



LİSANSÜSTÜ PROGRAMLAR ENSTİTÜSÜ

**ULUSLARARASI TAŞIMACILIKTA RİSKLERDEN
KAÇINMA**

TARIK EMRE GÖK

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İstanbul, Nisan 2023

**ULUSLARARASI TAŞIMACILIKTA RİSKLERDEN
KAÇINMA**

TARIK EMRE GÖK

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK TEZLİ YÜKSEK
LİSANS PROGRAMI**

YÜKSEK LİSANS TEZ DANIŞMANI
Dr. Öğr. Üyesi Mücahit ŞİŞLİOĞLU

YÜKSEK LİSANS TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ
Dr. Öğr. Üyesi Celil DURDAĞ
Dr. Öğr. Üyesi Aslıhan BEKAROĞLU ÖZATAR

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	iii
ÖZET	vi
ABSTRACT.....	vii
KISALTMALAR	viii
ŞEKİL LİSTESİ.....	ix
TABLO LİSTESİ.....	x
1 GİRİŞ	11
2 LİTERATÜR ARAŞTIRMASI.....	12
3 ULUSLARARASI TİCARET HAKKINDA GENEL BİLGİLER	16
3.1 Uluslararası Ticaret.....	16
3.2 Uluslararası Ticaret'in Tarihi	16
3.3 Merkantilizm.....	17
3.4 Klasik İktisadın Başlaması ve Mutlak Üstünlük Teorisi.....	18
3.5 Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi.....	19
3.6 Uluslararası Ticaret'in Yapı Taşları	19
4 ULUSLARARASI TİCARET ve TAŞIMACILIK	21
4.1 Uluslararası Ticaret ve Taşımacılık.....	22
4.1.1 Taşıyıcının Cinsine Göre Taşımacılık	22
4.1.1.1 Karayolu ile Taşımacılık	23
4.1.1.2 Denizyolu ile Taşımacılık	26
4.1.1.3 Havayolu ile Taşımacılık	28
4.1.1.4 Demiryolu ile Taşımacılık	30
4.1.1.5 Boru Hattı ile Taşımacılık.....	32
4.1.1.6 İç Su Yolu ile Taşımacılık	32
4.1.2 Taşıma Cinsine Göre Taşımacılık	33

4.1.2.1 Unimodal Taşıma Sistemleri.....	33
4.1.2.2 Multimodal Taşıma Sistemleri.....	33
4.1.2.3 Intermodal Taşıma Sistemleri	33
4.1.2.4 Kombine Taşıma Sistemleri.....	34
5 ULUSLARARASI TİCARET ve RİSKLER	35
5.1 Risk Kavramı	35
5.2 Uluslararası Ticarete Karşılaşılan Risk Çeşitleri	35
6 ULUSLARARASI TİCARETTE KULLANILAN TAŞIMACILIK TÜRLERİNDE OLUŞAN RİSKLER VE TEDBİRLER	38
6.1 Taşıma Türlerinde Ortaya Çıkan Riskler	38
6.1.1 Denizyolu Taşımacılığında Riskler.....	38
6.1.2 Havayolu Taşımacılığında Riskler	38
6.1.3 Demiryolu Taşımacılığında Riskler:	39
6.1.4 Karayolu Taşımacılığında Riskler:	39
6.1.5 Boru Hattı Taşımacılığında Riskler:	40
6.1.6 Multimodal Taşımacılığının Riskleri:	42
6.1.7 İntermodel Taşımacılığının Riskleri:	43
6.1.8 Pandemi Dönemi Riskleri:.....	45
6.2 Uluslararası Taşımacılıkta Yaşanan Kaza Örneklerinin Değerlendirilmesi	47
6.2.1 Cürek Raydan Çıkma Kazası	49
6.2.2 Servet Ana Kazası	50
6.2.3 Ephesos Kazası	52
6.2.4 Gallipoli Kazası	54
6.2.4 Nordic Kazası	56
6.2.5 ESRA C Kazası	57
6.2.6 Diğer Kaza Örnekleri.....	60
6.3 Taşımacılık Risklerine Karşı Alınması Gereken Önlemler.....	66
6.3.1 Personellere yönelik alınması gereken önlemler	66

6.3.2 Firmalar yönelik alınması gereken önlemler	68
6.3.3 Taşıma araçları yönelik alınması gereken önlemler.....	70
7 SONUÇ VE ÖNERİLER	71
KAYNAKÇA	73
ÖZGEÇMİŞ	Error! Bookmark not defined.



ÖZET

ULUSLARARASI TAŞIMACILIKTA RİSKLERDEN KAÇINMA

Globalleşme, ticareti yapılan mal, para veya belgelerin daha hızlı şekilde transfer edilmesinin gerekliliğinin artırmıştır. Uluslararası ticaret hacminin artması ve buna bağlı olarak uluslararası ticaretin gerçekleşmesi için gerekli olan taşımacılık sektörü de gün be gün büyümektedir. İşin doğası gereği, uluslararası ticaret süreci çeşitli riskler içermektedir. Bu risklerden mal, ödeme ve piyasaya ilişkin riskler kısaca ele alınmıştır. Bu tez çalışmasında uluslararası taşımacılıkta bu riskler incelenmiş ve alınması gereken önlemler ile risklerden korunma yöntemlerinin araştırılması amaçlanmıştır. Ulaşım riskleri nedeniyle oluşabilecek aksaklıkların önlenmesi için alınan önlemlerin ortaya konulması hedeflenmiştir. Uluslararası taşımacılıkta karşılanacak risklerden kaçınmak için taşınacak malzemelerin özellikle ve niteliklerine göre doğru taşıma sistemlerinin seçilmesi, seçilen sisteme göre tüm yönetmelik ve kurallara sadık kalınması, ayrıca insan faktörünün oluşturabileceği riskler dikkate alınarak çalışanların eğitilmesi, bilgi sistemleri ayağında gerekli güncel koruma alt yapılarının sağlanması önerilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası taşımacılık, risk, önlemler

Tarih: Nisan 2023

ABSTRACT

AVOIDING RISKS IN INTERNATIONAL TRANSPORT

Globalization has increased the need for faster transfer of traded goods, money or documents. The transportation sector, which is necessary for the increase in the volume of international trade and accordingly the realization of international trade, is also growing day by day. Due to the nature of the business, the international trade process involves various risks. Among these risks, related to marketing and payment are briefly discussed. In this thesis, these risks in international transportation were examined and it was aimed to investigate the precautions to be taken and the methods of protection from risks. It is aimed to reveal the measures taken to prevent disruptions that may occur due to transportation risks. In order to avoid the risks to be faced in international transportation, it is recommended to choose the right transportation systems according to the properties and characteristics of the materials to be transported, to adhere to all regulations and rules according to the selected system, to train the employees by taking into account the risks that may be caused by the human factor, and to provide the necessary up-to-date protection infrastructures in information systems.

Keywords: International transport, Risk, Precautions

Date: April, 2023

KISALTMALAR

ADR: Accord Dangereux Routier
ARPA: Otomatik Radar Plotlama Aygıtlarını kullanma
BDI: Baltık Kuru Yık Endeksi
BIM: Uluslararası Denizcilik B0rosu
BOTAŞ: Boru Hatları ve Petrol Taşımacılığı Anonim Şirketi
CMR: Convention Marchandises Routiers
ECDIS: Elektronik Harita Gösterim
ERM: Makine Dairesi Kaynak Yönetimi
FMOLS: Full Modified Ordinary Least Square
IATA: Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
IMO: Uluslararası Denizcilik Örgütü
ISPS: Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu
LPI: Lojistik Performans Endeksi
MAIB: İngiltere'nin Deniz Kazası Araştırma Şubesi
MMA: Montreal, Maine & Atlantic Railway
MSC: Shipping Company
NTSB: Amerikan Ulusal Ulaştırma Güvenliği İdaresi
RADAR: Radar Gözlem ve Plotlama

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 3.1 Uluslararası Ticaretin Kilometre Taşları	17
Şekil 4.1 Ülkemizin dış ticaret verileri taşımacılık sistemleri	21
Şekil 4.2 Ülkemizde yer alana kara hudut kapıları	24
Şekil 4.3 Ülkemizde yer alana deniz hudut kapıları	27
Şekil 5.1 Uluslararası Ticarete Riskler ve Sınıflandırılması	36
Şekil 6.1 Uluslararası Boru Hattı Taşımacılığı ve Türkiye	41
Şekil 6.2 Cürek Kazası Görüntüsü	49
Şekil 6.3 Servet Ana Gemisi	50
Şekil 6.4 Servet Ana Gemisi Kurtarma Botu Görüntüsü	51
Şekil 6.5 EPHESES İsimli Tanker	53
Şekil 6.6 Kaza Sonrası Balıkçı Gemisi	53
Şekil 6.7 Gallipoli Adlı Ro-Ro Gemisi	54
Şekil 6.8 Gallipoli Kazasında Yanan Elektrikli Otobüs	55
Şekil 6.9 Nordic Gemisi	56
Şekil 6.10 Stajerin Düştüğü Ambar Kapağı	56
Şekil 6.11 ESRA C Gemisi	58
Şekil 6.12 ESRA C Gemisi Yükleme Alanı	58
Şekil 6.13 MSC Napoli Konteyner Gemisi Kaza Sahnesi Görüntüsü	60
Şekil 6.14 Korsan Saldırısına Uğrayan Mozart Gemisi	61
Şekil 6.15 Montreal, Maine & Atlantic Railways Tren Kazası	64

TABLO LİSTESİ

Tablo 4.1 Taşıma Türülerine İlişkin Seçim Kriterleri	23
Tablo 4.2 Karayolu taşımacılığının avantajları ve dezavantajları	25
Tablo 4.3 Denizyolu ile limanlarımızda yapılan taşıma faaliyetleri.....	27
Tablo 4. 4 Denizyolu taşımacılığının avantajları ve dezavantajları.....	28
Tablo 4.5 Türkiye Havalimanları yük trafiği İstatistikleri.....	29
Tablo 4.6 Havayolu taşımacılığının avantajları ve dezavantajları	30
Tablo 4.7 Ülkemizde uluslararası ticarete demiryolunun payı	31
Tablo 4. 8 Demiryolu taşımacılığının avantajları ve dezavantajları	31
Tablo 4. 9 Boru hattı taşımacılığının avantajları ve dezavantajları	32
Tablo 6.1 Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Kaza Raporları.....	47
Tablo 6.2 Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Tarafından İncelenen Uluslararası Ticaret Kapsamındaki Kaza Raporları	48

1 GİRİŞ

Ticaret; Gümrük ve Dış Ticaret Terimleri Sözlüğünde 1999 yılında yayınlanan yer aldığı hali ile bir ülkenin hudutları içinde, bedelinin alınması şartı ile mal veya hizmetlerin satılması olarak tanımlanmaktadır. Tanımda da yer aldığı gibi, kar maksadı ile ülke sınırları içerisinde yapılan işleri kapsamaktadır. Daha yaygın bir kullanım ile mal ile paranın el değiştirmesi anlamına gelmektedir. Bu el değiştirme esas amaç ihtiyaçların giderilmesi için yapılan faaliyetler olduğu bilinmektedir. Tüm ihtiyaçlarının kendi sınırları içinde karşılayacak kaynaklara sahip olmayan ülkelerin sınırları dışından ihtiyaçlarını temin etmeleri ise uluslararası ticari faaliyetleri olarak tanımlanmaktadır.

Uluslararası ticaret faaliyetleri içinde olan ülkeler genellikle farklı kültür, lisan, hukuksal yapı ve kurallara sahiplerdir. Bu sebeple uluslararası ticaret faaliyetlerinde bu farklı hukuk sistemlerine, mevzuatlarına uyumlu şekilde hareket etmeleri gerekmektedir. Bu nedenle, uluslararası ticareti iç ticarete kıyasla karmaşık ve farklı boyutlara sahip bir yapıdır. Dolayısı ile uluslararası ticarete taraflar arasında daha uzun süreçleri kapsayan bir yapısı bulunmaktadır.

Uluslararası ticarete taraflar arasındaki mesafenin uzaklığı yapılacak olan taşımacılık işlemlerinin farklılığı düşünüldüğünde iç ticarete oranla daha fazla risk unsuru içermekte olduğu bilinmektedir. Söz konusu bu riskleri tanımlamak, doğru yönetmek ve gerekli tedbirleri almak maddi zararların oluşmasını engelleyici düşünülmektedir. Bu çalışmada uluslararası taşımacılıkta karşılaşılan riskler değerlendirilmemiş ve risklerden kaçınılması için öneriler oluşturulması hedeflenmiştir.

