artması ve malların dolaşımının (sirkülasyonunun) daha da büyümesi yerel düzeyden küresel düzeye doğru belirli bölgelerde ticari hatlar ve pazarların ortaya çıkmasına yol açmıştır. “Tarihi İpek Yolu”, küresel mal akışları içinde en önemli ticari hat ve pazarları oluşturan örneklerden biridir. Ticari hat ve bu hat boyunca oluşan pazar yerleri ilk dönemlerde taşımacıların kalacakları yerler ve eşyaların saklanacağı depolar şeklinde oluşturulmuş, daha sonra bu yerler ticari faaliyetlerin yoğunlaşmasıyla önemli şehir merkezleri hâline gelmiştir. “İpek Yolu” güzergâhının başlangıcı olan Çin’den Akdeniz’deki limanlara kadar eşyaların taşındığı güzergâh boyunca bazı şehirler ticari hareketlerin merkezi konumuna dönüşmüştür. Bu şehirlerden taşıma sistemleri arasında aktarma işlevi görenler ön plana çıkmıştır.

Günümüz dünyasında rekabet öyle bir hâl almıştır ki uluslararası ölçekte birim başına maliyetleri bir lira düşürebilmek için yılda milyonlarca dolar AR-GE gideri yapılmaktadır. Örneğin, televizyon üretiminin yapıldığı bir piyasada pazarda beş rakip firma olduğu düşünülürse hepsi çok küçük farklarla 72 ekran televizyonu aynı nitelik tüp, aynı kalite plastik, kısaca genelde birbirine benzer kalitelere girdiler kullanarak üretim yaptıkları düşünüldüğünde ortaya çıkan ürün çok küçük farklarla birbirinin aynısıdır.

Dolayısıyla zaten yüksek nitelikte üretilen ürünlerin maliyetlerinin bir şekilde düşürülmesi en azından kontrol altına alınması zorunlu hâle gelmiştir. Günümüzdeki yıkıcı rekabet ortamında üreticiler, tüm üretim sistemlerini en uygun stok ve siparişe göre ürün üretme üzerine kurmakta ya da kurmaya çalışmaktadır. Bu noktada üretici firmalara bir çözüm olarak lojistik önem kazanmaktadır. Lojistik hizmet ve operasyonlar, hem tüm hareket eden maddelerin kontrolünü sağlamakta hem de üreticiye sağlıklı ve düşük maliyetle döküm tutma imkânı vermektedir. Lojistiğin rakamlar dışında da ülke ekonomileri üzerinde çok büyük etkileri vardır. Lojistik maliyetler üzerinde herhangi bir artış olduğunda bu ürünün doğuş yerinden çıkış fiyatını doğrudan etkilemektedir.

Bu modül ile Türkiye’de ve dünyada nakliye ve lojistik hizmetlerinin temel kavramlarını, ülkeler ve şirketler için nasıl hayati bir önem taşıdığını öğreneceksiniz.

# ÖĞRENME FAALİYETİ-1

## AMAÇ

Taşıma işlemlerini malın özelliğine uygun şekilde yapabilecek / yaptırabileceksiniz.

## ARAŞTIRMA

- Çevrenizde bulunan iş yeri/işletmeleri gezerek taşıma yöntemlerini araştırınız.
- Edindiğiniz bilgileri dosyalayınız.

## 1. TAŞIMA İŞLEMLERİ

Taşıma; ürünlerin, yüklerin belirli bir noktadan alınıp belirli bir noktaya götürülmesi/taşınmasıdır. Üretim ve tüketim noktaları arasında fark olduğu sürece taşımacılık her zaman var olacaktır. Bu taşıma; kara yolu, deniz/su yolu, hava yolu, demir yolu veya boru hattı kullanılarak yapılabilir.

Lojistik, üretim noktası ile tüketim noktası arasında fark olduğu sürece daima söz konusu olabilecek bir kavramdır. Lojistik, Yunanca “Logistikos” kelimesinden gelmekte olup “hesap kitap yapma bilimi”, “hesapta becerikli” anlamına gelir. Bir başka görüşe göre “lojistik” logic ve statistics kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir.

Lojistik; nakliyyeyi, depolamayı, sipariş yönetimini, tedarik, stok kontrol, paketleme, dış ticaret, gümrük, sigorta, iadeler ve ürün/yüklerinin akışı ve depolanmaları ile ilgili diğer faaliyetleri de kapsar. Ancak nakliye ve depolama faaliyetlerini yürüten bir şirket bu faaliyetleri birbirine bağlantılı, organize ve bütünleşmiş (entegre) bir şekilde yapmıyorsa o şirketin adı örneğin “ABC Nakliyat ve Depoculuk Şirketi” olur, “ABC Lojistik Şirketi” olmaz. Bu şirket ne zaman nakliye, depolama, tedarik, stok kontrol vb. faaliyetleri birbirine bağlantılı olarak uygun standart ve koşullarda yapabilirse ancak o zaman lojistik sıfatını kazanır.

“Lojistik” malzemeleri ihtiyaç duyulan yerde bulundurma işidir. Taşımacılık, lojistiğin merkezinde yer alan bir faaliyettir. Bir lojistik sistemin altı operasyonel amacı vardır:

- Hızlı yanıt
- Tutarlılık
- En az stok
- Yüklerin birleştirilmesi (konsolidasyonu)
- Kalite

- Yaşam çevrim desteği

## 1.1. Taşıma Koşulları

Dünya çok hızlı bir değişim süreci içersinde bulunmaktadır. Küreselleşme, bilgi teknolojilerindeki hızlı değişim, artan rekabet, bilinçlenen tüketiciler işletmeleri değişime zorlamaktadır. Bu eğilimleri yakalayabilen işletmeler, ayakta kalmakta ve müşteri tatminini çok daha kolay sağlamaktadır.

Müşteriler işletmelerin organizasyon yapılarıyla ilgilenmezler, onlar için önemli olan kendi ihtiyaçları ve bu ihtiyaçların karşılanmasında gösterilen etkinliktir. Bu sebeple tüm süreçler müşteriden işletmeye doğru tasarlanmalıdır. Sipariş sürecinde müşteri için önemli olan nokta; siparişin teslim edilme süresi ve siparişin eksiksiz, sağlam olarak gerçekleştirilmesidir. Bunların yapılabilmesi için taşımacılıkta kullanılan terimlerin bilinmesi gerekir. Bu terimler:

- **Taşıma işleri:** Taşımacılık, acentelik, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliğidir.
- **Taşıma işleri işletmecisi:** Taşıma işlerinde faaliyette bulunacak taşımacı, acente, taşıma işleri komisyoncusu, nakliyat ambarı ve kargo işletmecisidir.
- **Sorumluluk sigortası:** Zorunlu kara yolu taşımacılık mali sorumluluk sigortasıdır.
- **Taşıma:** Yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesidir.
- **Taşımacı:** Taşımacı yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişidir.
- **Eşya (yük):** İnsandan başka taşınabilen canlı veya cansız her türlü nesnedir.
- **Kalkış noktası:** Yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerdir.
- **Varış noktası:** Yolcu bileti veya taşıma senedinde gösterilen, yolcu veya eşyanın götürülmek istendiği yerdir.
- **Gönderen:** Eşyayı taşımacıya teslim eden, gönderilene belirleyen ve taşıma senedini imzalayan kişidir.
- **Gönderilen:** Sevk irsaliyesi, taşıma irsaliyesi ve taşıma senedinde belirtilen eşyanın teslim edileceği kişidir.
- **Acente:** Ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya müstahdem gibi bağımlı bir sıfatı olmaksızın bir sözleşmeye dayanarak belirli bir yer veya bölge içinde daimi surette bir veya birden fazla taşımacıyı ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi ve onlar adına taşıma sözleşmesi yapmayı meslek edinen kişidir.
- **Taşıma işleri komisyoncusu:** Ücreti karşılığında kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşımayı meslek edinmiş kişidir.

- **Nakliyat ambarı:** Bir veya birden fazla gönderenden toplu veya parça başı eşyanın teslim alınarak işletmecinin gözetimi ve denetimi altında yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, aktarma ve gönderilene teslim etme gibi hizmetlerin yapıldığı yerdir.
- **Nakliyat ambarı işletmecisi:** Bağımsız bir iş yerinin kullanma hakkına sahip olan ve eşyayı teslim alarak kendi gözetim ve denetimi altında; yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, aktarma ve gönderilene teslim etme gibi hizmetleri yerine getiren, taşımayı yapan veya yaptıran ve bundan doğacak sorumluluğu üstlenen kişidir.
- **Kargo:** Tek parçada en fazla yüz kilogramı geçmeyen genellikle ambalaj ve kap içerisinde olan küçük boyutlu koli, sandık, paket gibi parça eşyalardır.
- **Kargo işletmecisi:** Bağımsız bir iş yerinin kullanma hakkına sahip olan ve kargoyu teslim alarak kısa sürede gönderilene ulaştırmak amacıyla kendi gözetimi ve denetimi altında yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, aktarma ve gönderilene teslim etme gibi hizmetleri yerine getiren, taşımayı yapan veya yaptıran ve bundan doğacak sorumluluğu üstlenen kişidir.
- **Yolcu:** Taşıtı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında taşıtta bulunan kişilerdir.
- **Parça başına taşıma:** Bir veya birden çok gönderenin aynı veya birbirinden ayrı gönderilene ait eşyaların taşınmasıdır.
- **Yolcu bileti:** Yolcunun taşınması yükümlülüğünü içeren, yönetmelikte öngörülen şekil ve şartları ihtiva eden ve yolcuya verilmesi zorunlu belgedir.
- **Şehirlerarası taşıma:** Herhangi bir ilin herhangi bir noktasından veya yerleşim biriminden başlayıp diğer bir ilin herhangi bir noktasında veya yerleşim biriminde biten taşımalarıdır.
- **Uluslararası taşıma:** Türkiye'den veya Türkiye'ye kara yoluyla Türkiye üzerinden kara yoluyla transit, Türkiye'ye deniz yolu, demir yolu ve hava yolu ile gelip kara yolundan üçüncü ülkelere yapılan taşımalarıdır.
- **Düzenli sefer:** Belirli bir zaman ve ücret tarifesine göre tespit edilmiş bir güzergâhta önceden açıklanmış yerleşme birimleri arasında yapılan taşımalarıdır.
- **Arızî sefer:** Aynı taşıtla bütün güzergâh boyunca aynı yolcu grubunun taşınması ve kalkış noktasına geri getirilmesi şeklindeki kapalı kapı seferleri ile gidişi dolu, dönüşü boş veya gidişi boş, dönüşü dolu seferlerdir.
- **Mekik sefer:** Birden fazla gidiş ve dönüş seferinde aynı kalkış yerinden aynı varış yerine önceden gruplandırılmış yolcuların taşınmasıdır.

### 1.1.1. Taşıma Yöntemleri

#### ➤ Unimodal taşımacılık

Eşyanın bir veya daha fazla taşıyıcı tarafından sadece bir taşıma türü (kara, deniz, hava ve demir yolu) kullanılarak taşınmasıdır. Geleneksel taşıma yöntemidir. Aynı zamanda en yaygın taşıma seklidir. Ağırlıklı olarak kara, hava, deniz ve demir yolu ile yapılırken iç deniz; su (nehir) ve boru taşımacılığı şeklinde de yapılabilmektedir. Kendi aralarında avantaj ve dezavantajları mevcuttur.