2 LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

Bu bölümde uluslararası ticaret faaliyetlerinde taşımacılığın önemi ve risklerden kaçınma konulu bilimsel çalışmalar çalışılmıştır ve özetlenmeye çalışılmıştır.

2008 yılından Straube ve arkadaşları tarafından yapılan ve uluslararası ticarete lojistik sistemlerini inceleyen çalışmada, 2014 yılında yapılan Dünya Ticaret Raporu (DTÖ)'na göre uluslararası ticaret önemli ölçüde artmakta olduğu, ABD ve Avrupa'dan yapılan ihracat artışının yüzdesinin Dünyanın geri kalanıyla birlikte 2010 Q1–2014 Q1 döneminde yaklaşık %18 arttığı belirtilmiştir. Özellikle en hızlı büyüyen bölgelere arasında %4,5 büyüme ile Orta Doğu ve %4 büyüme ile Asya'nın yer aldığı belirtilmiştir. Teknolojik ulaşım ve iletişim sistemlerindeki gelişmeler ile ticaretin önünün daha da açıldığı vurgulanmıştır. (Straube vd., 2008). Uluslararası ticaretin büyüme hızı ve taşımacılığın önemi konusuna açıklık getirmek maksadıyla tarafımdan bu tez kapsamında incelenmiştir.

2010 yılında Köfteci ve Gerçek tarafından yapılan, doğru taşıma modeli ve stratejilerinin sağladığı avantajları araştıran bir çalışmada, taşıma sistemi seçiminin paketleme, üretim ve depolama gibi yapıları etkilediği belirtilmiştir. Ayrıca taşıma sistemlerinin sağlayacağı avantaj ve dezavantajların kesinlikle değerlendirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. (Köfteci ve Gerçek, 2010: 5089). Taşımacılık sistemlerinin avantaj ve dezavantajlarına açıklık getirmek maksadıyla tarafımdan bu tez kapsamında incelenmiştir.

Koçer tarafından 2018 yılında yapılan uluslararası taşımacılıkta ortaya çıkan sorunlar ve alınması gereken tedbirler konulu çalışmada taşımacılıkta bulunan risklere karşı önlemler alınabileceği ancak ne kadar önlem alınsada bazı riskler ile her zaman olacağı vurgulanmıştır. (Koçer, 2018). Taşımacılık sistemlerinin barındırdığı risklerin değerlendirilmesi konusuna açıklık getirmek maksadıyla tarafımdan bu tez kapsamında incelenmiştir.

2012 yılında Taşkın ve Durmaz tarafından yapılan yayında, lojistik faaliyetlerinin bir parçası olarak tanımlanan karayolları taşımacılığı her ne kadar hızlı güvenli ekonomik olarak değerlendirilirse de kazan sıklığının yüksekliği, insan hata oranının yüksek olması gibi belirli

risklere sahip olduğu ortaya konmuştur. (Taşkın ve Durmaz, 2012:50). Karayolu taşımacılık sistemlerinin kapsamı konusuna netlik kazandırmak amacıyla tarafımdan bu tez kapsamında incelenmiştir.

2014 yılında Saygılı tarafından yapılan çalışmada karayolu taşımacılık maliyetleri ve intermodal taşımacılık maliyetleri arasında bir kıyaslama yapılmış ve intermodel taşımacılığı daha ekonomik olduğu belirtilmiştir. Ancak tüm yönleriyle ve risk analizi içeren çalışmalara ulaşılammıştır. (Saygılı, 2014). Karayolu taşımacılık sistemleri ve intermodal taşımacılıkta yer alan riskler ve özellikleri konusuna netlik kazandırmak amacıyla tarafımdan bu tez kapsamında incelenmiştir.

2020 yılında Acar ve Çetinceli tarafından ülkemizde uluslararası ticaret faaliyetlerinin taşıma sistemleri incelemiş ve sistemler kıyaslanmıştır. Bu çalışmada 2003-2020 yılları arasında Lojistik Performans Endeksi (LPI) ve uluslararası ticaret verileri karşılaştırılmıştır. Bu çalışmanın sonuçlarına göre kullanılan taşıma sistemlerinin ve taşıma maliyetleri üzerinde doğrudan etkin olduğu, ihracat ve ithalat faaliyetlerinde taşıma sistemlerinin büyük maliyet ve zaman kaybı ile performansı negatif etkilediğini vurgulanmıştır. (Acar ve Çetinceli, 2020). Uluslararası ticarete yer alan taşıma sistemlerinin kıyaslanması konusuna netlik kazandırmak amacıyla tarafımdan bu tez kapsamında incelenmiştir.

2021 yılında Emeç tarafından yapılan çalışmada Türkiye'nin denizyolu ihracatını etkileyen faktörleri incelemiş ve 2013-2020 yılları arasında ülkemizde denizyolu ile gerçekleştirilen toplam ihracat değerlendirilmiştir. Yapılan FMOLS analiz sonuçlarına göre konteyner miktarı, üretim endeksi ve petrol fiyatları değişkenleri deniz yolu ihracatını uzun vadede pozitif yönde anlamlı etkilerken, döviz kuru ve Baltık Kuru Yük Endeksi (BDI) değişkenlerinin negatif yönde anlamlı şekilde etkilediği bildirilmiştir. (Emeç, 2021). Dış ticaret ve denizyolu taşımacılığı arasındaki ilişkinin daha net anlaşılması için tarafımdan bu tez kapsamında incelenmiştir.

2021 yılında Usta ve Sarı tarafından yapılan çalışmada denizyolu taşımacılık sistemleri ile ekonomik büyüme ve uluslararası ticaret ilişki değerlendirilmesi hedeflenmiştir. 2010 ve 2019 yıllarında yer alan aylık veriler ile yapılan çalışmada ARDL sınır testi analizi uygulanmıştır. Çalışmanın sonucunda uzun dönemde ekonomik büyüme ve denizyolu ihracatı arasında anlamlı bir ilişki olduğu tespit belirtilmiştir. (Usta ve Sarı, 2021). Denizyolu taşımacılık sistemleri ve uluslararası ticaret ilişkisinin incelenmesi amacıyla tarafımdan bu tez kapsamında incelenmiştir.

2014 yılında Brida ve ekibi tarafından Meksika’da, havayolu taşımacılığının etkileri 1995-2013 yılları arasındaki veriler kullanılarak. Çalışma sonuçlarına göre Meksika’da havayolu taşımacılığı ile ekonomik büyüme arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişki olduğu ortaya vurgulanmıştır. (Brida, 2014). Havayolu taşımacılık sistemleri ve uluslararası ticarete katkılarının ve özelliklerinin anlaşılması amacıyla tarafımdan bu tez kapsamında incelenmiştir.

2013 yılında Pradhan ve Bagchi tarafından Hindistanda yapılan karayolu taşımacılığı ve demiryolu taşımacılığının ekonomik büyüme ile ilişkisini araştırmıştır. Bu yayında 1970-2010 yıllarını kapsayan dönemde veriler kullanılmıştır. Yapılan çalışmanın sonucularına göre, karayolu taşımacılığı ekonomik büyümeye doğru çift yönlü, demiryolu taşımacılığından ise tek yönlü nedensellik ilişkisi olduğu belirtilmiştir. (Pradhan ve Bagchi, 2013). Karayolu ve demiryolu taşımacılık sistemleri ve uluslararası ticaretteki önemine araştırmak amacıyla tarafımdan bu tez kapsamında incelenmiştir.

2018 yılında Taç tarafından yapılan karayolu taşıma sistemlerinde trafik kazalarının önlenmesinde akıllı ulaşım sistemlerinin etkisi araştırılmıştır. Yapılan çalışmada meydana gelen trafik kazalarından kaçınılması için kullanılan akıllı ulaşım sistemlerinin karayolu taşımacılığında kayıpları engileyerek, ekonomik anlamda da etkiye sahip olduğu bildirilmiştir. Ek olarak akıllı ulaşım sistemlerinin trafik yönetiminde etkin ve güvenli olduğu vurgulanmıştır. (Taç, 2018). Karayolu taşıma sistemlerinde risklerin azaltılması için öneriler oluşturulması amacı ile bu tez kapsamında incelenmiştir.

2021 yılında Jomthanachai ve ekibi tarafından COVID-19 salgınında uluslararası ticarete tedarik zincirini ve güvenlik açıklarını araştıran bir çalışmada, COVID-19 salgınının küresel ticaret tedarik zinciri üzerinde olumsuz bir etkisileri incelenmiştir. Bu olumsuzluk arasında küresel tedarik zincirinin ana elemanları olan üretim, lojistik ve nakliye sektöründe yaşanan kesintiye dikkat çekilmiştir. Çalışmanın sonuçları, Pandemi nedeni ile Tayland'ın komşu ülkelerle karşılaştırıldığında lojistik ve ulaşım sistemlerinde ciddi aksamalar yaşandığı ortaya konmaktadır. Bu çalışmada COVID-19 salgınına rağmen dayanıklı bir küresel tedarik zinciri oluşturulması için ilgili stratejiler ortaya konulmuştur. (Jomthanachai vd.,2021). Dünya çapında yaşanan salgının uluslararası ticarete ve özellikle taşımacılık konusundaki etkisinin anlaşılması amacıyla tarafımdan bu tez kapsamında incelenmiştir.

3 ULUSLARARASI TİCARET HAKKINDA GENEL BİLGİLER

3.1 ULUSLARARASI TİCARET

En basit anlamıyla uluslararası ticaret bir malın veya hizmetin bedeli ödenmesi şartıyla ülke sınırları dışında satılması veya alınması faaliyetlerini kapsamaktadır. Bir başka deyişle neyse uluslararası ticaretin ülke sınırları dışında para karşılığı mal veya hizmetin el değiştirmesi olarak tanımlanabilir. İhtiyaç duyulan belirli bir mal veya hizmet karşılığında paranın el değiştirmesi ile alıcı ve satıcı tarafların her ikisi de kazanç sağlamaktadır.

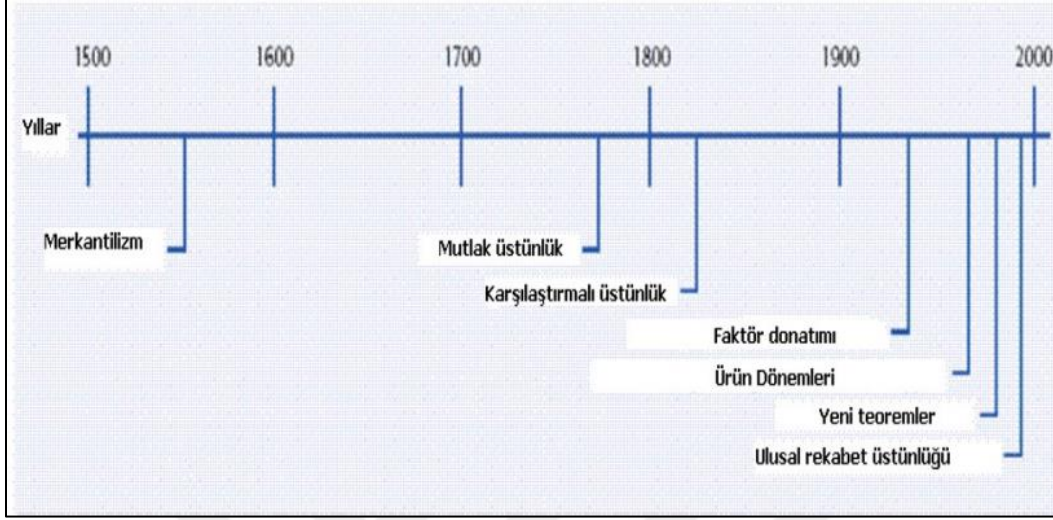
Ülkeler kendi yetersiz kaynaklarını geliştirmek ve yaşam kalitelerini arttırmak için uluslararası ticaretin faydalanmaktadırlar. Günümüzde globalleşmenin artması ile beraber uluslararası ticarete büyümekte ve bu konuda ülkeler arası rekabet oldukça artış göstermektedir.

2011 yılında Gültekin tarafından yapılan yayında da uluslararası ticarete büyük paya ulaşmış ülkeler diğer ülkelere göre daha üstü insan gücü potansiyeline doğal kaynak zenginliğine gelişmiş teknolojilere sahip olan ülkeler olduğu vurgulanmıştır. (Gültekin, 2011: 31).

3.2 ULUSLARARASI TİCARET'İN TARİHİ

Bilindiği gibi varoluşun başından beri insanoğlu temel ihtiyaçlarını karşılamakla yükümlüdür. İhtiyaçların yetersiz olduğu durumda devreye giren ticaret önceleri takas yöntemiyle başlamış ve ardından paranın icadı ile gelişerek para karşılığı ihtiyaçların karşılanması yönüne doğru evrilmiştir. Dünya üzerinde kaynakların aynı coğrafya üzerinde toplanmış olarak bulunmaması nedeniyle bu kaynaklar ülkeler arasında da para karşılığı ile el değiştirmeye başlamıştır.

Şekil 3.1 de 16. yüzyıldan günümüze kadar geçen zaman içerisinde uluslararası ticaretin kilometre taşları kronolojik sıraları ile gösterilmiştir.



Şekil 3.1 Uluslararası Ticaretin Kilometre Taşları (İpek, 2015, s.4.)

3.3 MERKANTALİZM

İlk sistematik uluslararası ticaret teorisi olan Merkantilizm 16. yüzyılın sonunda Avrupa’da ortaya çıkmış ve klasik iktisat ekolünün doğuşuna kadar devam etmiştir. Merkantilizm de uluslararası ticarete ki amaç değerli maden ve altın toplamaktır. Bu dönemde devletlerin ticarete olan etkisi oldukça katı ve ithalat kısıtlıdır. Merkantalizm düşüncesine göre taraflar her zaman karşılıklı olarak avantaj kazanmış olmazlar çünkü dünyada yer alan değerli maden ve altın kaynakları sabittir.

3.4 KLASİK İKTİSADIN BAŞLAMASI VE MUTLAK ÜSTÜNLÜK TEORİSİ

Uluslararası ticaret konusunda ilk bilimsel inceleme 1776 yılında Adam Smith tarafından yapılan “ulusların zenginliği” eseridir. Daha sonra bu teoriye bir çok bilim insanı katkıda bulunmuştur. Bu bilim insanları arasında David Ricardo, John Stuart Mill, Alfred Marshall, Eli Heckscher, Bertil Ohlin, John Maynard, Keynes, Jacob Viner ve Paul Samuelson gibi isimler yer almaktadır. (İpek, 2015: 4).

Adam Smith klasik iktisadın öncü ekolü olarak bilinmektedir. Klasik iktisat ekolüne göre bireyler rasyoneldir kendi çıkarlarını maksimum seviyeye getirmeye çalışır ve bencillerdir. Burada anlatılmak istenen üretici de tüketici de maksimum fayda sağlamayı amaçlamaktadır. Piyasada tam bir rekabet ortamı söz konusudur ve devletin ekonomiye müdahalesi bulunmamaktadır eğer devlet müdahalede bulunursa bu denge olumsuz yönde etkilenecektir.

Devletin görevi piyasadaki rekabeti korumaktır. Adam Smith’e göre bir ülke ucuza üretebileceği malın üretimini yapmalı pahalıya üretebileceği malları ise diğer ülkelere ithal etmelidir. Böylelikle ucuza üretim yapan işçiler devamlı olarak aynı malı ürettiklerinden konu üzerinde uzmanlaşacaklardır. Diğer taraftan pahalıya üretilen ürünlerin ithal edilmesi ile maliyetten kar sağlanacaktır sonuç olarak bu ticarete her iki tarafta kazançlı çıkmaktadır.

Adam Smith’in teorisi gelişmekte olan ülkelerle gelişmiş ülkeler arasındaki ticareti açıklayabilecek nitelikte olsa da gelişmiş ülkeler arasındaki ticareti açıklamak da oldukça yetersiz kalmıştır bu bakımdan uluslararası ticaretin gerçek anlamdaki tanımı ve açıklaması David Ricardo tarafından yapılmıştır. (Seyidoğlu, 2007:18).

3.5 KARŞILAŞTIRMALI ÜSTÜNLÜKLER TEORİSİ

Adam Smith sonra David Ricardo tarafından 1817 yılında “Karşılaştırmalı Üstünlük Teorisi” ortaya konmuştur. Bu teori de mutlak üstünlük çevresini eksik kaldığı yönler eleştirilmiş ve uluslararası ticaret ifadesi geliştirilmiştir. Mutlak üstünlük teorisinde yer alan ucuza üretilen malın üretimi konusunda bir ülkenin uzmanlaşması ve pahalıya ürettiği malzemeleri ya da malları dışarıdan temin etmesi eleştirilmiştir. Bir ülkenin tüm mallar da daha az maliyetli üretebilecek bir mutlak üstüne sahip olması sonucunda uluslararası ticaretin nasıl gerçekleştirebileceği sorusuna cevap verilmektedir. Burda devreye karşılaştırmalı üstünlükler teorisi devreye girmiştir. Dezavantajlı olan bir ülke daha az dezavantajlı olan malı üretilip ihraç ederse o malın üretim ve ihracatını karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olacağı ortaya konmuştur. Başka bir taraftan bir ülke mutlak dezavantajlı olduğu diğer malın üretimini durduracağı için bu malı diğer ülkelerden ithal edecektir. Burada anlatılmak istenen bir ülkenin sahip olduğu üretim potansiyelinde malların üretim kolaylıklarını kıyaslanması ve kolay üretilen mallar açısından ülkenin diğerlerine göre daha üstün olması durumudur.

Hem karşılaştırmalı üstünlük çevresi hem de üstünlük çevresinde üretilen mali karşılık harcanan emekler değerlendirilmiş ve kıyaslanmıştır. (Ekodialog, 2011:23).

Bu teori üzerinden yıllar geçmiş olsada geçerliliğini korumakta olduğu bilinmektedir. Zamanla yapılan eklemeler ve değişimler ile günümüze taşınmıştır.

3.6 ULUSLARARASI TİCARET’İN YAPI TAŞLARI

İhracat

İhracat, bir ülkede üretilen mal veya hizmetlerin diğer ülkelere döviz karşılığında satılması faaliyetleri olarak tanımlanmaktadır. Bu faaliyeti yürüten kişilere de "ihracatçı" denir. Diğer bir deyişle ihracat “dış satışlar” olarak ifade edilebilir.

Kaplan tarafından 2013 yılında yayınlanan yayında ihracat, yürürlükteki tüm mevzuata

uygun olarak ihracat belgesi sahibi gerçek veya tüzel kişiler tarafından üretilen mal ve hizmetlerin uluslararası pazarda satılması ve döviz geliri elde edilmesi amacıyla yapılan ticari faaliyetler olarak açıklanmaktadır. (Kaplan, 2013:4).

İthalat

Ülke sınırları dışında üretilen mal veya hizmetlerin, satılmasına ilişkin faaliyetleri ithalat bu faaliyetleri gerçekleştiren kişiler ise “ithalatçı” olarak tanımlanmaktadır. Farklı bakış açısı ile dış alım olarak da ifade edilebilir. Ülke sınırları dışında üretilen mal ve hizmetlerin, kanun ya da mevzuatlara uyumlu şekilde, ihracatçı ülkelerden alınması ve karşılığında ülkeye döviz kazandırılması faaliyetlerinin bütünü olarak ifade edilmektedir. (Yurdakul, 2014:14).

Kambiyo

İktisat alanında döviz olarak kullanılan Kambiyo’nun sözlükteki anlamı iki ülke parasının değişimidir. Kambiyo yalnızca para ile gerçekleşen bir işlem olmadığı gibi, para değeri tüm evraklar için kullanılmaktadır Örnek olarak poliçe, çek, bono gibi menkul kıymetleri kapsayan kıymetli evraklar verilebilir.

Uluslararası Ticaret Hukuku

Ticareti gerçekleştiren ithalatçılar ile ihracatçılar arasında yaşanan sorunların çözülmesi için başlatılan hukuk dalı Uluslararası Ticaret Hukuku olarak tanımlanmaktadır. Kapsamı, ticareti gerçekleşen mal veya hizmetler için yapılan uluslararası ticari sözleşmelerdir. Uluslararası ticaret sözleşmeler, ticaretin yapıldığı taraflar arasında, hem ortak bir dil oluşturmak hemde tarafların sorumluluklarını açıkça belirtilmesini hedeflemektedir. Sözleşmeler sonrasında doğan mağduriyetler, uluslararası ticaret hukukunun alanında değerlendirilmektedir.

Risk Yönetimi

Ticaretin gerçekleştiği her alanda riskte mevcuttur. Konu uluslararası ticaret olduğunda alıcı ile satıcı arasındaki mesafenin uzaklığı, ülkelerin farklı mevzuatlara sahip olmaları gibi etmenler risk çeşitliliğinin artırmaktadır. Bu açıdan uluslararası ticarete doğru riski yönetmeni bir zorunluluk olarak görülmektedir. Tabiki doğru yönetildiği büyük fırsatlar sağladığı gibi yanlış yönetildiğinde ise büyük zararlara neden olabilen bir tehditler oluşturmaktadır.

4 ULUSLARARASI TİCARET ve TAŞIMACILIK

Taşımacılık hem ülke sınırları içerisinde hemde dışında belirli bir malın ya da bireyin bir yerden istenilen bir başka yere ulaştırılmasının sağlayan hizmetler bütünü olarak ifade edilmektedir. Bireylerin ve mallın taşınması olmak üzere iki farklı sınıfa ayrılmaktadır. Tabiki uluslararası ticarete malın ya da yükün taşımacılığı konusu ele alınmaktadır.

Türkiye İstatistik Kurumu 2021 yıllı Dış Ticaret Lojistiği verilerine göre, 2003- 2021 yılları arasında yılda yaklaşık 150 milyar dolar tutarındaki ulaştırma ve altyapı yatırımı yapılmıştır. Yapılan bu harcamalarda hedeflenen, ülkemizi Asya ve Avrupa birbirine hızlı ve kesintisiz şelikde bağlayan lojistik üs haline getirmektir. (TÜİK, 2021)

Şekil 4.1’de Ülkemizin dış ticaret verileri ve taşımacılık sistemleri ile gösterilmiştir. Dış ticaret verileri taşımacılık sistemleri kapsamında incelendiğinde, 2020 yılında ihracat taşımalarının ilk sırasında denizyolunun yer aldığı görülmektedir. 169,5 milyar dolarlık ihracatımızın % 59,6’sı denizyolu ile yapıldığı görülmektedir. İkinci sırada % 31,2 ile karayolu ve üçüncü sırada % 7,5 ile havayolu sistemleri yer almaktadır.

Taşıma Şekli	İhracat			İthalat		
	YIL	Ocak-Aralık		YIL	Ocak-Aralık	
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Denizyolu	108.803	109.114	100.963	136.737	112.968	114.810
Genel içindeki Payı (%)	61,4	60,3	59,6	77,2	53,7	52,3
Karayolu	52.222	54.462	52.964	39.129	37.177	41.833
Genel içindeki Payı (%)	29,5	30,1	31,2	22,1	17,7	19,1
Havayolu	14.128	14.849	12.715	28.757	29.238	39.225
Genel içindeki Payı (%)	8,0	8,2	7,5	16,2	13,9	17,9
Demiryolu	754	971	1.290	1.299	1.448	2.144
Genel içindeki Payı (%)	0,4	0,5	0,8	0,7	0,7	1,0
Diğer*	1.262	1.436	1.582	25.230	29.514	21.413
Genel içindeki Payı (%)	0,7	0,8	0,9	14,2	14,0	9,8
TOPLAM	177.169	180.833	169.514	231.152	210.345	219.425

Şekil 4.1 Ülkemizin Dış Ticaret Verileri Taşımacılık Sistemleri (TÜİK, 2021)

Türkiye İstatistik Kurumu 2021 yıllı Dış Ticaret Lojistiği verilerine göre, 2020 yılı itibariyle 219,5 milyar dolarlık ithalatımızın 114 milyar dolarlık kısmı yani %52,3’ü denizyolu ile gerçekleşmiştir. İhracat taşımalarının ise % 0,8’i, ithalat taşımalarının ise %1’i demiryolu ile gerçekleştirilmiştir.

4.1 ULUSLARARASI TİCARET VE TAŞIMACILIK

Günümüzde küreselleşmenin de artmasıyla uluslararası ticaret faaliyetlerinde taşımacılık öne çıkmıştır. Ticareti yapılmak istenenlerin hasar görmeden hızlı bir şekilde taşınması rekabetin rekabetin yüksek olduğu pazarda oldukça önem taşımaktadır.

2009 yılında Çakırlar tarafından yapılan yayında lojistik faaliyetlerindeki en büyük payın taşımacılık hizmetleri olduğu vurgulanmıştır. Aynı zamanda uluslararası ticarete ülkeler arasındaki uzak mesafe ve coğrafi farklılıklar taşımacılığın doğru şekilde organize edilmesi gerekliliğini doğurmaktadır. Uluslararası ticarete başarı sağlamanın anahtarlarından biri uzman taşımacılık işlemleri olduğu belirtilmiştir. (Çakırlar, 2009, s.26).