**Resim 1.1: Kara yolu taşımacılığı unimodal taşımacılığın önemli bir ayağı**

- **Kara yolu taşımacılığı**

Tüketim mallarının çoğu kara yolu ile taşınır. Kara yolu taşımacılığı küçük yüklerde hava yolu, daha büyük yüklerde ise demir yolu ile rekabet etmektedir. Ancak esnek ve çok yönlü kullanıma açık olması önemli bir avantaj sağlamaktadır. Dış ticaretimizde birim değeri yüksek olan malların ve aynı zamanda zaman faktörü yönünden fazla esnek olmayan malların kara yolu ile taşınmasının ağırlıklı olduğu görülmektedir. Bu taşıma şekli diğerlerine oranla pahalı, bölgesinin en büyük filo kapasitesi sayesinde vazgeçilemez olan bir taşıma şeklidir. Bu taşıma şekli ile ihracatçının mallarının ithalatçıya doğrudan ve en esnek şekilde ulaştırılması sağlanmaktadır. Büyük ve küçük kargolar için uygun olduğu da ifade edilebilir. Ancak bu taşıma şeklinde navlun bedelinde belirli bir standart olmayıp bu çeşitli etkenlere bağlı olarak değişebilir.

- **Deniz yolu taşımacılığı**

Deniz taşımacılığı en ucuz taşıma şeklidir. Bu taşıma şekli, kombine taşımacılıkta önemli bir yer tutmaktadır. Deniz yolu taşımacılığında limanlar ve liman işletmeciliği ile buldukları yerlerin stratejik konumları büyük öneme sahiptir. Limanlar, yükleri toplama ve dağıtma özelliğine haiz olup deniz yolu taşımacılığının başlangıç ve bitiş noktalarıdır. Malların gönderilmesinde en yavaş nakliye yöntemi olmakla birlikte büyük hacimli malların taşınması için en uygun yöntemdir. Dünya ticaretinin büyük bir bölümü bu taşıma yöntemi ile gerçekleştirilmektedir.



**Resim 1.2: Deniz yolu taşımacılığı en ucuz taşıma şekli**

- **Demir yolu taşımacılığı**

Diğer bir taşımacılık şekli de demir yolu üzerinden yapılan taşımacılık şeklidir. Uzun mesafelerde, zamanın biraz daha esnek olduğu durumlarda kıta içi taşımacılığı açısından önem arz eden bir taşıma şeklidir. Deniz yolu ile bağlantılı olduğu düşünüldüğünde kombine taşımacılığa entegre olmuş olan bir demir yolu taşımacılığının etkisinin oldukça güçlü olacağı açıktır. Türkiye açısından bakıldığında ülkemizin entegre taşımaya yönelik olarak özellikle konteyner altyapısının yetersiz olması ve aynı zamanda altyapıda yeterli iyileştirilmenin yapılamaması bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

- **Hava yolu taşımacılığı**

Taşıma şekilleri arasında en pahalı olanı ise hava yolu taşımacılığıdır. Bu taşımacılık şekli, malların ucuz olarak dış piyasalara nakli amaçlandığında ağırlık verilecek taşıma şekli olmaktan çıkmaktadır. Genelde hacim olarak küçük, değer olarak büyük mallar ile uzun mesafelere kısa zamanda nakledilmesi gereken mallar için en önemli taşıma aracı olmaktadır ve aciliyet gerektiren durumlarda vazgeçilemez bir taşıma şeklidir.



**Resim 1.3: Hava yolu taşımacılığı en hızlı taşıma şekli**

- **Boru hattı taşımacılığı**

Bu taşıma şekli petrol, doğal gaz ve su gibi ürünlerin taşınması için kullanılan bir yöntemdir. Ülkemiz açısından bakıldığında Hazar Havzası'nda üretilen petrol ve doğal gazın Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı ile ülkemiz üzerinden uluslararası pazarlara ulaştırılması yönünde yapılan çalışmalar sonuç vermiştir. Ayrıca Irak üzerinden gelen petrolün Akdeniz'e ulaştırılmasını sağlayan "Yumurtalık Boru Hattı" da önemli bir stratejik avantaj sağlamaktadır.



Resim 1.4: Ülkelere stratejik önem kazandıran boru hattı taşımacılığı

- **Su (nehir) yolu taşımacılığı**

Özel taşıma araçlarına ihtiyaç duyulmakta olup araç kapasiteleri genelde suyun derinlik oranına sahip olması ve coğrafi sebeplerle taşıma yapacak yeterliliğe sahip olmamasından dolayı ülkemizde verimli şekilde faydalanmak mümkün olmamaktadır.



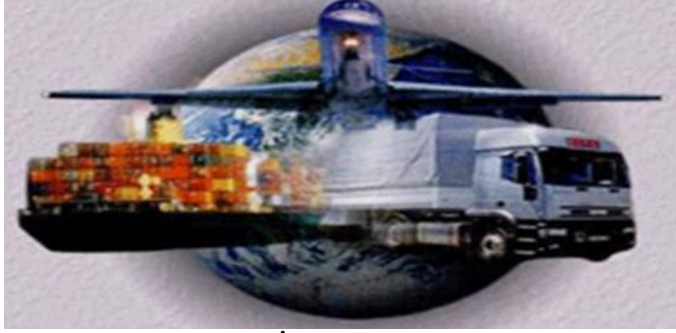
Resim 1.5: Su (nehir) yolu taşımacılığı için özel tasarım araçlarına ihtiyaç duyulması

- **Multimodal taşımacılık**

Farklı taşıma üniteleri veya aracıyla birden fazla taşıma türü kullanılarak yapılan taşımacılıktır. Örneğin, kara yolu ile demir yolu hangarına gelen malzemelerin konteynere yüklenip taşınması multimodal taşıma biçimidir.

- **Intermodal taşımacılık**

Intermodal taşımacılık, yükleme ünitelerinin bir taşımacılık modundan bir diğerine transferini kolaylaştıran teknolojiler dizisidir. Intermodal transfer bir taşımacılık işleminde daha büyük hacimleri taşımak için bir taşımacılık modundan (kara yolu taşımacılığı gibi) diğerine (tren ya da gemi gibi) seyir hâlinde değişime olanağı sağlamaktadır.



**Resim 1.6: İntermodal taşımacılık**

➤ **Kombine taşımacılık**

Eşyanın tek bir taşıma biriminin içinde yeniden yüklemeye gerek kalmadan en az iki taşıma yöntemi (kara+demir yolu+ veya kara+deniz yolu gibi) kullanılarak taşınmasıdır.

### **1.1.2. Avantaj ve Dezavantajları**

Her ulaşım yolunun avantaj ve dezavantajları vardır. Hangi yolun seçileceği ürüne, ihracatçının ihtiyaçlarına, ithalatçının bulunduğu ülkenin güzergâhına bağlıdır. Fiyat, son teslim tarihi, ürüne ilişkin özel koşullar taşımaya ilişkin akılda tutulması gereken hususlardır.

#### **1.1.2.1. Hava Yolu ile Taşıma**

Hacim olarak küçük, değer olarak büyük malların özellikle uzak mesafelerde hızlı taşınması için oldukça güvenilir bir yoldur. Çabuk bozulan veya ivedilikle gönderilmesi gereken ürünler için hava yolu tercih edilir. En pahalı taşıma yöntemidir.

#### **1.1.2.2. Deniz Yolu ile Taşıma**

Malların gönderilmesinde en yavaş nakliye yöntemi olmakla birlikte büyük hacimli malların taşınması için uygundur. Sözleşmede belirtilen tarihte malların teslim edilebilmesini sağlayacak şekilde rezervasyon yaptırılması gereklidir. Genellikle 6–8 hafta önce rezervasyon yapılmış olmalıdır.

#### **1.1.2.3. Kara Yolu ile Taşıma**

Kara yolu ile taşımacılık, ihracatçının malları ithalatçıya doğrudan ve en esnek şekilde ulaştırmasını sağlayan yoldur. Küçük veya büyük kargolar için idealdir. Taşıma maliyeti ise ihracatçının kendi olanakları ile taşıtıp taşıtmadığına veya ürünün iyi koruyacak şekilde ambalaj yapılıp yapılmamasına göre değişir.

#### **1.1.2.4. Demir yolu ile Taşıma**

Deniz yolu taşımacılığında kullanılan konşimentonun yerini, demir yolu taşımacılığında CIV ve CIM belgeleri almaktadır. Belgelerin ciro edilmesi olanaklı değildir. CIM sözleşmesine göre vagonun bir günde alacağı ortalama mesafe 300 km'dir.

### 1.1.3. Taşıma İşleminde Firma Yükümlülükleri

Müşterilerin kalitesizlikten kaynaklanan maliyetlere tahammüllerinin olmadığı bilinmektedir. Üretim sektörünün lojistik hizmet üretenlerden ilk beklentileri profesyonellik, saygınlık, güvenilirlik ve meslek ahlakı ilkelerine uygunluktur. Lojistik hizmet sağlayıcı ile olan ilişkilerde verilen sözlerin zamanında tutulması, güvenilirlik, iletişim, erişilebilirlik gibi alanlarda problemler yaşanmamalıdır. Her iki taraf için de geçerli olan bu ölçütler ve karşılıklı beklentilerin artması profesyonel iş anlayışının yaygınlaşmasını ve yüksek standartları meydana getirecektir.

Taşıyıcı, nakliye sırasında gözetimi altında bulunan eşyayı veya paketi yolculuk boyunca korumakla sorumludur. Eşyada veya pakette herhangi bir hasar ya da kayıp meydana gelmesi durumunda taşımacıların yükümlülükleri ulusal ticaret yasaları ile düzenlenir. Buna göre taşıyıcının sorumlulukları şunlardır:

- **Taşıyıcının eşyayı koruma yükümlülüğü:** Taşıma sözleşmesi uyarınca taşımacı, malı bütün taşıma süresince korumayı ve bunları devraldığı biçimde teslim etmeyi taahhüt eder.
- **Zayi:** Malın yanması, kaybolması, çalınması, yetkili makamlarca el konulması, yanlışlıkla alıcıdan başkasına teslim edilmesi ziyan hâlleridir. Malın tüm değerini kaybedecek derecede hasara uğraması hâlleri de zayidir. Taşınan malın tamamı ziyana uğrayabileceği gibi sadece bir kısmının alıcısına teslim edilmemesi de teslim edilmeyen kısım için zayi sayılmaktadır.
- **Hasar:** Nakliyecinin taşıdığı malın değerinin azalmasına neden olan her türlü maddi kötüleşme hasar olarak tanımlanır.
- **Taşıyıcının malı belli sürede taşıma borcu:** Nakliyeciyi, teslim aldığı malı taşıma sözleşmesinde veya ticari teamüllerde veya uluslararası kurallarda belirtilen bir sürede taşıyarak gönderilene teslim etmekle yükümlüdür. Taşımanın, taşıma sözleşmesindeki ticari teamüllerdeki veya uluslararası kurallardaki süreler içinde sonuçlandırılmaması hâlinde nakliyeciyi, üstlendiği borcu zamanında yerine getirmemiş olmaktadır.
- **Taşıyıcının talimatlarına uyma borcu:** Nakliyeciyi, malı koruma ve süresinde taşıma borcunun yanı sıra taşıma sözleşmesinde belirtilen ticari teamül olarak bilinen veya uluslararası kurallarda belirtilen hususlara da uymakla yükümlüdür. Taşımanın devamı sırasında nakliyeciyeye gönderilenin değiştirilmesini, varış yerinin değiştirilmesini, malın kendisine iadesini, malın belli bir depoda kendi emrinde bekletilmesini ya da taşıma senedi üzerinde bazı değişiklikler yapılmasının talebi gibi talimatlar verebilir. Nakliyeciyi, gönderenin talimatlarına uymakla yükümlüdür. Nakliyeciyi, malı taşıma sözleşmesinde belirtilen varış yerine getirdiği andan itibaren gönderilenin, malı kendisinden başkasına teslim etme veya başka bir varış yerine teslim etme gibi talimatlarına uygun hareket etmekle de yükümlüdür.
- **Taşıyıcının ihbar borcu:** Taşıyıcı, taşımanın başlamasını veya devam etmesini engelleyen bir durumun ortaya çıkması veya gönderilene teslimini engelleyen bir durumun ortaya çıkması hâlinde gönderene ve gönderilene bu durumu bildirmekle yükümlüdür.