4.1.1 Taşıyıcının Cinsine Göre Taşımacılık

Taşıyıcının türüne göre taşımacılık sistemleri karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu, iç su yolu ve boru hattı taşımacılığı olarak altı alt başlık altında toplanmaktadır. Uluslararası ticareti gerçekleştiren ülkeler arasındaki mesafe taşınacak olan malın aciliyet durumu taşımacılık türünü seçiminde önemli rol oynamaktadır. Bu hususlara ek olarak tabii ki maliyet süre taşımacılık yapılacak kanalın tarife sıklığı ve güvenilirliği kriterleri değerlendirilmelidir. Bu altı taşımacılık türüne ilişkin maliyet kıy hizmet alanı sefer sıklığı ve güvenilirlik bilgileri Tablo 4.1’de yer almaktadır. (Küçük, 2016, s.40)

Tablo 4.1 Taşıma Türlerine İlişkin Seçim Kriterleri (Küçük, 2016, s.40)

Taşıma Türü	Maliyet	Hız	Hizmet Alanı	Tarifeli Seferlerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanma Güvenilirliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok geniş	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok düşük	Orta
Havayolu	Çok yüksek	Çok hızlı	Geniş	Yüksek	Orta
Demiryolu	Orta	Orta	Orta	Düşük	Çok Yüksek
İç su yolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

4.1.1.1 Karayolu İle Taşımacılık

İngilizce metinlerde “door to door” o olarak ifade edilen genel anlamı ile kapıda teslimat anlamını taşıyan ifade genellikle karayolu taşımacılığı için kullanılmaktadır. Karayolları üzerinde bulunan bir noktadan bir malın istenilen kapıya taşınması hizmetini içermektedir. Hemen hemen her top yükün taşınmasına olanak vermektedir. Deniz yolu ya da demiryolu araçlarına göre daha küçük ya da daha esnek araçların kullanılması karayolu taşımacılığının avantajları arasında yer almaktadır. (Avcı, 2014:41).

Uluslararası ticarete bir malın sevkiyatı için kara yollarının kullanılmasında, Convention Marchandises Routiers (CMR) yük taşıma belgesine sahip olunması gerekmektedir. Bu belgenin alınabilmesi için ise CMR komisyonlar üye ülkeler arasında bulunulması gerekmektedir.

Karayolları ile tehlikeli madde statüsünde yer alan bir malın sevkiyatı söz konusu ise gerçekleştirecek olan ülkelerin Accord Dangereux Routier (ADR) üyesi olması gerekmektedir. Bu anlaşma Amerika Avrupa ve Kanada sınırlarını kapsamaktadır.

Şekil 4.2’de Ülkemizde yer alana kara hudut kapıları gösterilmiştir. Uluslararası karayolu taşımacılıkta ülkemizin kara sınırı bulunan Bulgaristan Gürcistan, Irak, İran, Nahçıvan, Suriye ve Yunanistan bağlantıları bulunmaktadır.



Şekil 4.2 Ülkemizde Yer Alana Kara Hudut Kapıları (TÜİK,2021)

2021 yılında yayınlanan TÜİK tarafından yayınlanan Dış Ticaret Lojistiği İstatistiklerine göre, 2020 yılı itibariyle karayolu ile en fazla uluslararası taşıma yapılan hudut kapımız Habur olmuştur. 2020 yılında Habur'dan 476.765 araç geçiş yapmıştır. İkinci sırada ise 343.100 araç geçişi ile Kapıkule sınır kapısı yer almaktadır. Üçüncü olarak karayolu ile en fazla kullanılan sınır kapımız 151.800 araç geçişi ile Sarp sınır kapısıdır. Karayolu taşımacılığının avantajları ve dezavantajları Tablo 4.1'de özetlenmiştir. (Koban ve Keser, 2015:166)

Tablo 4.2 Karayolu Taşımacılığının Avantajları Ve Dezavantajları (Koban ve Keser, 2015, s.166)

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI	
Avantajları	Dezavantajları
Kamyon, kamyonet, tır gibi farklı boyutlarda yük taşınmasına sağladığı için esneklik imkânı sağlamaktadır.	Uluslararası karayolu yük taşımacılığında yönetmelik, yönetmelik ve gümrük kapılarındaki beklemelemlerden dolayı söz konusu eşyanın sevkiyatında gecikmeler ve aksaklıklar yaşanabilmektedir. Bu tür aksamalar ve gecikmeler başta deniz ve hava ulaşımı olmak üzere diğer ulaşım türlerinde ortadan kalkmaktadır.
Müşterilerinin sürekli değişen ihtiyaçları doğrultusunda, her müşteriye özel taşımacılık çözümleri sunabilmektedir.	Ulaşım ağlarının sıklığı, sefer saatlerinin düzenli ve sık olması ve çok tercih edilen taşıma modu olması ile birlikte sıklıkla kullanılan yollardaki aşınma maliyeti, bakım ve onarım gibi ekstra maliyetler bulunmaktadır.
Transfersiz / aktarmasız yük taşımacılığına imkan verir. Aktarmasız taşıma imkanı malların farklı araçlara yüklenmesinden doğacak olan maliyetlerini ve taşıma sırasında oluşabilecek olan kayıp veya hasarın önüne geçmektedir.	Bazı ülkelerin karayollarında ağır tonaj taşıyan araçların seyir esnasında yetersiz altyapı nedeniyle yolun hasar görmesi gibi tehlikeleri barındırmaktadır. Yol kaynaklı kazalar büyük maddi kayıplara neden olabilmektedir.
Farlı hava koşullarından oldukça az etkilenmesi	Çevre kirliliği açısından karayolu taşımacılığında kullanılan araçların çoğunlukla çevre dostu olmaması ve yaydıkları istenmeyen gaz nedeni ile çevreci bir taşıma türü olmamaması.
Hizmet alanının genişliğinin oldukça geniş olması ve kapıdan kapıya teslimat yapılabilmesi karayolu taşımacılığını diğer taşıma türlerinden ayıran en üstün özeliğidir.	

4.1.1.2 Denizyolu İle Taşımacılık

Bilinen en eski taşıma türlerinden biri de denizyolu taşımacılığıdır. Ağır yüklerin düşük maliyetle taşınmasına olanak sağlamaktadır. Ancak hız açısından avantajlı değildir. Özellikle uzakdoğı ülkeleri ile gerçekleştirilen uluslararası ticarete araç petrol konteynerlerinin taşınması için tercih edilmektedir.

2014 yılında avcı tarafından yayınlanan yayında karayolları taşımacılığı ile kaza riskleri kıyaslandığında daha güvenilir bir taşımacılık sistemi olduğu vurgulanmış ve karayolları ile birlikte kullanılması ile oluşacak olan kombine taşımacılığı elverişli olduğu belirtilmiştir. (Avcı, 2014:45).

Özellikle tehlikeli madde transferleri için kullanılan bir taşımacılık türü olarak görölmektedir. Tehlikeli Maddelerin Denizyolu Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme Kodlarında (IMDG CODE)’’ tüm yükümlölükler belirtilmiştir.

Denizyolu taşımacılığı yolcu ve yük taşımacılığı bakımından iki temel başlık altında değerlendirilmektedir. Kaputaj taşımacılığı ise bir ülkenin kendi suları içerisinde yolcu yahut mal taşımacılığı anlamında kullanılmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de gerek hacim gerekse taşınan malların değeri açısından en yüksek paya sahip taşımacılık sistemleri arasında yer almaktadır. 2020 yılında ihracatın %59,6’sı, ithalatın ise %52,3’ü denizyoluyla gerçekleştirilmiştir. (TÜİK,2021)



Şekil 4.3 Ülkemizde Yer Alana Deniz Hudut Kapıları (TÜİK,2021)

2021 yılında yayınlanan TÜİK tarafından yayınlanan Dış Ticaret Lojistiği İstatistiklerine göre Denizyolu ile limanlarımızda yapılan taşıma faaliyetleri tablo 4.3’de özetlenmiştir.

Tablo 4.3 Denizyolu İle Limanlarımızda Yapılan Taşıma Faaliyetleri

LİMAN BAŞKANLIĞI	ADET	TEU	TON
AMBARLI	1.934.980	3.104.882	30.967.134
MERSİN	1.156.424	1.854.312	21.267.163
KOCAELİ	1.083.759	1.715.193	16.854.346
TEKİRDAĞ	964.233	1.413.962	15.526.288
ALİAĞA	759.706	1.132.480	10.325.286
GEMLİK	557.549	861.657	8.015.423
İSKENDERUN	416.101	680.120	6.984.780
İZMİR	373.895	541.679	5.311.298
ANTALYA	138.491	150.678	2.165.689
SAMSUN	45.709	67.426	706.465
İSTANBUL	27.683	43.237	274.711
BANDIRMA	17.488	18.220	251.641
TRABZON	4.645	5.783	94.450
MARMARA ADASI	1.319	1.319	17.521
KARABİGA	394	466	5.368
KARASU	18	41	229
YALOVA	187	375	195
İĞNEADA	7	7	23
TOPLAM	7.482.588	11.591.838	118.768.010

Denizyolu taşımacılığının avantajları ve dezavantajları Tablo 4.2’de özetlenmiştir. (Koban ve Keser, 2015:166)

Tablo 4. 4 Denizyolu Taşımacılığının Avantajları Ve Dezavantajları (Koban ve Keser, 2015, s.166)

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI	
Avantajları	Dezavantajları
Ağır ve fazla miktarlardaki malların taşınmasında kolaylık sağlamaktadır.	Deniz taşımacılığı, karayolu taşımacılığının sunduğu en çok tercih edilen kapıdan kapıya teslim hizmetini sağlayamamaktadır.
Deniz, okyanus ötesi kıtalar arasında yük taşımacılığında ilk ve en çok tercih edilen taşıma sistemidir.	Sevkiyat süresi bakımından diğer taşıma cinslerine göre en yavaş olan taşıma türü olması.
Diğer taşıma cinslerine göre en büyük avantajı geniş hacimli ağır tonajlı yüklerin taşınmasında düşük maliyetli bir taşıma cindidir.	Deniz taşımacılığı sisteminde başarılı olmak için yüksek maliyetli altyapı yatırımları gerekmektedir. Altyapının eksik olması büyük kayıplara neden olabilir.
Ülkeler arasındaki siyasi krizlerin en az etkilendiği taşımacılık türü olması nedeniyle, siyasi risklerden korunmak için ilk tercihtir.	Hava şartlarından kaynaklı durumlardan sıklıkla etkilenen bir taşıma şekli olması sebebi ile kötü hava şartlarında risk faktörü yükselmektedir.
Gemilerin yükleme yapmak için yanaştığı limanlarda liman kenti oluşturmak, yeni istihdam olanakları yaratmak ve böylece ülke ekonomisine katkı sağlamak gibi olumlu etkileri bulunmaktadır.	

4.1.1.3 Havayolu İle Taşımacılık

Havayolu taşımacılığı, diğer türlere göre hızlı teslimat hizmetini sağlayan, ancak maliyeti en yüksek olan taşıma türü olduğu bilinmektedir. Geniş hizmet alanı ve uçuş sıklığının yüksek olması, hafif, değerli ve acil yüklerin taşınması için hava taşımacılığını en çok tercih edilen taşıma şekli haline getirmiştir. Havayolu taşımacılığı, uzun mesafelerde yük taşımacılığı için değil, yolcu taşımacılığı için tercih edilmektedir. Ancak küreselleşmenin etkisiyle hızlı teslimat oldukça önem kazanmış durumdadır. Acil numunelerin ulaştırılması, ilaç transferleri, değerli eşyaların taşınması hızlı olması gereken durumlarda havayolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Bunların yanı sıra doğal afetlerde, hasar gören bölgelere gıda ve ilaç sevkiyatının yapılmasında da sıklıkla kullanılmaktadır. (Avcı, 2014, s.46).

Tarifeli hava taşımacılığı yapan firmalar, uluslararası havayolu taşımacılığını emniyetli,

güvenli ve verimli bir şekilde gerçekleştirmek için belirli kriterleri yerine getirerek "Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)" adlı uluslararası hava taşımacılığı derneğine üye olmaları gerekmektedir. Havayolu tehlikeli yük taşımacılığı, "IATA Tehlikeli Maddeler Yönetmeliği (IATA-DGR)" olarak adlandırılan havayolu tehlikeli madde taşımacılığı yönetmeliğine uygun olarak yapılmaktadır. Bu düzenlemeler, IATA şartlarını kabul eden üye devletlerin yanı sıra dünyanın hemen her yerinde geçerlidir.

2021 yılında yayınlanan TÜİK tarafından yayınlanan Dış Ticaret Lojistiği İstatistiklerine göre, Havalimanlarında gerçekleşen yük trafiği istatistikleri Tablo 4.5'te gösterilmiştir. Veriler incelendiğinde havayolu taşımacılığının önemli ölçüde arttığı gözlemlenmektedir. Geçtiğimiz 10 yıl içinde yük taşıma oranı %102,4 artış göstermektedir.

2019 yılında dış hat yük trafiği 3,25 milyon ton, kargo trafiği ise 1,45 milyon ton seviyesinde gerçekleşmiştir. Ancak pandemic nedeni ile dış hat yük transferleri %41 azalmış ve 1,9 milyon ton seviyelerine düşmüş olduğu belirtilmiştir. Aynı şekilde dış hat kargo yükü ise %13 azalarak 1,2 milyon ton seviyelerine kadar düşmüştür. (TÜİK,2021)

Tablo 4.5 Türkiye Havalimanları Yük Trafiği İstatistikleri

YILLAR	2017	2018	2019	2020	2020/2019 Değişim (%)	Son 10 Yılda Ortalama Yıllık Değişim
Yük Trafiği (Ton)	3.481.211	3.855.231	4.090.168	2.403.959	-41,2%	%0,7
- İç Hat	884.811	886.025	833.768	502.265	-39,8%	-2,3%
- Dış Hat	2.596.400	2.969.206	3.256.399	1.901.694	-41,6%	1,7%
Kargo Trafiği	1.256.224	1.388.623	1.522.404	1.324.310	-13,0%	9,5%
- İç Hat	75.254	52.807	65.667	62.589	-4,7%	-2,2%
- Dış Hat	1.180.969	1.335.815	1.456.737	1.261.722	-13,4%	10,6%

Havayolu taşımacılığının avantajları ve dezavantajları Tablo 4.3’de özetlenmiştir. (Koban ve Keser, 2015, s.166)

Tablo 4.6 Havayolu Taşımacılığının Avantajları Ve Dezavantajları (Koban ve Keser, 2015, s.166)

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI	
Avantajları	Dezavantajları
Havayolu taşımacılığının en belirgin avantajı diğer türlere göre hızlı transferlerin gerçekleştirilebilmesidir.	Havayolu ile taşıma diğer cinslere göre pahalı ve yüksek maliyetlidir.
Yük ve yolcu transferleri için oldukça konforlu ulaşım sağlamaktadır.	Taşınan yükün geldiği havalimanlarının, eşyanın nihai teslim noktasına olan uzaklığına bağlı olarak oluşabilecek ekstra maliyetler gibi dezavantajları bulunmaktadır.
Havayolu taşımacılığında güvenlik oldukça önemlidir. Küçük bir hata bile felakete neden olabilir. Her hatanın önceden hesaplandığı bu taşımacılık türü en güvenilir sistem olarak görülmektedir.	Dünyanın her yerinde havalimanlarının bulunmaması ya da mevcut olanlarda kapasite yetersizliği havayolu taşımacılığının tercih edilmesini azaltan bir diğer faktördür.
Çok çabuk bozulabilen ve son kullanma tarihi hızlı geçebilen eşyaların uzun mesafeler arasında taşınmasını ve alıcısına zamanında teslim edilmesini sağlamaktadır.	
Küçük hacimli, acil yüklerin hızlı transferini sağlamaktadır.	

4.1.1.4 Demiryolu İle Taşımacılık

Demiryolu ile taşımacılık demir, kömür, bakır gibi yer altı kaynakları ve orman ürünleri gibi geniş hacimli ve tonajı yüksek malzemelerin uzun mesafelere transferinde kullanılan ve uygun maliyetli, çevre ile dost bir taşıma türü olarak değerlendirilmektedir. (MEGEP, 2011, s. 4). Ayrıca sanayi makinelerinin ve askeri mühimmatın transfer edilmesinde sıklıkla kullanılmaktadır. Coğrafi olarak denizyolu ile taşımacılığın gerçekleştirilemediği bölgelerde demiryolu taşımacılığı iyi bir alternatif olarak görülmektedir.

Eşyanın demiryolu ile taşınmasını sağlayan belgeye sevk mektubu denir. Bu belge, "Convention Internationale Concernantle Transport Des Marchandises Par Chemins De Fer" (CIM) uluslararası anlaşmasının hükümlerine uygun olarak düzenlenmiştir. Tehlikeli

maddelerin demiryolu ile taşınması uluslararası sözleşme (RID) hükümleri ile belirlenmektedir.

2021 yılında yayınlanan TÜİK tarafından yayınlanan Dış Ticaret Lojistiği İstatistiklerine göre, 2009-2020 yılları arasındaki dönemde ülkemizin uluslararası ticaretinde demiryolu taşımacılığının payının diğer tüm taşıma sistemlerine göre düşük olduğu belirtilmiştir.

Tablo 4.7 Ülkemizde Uluslararası Ticarete Demiryolunun Payı

Yıl	İhracat	İthalat
2009	0,91%	1,43%
2010	0,88%	1,55%
2011	0,93%	1,57%
2012	0,67%	1,21%
2013	0,64%	0,83%
2014	0,59%	0,59%
2015	0,56%	0,65%
2016	0,45%	0,80%
2017	0,44%	0,56%
2018	0,44%	0,62%
2019	0,54%	0,69%
2020	0,8%	1,0%

Demiryolu taşımacılığının avantajları ve dezavantajları Tablo 4.4’de özetlenmiştir. (Koban ve Keser, 2015:166)

Tablo 4. 8 Demiryolu Taşımacılığının Avantajları Ve Dezavantajları (Koban ve Keser, 2015, s.166)

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI	
Avantajları	Dezavantajları
İşletme maliyetlerinin düşük olması nedeniyle diğer taşıma türlerine göre düşük maliyetle hizmet verebilmektedir.	Bazı ülkelerin demiryolu altyapılarının yetersiz olması ulaşımında sorunlara yol açmaktadır.
Büyük adetli, geniş hacimli ve ağır malzemelerin taşınması için denizyolu taşımacılığı gibi uygun bir taşıma türüdür.	Her tür yük için taşımaya elverişli değildir
Diğer taşıma sistemlerine kıyasla daha güvenli ulaşım hizmeti sunmaktadır.	Günümüzde karayolu taşımacılığının sunduğu en çok tercih edilen door to door teslim hizmetini gerçekleştirememektedir.
Çevreci bir taşıma türü olarak görülmektedir.	Üretim bölgelerine yük taşıyabilmesi için bu bölgelere gerekli alt yapı yatırımlara ihtiyacı duyulmaktadır.
Karayollarındaki trafik yükünün hafifletmektedir.	

4.1.1.5 Boru Hattı İle Taşımacılık

Boru hattı ile taşımacılık doğal gaz, mazot, benzin gibi sıvı ve gaz halindeki yakıt maddelerinin transferinde tercih edilen bir taşıma cinsidir. Taşıma için hizmet verecek olan boru hatlarının yer altında ya da deniz tabanının altından büyük bir özenle inşa edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle boru hattı tesisleri kurulum maliyetleri oldukça yüksektir. Ülke kalkınması açısından oldukça önem taşıyan enerji kaynaklarının güvenli şekilde sevkiyatı, boru hattı taşımacılığının yaratmıştır. (Tahirler, 2016:35).

Boru hattı taşımacılığının avantajları ve dezavantajları Tablo 4.6’de özetlenmiştir. (Koban ve Keser, 2015:166)

Tablo 4. 9 Boru Hattı Taşımacılığının Avantajları Ve Dezavantajları (Koban ve Keser, 2015:166)

BORU HATTI TAŞIMACILIĞI	
Avantajları	Dezavantajları
Taşımaya uygun tiplerde oldukça büyük hacimli sevkiyatlarını yapabilmektedir.	Kısıtlı bir hizmet alanı bulunmaktadır.
Taşıma işlemini borular içerisinde gerçekleştirmesi, hava ya da yol şartlarından etkilenmemesi.	Tesisleşme maliyeti oldukça yüksektir.

4.1.1.6 İç Su Yolu İle Taşımacılık

İç su yolu taşımacılığında akarsular, nehirler, göller, kanallar gibi doğal zenginlikler taşıma yolu olarak kullanılmaktadır. Genellikle kereste, kömür gibi düşük değere sahip ancak geniş hacimli malların taşınmasında ön plana çıkmaktadır. Özellikle Avrupa ülkelerinde bu sistemden yararlanılmaktadır. Avrupa’nın yanı sıra Amerika ve Rusya’da da yaygın olarak kullanımı görülmektedir. Oldukça çevreci bir taşıma türü olmasının yanı sıra demiryolu taşımacılığı ile birleştiğinde en çevreci ulaşım sistemini oluşturmaktadır. (Tahirler, 2016:38).

4.1.2 Taşıma Cinsine Göre Taşımacılık

Taşıma türüne göre taşımacılık cinsleri özetle Unimodal / Tek yönlü ve Multimodal / Çok yönlü olarak üzere iki grup altında incelenmektedir. Bunların arasında yer alan multimodal taşıma sistemleri ise kendi içinde İntermodal ve Kombine taşımacılıktır olmak üzere iki grup altında toplanmaktadır.

4.1.2.1 Unimodal Taşıma Sistemleri

Unimodal taşımacılık bir malın transferi deniz, hava, kara ya da demiryolu taşıma sistemlerinden yalnızca birinin kullanıldığı sistemler olarak özetlenebilmektedir. Bu sistemde bir veya daha fazla taşıyıcı aracın yer almasında mümkündür. Sınıflandırmada temel etmen transfer süresince tek taşıma şeklinin kullanılmasıdır.

4.1.2.2 Multimodal Taşıma Sistemleri

Belirli bir malın ya da malzemenin en az iki veya daha fazla taşıma çeşidi kullanılarak transfer edildiği taşıma sistemleri, multimodal sistemler olarak adlandırılmaktadır. Bu taşıma türünde farklı iki taşıma sistemi arasında bulunan ve malların aktarılmasını sağlayan noktalarında (aktarma noktaları) mallar bir taşıma sisteminden diğer taşıma sistemine nakil edilmektedir. Bu nakil ilgili araçlara doğrudan ya da temaslı olarak yapılabilir.

4.1.2.3 İntermodal Taşıma Sistemleri

İntermodal yapıları taşımacılık sistemlerinde ise, multimodal taşımacılıkta olduğu gibi malların transferinde en az iki veya daha fazla taşıma cinsi kullanılmaktadır. İntermodal sistemler ile multimodal sistemler arasındaki fark aktarma noktalarında malların doğrudan ya da temaslı olmasıdır. İntermodal taşımacılıkta, farklı taşıma türleri arasında yer alan aktarma

noktalarında sevkiyatı yapılacak olan mallar, diğer taşıma sisteminin araçlarına doğrudan yüklenmektedir. Böylece malların transferrin temas olmaksızın devam etmektedir. Bu sistemde amaç, malları direk ilk yüklendiği şekli ile alıcıya teslim edilmesidir. Özetle, multimodal taşıma sisteminde aktarma noktalarına getirilen mallar ile yeniden yükleme yapılışı gerçekleşirken, intermodal taşıma sistemlerinde aktarma noktalarına mallarla doğrudan sevk edilmektedir. (Fulser, 2015:6).

4.1.2.4 Kombine Taşıma Sistemleri

Kombine taşımacılık sistemlerinde transferin büyük kısmı deniz ya da demiryolu ile yapılmakta ancak sevkiyatın başlangıç ve bitiş noktalarında karayolu taşımacılığı yer almaktadır. Bu ifadedende anlaşılacağı kombine taşımacılık sistemlerinde en az iki ya da ikiden fazla taşıma sistemi kullanılmaktadır. Kombine taşımacılık ile multimodal sistemleri arasındaki belirleyici faktör transfere başlangıç ya da bitiş noktalarında karayolu kullanılmasıdır. (Fulser, 2015:6).