- **Ara taşıyıcılardan dolayı taşıyıcının sorumluluğu:** Taşımacı taşımayı kendisi gerçekleştirebileceği gibi taşıma sırasında yardımcılarını ve ara taşıyıcıları da taşıma ile görevlendirebilir. Taşıyıcının yardımcılarının taşımada kullandığı kişilerin ve ara taşıyıcıların fiil ve kusurlarından dolayı ortaya çıkan sorumluluk, taşıma sözleşmesinde belirtilen nakliyecinin kendi kusuru sayılır. Bu durumda yardımcıları ve ara taşıyıcıları değil, sözleşmeye taşıma işini yapacağına dair imza koyan nakliyecisi sorumlu olur.
- **Taşıyıcının tazminat ödemesi durumu:** Nakliyecisi, taşıma sırasında malın kayba veya hasara uğramasından ya da gönderilene geç teslim edilmesinden doğan zararı tazmin etmekle yükümlüdür. Malın nakliyecisiye teslim edilmesinden sonra ziyana ve hasara uğraması durumunda mal değeri taşıma sözleşmesinde belirtilmiş ise bu değer üzerinden belirtilmemiş ise teslim yerindeki piyasa değeri üzerinden veya ticari faturada belirtilen değer üzerinden tazminat ödenir. Malın taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan veya ticari teamüle ya da uluslararası kurallarda belirlenen süreler içinde değil de bu sürelerden daha geç bir süre içerisinde alıcısına teslim edilmesi durumunda da nakliyecisi tazminat öder.
- **Taşıyıcının sorumluluğu sigortası:** Taşıyıcı, taşıma sırasında eşyanın zayı veya hasara uğramasından veya geç tesliminden doğan zararı sigorta şirketlerine “Taşıyıcının Sorumluluğu Sigortası”nı yaptırarak teminat altına alabilir. Taşıyıcının sorumluluğundan doğan ödeme yükümlülüğü ayrıca uluslararası anlaşmalarla da belirlenmiştir.
- **Taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran hâller:** Yukarıda belirtilen taşıyıcının sorumlulukları incelendiğinde taşıyıcının sorumluluğunun, taşıma sözleşmesi ile kendisine yüklenen yükümlülüklerin ihlali hâllerinde yani taşıyanın kusurundan kaynaklanan bir zararın varlığı hâlinde söz konusu olduğu görülür.
- **Nakliyat sigortaları:** Bir yerden diğerine nakledilen, ticari nitelikte olan veya olmayan eşyanın taşıma sırasında karşılaşılabileceği kayıp, hasar ve zararlara karşı yaptırılan bir sigorta türüdür.

Uluslararası ticarete ihracatçı ile ithalatçı tarafların aralarında anlaşmaya varacakları önemli konulardan birisi de alım satımı yapılan malın sigortalanması durumudur. Uluslararası nakliye sürecinde yükleme ve boşaltma, depolama gibi lojistik süreçler esnasında oluşabilecek hasar, zarar ve ziyanların teminat altına alınması gerekliliği açıktır. İhracat ve ithalata konu olan eşyanın sigorta sorumluluğunun hangi tarafa ait olacağı sorusu, anlaşmaya varılan teslim şekilleriyle ilgilidir. Anlaşılacak teslim şekline göre sigortayı ihracatçı veya ithalatçı yaptırır. Unutulmamalıdır ki 13 adet teslim şekli içerisinde sadece CIF ve CIP terimlerinde malların sigortalanması zorunludur. Üstelik bu teslim şekillerinde de en dar kapsamlı sigorta yaptırılması öngörülmüştür (sadece yangın, çalıma, hasar gibi). CIF ve CIP teslim şekilleri dışında seçilen teslim şekillerinde sigorta yaptırma zorunluluğu olmadığından ihracat ve ithalatçılar, dış ticarete konu olan malların doğabilecek risklere karşı koruma konusunda hemfikir iseler aralarında anlaşarak malları sigortalatmalıdır. Yapılacak bu anlaşma ile sigorta bedelinin kim tarafından ödeneceği de ayrıca belirlenmelidir. Nakliyat sigortalarını dört bölümde incelemek mümkündür. Bunlar:

- Emtia nakliyatı sigortaları
- Kıymet nakliyatı sigortaları
- Tekne ve navlun sigortaları
- Sorumluluk sigortaları

### **1.1.3.1. Taşıma Belgesi Koşimento (The Carrier's Declaration/ Consignment Note)**

Taşıma belgesi veya koşimento, ihracatçı ile malları belli bir noktadan diğerine taşıyacak olan taşıyıcı arasında yapılan sözleşmedir. Bu belge ile yük üzerine taşıma hizmetinden doğan edim ve sorumluluklar taşıyana geçer. Genellikle standart formatlara sahip olan taşıma belgesi, taşıyıcı veya nakliye aracı tarafından ihracatçıya gerekli detaylar sorularak hazırlanır. İhracatçıya hangi tür nakliye ile mallarını taşımak istediği, malların değeri, ağırlığı, hacmi ve evraklar için gerekli diğer detaylar ve herhangi bir aksaklık durumunda ödemeyi kimin yapacağı gibi hususlarda bilgi istenir. Taşıma belgesi, nakliye türüne ve nakliyeciden nakliyeciyeye değişebilir. Nakliyeye konu olan malları taşıyan ile taşıtan arasında yapılan bir taşıma sözleşmesi, malların taşıyan tarafından teslim alındığını gösteren bir makbuz olup bazı şartlar altında kıymetli evrak niteliğindedir.

### **1.1.4. Deniz Yolu Taşımacılığında Kullanılan Belgeler**

#### **1.1.4.1. Doğru Koşimento**

Malı, alıcıya teslim edilene kadar sayıca birden çok taşıyanla taşıma hizmetine tabi tutmaktır.

#### **1.1.4.2. Kirli Koşimento**

Şerh düşülmüş koşimentodur. Malın “görünürde iyi” durumda teslim alınmaması hâlinde söz konusu olur. Yükleten (taşıtan) kirli koşimentoyu yeğlemez. Çünkü böylesi bir koşimentoyla ne yükün diğer kişilere devri olanaklıdır ne yükleten parasını bankadan alabilir ne de yükü kolayca sigorta ettirebilir.

#### **1.1.4.3. Sundurma (Tesellüm) Koşimentosu**

Bu koşimento, yükün taşıyanın gümrük deposunda olduğunu (antreposunda) ya da teslim alındığını gösterir. Yük gemiye yüklenmemiştir.

#### **1.1.4.4. Aktarma Koşimentosu**

Taşıyanın bir limana doğrudan servisi olmaması durumunda yakın ya da dolaydaki bir limana yükün aktarılarak başka bir gemiyle varış limanına götürüleceğini belirten koşimentodur.

#### **1.1.4.5. Yükleme Ordinosu (Mate's Receipt)**

Yükün gemiye yüklenmek üzere teslim alındığını belirleyen makbuzdur. Yükleme öncesinde yükleyiciye verilir. Yük, gemiye yüklendikten sonra koşimentoyla değiştirilir. Bir tür güvence belgesidir.





### **1.1.5.3. Hamule Senedi (Taşıma Senedi)**

Karayolları taşımasında konşimento olarak tanımlanmaktadır. Hukuki bir belge niteliğini taşıyan bu akit, alıcı tarafından tasdik edildikten sonra satıcıya ibraz edilir.

### **1.1.5.4. Kara Yolu Manifestosu (Bill of Lading)**

Tır karnesi, hamule senedi kara yolu ve demir yolu ile yapılacak nakliyatlarda bu manifesto düzenlenmektedir. Taşımanın şeklini ve özelliklerini gösteren bir belgedir.

## **1.1.6. Demir Yolu Taşımacılığında Kullanılan Belgeler**

### **1.1.6.1. CIV ve CIM Belgeleri**

Deniz yolu taşımacılığında kullanılan konşimentonun yerini, demir yolu taşımacılığında CIV ve CIM belgeleri almaktadır. Bu belgenin ciro edilmesi olanaklı değildir.

## **1.1.7. Hava Taşımacılığında Kullanılan Belgeler**

### **1.1.7.1. Hava Yolu Faturası (AWB)**

Deniz taşımacılığında konşimento ne ise hava yolu taşımacılığında kullanılan bu fatura bir farkla konşimentonun aynısıdır. Hava yolu faturası devredilemez ve ciro edilemez.

İhracatçının malları göndermeden önce dikkat etmesi gereken hususlar şunlardır:

- Malları ihraç etmek için gerekli lisans (izin) alınmış olmalıdır.
- Sözleşmede belirtildiyse malların kalite kontrolünü yapacak olan bir gözetim şirketi ile bir anlaşma yapılmış olmalıdır.
- Uygun bir ticari fatura ve diğer ihracat dokümanları hazırlanmış olmalıdır. İthalatçı ülke makamlarının da kolayca anlayabileceği açık ve basit belgeler hazırlanmalıdır.
- Bütün belgeler aynı imzayı taşımalı; aynı koşulları, miktarları ve fiyatları belirtmelidir. Farklı beyanlar, yerli ve yabancı makamlar nezdinde ve bankalarla sorunlara yol açabilir.

## **1.2. Taşıma İşleminde Ambalajlama**

Taşıma işleminde ambalajlama çok önemlidir. Ürünleri çarpma, ıslanma, zedelenme gibi fiziksel etkilerden koruyan, onları bir arada tutarak taşıma, depolama, dağıtım, tanıtım ve pazarlama işlemlerini kolaylaştıran malzemelerdir. Ambalaj;

- Yükleme ve boşaltma süresince sert taşıma işlemlerine,
- Diğer kutuların aşırı yüklenmesinden kaynaklanan baskılara,
- Nakliye süresince çarpma ve sarsıntılara,
- Ön soğutma, taşıma ve depolama süresince yüksek neme karşı dayanıklı olmalıdır.

Ambalaj malzemeleri, ürüne ve çevresel etmenlere göre seçilmelidir. Göz önünde tutulması gereken hususlar;

- Ambalajlama metodu,
- Sıcaklık,
- Nem,
- Ürünün çevresinde olması gereken hava,
- Ambalajın dayanıklılığı, maliyeti, bulunabilirliği,
- Alıcının talepleri,
- Grafikler,
- Etiketleme,
- Nakliye ücretleri,
- Ülke mevzuatıdır.

Ambalaj, üreticiler, yabancı alıcılar, toptancı pazarları, perakende satış mağazaları, ambalaj ile ilgili dergiler ve danışmanlar, mevcut ambalajlama trendleri ve beklentiler konusunda önemli bilgi kaynaklarıdır.