5 ULUSLARARASI TİCARET ve RİSKLER

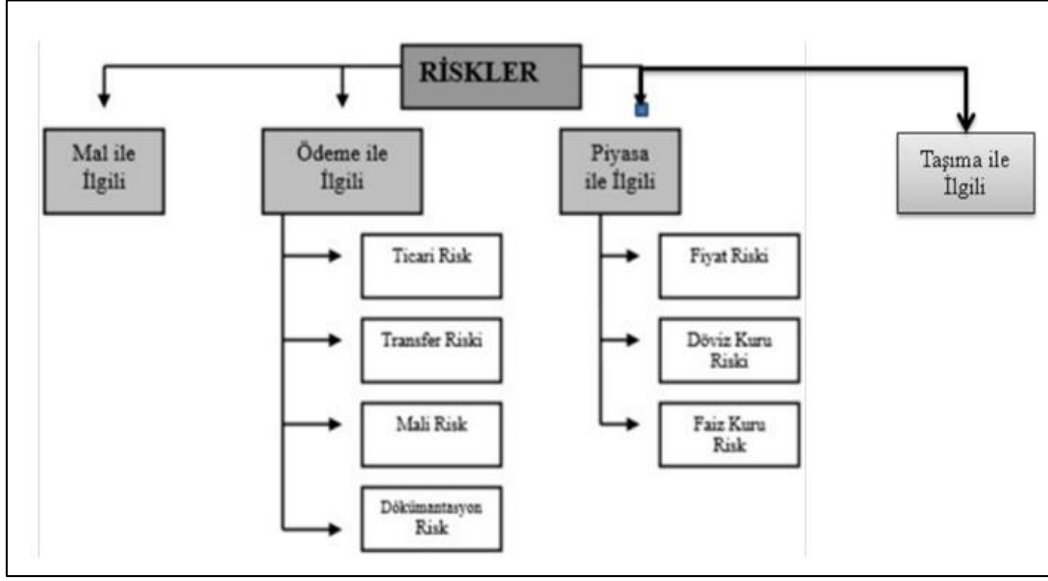
Risk, hayatın her alanında istenmeyen sonuçlara yol açan gelişme olarak tanımlanmaktadır. Bu nedenle yapılacak herhangi bir transferde vuku bulabilecek bu sorunlara karşın hazır olmak ve gerekli düzenlemeri planlamak oldukça önemlidir. Konu uluslararası ticaret olduğunda ise ticareti gerçekleştiren taraflar arasındaki mal ve para değişimi esnasında oluşabilecek sorunlar artmaktadır. Artan bu risklere önceden hazır olmadığı ve gerekli önlemlerin alınmadığı durumlarda alıcı ve satıcı arasında büyük mali kayıplar yaşabilmektedir.

5.1 RİSK KAVRAMI

Özelikle son yıllarda risk kavramı sektörler arasında farklılık göstermektedir. Farklı sektörlerde tehlike, kayıp, hasar, zarar, potansiyel sorun veya yok olma olasılığı olarak kullanılmaktadır. Ancak risk yerine sektöre göre farklı şekillerde kullanılan tüm bu kelimeler aslında beklenen durumdan farklı şekilde gerçekleşmiş bir sonuca varılması olarak özetlenebilir. (Polat, 2007:30).

5.2 ULUSLARARASI TİCARETTE KARŞILAŞILAN RİSK ÇEŞİTLERİ

Sözleşmelerden Kaynaklanan Riskler, Mal, Ödeme ve Piyasaya İlişkin Riskler, Ödeme Yöntemlerinden Kaynaklanan Riskler, Piyasaya İlişkin Riskler, Ülke Riski / Politik Risk ve Taşıma Riski olmak üzere yedi başlık altında toplanmaktadır. Şekil 5.1’de Uluslararası Ticarete Karşılaşılan Risk Çeşitleri özetlenmiştir.



Şekil 5.1 Uluslararası Ticarete Riskler ve Sınıflandırılması (Polat, 2007, s.154)

Ticaretin gerçekleşmesi için ulaşım / taşıma bir zarurettir. Bu nedenle malların transferini kapsayan taşımacılık süreci ticaretin özellikle uluslararası ticaretin en önemli konularından biridir ve önlem alınması gereken riskleri barındırmaktadır. Uluslararası ve uzun mesafeler arasında yapılan ticari işlemler neticesinde gerçekleşen taşımacılık, yurt içi taşımacılık faaliyetlerine göre daha çok zarara ya da kayıba neden olabilecek riskler içermektedir. 2009 yılında Çalışkan tarafından yapılan yayında ortaya çıkabilecek bu risklerden kaçınmak ve sonucunda taşınması gereken malların uygun araçların seçilmesi, alım-satım sözleşmesi ile belirtilen miktarlarda ve kalitede teslim edilmesinin temel unsur olduğu belirtilmiştir. (Çalışkan, 2009:34).

Taşımacılık faaliyetleri sırasında oluşabilecek olası bir sorun neticesinde, malın kaybına neden olarak yüksek tutarlarda maddi kayıba neden olabilir. Bunun dışında unutulmaması gereken bir diğer konu ise transfer sırasında yalnızca malların değil çalışanların can kaybına sebep olabilecek daha büyük hasarlar ile karşılaşılabilir. Tüm bunların yanı sıra teslimat süresi transferde önemli bir faktördür. Transferi gerçekleştirilecek olan malın sözleşmede belirlenen tarih ve zamanda alıcıya teslim edilememesi durumunda özellikle ithalatçı taraf için oldukça büyük önem taşımaktadır.

Özetlemek gerekirse uluslararası ticarete için gerçekleştirilecek olan transfer sürecinin en uygun taşıma sisteminin seçilmesi, transferrin tam ve eksiksiz olarak gerçekleşmesi, olası risklere karşın önşemlerin alınması ve zamanında teslimatin tamamlanması, ülkeler arasındaki coğrafi rotanın doğru şekilde hesaplanması gerekmektedir. Taşıma sistemlerinin seçiminde maliyet-fiyat analizi kullanılmalıdır.



6 ULUSLARARASI TİCARETTE KULLANILAN TAŞIMACILIK TÜRLERİNDE OLUŞAN RİSKLER VE TEDBİRLER

6.1 TAŞIMA TÜRLERİNDE ORTAYA ÇIKAN RİSKLER

Ticari faaliyetlerde kullanılacak olan deniz, hava, demiryolu, karayolu, boru hattı, multimodel ve intermodal taşımacılığın barındırdığı riskler detaylı olarak açıklanmaya çalışılmıştır. Taşıma sistemleri arasında yer alan kara, deniz, hava ve demiryolu taşımacılık sistemleri tek başlarına veya birleştirilerek etkin şekilde kullanılabilir.

6.1.1 Denizyolu Taşımacılığında Riskler

Denizyolu ile gerçekleştirilen taşımacılık faaliyetleri özellikle ağır yüklerin uzun mesafelere ucuz ve güvenli bir şekilde transferine imkan sunmaktadır. Sahip olduğu bu avantaj sayesinde uluslararası ticaret için taşınan malların %80'in den fazlası denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Ancak sağladığı güvenlik avantajına karşın, taşınacak olan malların deniz araçlarına yüklenmesi konusunda yaşanan organizasyonel eksiklikler ve kötü hava koşulları gibi risk faktörlerinin de içermektedir. (Koban ve Keser, 2015:96).

6.1.2 Havayolu Taşımacılığında Riskler

Uluslararası ticarete havayolu ile taşıma sistemleri genellikle ağırlığı ve hacmi küçük, ancak değerli olan mallar için taşınması için kullanılmaktadır. Kara, deniz ve demiryolu sistemlerine göre maliyeti daha yüksek olan havayolu taşımacılığı, sahip olduğu hızlı teslimat avantajı nedeni ile özellikle uluslararası ticarete öne çıkan bir yük taşımacılık sistemi olarak görülmektedir. Ancak doğası gereği hiç hata olmamalıdır, sıfır hata hedeflenmelidir.

Transfer öncesinde, uçuş sırasında uçuş ekibi tarafından yapılabilecek en küçük hata bile

istenmeyen büyük kayıplara neden olacağından tüm riskler en ince ayrıntısına kadar değerlendirilmelidir. Transferi gerçekleştirecek olan hava araçlarının bakım ve kontrollerinin aksaması doğrudan ölümlü kazalara yol açabilecek riskler içermektedir. Bu nedenle alınması gereken önlemlere ve kurallara uyulması hayati önem taşımaktadır. Özellikle transferi yapılacak olan malların içeriklerine göre paketlenmesi ve yüklenmesinde tüm prosedürlere uyulmadır.

6.1.3 Demiryolu Taşımacılığında Riskler:

Ağır ve hacimli yüklerin uzak mesafeler arasında düşük maliyet ile taşınmasına olanak tanıyan demiryolu taşımacılığının bu avanyajlarına ek olarak çevre dostu da olduğu bilinmektedir. Tüm transfer sistemlerinde olduğu gibi tabiki riskleride bulunmaktadır. Yaşanacak olan her hangi bir aksaklık durumunda yaşanacak olan olaylar çevreye büyük zararlar verebilecek kazalara dönüşebilmektedir.

6.1.4 Karayolu Taşımacılığında Riskler:

Günümüzde uluslararası ticarete ve bilgi sistemleri teknolojilerinin gelişmesiyle beraber karayolu ile taşımacılık sistemleride ivmeli şekilde büyümüş ve önem kazanmıştır. Konu karayolu taşımacılığı olduğunda trafik kazaları hem gelişmiş hemde gelişmekte olan ülkeler için can kaybına neden olabilen risk faktörleri arasında yer almaktadır.

Trafik kazalarında temelinde insan hataları, araçların yapısı ve çevre koşullarının bulunduğu bilinmektedir. (Lajunnen, 1999:85). Ayrıca yolların yapısı, araçlardaki eksiklik ve yetersizlikler, sürücü ve yayaların trafik kurallarına uymaması trafik kazalarının en önemli sebepleridir. Kazaların önde gelen nedeni %90 oranında insan faktörüdür (Lewin, 1982). Coşkunoglu (1991) çalışmalarında sürücü hatalarının yaklaşık %70-80 oranında, Sivak'ın (1997) ise %90 oranında kazalara neden olduğunu öne sürmüştür.

2018 yılında Keser ve arkadaşları tarafından karayolu ulaşımının gelecek 20 yıllık tahmini için karayollarında altyapı giderleri, otoyolların uzunluğu, karayollarında meydana gelen trafik

kaza sayısı gibi verilerden yola çıkarak istatistiksel bir tahminde bulunmuştur. Tahminler ışığında karayolları için yapılan harcamaların gelecekte artarak devam edeceği, yol gelirleri konusunda önümüzdeki dönemlerde artış olacağı, ancak gerçekleşecek olan artışın geçtiğimiz 10 yıldan fazla olmayacağı belirtilmiştir. Ek olarak gelecek 20 yıllık dönemde karayollarının sayısında artacağı ve trafik kazalarının azalacağı vurgulanmıştır. Geçtiğimiz 10 yıllık dönemde karayolu ile yük taşımacılığının verimli ve güvenli bir yol olarak değerlendirildiği, gelecekte de bu konuda yatırımların artacağı bulgusuna ulaşılmıştır. (Keser vd.,2018:55)

2008 yılında Ergin ve Çekerol tarafından intermodal yük taşımacılığı sisteminin Türkiye'deki uygulanabilirliği konusu araştırılmış ve intermodal taşımacılıkta rotaların belirlenmesi incelenmiştir. Ayrıca ülkemizde hızlı tüketim mallarının dağıtımı için üretim alanlarından tüketim merkezlerine dağıtımı için “lojistik üs” olarak kullanılabilecek stratejik noktaların belirlenmesi hedeflenmiştir. Özetle, karayolu taşımacılığının bu noktaların birbirine bağlanmasında ve rotaların belirlenmesinde önemli rol oynadığı vurgulanmıştır.

6.1.5 Boru Hattı Taşımacılığında Riskler:

Ülkemizde mahal ısıtmada kalitesiz linyit kömürü kullanılması nedeniyle hava kirliliği büyük boyutlara ulaşmıştır. Kaliteli kömür ithal edilmeside kesin bir çözüm olamayacağından, ısı kalitesi yüksek olan aynı zamanda hava kirliliğine neden olmayan doğalgaz kullanımı sorunun çözümü için oldukça iyi bir seçenek olarak görülmüştür. İlk kez hava kirliliğinin yoğun olarak yaşandığı Ankara ve İstanbul illerinde kullanılmaya başlanmıştır. Türkiye’de petrol ve doğal gazla ilgili faaliyetleri yürütmek amacıyla Boru Hatları ve Petrol Taşımacılığı Anonim Şirketi (BOTAŞ) kurulmuştur. Kurulmasının ardından Bakanlar Kurulu kararı ile kamu iktisadi teşebbüsü statüsü verilmiştir.. Ülkemizde ilk kez kullanılmaya başlanan doğalgazın üretimi

oldukça sınırlı olduğundan gerekli olan doğaz ihtiyacının büyük bölümü Rusya, İran, Nijerya, Cezayir, Azerbaycan ve Türkmenistan gibi ülkelerden ithal edilmektedir.

Enerji ihtiyacının karşılanması için çoklu boru hattı ile kaynak çeşitliliği Avrupa Birliği tarafından artırması hedeflenmektedir. Türkiye’de dahil olmak üzere Ortadoğu Dünya gaz ve petrol rezervlerinin çoğunun bulunduğu bir bölge olarak görülmektedir. (Hürriyet, 2009;19).

Türkiye; Orta Doğu, Karadeniz, Kafkaslar, Orta Asya ve Körfez Ülkelerine yakınlığı nedeniyle bölgenin enerji kaynaklarının merkezinde bulunmaktadır. Bu nedenle enerji alanında yapılan ya da yapılması planlanan projelerde stratejik bir konuma sahiptir. Şekil 6.3’te ülkemizin de dahil olduğu boru hattı taşımacılığında kullanılan ve alt yapı çalışmaları kurgulanan projeler belirtilmiştir.



Şekil 6.1 Uluslararası Boru Hattı Taşımacılığı ve Türkiye (Aydemir, 201

Ancak yaşanan terör olayları nedeniyle yeni boru hatlarının yapımı tartışılan bir konu haline almıştır. Terör olayları yaşanmadan önce yapımına başlanan boru hatlarıyla beraber Irak tamamlanması planlanan doğal gaz boru hattının da petrol boru hattına dönüştürülmesi planlanmaktadır. Terör olayları nedeniyle petrol akışında yaşanan azalmalar dışında 2014 yılı sonlarına doğru Kerkük-Ceyhan boru hattından Ceyhan'a ulaşan petrol günde 300 bin varile ulaşmıştır (Ayhan, 2015;11). Planlanan diğer boru hatlarında devreye alınması bu miktarı günde 500 bin varile kadar artırabilecek bir alt yapı bulunmaktadır. Normal şartlarda çok daha

fazla miktarda petrol boru hatları ile taşınabilecek tam kapasite ile kullanılamamaktadır.

Dünyada boru hattı ile petrol taşınmasının büyük kapasiteye ve öneme sahip olan Kerkük-Ceyhan petrol boru hattı 1976 yılında hizmete açılmıştır. 1984 yılında tamamlanan 1.Tevsi Projesi ile hattın kapasitesi yıllık 46 milyon tona ulaşmıştır.

Aslında kapasitesi 1,6 milyon varil olan boru hattının kapasitesinin sadece % 50'si kullanılmaktadır. Burada sevkiyattan daha önemli olan konu nakliyenin güvenli bir şekilde gideceği yere ulaşması olarak görülmektedir.

Irak'tan ham petrolünün transferinde en büyük sorun olan güvenlik Kuzey Irak petrolünün taşınması sırasında da ortaya çıkmıştır. Kerkük-Ceyhan boru hattı sürekli saldırı ve sabotajlara maruz kalırken, petrol akışındaki kesintiler küresel petrol piyasasını olumsuz etkilemektedir. Tabiki bu nedenle fiyatlarda dalgalanmaya neden olmaktadır. Boru hattının güvenliğinin sağlanması ve tam kapasite ile işletilmesi dünya petrol piyasalarında istikrarlı kalmasını sağlayacaktır. Petrolün taşınmasında stratejik öneme sahip bir ülkemiz yaşanan bu aksaklıklardan olumsuz olarak etkilenmiştir. (Avcı, 2014;32).

Yaşanan Körfez Krizi 6 yıl boyunca boru hattın petrol geçmemesine neden olarak yaklaşık 2 milyar dolar gelir kaybına sebep olmuştur. 2009 yılında Uğurlu tarafından Kerkük-Ceyhan boru hattının yıllık taşıma kapasitesinin 70 milyon tonun üzerinde olmasına karşın petrolün işlenerek karayolu ile Irak'a taşındığı rota üzerindeki bölgelerin ciddi bir tehdit oluşturduğu belirtilmiştir. (Uğurlu, 2009;197-198).

6.1.6 Multimodal Taşımacılığının Riskleri:

Uluslararası ticaretin hızla gelişmesi ve ticaret için gerekli olan taşımacılık faaliyetleri için altyapı çalışmalarında gelişmesine neden olmuştur. İvmeli olarak büyüyen bir konteyner taşımacılığı ve beraberinde multimodal taşımacılık sağladığı maliyet avantajı nedeni ile ulusların çevre politikalarını gelişimi ve limanların gelişimi açısından oldukça önemlidir.

Multimodal taşımacılığa verilecek en iyi örnek; konteynerlara yüklenen malların taşıma birimi olan gemilere yüklendikten sonra aktarma noktasında yük treni hatları ve vagonlar halinde transfere devam edilerek alıcıya ulaştırılmasıdır. Önemli olan konu kısa mesafeler için kara yolunun kullanılması ve transferrin büyük bölümünde demiryolu ve deniz yolu ile taşıma yapılmasıdır. Burada birden fazla taşıma türü birlikte kullanılmaktadır. Bu taşıma sistemi ile ilgili tanımlara ve özelliklere ilk kez 1980 yılında Birleşmiş Milletler Multimodal Taşımacılık sözleşmesinde yer verilmiştir. (UNCTAD, 2001)

Farklı taşıma cinslerinin birlikte yer aldığı bu sistem gönderici ve alıcılar arasında büyük faydalar sağlamakla birlikte bazı sorunları da içermektedir. Birçok transfer sistemine yapılan yatırım ve modern teknolojinin kullanılması nedeniyle maliyetli alt yapı yatırımları gerekmektedir. Kısaca transferde kullanılacak olan araçlar ve altyapı için pahalı yatırımlara gereksinim duyulmaktadır. Çoklu taşımacılık sistemleri ilk olarak gelişmiş ve sanayileşmiş ülkeler arasında başlamış sonrasında ise tüm dünyada yaygınlaşmıştır.

Bu tür taşımacılıkta planlama yapılırken kara, hava, deniz ve demiryollarının uyumlu şekilde kullanılmasına özen gösterilmelidir. Örneğin, limanlar yalnızca kara ve deniz yolları ile değil, demiryolu, hava ve boru taşımacılığı gibi diğer sistemlerle de birbirine bağlıdır ve eşit kullanım teşvik edilmelidir.

6.1.7 İntermodel Taşımacılığının Riskleri:

Ülkemizde ve Dünyada ulaşım faaliyetlerinin artmasıyla birlikte ulaşımın yaratılacağı olduğu trafikte yaşanan yoğunluk, trafik kazaları ve çevre kirliliği gibi olumsuz etkiler belirgin hale gelmektedir. Ekonomik, hızlı, güvenli, ve çevreye duyarlı ulaşım sistemlerine ihtiyaç artmaktadır. Bu nedenle birden fazla taşıma sisteminin bir arada kullanıldığı intermodal taşımacılık sistemleri geliştirilmeye başlanmıştır.

Az enerji gerektirmesi ve çevre dostu olması nedeniyle demiryolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığının yol açtığı sorunları azaltmak için iyi bir alternatif olarak görülmektedir. Bu avantajları ile intermodal demiryolu taşımacılığı son zamanlarda Dünyada ve ülkemizde artmaktadır.

2013 yılında Deveci ve Çavuşoğlu tarafından yapılan ve intermodal demiryolu taşımacılığını inceleyen çalışmada ülkemiz için fırsatların ve tehditlerin belirlenmesi hedeflenmiştir. Türkiye'de intermodal demiryolu taşımacılığının önünde çok önemli fırsatların olduğu belirtilmiş, ancak bazı risk ve tehditlerin olduğu vurgulanmıştır. Özetle intermodal taşımacılığının riskleri aşağıda belirtilmiştir.

Türkiye'deki demiryolu uzunluğu yaygın ve tüm ülkeyi kapsayacak kadar kapsamlı olmadığı gibi ayrıca üretim bölgelerinde uzak olduğu bilinmektedir. Avrupa Birliği ülkelerinin demir yolu uzunlukları incelendiğinde ve ülkemiz ile kıyaslandığında İtalya'da 2 kat, Polonya'da 3 kat, Fransa'da 4 kat ve Almanya'da ise 6 kat daha uzun demiryolu hattı bulunduğu belirtilmiştir. Ülkemizde kilometrekareye düşen demiryolu ağı 11 km iken Almanya'da 98 km, Belçika'da 115 km, İngiltere'de 67 km dir.

Uluslararası ticareti gerçekleştiren firmaları ihtiyaçları olan lokomotif ve vagonların temininde zorlanmaktadırlar. Ülkemizle kıyaslandığında Çek Cumhuriyeti'nde yaklaşık 4 kat, Romanya'da 4.5 kat ve İtalya'da 6 kat daha fazla lokomotif bulunmaktadır. Ek olarak Türkiye'deki vagonların yalnızca %15'i özel sektöre aittir. Bu oranda bir artış olmadığı sürece demiryolu taşımacılığının ithalatçı ve ihracatçı firmalar için avantajlı hale gelmesinin mümkün olmadığı TÜSİAD tarafından belirtilmiştir. (TÜSİAD, 2012: 63).

Ülkemizde limanlar ile demiryolları arasındaki bağlantılar oldukça zayıf olduğu bildirilmiştir. (Deveci, 2013; Zeybek ve Kaynak, 2008; Kasapoğlu ve Cerit 2011; OECD, 2009).

İntermodal taşımacılığının ülke ekonomisi ve çevre üzerindeki olumlu etkileri bilinmektedir. Ülkemizin, ulusal ve uluslararası taşımacılıkta intermodal demiryolu taşımacılığı oranını artıracak kaynak ve olanaklara sahip olduğu düşünülmektedir. Bunun bir avantaj olarak kullanılması için TCDD altyapı çalışmalarında ve yatırımlarında serbestleşme sürecine girilmiştir. Demiryolu organizasyonunun geliştirilmesi, limanları ile olan bağlantıların artırılması ve altyapı yatırımları ile ülkemizde intermodal demiryolu taşımacılığının gelişmesi hedeflenmektedir. İntermodal taşımacılıkta aktarma noktası olarak intermodal taşımaya imkan verecek lojistik merkezlerin organize edilerek sanayi bölgelerinin ihtiyacı karşılanmalıdır. Türkiye'nin coğrafi konumunun transit taşımacılıktaki avantajı ve lojistik üs olma potansiyeline sahip bir ülkedir. Ancak çoklu taşımacılık sisteminin uluslararası ulaşım rotalarına dahil edilmesi ve demiryolu altyapılarının uluslararası standartlarda geliştirilmesi gerekmektedir. (Deveci, 2013).

6.1.8 Pandemi Dönemi Riskleri:

Küresel koronavirüs hastalığı 2019 salgını (COVID-19), insanlar için büyük bir tehdit oluşturan ve oldukça bulaşıcı bir solunum virüsüdür. COVID-19 salgını hızla tüm dünyada yayıldı ve birçok ülke virüsün yayılmasını engellemek için hareket kısıtlamalarını sıkılaştırırken ekonomik faaliyetleri ve tedarik zincirlerini neredeyse durma noktasına getirmiştir.

COVID-19 salgınının başlamasından sonra birçok araştırmacı COVID-19 tehditlerinin etkisini azaltmaya yardımcı olabilecek yöntemler bulmak, dayanıklılık kapasitesini artırmak ve tedarik zincirlerini güçlendirmek stratejiler geliştirmek amacı ile çalışmalar yapmıştır. Bu dönemde dağıtım, lojistik ve altyapı risklerini aratıran yayınlar yapılmıştır. (Sharma vd., 2020, Ivanov & Das, 2020, Singh vd, 2020).

Özetle bu dönemde uluslararası ticarete taşıma faaliyetlerini kapsamda aşağıdaki öneriler geliştirilmiştir:

- Gerçekleşen riskin kayıp ihtimali yerine kazanç fırsatı olarak değerlendirilmesini sağlayacak değişimler yapılmalıdır. Özellikle kriz zamanlarında var olan pozisyon korumasına yönelik değil ileriye yönelik adımlar atabilecek yöneticilerin görevlendirilmesi önerilmektedir.
- Operasyonel risklerin en aza çekilmesi için araç bakımları tam ve eksiksiz olarak yapılmalıdır. Ayrıca insan hatalarına neden olabilecek yorgunluk, aşırı iş yükü gibi etmenlere karşı yeterli sayıda personelin görevlendirilmesi önerilmektedir.
- Oluşabilecek ekonomik riskleri azaltmak için pandemi gibi kriz dönemlerinde büyüme hedeflerini karşılayabilecek stratejik aksiyonlar alınmalı, yaratıcı yatırımlara odaklanılmalıdır.
- Tüm dünyada olduğu gibi Covid-19 döneminde oldukça ön plana çıkan korunma yöntemleri için mümkün olan tüm önlemler alınmalı, gerekli ve uygulanabilir durumlarda uzaktan çalışma düzenine geçilmelidir.