Ambalaj malzemelerinin tamamı geri dönüşebilir veya tekrar kullanılabilir nitelikte olmalı ve malzemenin önemli bir bölümü ürünü korumak için kullanılmalıdır. Ambalaj ve nakliye atıklarının yakılarak yok edilmesi işlemi ABD ve Avrupa'da azaltılmaktadır. Zorunlu geri dönüşüm programları, ambalaj ile ilgili yasaklar ve katı atık azaltma programları birçok ülkede uygulanmaya başlamıştır.



**Resim 1.8: Ambalajın taşıma işleminde eşyaları fiziksel etkilere karşı koruması**

Standart ölçülerde yükleme yapılmasını kolaylaştırmak için ambalajlamanın standart hâle getirilmesi gerekmektedir. Yeniden kullanılabilen paletler ABD, Avrupa ve diğer ülkelerde kullanılmaktadır.

Kutuların boyutları ve doldurulması işlemi ithalatçının veya alıcının talepleri doğrultusunda yapılmalıdır. Geniş ve 20 kg'dan daha ağır kutular ürünlerin zarar görmesine, kaplarının bozulmasına neden olmakla birlikte bu tür kutuların taşınması da zordur.

Aşırı yükleme ürünün zarar görmesine ve kutuların bozulmasına; olması gerekenden daha az yükleme de ürünün zarar görmesine neden olmaktadır. Ürünler, taşıma ve yükleme süresince kutunun içinde hareket edebilir ve kutunun boş bölümünde birbirine çarparak zarar görebilir.



**Resim 1.9 : Taşıma işleminde ambalajlama**

### **1.2.1. Taşımada Ambalajın Önemi**

Ambalaj, ürünün giysisi gibidir. Tüketiciyi satın alma eylemine hazırlaması için gerekli tüm güzellikleri üzerinde bulundurması gerekir. Ürünün piyasada tutunabilmesi doğru ve etkili bir ambalaj malzemesinin seçimine bağlı olduğu kadar tasarımına da bağlıdır. Ürünün yapısına uygun seçilen renklerle uyumlu yazı ve biçimlerle tasarlanmış, çekici, güzel görünümlü bir ambalaj tüketiciyi olumlu yönde etkiler.

Ambalaj; ürünleri dış etkilerden koruyan, onları bir arada tutarak taşıma, depolama, dağıtım, tanıtım ve pazarlama işlemlerini kolaylaştıran metal, kâğıt, karton, cam, plastik vb. malzemelerden yapılmış dış örtülerdir. Kısaca ambalaj, içerisinde ürün bulunan koruyucudur. Ürünü çarpma, ıslanma, zedelenme gibi fiziksel etkilerden korur. Ambalaj ürünün tüketiciye en ekonomik yolla ulaşmasını sağlar. Depolama kolaylığı yaratır.

Önemli bir görevi de taşıdığı bilgilerle tüketiciye seçim ve kullanım kolaylığı sağlamasıdır. Üzerinde yazılı olan ağırlık, fiyat, üretim tarihi, son kullanım tarihi, ürünün içeriği, üretici firmanın adı, kullanım açıklaması, TSE'li olup olmadığı gibi tüm bilgiler tüketiciye ve satış yapana büyük kolaylıklar sağlar. Tüketicinin her ürünün özelliğini satıcıya sorma şansı yoktur, bu nedenle tüm bilgileri üzerinde taşımada yarar vardır.



**Resim 1.10: Ambalajın ürünü dış etkenlere karşı koruması**

## 1.2.2. Taşımacılıkta Kullanılan Ambalaj Çeşitleri

Kullanımı yaygın olan ambalaj malzemeleri şu şekilde sınıflandırılabilir:

- Fiber board paletler, ayırıcı kayan levhalar, kutular (kapaklı, zamklı, zımbalı), kulplar, tepsiler, levhalar, ayırıcılar ve bölmeler
- Ahşap- paletler, kutular, kasalar, tepsiler, sepetler, kulplar
- Kâğıt - torbalar, etiketler
- Plastik- paletler, kutular, tepsiler, torbalar, film kaplıklar, ara parçalar, örtüler, ayırıcılar, kayan ve ayırıcı levhalar
- Polistren-köpük kutular, tepsiler, ayırıcı kayan levhalar, pedler, ara parçalar

### 1.2.2.1. Fiberboard Kutular

Çok yönlü ve yeniden kullanılabilir olma özelliğinden dolayı en çok kullanılan ambalaj malzemesidir. Pek çok ölçü ve stilde yapılabilmektedir. Minimum 19,3 kg/cm<sup>2</sup> baskı uygulama testine veya 7,86 kg/in geniş köşe çarpma testine dayanabilmesi nedeniyle ihracatta kullanılması tavsiye edilmektedir. Taşımaya, nakliyeye, aşırı neme karşı dayanıklılığının yüksek olması gerekmektedir. Fiberboard kutular, mumlu koruyucu (empyry) ile veya su geçirmez maddeden üretilmiş örtü ile kaplanır. Mum ile işleme tabi olmuş fiberboardlar, genellikle geri dönüştürülememektedir. Bu nedenle polietilen ve diğer kaplama malzemeleri geliştirilmektedir.



Resim 1.11: Ürünün çeşidine göre ambalajlama yapılması

### 1.2.2.2. Ahşap Kutular

Ahşap kutular ve tel ile çevrelenmiş ahşap kutular ön soğutma, taşıma ve depolama süresince nem nedeniyle meydana gelen zararlara karşı dayanıklı bir malzeme olması sebebiyle bazı nakliyeciler tarafından tercih edilmektedir. Ahşap ambalaj malzemeleri, özellikle yaş meyve ve sebze gibi ürünlerin ambalajlanmasında, nakliye sektöründe ve istiflemelerde kullanılmaktadır.

Kutular ambalajlanmış ürünün çevresinde hava akımını sağlayacak şekilde üretilmelidir. Ahşap kutuların yeniden kullanılıp kullanılmayacağı ve yeniden dönüştürülüp

dönüştürülemeyeceği konusunda çeşitli kaygılar mevcuttur. Ahşap kutuları, saman ya da diğer ürünlere dönüştürebilen makineler olsa da Avrupa'daki bazı ülkeler bu makinelerin kullanımını engellemektedir. Öğütme işleminin mümkün olabilmesi ve bağlayıcı parçaların mıknatıslar ile çekilebilmeleri amacıyla ahşap kutuların içinde kullanılan bağlayıcılar ve tellerin yeniden dönüştürülebilmeleri için maksimum 10 mm çapında çelikten üretilmeleri gerekmektedir.



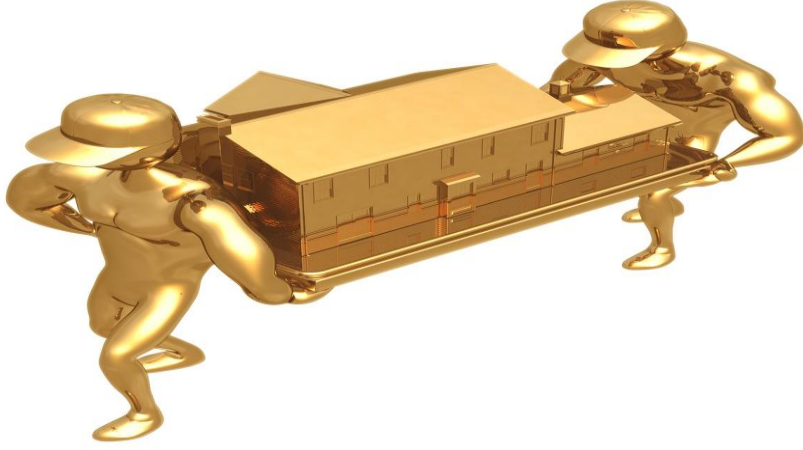
**Resim 1.12: Ahşap ambalajlar**

Ülkemizde ahşap ambalajlama, Türkiye'nin de üyesi bulunduğu IPPC (Uluslararası Bitki Koruma Konvansiyonu) Genel Kurulu'nun 2002 yılında kabul ettiği, uluslararası ticarete ahşap ambalaj malzemeleri kullanımını düzenleyen "ISPM Standardı"na göre yapılmaktadır. "ISPM 15 Standardı"na uygun ahşap ambalaj malzeme kullanacak ihracatçı firmalar, kullanacakları ahşap ambalaj malzemesini işlem yapmaya yetkili firmalardan temin edebilir veya kendileri yetki alarak üretebilir.

### **1.2.3. Ürüne Uygun Ambalaj Seçimi**

Ülkemizde henüz tam olarak bu bilinç yerleşmemiştir. Geri dönüşümü kolay veya geri dönüştürülemez de çevreye verdiği zarar en az olan ambalaja sahip ürünler gelişmiş ülkelerde her zaman tercih sebebidir. Özellikle batılı ülkelere ihracat yapan firmaların bu konuya dikkat etmeleri ve ürünlerini ambalajlarken çevreye olan duyarlılıklarını da tüketicie hissettirmeleri gerekmektedir.

Ambalaj ve ambalaj malzemeleri doldurma, dizme, kapama ve işaretleme makineleri ile ekonomik olarak uyumlu nitelikte olmalıdır. Doldurma ve kapama sırasında iyi performans ve aynı zamanda yüksek hız önemlidir. Ülkemizde normal standartlara sahip etkin ambalajlama makinelerinin sayısı yeterli değildir. Ambalajın ürünü koruması, muhafaza etmesi, bilgi vermesi gibi görevlerinin yanında iki işleve daha ihtiyacı vardır. Bunlar satış ve uygunluktur. Yani ambalaj ne kadar fonksiyonlu ve kaliteli olursa olsun ürüne de uygun olmalıdır. Ambalajlama yapılırken ürünün kalitesini etkileyen faktörler göz önünde bulundurulmalıdır.



**Resim 1.13: İhracat yapanların ürün ambalajını doğaya zarar vermeyen materyallerden seçmeye özen göstermesi**

Örneğin;

- Ürün mekanik olarak ne şekilde zarar görebilir?
- İklim koşulları ürünü nasıl etkileyebilir?
- Üretici ile kullanıcı arasındaki nakliye, depolama ve dağıtım aşamalarında ürünün uğrayabileceği zararlar nelerdir?
- Ambalajla ürünler arasında etkileşim olabilir mi? soruları dikkate alınarak ambalajlama yapılmalıdır.



**Resim 1.14: Ürünler ambalajlanırken dikkatli olunması**

Farklı nakliye yöntemleri, farklı hasarlara neden olabilir. Bu amaçla farklı ürünler için farklı nakliye yolları seçilmelidir. Ürünün şekli, ebadı ve ağırlığı transit konteynerin özelliği üzerinde etkili olacaktır. Bu da nakliye sırasında oluşabilecek hasarlarla ilgili önemli bir faktördür. Kritik seviyeyi aşmış, taşımacılıkta tehlikeli olan ürünlerin hasar görme olasılığı fazladır. Normalde makul kabul edilen olası hasarların önlemlerinin alınması şarttır. Beklemedik koşullarda oluşacak hasarlar için önlem almak ise anlamsızdır. Çünkü nadiren



---

oluşan 2. derece tehlikeler için alınan ek önlemler ambalajlama maliyetini arttıracaktır. Ürünün çok az hasarlı olması hoş görülebilir. Ancak bu durum, pahalı ürünler ile sevkiyatı kolay ve hızlı yapılmayan ürünler için geçerli değildir.

## UYGULAMA FAALİYETİ

Taşıma yöntemlerinin birbirine göre avantaj ve dezavantajlarını gösteren bir pano hazırlayınız.

İşlem Basamakları	Öneriler
➤ Taşıma yöntemlerini inceleyiniz.	➤ Multimodal taşımacılık, intermodel taşımacılık, kombine taşımacılık, unimodel taşımacılık kavramlarını araştırabilirsiniz.
➤ Taşıma yöntemlerinin avantajlarını listeleyiniz.	➤ Yazılı kaynaklardan araştırabilirsiniz.
➤ Taşıma yöntemlerinin dezavantajlarını listeleyiniz.	
➤ Konunun içeriğine uygun resimler araştırınız.	➤ Görsel kaynaklardan yararlanabilirsiniz.
➤ Edindiğiniz bilgileri ve görselleri eşleştirerek panonuza yerleştiriniz.	➤ Taşıma yöntemlerinin avantaj ve dezavantajlarını farklı renklerle vurgulayabilirsiniz.
➤ Panonuza uygun bir başlık seçiniz.	➤ Başlığınızın dikkat çekici olmasına özen gösterebilirsiniz.
➤ Hazırladığınız panoyu asınız.	➤ Panonuzu görülebilecek bir yere asabilirsiniz.



**Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyunuz ve doğru seçeneği işaretleyiniz.**

1. Ürünlerin/yüklerin belirli bir noktadan alınıp belirli bir noktaya götürülmesi veya taşınması işlemi aşağıdakilerden hangisidir?
  - A) Nakliye
  - B) Hamule senedi
  - C) Konşimento
  - D) Hava yolu faturası
2. Eşyanın bir veya daha fazla taşıyıcı tarafından sadece bir taşıma türü (kara, deniz, hava ve demir yolu) kullanılarak taşınması aşağıdakilerden hangisidir?
  - A) Boru hattı taşımacılığı
  - B) Intermodel taşımacılık
  - C) Hava yolu taşımacılığı
  - D) Unimodal taşımacılık
3. Malzemeleri ihtiyaç duyulduğu yerde bulundurma işi aşağıdakilerden hangisidir?
  - A) Manifesto
  - B) Lojistik
  - C) Kombine taşımacılık
  - D) Tır karnesi
4. Aşağıdakilerden hangisi taşımacılığı en ucuz taşıma şeklidir?
  - A) Kara taşımacılığı
  - B) Hava taşımacılığı
  - C) Deniz taşımacılığı
  - D) Nehir taşımacılığı

**5. EŞYANIN TEK BİR TAŞIMA BİRİMİNİN İÇİNDE YENİDEN YÜKLEMeye GEREK KALMADAN EN AZ İKİ TAŞIMA YÖNTEMİ (KARA+DEMİR YOLU+ VEYA KARA+DENİZ YOLU GİBİ) KULLANILARAK TAŞINMASINA NE DENİR?**

- A) Kombine tasımacılık
- B) Hava taşımacılığı
- C) Unimodal tasımacılık
- D) Hamule senedi

**Aşağıdaki cümlelerin başında boş bırakılan parantezlere, cümlelerde verilen bilgiler doğru ise D, yanlış ise Y yazınız.**

6. ( ) Lojistik nakliyeyi kapsar, bununla da yetinmez depolamayı da kapsar, bununla da yetinmez sipariş yönetimi, tedarik, stok kontrol, paketleme, dış ticaret, gümrük, sigorta, iadeler ve ürün/yüklerin akışı ve depolanmaları ile ilgili diğer faaliyetleri de kapsar.
7. ( ) Boru taşımacılığı, eşyanın bir veya daha fazla taşıyıcı tarafından sadece bir taşıma türü (kara, deniz, hava ve demir yolu) kullanılarak taşınmasıdır.
8. ( ) Kara yolu ile demir yolu hangarına gelen malzemelerin konteynere yüklenip taşınması multimodal taşımaya örnektir.
9. ( ) Hava yolu ile ihracat hacim olarak küçük, değer olarak büyük malların özellikle uzak mesafelerde hızlı taşınması için oldukça güvenilir bir yoldur. Çabuk bozulan veya ivedilikle gönderilmesi gereken ürünler için hava yolu tercih edilir.
10. ( ) Boru hattı taşımacılığı petrol, doğal gaz ve su gibi ürünlerin taşınması için kullanılan bir yöntemdir.

## **DEĞERLENDİRME**

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise bir sonraki öğrenme faaliyetine geçiniz.

# ÖĞRENME FAALİYETİ-2

## AMAÇ

Teslimat işlemlerini yapabilecek / yaptırabileceksiniz.

## ARAŞTIRMA

- Çevrenizde bulunan lojistik şirketlerini gezerek ürün taşıma işleminde teslimat koşullarını araştırınız.
- Çevrenizde bulunan ev taşıma, nakliye, lojistik, kurye şirketlerini gezerek ürün taşıma işleminde malın kurulum ve kullanım danışmanlığı hizmetlerini araştırarak bir rapor hazırlayınız.

## 2. TESLİMAT İŞLEMLERİ

Bir malın alıcı veya onun adına hareket edenlerin gösterdiği yere ya da kişilere verilmesi teslim hükmündedir. Ayrıca malın alıcıya veya onun adına hareket edenlere gönderilmesi ya da malın nakliyesinin başlatılması nakliyeciye, sürücüye teslim veya emanet edilmesi de mal teslimidir.

### 2.1. Teslimat Koşulları

"Taşıyıcıya teslim" terimi, malların gümrük çıkış işlemleri tamamlanmış olarak alıcı tarafından belirtilen taşıyıcıya, onun tarafından belirtilen yerde teslim edilmesiyle birlikte satıcının mal teslim yükümlülüğünün de yerine getirilmiş olması anlamına gelir. Eğer alıcı tarafından teslim için belirli bir nokta belirtilmemişse bu durumda satıcı, daha önce sınırları belirlenmiş bir alan içinde veya yerde malları taşıyıcıya devredeceği noktayı kendisi seçebilir.

Mevcut ticari uygulama uyarınca taşıyıcı ile taşıma sözleşmesinin yapılabilmesinde satıcının yardımı gerekiyorsa (örneğin, demir yolu ve hava yolu taşımacılığında olduğu gibi) satıcı böyle bir durumda risk ve masrafları alıcıya ait olmak üzere kendisi harekete geçebilir. Bu terim, çok vasıtalı olanlar da dâhil herhangi bir taşıma işlemi için kullanılabilir.

"Taşıyıcı", bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde malların demir yolu, kara yolu, deniz yolu, hava yolu, nehir ya da bunların bazılarının bir arada kullanılmasıyla taşınması işlemi bizzat üzerine alan ya da bunu sağlama taahhüdünde bulunan herhangi bir şahıstır.

Alıcı, yükü belirli bir şahsa örneğin kendisi bizzat taşıyıcı olmayan ancak taşıma hizmetleri sağlayan birine teslim etmesi yönünde satıcıya bir talimatta bulunmuşsa mallar bu şahsın eline geçtiği andan itibaren satıcı mal teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş sayılır.

"Taşıma terminali" herhangi bir demir yolu, yük istasyonu, konteyner terminali, çok amaçlı bir yük terminali ya da bunlara benzer başka herhangi bir teslim alışı noktası olabilir.



Resim 2.1: Taşıma işlemlerinin önemli bir ayağı teslimat

### 2.1.1. Yöntemleri

- **Cif-mal bedeli, sigorta ve navlun (varış yeri olarak belirtilmek suretiyle):** Taşıma sırasında malların kayıp ve hasar riskine karşı deniz sigortası sağlama yükümlülüğünü almaktadır. Bu terim, yalnızca deniz ya da nehir taşımacılığında kullanılabilir.
- **CFR mal bedeli ve navlun (varış yeri olarak belirtilmek suretiyle):** "Mal bedeli ve navlun", işleme konu olan malların belirtilen varış yerine kadar taşınması için gerekli olan masrafları ve navlun bedelini satıcının ödemesi anlamına gelir. Bu terim yalnızca deniz ya da nehir taşımacılığında kullanılabilir.
- **CIP taşıma ve sigorta bedeli ödenmiş olarak teslim (varış yeri... olarak belirtilmek suretiyle):** Malların taşınması sırasında kayıp ve hasar riskine karşı alıcıya yük sigortası sağlama zorunda olduğu durumu anlatır. Bu terim, çok vasıtalı olanlar da dâhil her tür taşıma biçiminde kullanılabilir.

- **CPT taşıma ücreti ödenmiş olarak teslim (varış yeri olarak belirtilmek suretiyle):** "Taşıma ücreti ödenmiş olarak..." terimi, malların belirlenen varış yerine taşınmasında navlunun satıcı tarafından ödendiğini anlatır. Malların taşıyıcıya aktarılmasından sonra mallarla ilgili kayıp ve hasar riski, ayrıca bu teslim işleminden sonra meydana gelebilecek olayların yarattığı bütün ek masraflar, satıcıdan alıcının üzerine geçer. Bu terim, çok vasıtalı olanlar da dâhil her tür taşımacılıkta kullanılabilir.



**Resim 2.2: Teslimat yöntemleri**

- **DAF sınırda teslim (olarak belirtilen yerde):** "Sınırda teslim" terimi, malların gümrük çıkış işlemleri tamamlanmış olarak sınırda ancak bitişik ülkenin gümrük sınırından önceki belirlenen yerde ve noktada teslim hazır hâle getirilmesiyle satıcının yükümlülüklerinin sona ermesi anlamına gelir. Burada "sınır" terimi, ihracatın yapıldığı ülkeninki dâhil her tür sınırı tanımlamak üzere kullanılabilir.
- **DDP gümrük resmi ödenmiş olarak teslim (varış yeri olarak belirtilmek suretiyle):** "Gümrük resmi ödenmiş olarak teslim" terimi, malların ithalatçı ülkede belirlenen yerde hazır bulundurulmasıyla satıcının teslim yükümlülüğünün de yerine getirilmiş olacağını anlatır.
- **DDU gümrük resmi ödenmemiş olarak teslim (varış yeri...olarak belirtilmek suretiyle):** Bu terim ile satıcının teslim yükümlülüğü, malların ithal ülkesinde belirlenen yerde emre hazır tutulması ile sona erer. Satıcı, malların o noktaya kadar taşınması ve gümrük formalitelerinin yerine getirilmesi ile ilgili riziko ve giderleri üstlenmek durumundadır (ithalat için ödenmesi gereken vergi resim ve harçlar hariç).

- **DEQ rıhtımda teslim (varış yeri olarak belirtilmek suretiyle):** "Rıhtımda teslim (gümrük vergi ve harçları ödenmiş olarak)", bu terim ile satıcının teslim yükümlülüğü, malları belirlenen varış limanında ithal gümrüğünden geçirilmiş olarak rıhtım üzerinde alıcı emrine hazır tutmakla sona erer. Satıcı, malların o noktaya kadar taşınmasıyla ilgili vergi, resim ve diğer harçlar da dâhil olmak üzere tüm riziko ve giderleri üstlenir.



**Resim 2.3: Teslimat yöntemlerinin ürünlerin özelliğine göre farklılık göstermesi**

- **DES gemide teslim (varış yeri..... olarak belirtilmek suretiyle):** Bu terim ile satıcının teslim yükümlülüğü; malı belirlenen varış limanında, gemi bordasında, ithal gümrüğünden geçirmeden alıcının emrine hazır tutmakla sona erer. Satıcı, malların belirlenen varış limanına getirilmesi için gereken tüm gider ve rizikoları üstlenir. Bu terim sadece deniz veya içsu taşımacılığı için kullanılabilir.
- **EXW iş yerinde teslim (...olarak belirtilen yer):** "İş yerinde teslim", malların satıcı tarafından satıcının kendi kuruluşunda (imalathane, fabrika, depo vb.) alıcı için hazır hâle getirilmesiyle satıcının yükümlülüklerinin sona ermesini ifade eder. Daha açık olarak ifade edilirse eğer aksine bir hüküm bulunmuyorsa satıcı, malları alıcı tarafından sağlanan araca yüklemek ya da gümrük çıkış işlemlerini yerine getirmek zorunda değildir.
- **FAS geminin bordasına teslim (... olarak belirtilen yükleme limanında):** "Geminin bordasında teslim" terimi, belirlenen yükleme limanında malların gemi doğrultusunda rıhtıma ya da mavnaya yerleştirilmesiyle satıcının teslim yükümlülüğünün yerine getirildiği anlamına gelir. Bu durumda, bu andan itibaren mallarla ilişkin herhangi bir kayıp ya da hasarın bütün masraf ve riskleri alıcıya aittir. Ayrıca bu terim, yalnızca deniz ya da nehir taşımacılığı çerçevesinde kullanılabilir.
- **FCA taşıyıcıya teslim (... olarak belirtilen yerde):** "Taşıyıcıya teslim" terimi, malların gümrük çıkış işlemleri tamamlanmış olarak alıcı tarafından belirtilen taşıyıcıya, onun tarafından belirtilen yerde teslim edilmesiyle birlikte satıcının mal teslim yükümlülüğünün de yerine getirilmiş olması anlamına gelir. Eğer alıcı tarafından teslim için belirli bir nokta belirtilmemişse bu durumda satıcı, daha önce sınırları belirlenmiş bir alan içinde veya yerde malları taşıyıcıya devredeceği noktayı kendisi seçebilir.

- **FOB gemi bordasında teslim (... olarak belirtilen yükleme limanında):**  
“Gemi bordasında teslim” terimi, alıcının bu noktadan itibaren alıcının mallara ilişkin bütün masrafları, ziyan ve hasarları üstlendiğini ifade eder.

## **2.1.2. Süresi ve Yeri**

Nakliyeci, teslim aldığı malı taşıma sözleşmesinde veya ticari teamüllerde veya uluslararası kurallarda belirtilen bir süre zarfında taşıyarak gönderilene teslim etmekle yükümlüdür. Taşımanın taşıma sözleşmesindeki ticari teamüllerdeki veya uluslararası kurallardaki süreler içinde sonuçlandırılmaması hâlinde nakliyeci, üstlendiği borcu zamanında yerine getirmemiş olmaktadır.

Nakliyeci, malı koruma ve süresinde taşıma borcunun yanı sıra taşıma sözleşmesinde belirtilen ticari teamül olarak bilinen veya uluslararası kurallarda belirtilen hususlara da uymakla yükümlüdür. Taşımanın devamı sırasında nakliyeciye gönderilenin değiştirilmesini, varış yerinin değiştirilmesini, malın kendisine iadesini veya malın belli bir depoda kendi emrinde bekletilmesini ya da taşıma senedi üzerinde bazı değişikliklerin yapılmasının talebi gibi talimatlar verebilir.

Nakliyeci, gönderenin talimatlarına uymakla yükümlüdür. Malı taşıma sözleşmesinde belirtilen varış yerine getirdiği andan itibaren gönderenin malı kendisinden başkasına teslim etme veya başka bir varış yerine teslim etme gibi talimatlarına uygun hareket etmekle de yükümlüdür.

## **2.1.3. Taşıma ve Kurulum Ücreti**

### **2.1.3.1. Taşıma Fiyatlandırma İlkeleri**

Taşıma fiyatlandırma esası; taşıma türü, tipi ve araca bağlı olarak değişmektedir. Nakliyatçı, taşıma sözleşmesine dayanarak malı veya paketini göndericiden teslim alarak gönderilene teslim etmekle yükümlü olup bu işi bir taşıma ücreti karşılığında yapmaktadır.


### **2.1.3.2. Deniz Yolu Taşımaları Fiyat Tarifeleri**

Deniz yolu taşımalarının yoğun olduğu bölgelerde sürekli ve düzenli sefer yapan nakliye firmaları ile gemi armatörleri "konferans tarifeleri" adıyla herhangi bir bölgeye yapılacak veya o bölgeden yüklenecek deniz yolu taşımalarında, sabit taşıma ücret tarifeleri uygulamaktadır.

### **2.1.3.3. Kara Yolu Taşımaları Fiyat Tarifeleri**

Dış ticaretimizin kara yolu nakliyelerinde taşıma fiyatı, komple araç esasına göre belirlenmekte ve standart bir taşıma ücret tarifesi bulunmamaktadır. Genellikle bir treylerin hacmi, taşıdığı ağırlıktan 3 kat fazladır. Bu nedenle parça yük (grupaj) taşımalarında, kara yolu taşımacılık ücretleri  $3 \text{ m}^3 = 1 \text{ ton}$  veya  $1 \text{ m} = 5 \text{ m}^3$  esasında hesaplanır.

Kara yolu taşıma ücretleri, ihracat taşımalarının yoğun olduğu ağustos-ocak aylarında diğer aylara nazaran daha yüksek seyretmektedir. Ülkemize kara yolu ile yapılan ithalat taşımalarının ücretleri ise Avrupa'dan Ortadoğu ülkelerine yapılan transit kara yolu taşımalarının yoğunluğuna göre değişmekte ve genellikle kasım-aralık aylarında yükselmektedir.

<b>FİRMA İSMİ</b> Karakaya Cad. Nu: 195 Sitelер/ANKARA Tel:444 19 19 Sitelер V.D. 9720021919				<b>ÖRNEK TAŞIMA İRSALİYESİ</b> SERİ: A Sıra Nu: 112655 Tarihi : ...../...../200.	
<b>TAŞINAN MALIN</b>					
Ambara Girgiş Tarihi	CİNSİ	MIKTARI	Tevdi Eden veya Gönderenin Adı Soyadı Vergi Dairesi ve Hesap Numarası	Kime ve Nereye Gönderildiği Adı Soyadı Vergi Dairesi ve Hesap Numarası	Alman Nakliye Ücreti
YALNIZ:					
Sürücünün Adı Soyadı, Araç Plaka Nu:					
TESLİM EDEN			TESLİM ALAN		

**Resim 2.4: Taşıma irsaliyesi örneği**

## 2.2. Malın Kurulum ve Kullanım Danışmanlığı

### 2.2.1. Malın Kurulumu

- Teslimat, ürünün özel vinç operatörlerinden yararlanılarak üst katlardaki bir kapıdan veya pencereden içeri alınmasını gerektirecek midir? Bu durumda tesisin iş akışı düzeninden sorumlu bölümünün önceden bilgilendirilmesi gerekir.
- Ürünün kamyondan indirilmesini ve müşteriye teslim edileceği noktaya tekerlekler üzerinde itilerek götürülmesi durumunda ürün hangi bir tür yüzeyde hareket ettirilecektir (standart beton, tuğla kaldırım taşı, asfalt yol)?
- Yüzey pürüzlüyse ürünün üzerinde yürütülmesi için masonit levhaların kullanılması gerekecek mi? Eğer gerekecekse makinenin kat edeceği yolun tümünü kaplamaya yetecek kadar masonit levha var mıdır? Taşıma şirketlerinde genellikle 12,19 m'lik (40 ft) veya benzeri levhalar kullanılmasına rağmen daha büyük bir levha gerekli olursa müşterinin bunu sağlaması gerekecektir.
- Müşterinin yükleme iskelesinde ürünün kamyondan iskelenin üzerine indirilmesi işlemine yardımcı olacak bir hidrolik platform var mıdır?
- Yükleme iskelesinin yüksekliği standartlara uygun mu? Yoksa standart dışı mıdır? Ürünün kamyondan iskelenin üzerine indirilmesi sırasında çelik seyyar rampa kullanımı gerekli olacak mı?
- Bu seyyar rampanın açısı, ürünün devrilmesini önlemek için izin verilen değerleri aşıyor mu (Bir ürünü hiçbir zaman açısı 10 dereceden fazla olacak şekilde yana yatırmayınız.) ?
- Ürün kamyondan indirildikten sonra çıkarılacağı (örneğin, ambar) kapının genişliği veya yüksekliği ürünün paketli hacmi için uygun büyüklükte mi? Ürün, tekerlekleri üzerinde yerine götürülmeye başlanmadan önce, kamyondan indirildiği alanda sandığından veya paletinden çıkarılacak mı?
- Ürünün kamyondan indirildikten sonra yerine ulaşmaya kadar kat edeceği yol üzerinde herhangi bir engel bulunup bulunmadığı önceden kontrol edilmiş midir?



- Ürünün yerine geçirileceği yolda zeminin zarar görmemesi için herhangi bir koruma önlemi alınması gerekli midir? Ürünün üzerinde itilerek götürüleceği zemin haliyle mi yoksa yer karosuyla mı kaplıdır? Her iki durumda da zemin zarar görebileceği için önlem alınmalıdır.
- Ürünün kat edeceği yol üzerinde 90 derecelik bir açıyla döndürülmesini gerektirecek bir köşe var mıdır ve bu köşenin ebatları ürünün döndürülmesine uygun mudur?
- Ürünün taşınma yolu üzerinde bulunan tüm kapıların genişlik ve yükseklikleri açısından ürünün geçişine uygun olup olmadığı kontrol edilmiş midir?

Herhangi bir sorun çıktığında:

- Derhal üretici firmanın temsilcileriyle bağlantı kurup müşterilere bilgi verilmelidir.
- Neler olduğuna ve neden olduğuna ilişkin görgü tanıklığına dayanan birinci el gözlemleri toplayınız. Böylece ortaya çıkan sorundan gelecekte ortaya çıkabilecek sorunları önlemek için yararlanılabilir. Tüm gözlemler fotoğraflarla belgelenmelidir.
- Doğru yaklaşım: Aksi kanıtlanmadığı sürece tüm hataların (hasarlı durumlarda) öncelikle “insan hatasını” en aza indirebilecek veya önlemeyi sağlayabilecek olan teknik çözümlerin geliştirilebileceği süreç veya sistem hataları olduğu varsayılır.
- Her zaman temel nedeni belirlemeye yardımcı olması için hasarın veya olayın meydana gelmesine yol açan faktörlerin yakın plan çekimleri de dâhil olmak üzere şoför veya üçüncü bir kişi tarafından olay fotoğrafla belgelendirilmelidir.

### 2.2.2. Kullanım Danışmanlığı

Şirketler, yurt içinde üretilen veya ithal edilen mallar ile ilgili olarak kullanım ömrü süresince imalatçılar, üreticiler ve/veya ithalatçılar tarafından verilmesi zorunlu montaj, bakım, onarım hizmetleri için yeterli teknik kadro, takım, teçhizat ile belirlenen miktarlarda yedek parça bulundurmak zorundadır.

İmalatçılar, üreticiler ve/veya ithalatçılar her mal grubu için belirtilen kullanım ömrü süresince satış sonrası hizmetleri sağlamak üzere tespit edilen yer, sayı ve özellikte servis istasyonu kurmak ve yeterli teknisyen kadrosu bulundurmak zorundadır.

Servis istasyonları, doğrudan imalatçılar ve/veya ithalatçılar tarafından ya da yazılı bir sözleşme ile bu hizmetleri yürütmek üzere yetki verdikleri gerçek veya tüzel kişiler tarafından kurulabilir.

İmalatçılar, üreticiler ve/veya ithalatçılar yazılı sözleşme yapmak suretiyle önceden kurulmuş ve bu alanda faaliyet gösteren servis istasyonları aracılığıyla da satış sonrası hizmetleri sağlayabilir.

Ticari amaç dışında yalnızca kendi kullanımından doğan ihtiyaçları için imalat-üretim ve/veya ithalat yapan kişi veya kuruluşlar bu yönetmelik hükümlerine tabi değildir.

## **2.3. Ürün Teslimi**

### **2.3.1. Firma Yükümlülükleri**

- Şoföre kurallara uygun belgeleri teslim etmek ve yük konusunda gerekli bilgileri vermek
- Yükleri sağlam ve kurallara uygun paketlenmiş ve etiketlenmiş olarak teslim etmek
- Aracın kurallara uygun olarak teçhiz edilip edilmediğini kontrol etmek
- Bir arada yükleme yasaklarına dikkat etmek
- Şoförle birlikte yükleme emniyeti konusunda gerekli tedbirlerin alındığına dikkat etmek
- Aracın güzergâhı üzerindeki tüm ülkelerin lisanında düzenlenmiş kaza talimatnamelerini hazır etmek ve şoföre teslim etmek

#### **2.3.1.1. Nakliyeciyi ve Şöförün Sorumlulukları**

- Teslim aldığı malzemelerin ambalajlarının uygun ve hasarsız olmasına dikkat etmek ve düzgün şekilde yüklenmesini sağlamak
- Evrakların tam ve eksiksiz olarak teslim edildiğini kontrol etmek, yola çıkmadan önce kaza talimatlarını okumak ve bilgilenecek
- Seyir ve istirahat sırasında gerekli tedbirleri almak
- Yolda yapılacak kontrollerde yetkililere malzemelerle ilgili tüm evrakları eksiksiz olarak teslim etmek, talep edildiğinde yükü ve yükleme şeklini göstermek
- Kaza durumunda gerekli tedbirleri alıp yetkili mercileri yük cinsi hakkında acilen bilgilendirmek

#### **2.3.1.2. Malların Sözleşme Hükümlerine Uygun Olarak Sağlanması**

- Malları ve faturayı ya da ona eşdeğer bir elektronik mesajı satış sözleşmesi uyarınca sağlamak, yine sözleşme tarafından gerekli görülen başka herhangi bir belgeyi hazır bulundurmak.
- Lisans, yetki ve formaliteler: Kendi risk ve masraf alanına dâhil olmak üzere malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almak, yine malların ihracı için gerekli olan bütün formaliteleri tamamlamaktır.

- **Taşıma ve sigorta sözleşmesi:** Taşıma sözleşmesinin herhangi bir yükümlülüğü yoktur. Bununla birlikte eğer alıcı tarafından talep edilirse ya da bu bir ticari teamül olup alıcı uygun zaman süresinde aksi yönde bir talimat vermemişse satıcı, risk ve masrafları alıcıya ait olmak üzere normal koşullarda bir taşıma sözleşmesi yapabilir. Satıcı sözleşmeyi yapmayı reddedebilir. Bu durumda alıcıyı hemen gerekli biçimde bilgilendirmelidir.
- **Malların teslimi: İşleme** konu olan malları, belirlenen gün ya da zaman süresi içerisinde belirlenen mahalde ya da noktada (örneğin, bir terminal ya da bir başka teslim noktası), alıcı tarafından belirlenmiş olan taşıyıcıya teslim etmek ya da taşıma hizmetleri veren başkasına üzerinde daha önce anlaşılmış veya teslim işlemlerinde uygun görülen biçimde teslim etmektir.
- Üzerinde anlaşmaya varılmış belirli bir teslim noktası bulunmuyorsa ve bu işlemin gerçekleştirilebileceği birkaç nokta varsa bu durumda satıcı, teslim mahalli dâhilinde işlemin bilfiil gerçekleştirileceği noktayı kendisi belirleyebilir. Alıcı tarafından kendisine açık ve kesin talimat verilmediği durumlarda satıcı, malların taşıyıcıya teslimi işlemini gerek taşıyıcının yük taşıma yolunu gerekse de malların miktarını ve mahiyetini dikkate alarak gerçekleştirebilir.



**Resim 2.5: Malların anlaşma koşullarına uygun şekilde alıcıya teslim edilmesi**

### 2.3.1.3. Taşıyıcıya Teslim İşlemleri

- Demir yolu taşımacılığında mallar bir vagonluk (ya da demir yoluyla taşınan bir konteynerlik) yük oluşturduğunda satıcı, vagonu ya da konteyneri uygun biçimde yüklemek zorundadır. Yüklü vagon ya da konteyner demir yoluna ya da onun adına hareket eden şahısça devralındığı anda teslim işlemi de tamamlanmış olur. Eğer işleme konu olan mallar bir vagon ya da konteyner doldurmuyorsa satıcının demir yolu taşıma teslim noktasına malları bırakmasıyla ya da demir yolu idaresi tarafından sağlanan bir araca yüklenmesiyle teslim işlemi de tamamlanır.

- Kara yolu taşımacılığında yükleme işlemi satıcının kendi kuruluşunda yapılıyorsa mallar, alıcısı tarafından sağlanan araca yüklendiği andan itibaren teslim işlemi tamamlanmış olur. Malların taşıyıcının kuruluşuna teslim edileceği durumlarda ise söz konusu malların kara yolu taşımacısına ya da onun adına hareket eden bir başka şahsa aktarılmasıyla teslim işlemi tamamlanmış olur.
- Nehir taşımacılığında yükleme işlemi satıcının kendi kuruluşunda yapılıyorsa malların alıcısı tarafından sağlanan nehir taşıma aracına yüklenmesi anından itibaren teslim işlemi de tamamlanmış olur. Malların taşıyıcının kuruluşuna teslim edileceği durumlarda ise söz konusu malların nehir taşımacısına ya da onun adına hareket eden bir başka şahsa aktarılmasıyla teslim işlemi tamamlanmış olur.
- Deniz yolu taşımacılığında mallar bir koyteyneri dolduruyorsa yüklenmiş konteynerin deniz taşımacısı tarafından devralındığı anda, teslim işlemi de tamamlanmış olur. Konteynerin taşıyıcı adına hareket eden bir taşıma terminali işletmecisine iletilmesi durumunda ise konteynerin terminal binasına girmesiyle malların teslim işlemi tamamlanmış olur. Eğer işleme konu olan mallar bir konteyneri doldurmuyorsa ya da konteyner dışı olarak sevk edilmekte ise satıcı bu malları terminale taşımak zorundadır. Bu durumda malların deniz taşımacısına ya da onun adına hareket eden bir şahsa devredilmesiyle teslim işlemi tamamlanmış olur.
- Hava taşımacılığında malların hava taşımacısına ya da onun adına hareket eden bir şahsa aktarılmasıyla teslim işlemi tamamlanmış olur.
- Çok vasıtalı taşımalarda duruma göre mallar taşımacıya ya da onun adına hareket eden bir şahsa aktarılmasıyla teslim işlemi tamamlanmış olur.

#### **2.3.1.4. Masrafların Bölüşümü**

Malların taşıyıcıya teslimine kadar olan süre için mallar açısından geçerli her tür masrafı üstlenmek, ihracat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmî ödemelerle birlikte gümrük çıkış işlemleriyle ilgili bütün masrafları üstlenmektir.

#### **2.3.1.5. Alıcıya Duyuru**

Malların taşıyıcıya aktarıldığına ilişkin olarak alıcıya yeterli bilgi vermek gerekir. Taşıyıcının belirlenen tarihte malları kendi üzerine alma işlemini gerçekleştirememesi hâlinde satıcı, alıcıya bu konuda gerekli bilgileri aktarmalıdır.



**Resim 2.6: Çok vasıtalı taşıma biçiminde mallar taşımacıya teslim edildikten sonra teslim işleminin tamamlanmış olması**

### **2.3.1.6. Teslimin Yapıldığına Dair Kanıt, Taşıma Belgesi ya da Eşdeğer Elektronik Mesaj**

Teamül bu doğrultudaysa masrafları kendisine ait olmak üzere malların teslim edildiğine dair alıcıya belge sağlamaktır. Bir önceki paragrafta sözü edilen belge nakliye belgesi değilse alıcının talebi üzerine risk ve masrafları da alıcıya ait olmak koşuluyla taşıma sözleşmesi için bir nakliye belgesi edinmesinde alıcıya her türlü yardımda bulunulmalıdır.

Örneğin bu belge; devri kabil bir konişmento, devri gayri kabil bir deniz nakliye senedi, nehir taşıma belgesi, hava nakliye senedi, demir yolu konsinye formu, kara yolu konsinye formu ya da çok vasıtalı herhangi bir taşıma belgesi olabilir.

Eğer satıcı ile alıcı birbiriyle elektronik iletişim araçları kanalından haberleşme kararına varmışlarsa bir önceki paragrafta sözü edilen belgenin yerini onunla eş geçerlilikte bir elektronik bilgi değişim (EDI) mesajı alabilir.

### **2.3.1.7. Kontrol Ambalajlama İşaretleme**

Malların taşıyıcıya teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemleriyle (örneğin kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım) ilgili masrafları ödemektir. Taşıma işlemiyle ilgili koşullar (taşıma biçimi, malların gideceği yer) kendisine satış sözleşmesinin akdedilmesinden önce bildirilmişse malların taşıma için uygun biçimde ambalajlanmasını kendi adına karşılamak (söz konusu alanda sözleşmede tanımlanan malların ambalajsız olarak sunulması durumu söz konusu değilse) tır. Ambalajlar gerektiği biçimde işaretlenecektir.

### **2.3.1.8. Diğer Yükümlülükler**

Alıcının talebi üzerine risk ve masrafları da alıcıya ait olmak koşuluyla malların ihraç ve/veya ithal işlemleri açısından bazı durumlarda da malların bir başka ülkeden transit geçişi için gerekli olan ancak malların teslim edildiği ve/veya asıl çıkış kaynağı olan ülkede

Çıkarılan belgeleri edinmesinde alıcıya yardımcı olmalıdır. Talep üzerine alıcıya sigorta işlemleri konusunda gerekli bilgiler sağlanmalıdır.

## **2.3.2. Müşteri Yükümlülükleri**

### **2.3.2.1. Mal Bedelinin Ödenmesi**

Malın bedeli, satış sözleşmesinde belirtildiği şekilde ödenmelidir.

### **2.3.2.2. Lisans, Yetki ve Formaliteler**

Risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere gerekli ithal iznini ya da diğer resmî yetki belgelerini almak; malların ithali için gerekli bütün gümrük işlemleriyle birlikte eğer gerekli ise bu malların bir başka ülkeden transit geçişini sağlayacak işlemleri tamamlamaktır.

### **2.3.2.3. Taşıma Sözleşmesi**

Malların belirtilen yerden taşınması için masrafları kendisine ait olmak üzere sözleşme yapmaktır.

### **2.3.2.4. Malların Teslim Alınışı**

Malları teslim almaktır.

### **2.3.2.5. Risk Devri**

Kendisine teslim edildiği andan itibaren mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar riskini üstlenmektir.

### **2.3.2.6. Masrafların Bölüşümü**

Mallar teslim edildiği andan itibaren bunlarla ilgili bütün masrafları ödemektir.

### **2.3.2.7. Satıcıya Duyuru**

Taşıyıcının adı, gerektiği hâllerde de taşıma biçimi konusunda satıcıya yeterli bilgileri vermektir. Ayrıca yine satıcıya, malların taşıyıcıya teslim günü ya da süresi hakkında ve eğer durum bunu gerektiriyorsa teslim mahalli dâhilindeki nokta konusunda duyuruda bulunmaktır.

### **2.3.2.8. Teslimin Yapıldığına Dair Kanıt, Taşıma Belgesi ya da Eşdeğer Elektronik Mesaj**

Teslim kanıtını kabul etmektir.

### **2.3.2.9. Malların Denetimi**

Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın yapıldığı ülkenin resmî görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa yükleme öncesi denetim işleminin masraflarını karşılamaktır.

### **2.3.2.10. Diğer Yükümlülükler**

Belgelerin ya da bunlarla eşdeğer elektronik mesajların sağlanması sırasında ortaya çıkan bütün masraf ve ödemeleri üstlenmek, bu konularda kendisine yardımcı olduğu ve taşıma için sözleşme akdettiği sırada satıcının yaptığı bütün masrafları tazmin etmektir. Taşıma için sözleşme akdedildiği sırada satıcının kendisine yardımcı olması için gerekli talimatları vermektir.

## UYGULAMA FAALİYETİ

Taşımasını gerçekleştireceğiniz bir ürünün teslimat koşulları ve yöntemleri, montaj ve kurulumunu belirten bir form hazırlayınız.

İşlem Basamakları	Öneriler
➤ Teslimat koşulları aşamalarını tekrar ederek not ediniz.	➤ Bu aşamaları, başka kaynaklardan yakınınızda bulunan taşıma firmalarından araştırabilirsiniz.
➤ Teslimat yöntemlerinden birini seçiniz.	➤ Seçtiğiniz yöntem ile ilgili taşıma yapan firmalardan yardım alabilirsiniz.
➤ Teslimat süresi ve yer seçiminin nasıl yapıldığını araştırınız.	➤ Yazılı kaynaklardan yararlanabilirsiniz. ➤ Taşıma firmalarından yardım alabilirsiniz.
➤ Seçtiğiniz ürünle ilgili taşıma, montaj ve kurulum ücretlerini araştırınız.	➤ Taşıma, montaj ve kurulum ücretlerini nakliye ve lojistik firmalarından araştırabilirsiniz.
➤ Taşıma, montaj ve kurulum ücretlerini listeleyiniz.	➤ Listenizin anlaşılır ve düzgün olmasına özen gösterebilirsiniz.
➤ Formunuzun taslağını hazırlayınız.	➤ Cetvel, kalem, A4 kâğıdı, silgi vb. kırtasiye malzemeleri kullanabilirsiniz. ➤ Bilgisayarda da hazırlayabilirsiniz.
➤ Hazırladığınız form taslağına bilgileri ilişkilendirerek yazınız.	➤ Dikkatli, temiz, titiz çalışmaya özen gösterebilirsiniz.
➤ Formunuzu hazırladıktan sonra bilgilerini kontrol ediniz.	➤ Eksik veya yanlış bilgi varsa düzeltebilirsiniz.
➤ Kazandığınız deneyimi arkadaşlarınızla paylaşınız.	➤ Arkadaşlarınızın konu ile ilgili fikrini alabilirsiniz.



## UYGULAMA FAALİYETİ

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyunuz ve doğru seçeneği işaretleyiniz.

1. Bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde malların demir yolu, kara yolu, deniz yolu, hava yolu, nehir ya da bunların bazılarının bir arada kullanılmasıyla taşınması işlemini bizzat üzerine alan ya da bunu sağlama taahhüdünde bulunan herhangi bir şahsı ne ad verilir?
  - A) Taşıyıcı
  - B) Navlun
  - C) Postacı
  - D) Kamyon
2. Aşağıdakilerden hangisi yalnızca deniz ya da nehir taşımacılığında kullanılabilir?
  - A) North
  - B) Navlun
  - C) CIF
  - D) Cost and freight
3. Aşağıdakilerden hangisi teslim aldığı malı, taşıma sözleşmesinde veya ticari teamüllerde veya uluslararası kurallarda belirtilen bir sürede taşıyarak gönderilene teslim etmekle yükümlüdür?
  - A) Konteyner
  - B) Könşimento
  - C) CIF
  - D) Nakliyecisi
4. Aşağıdakilerden hangisi “malların satıcı tarafından satıcının kendi kuruluşunda (imalathane, fabrika, depo vb.) alıcı için hazır hâle getirilmesiyle satıcının yükümlülüklerinin sona ermesi”ni ifade eder?
  - A) İş yerinde teslim
  - B) Evde teslim
  - C) Limanda teslim
  - D) Havaalanında teslim
5. Aşağıdakilerden hangisi, çok vasıtalı olanlar da dâhil her tür taşıma biçiminde kullanılabilir?
  - A) CPT - taşıma ücreti ödenmiş olarak teslim
  - B) DAF - sınırdaki teslim
  - C) CIP taşıma ve sigorta bedeli ödenmiş olarak teslim
  - D) DDU - gümrük resmi ödenmemiş olarak teslim

**Aşağıdaki cümlelerin başında boş bırakılan parantezlere, cümlelerde verilen bilgiler doğru ise D, yanlış ise Y yazınız.**

6. ( ) “Taşıyıcıya teslim” terimi, malların gümrük çıkış işlemleri tamamlanmış olarak alıcı tarafından belirtilen taşıyıcıya, onun tarafından belirtilen yerde teslim edilmesiyle birlikte satıcının mal teslim yükümlülüğünün de yerine getirilmiş olması anlamına gelir.
7. ( ) DDU - gümrük resmi ödenmemiş olarak teslim (varış yeri... olarak belirtilmek suretiyle) dir.
8. (...) Nakliyecinin teslim aldığı malı, taşıma sözleşmesinde veya ticari teamüllerde veya uluslararası kurallarda belirtilen bir süre zarfında taşıyarak gönderilene teslim etmek gibi bir yükümlülüğü yoktur.
9. ( ) Ticaretimizin kara yolu nakliyelerinde taşıma fiyatı, komple araç esasına göre belirlenmekte ve standart bir taşıma ücret tarifesi bulunmamaktadır.
10. ( ) Nakliyecisi, malı koruma ve süresinde taşıma borcunun yanı sıra taşıma sözleşmesinde belirtilen, ticari teamül olarak bilinen veya uluslararası kurallarda belirtilen hususlara uymakla yükümlü değildir.

## **DEĞERLENDİRME**

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise “Modül Değerlendirme”ye geçiniz.

# MODÜL DEĞERLENDİRME

Aşağıdaki cümlelerin başında boş bırakılan parantezlere, cümlelerde verilen bilgiler doğru ise **D**, yanlış ise **Y** yazınız.

1. ( ) Şirketler, yurt içinde üretilen veya ithal edilen mallar ile ilgili olarak kullanım ömrü süresince imalatçı-üretici ve/veya ithalatçılar tarafından verilmesi zorunlu montaj, bakım, onarım hizmetleri için yeterli teknik kadro, takım, teçhizat ile belirlenen miktarlarda yedek parça bulundurmak zorundadır.
2. ( ) İmalatçılar - üreticiler ve/veya ithalatçılar her mal grubu için belirtilen kullanım ömrü süresince satış sonrası hizmetleri sağlamak üzere tespit edilen yer, sayı ve özellikte servis istasyonu kurmak ve yeterli teknisyen kadrosu bulundurmak zorunda değildir.
3. ( ) Servis istasyonları, doğrudan imalatçı ve/veya ithalatçılar tarafından ya da yazılı bir sözleşme ile bu hizmetleri yürütmek üzere yetki verdikleri gerçek veya tüzel kişiler tarafından kurulabilir.
4. ( ) Aksi kanıtlanmadığı sürece tüm hataların (hasarlı durumlarda) öncelikle “insan hatası”nı en aza indirebilecek veya önlemeyi sağlayabilecek olan teknik çözümlerin geliştirilebileceği süreç veya sistem hataları olduğu varsayılır.
5. ( ) İmalatçılar-üreticiler ve/veya ithalatçılar, yazılı sözleşme yapmak suretiyle önceden kurulmuş ve bu alanda faaliyet gösteren servis istasyonları aracılığıyla da satış sonrası hizmetleri sağlayabilir.
6. ( ) Teslim aldığı malzemelerin ambalajlarının uygun ve hasarsız olmasına dikkat etmek ve düzgün şekilde yüklenmesini sağlamaktır.
7. ( ) Firma yükümlülükleri, malların belirtilen yerden taşınması için masrafları kendisine ait olmak üzere sözleşme yapmaktır.
8. ( ) Malların taşıyıcıya teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemleriyle (örneğin kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım) ilgili masrafları ödemek firmaya ait bir yükümlülük değildir.
9. ( ) Yolda yapılacak kontrollerde yetkililere malzemelerle ilgili tüm evrakları eksiksiz olarak teslim etmek, talep edildiğinde yükü ve yükleme şeklini göstermek müşteriye ait bir yükümlülüktür.
10. ( ) **Taşıma ve sigorta sözleşmesi yapmak devlete ait bir yükümlülüktür.**

## DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise bir sonraki modüle geçmek için öğretmeninize başvurunuz.

# CEVAP ANAHTARLARI

## ÖĞRENME FAALİYETİ-1 CEVAP ANAHTARI

1	A
2	D
3	B
4	C
5	A
6	D
7	Y
8	D
9	D
10	D

## ÖĞRENME FAALİYETİ-2 CEVAP ANAHTARI

1	A
2	C
3	D
4	A
5	C
6	D
7	D
8	Y
9	D
10	D

## MODÜL DEĞERLENDİRME CEVAP ANAHTARI

1	D
2	Y
3	D
4	D
5	D
6	D
7	D
8	Y
9	D
10	Y

## ÖNERİLEN KAYNAKLAR

- **MURAT ERDAL, LOJİSTİK İŞLETMELERİNDE YÖNETİM-ORGANİZASYON VE FİLO YÖNETİMİ, UTİKAD YAYINLARI, İSTANBUL, 2007.**
- **Murat ERDAL, METİN Çancı, LOJİSTİK YÖNETİMİ, UTİKAD YAYINLARI, İSTANBUL, 2009.**
- [www.utikad.org.tr/](http://www.utikad.org.tr/)
- [www.loder.org.tr/](http://www.loder.org.tr/)
- [www.yasar.edu.tr/\\_documents/iibf-5-Meslek Kuruluslari.pdf](http://www.yasar.edu.tr/_documents/iibf-5-Meslek Kuruluslari.pdf)

## KAYNAKÇA

- DOS Santos B., K. PEFFERS, D. C. MAUER, **The Impact of Information Technology Investment Announcements on The Market**, Information Systems Resources, Vol. 4, 1993.
- HAYES D.C., J. E. HUNTON, J. L. RECK, **Market Reaction to ERP Implementation Announcements**, Journal of Information Systems, Vol. 15, 2001.
- HITT Lorin M., D. J. WU, Xiaoge ZHOU, **Investment in Enterprise Resource Planning: Business Impact and Productivity Measures**, Journal of Management Information Systems, Summer Vol. 19, No:1, 2002.
- HU Qing, Robert PLANT, **An Empirical Study of the Casual Relationship Between IT Investment and Firm Performance**, Information Resources Management Journal, Vol. 14, Jul-Sep 2001.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneđi, **Dünya Mal Ticaretinin Akışı ve Lojistik Pazarı**, İstanbul, 2002.