6.2 ULUSLARARASI TAŞIMACILIKTA YAŞANAN KAZA ÖRNEKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve alt yapı Bakanlığına bağlı “Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi” tarafından 2020, 2021 ve 2022 yılları olmak üzere son üç yıla ait kaza inceleme raporları değerlendirilmiştir. Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı tarafından Demiryolu, Denizyolu ve havayolu taşımacılığı ile ilgili kazalar değerlendirilmiş, ancak karayolu kazaları birimi henüz kurulum aşamasındadır.

Son üç yıl içinde 11 demiryolu, 11 deniz yolu ve 16 havayolu kaza rapor incelendiğinde bu kazalar arasında uluslararası ticaret ile ilgili olanlar seçilmiş ve alınması gereken önlemlere katkı sağlaması amacı ile incelenmiştir. Kaza raporları arasında 11 demiryolu kazasından 1'i, 11 deniz yolu kazasından 5'i uluslararası ticaret ile ilgili bulunmuş ve detaylı olarak incelenmiştir. 16 havayolu kazasından ise hiç biri uluslararası ticaret ile ilgili değildir. Genellikle eğitim almakta olan öğrenci pilotlar tarafından küçük hava araçlarını kapsayan kazalar meydana gelmiştir. Tablo 6.1’de Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Kaza Raporları (2020, 2021, 2022) listelenmiş ve konu ile ilgili olanlar işaretlenmiştir.

Tablo 6.1 Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Kaza Raporları (2020, 2021, 2022)

Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Kaza Raporları (2020, 2021, 2022)			
Demiryolu Kazaları			
SIRA	KAZA TAR	KAZA TÜRÜ	RAPOR TARİHİ VE NUMARASI
1	3.Oca.20	DERAY	ANKARA, MARŞANDIZ
2	2.Şub.20	HEMZEMİN GEÇİT	MERSİN, TAŞKENT
3	16.Şub.20	DERAY	KAHRAMANMARAŞ, NARLI
4	13.Haz.20	ÇARPIŞMA	MALATYA, BATTALGAZİ
5	7.Eki.20	ÇARPIŞMA	YOZGAT, YERKÖY
6	8.Eki.20	ÇARPIŞMA	KOCAELİ, KÖRFEZ
7	14.Şub.21	DİĞER	İZMİR, BİÇEROVA
8	14.Nis.21	ÇARPIŞMA	ADANA, POZANTI
9	8.Eyl.21	ÇARPIŞMA	İSTANBUL, TERSANE
10	17.Oca.22	HEMZEMİN GEÇİT	OSMANİYE, OSMANİYE
11	5.Mar.22	DERAY	SİVAS, CÜREK
Denizyolu Kazaları			
SIRA	KAZA TAR	Gemi Adı	RAPOR TARİHİ VE NUMARASI
1	10.03.2020	UND ATILIM	Yüksekten Düşme
2	15.09.2020	AKERKO	İş Kazası
3	3.10.2020	SERVET ANA	Denize Adam Düşmesi
4	3.11.2020	BABA SELAVİ	Batma
5	11.11.2020	EPHESOS / POLATBEY 1	Çatışma
6	11.02.2021	GALLIPOLI SEAWAYS	Yangın
7	31.03.2021	M/V NORDIC HARBIN	İş Kazası
8	3.07.2021	VOLKAN X5	Batma
9	15.08.2021	MOZİ-07, RAINBOW-07,	Yangın
10	8.09.2021	ESRA C	İş Kazası
11	9.02.2022	M/V OLMA	İş Kazası

Havayolu Kazaları				
SIRA	KAZA TAR	KAZA YERİ	KAZA TÜRÜ	RAPOR TARİHİ VE NUMARA
1	24.12.2015	İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI	CİDDİ OLAY	22.08.2022//17(HKR-09/2022)
2	7.01.2020	SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI	CİDDİ OLAY	12.07.2021 // 15(HKR-7/2021)
3	27.02.2020	İSTANBUL HAVALİMANI	CİDDİ OLAY	18.04.2022//07(HKR-05/2022)
4	26.02.2021	KOCA SEYİT HAVALİMANI	CİDDİ OLAY	24.11.2021 // 24(HKR-13/2021)
5	6.04.2021	HEZARFEN HAVAALANI	CİDDİ OLAY	16.08.2021 // 21(HKR-10/2021)
6	15.04.2021	BURSA YENİŞEHİR HAVALİMANI	KAZA	21.03.2022//HKR-03/2022)
7	5.06.2021	TEKİRDAĞ ÇORLU ATATÜRK HAVALİMANI	CİDDİ OLAY	18.01.2022//HKR-01/2022
8	29.06.2021	BURSA	KAZA	25.10.2021//27(HKR-14/2021)
9	4.07.2021	ISPARTA	KAZA	25.10.2021//28(HKR-15/2021)
10	29.10.2021	TEKİRDAĞ ÇORLU ATATÜRK HAVALİMANI	CİDDİ OLAY	16.05.2022/10(HKR-06/2022)
11	13.11.2021	NEVŞEHİR KAPADOKYA HAVALİMANI	CİDDİ OLAY	28.02.2022//HKR-02/2022)
12	22.12.2021	POLATLI ORHAN ÜNSAL HAVA PARKI	KAZA	13.06.2022//11(HKR-07/2022)
13	22.03.2022	AYDIN ÇILDIR HAVALİMANI	CİDDİ OLAY	20.07.2022//14(HKR-08/2022)
14	19.04.2022	PAMUKKALE	KAZA	26.12.2022/24(HKR-13/2022)
15	22.04.2022	KAPADOKYA HAVALİMANI	CİDDİ OLAY	19.09.2022//18(HKR-10/2022)
16	1.06.2022	KTO KARATAY İNİŞ ŞERİDİ	KAZA	22.11.2022//21(HKR-12/2022)

Uluslararası taşımacılıkta ile ilişkili bulunan ve değerlendirilen kazalar Tablo 6.2 özetlenmiştir.

Tablo 6.2 Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Tarafından İncelenen Uluslararası Ticaret Kapsamındaki Kaza Raporları

KAZA TARİHİ	KAZA YERİ	KAZA TÜRÜ / TAŞIMACILIK TÜRÜ	RAPOR TARİHİ VE NUMARA
5.Mar.22	CÜREK Raydan Çıkma	Demiryolu	26 ARALIK 2022 (R-03/2022)
3.10.2020	SERVET ANA	Denize Adam Düşmesi / Denizyolu	20/07/2022 (13/D-05/2022)
11.11.2020	EPHESOS / POLATBEY 1	Çatışma / Denizyolu	21/03/2022 (05D-01/2022)
11.02.2021	GALLIPOLI SEAWAYS	Yangın / Denizyolu	26/12/2022 (23/D-08/2022)
31.03.2021	M/V NORDIC HARBIN	İş Kazası / Denizyolu	17/10/2022 (19/D-07/2022)
8.09.2021	ESRA C	İş Kazası / Denizyolu	16/05/2022 (09/D-03/2022)

6.2.1 Cürek Raydan Çıkma Kazası

Olayın Açıklaması:

5 Mart 2022 tarihinde Sivas İline bağlı Divriği İlçesinde, sefer yapan 63605 numaralı yük treninin 13, 14, 15, 16, 17 ve 18 inci vagonları Cürek Sayding B yönü 3. yolun doğusundan çıkış yaparken 06D ve 02 makaslar üzerinde saat 18:50 kaza yapmıştır. Kaza neticesinde can kaybı ve yaralanma olmamış, 2 adet makas kullanılamaz hale gelmiş, 1 katener direği kırılmış, katener hattı hasar görmüş, 14 üncü sıradaki vagon yan yatmıştır. Kaza nedeniyle altyapıda ve araçlarda yaklaşık olarak 2.400.000 tl maddi zarar meydana gelmiştir.

Kaza Nedenleri:

OMSAN Lojistik firmasına ait uluslararası ticaret maksadı ile madenlerin taşınması sırasında meydana gelen bu kazada aşırı yükleme olmadığı rapor edilmiştir. Kazanın trenyolu alt yapı eksikleri nedeni ile meydana geldiği vurgulanmıştır.



Şekil 6.2 Cürek Kazası Görüntüsü

Alınması Gereken Tedbirler:

Demiryolu yük taşımacılığında DAİ tarafından ilave denetim gerekliliği hakkında değerlendirme yapılması, Demiryolu hatlarının bakımının eksik işgücü ile yürütülmesinin emniyete etkisi değerlendirilmesi önerilmiştir. Ayrıca OMSAN Lojistik tarafından yükleme

faaliyetlerine ilişkin standart operasyon ve risk değerlendirme prosedürlerinin oluşturulması önerilmektedir. Böylece Organizasyonel yapıları, sorumlulukları, emniyet politikaları ve prosedürlerini de kapsayacak biçimde, emniyetin koordineli ve sağlıklı bir şekilde yürütölmesi sağlanır. Tehlike ve risk belirleme süreçleri, risk değerlendirme, risk kontrol ve risk azaltıcı önlem süreçleri, risk yönetimi sonucunda emniyet yönetim sisteminin sürekli iyileştirilmesi sağlanabilecektir. Riskler izlenebilir, ölçülebilir ve kontrol altına alınabilir hale geleceği bilinmektedir.

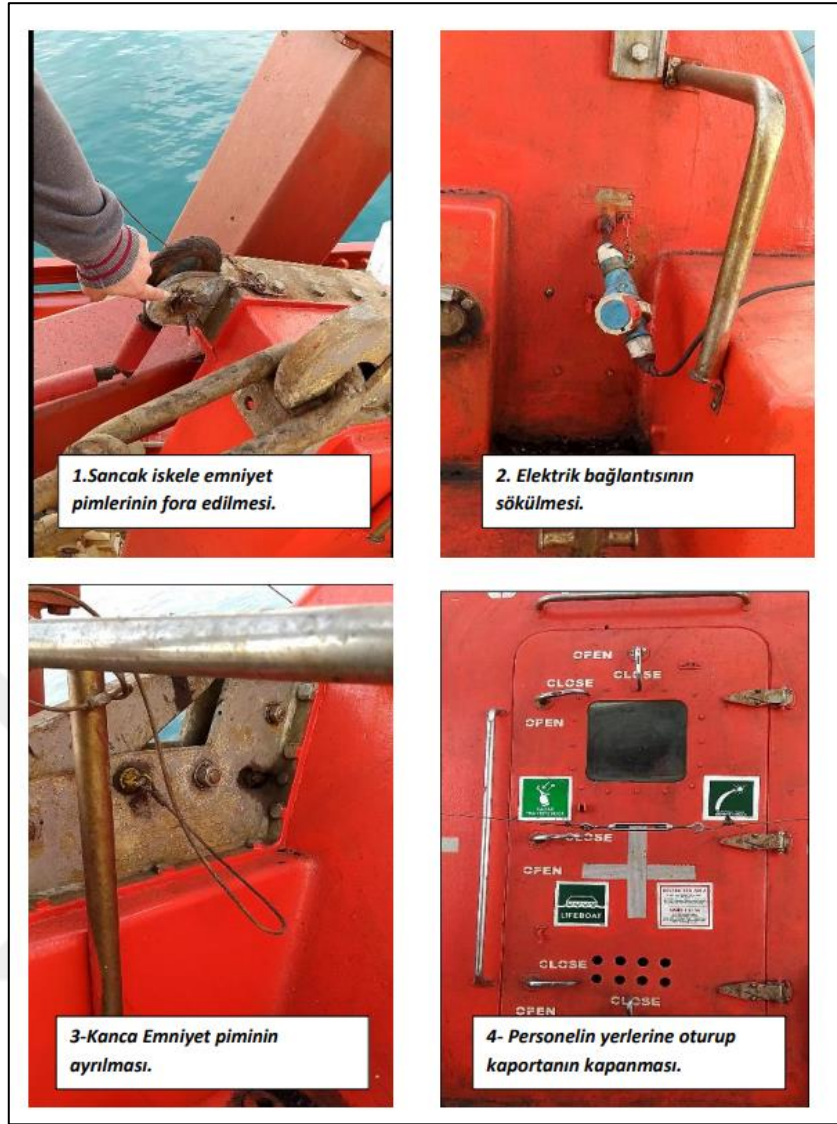
6.2.2 Servet Ana Kazası

Olavin Açıklaması:

2 Ekim 2020 tarihinde, ABS (American Brau of Shipping) şirket tarafından işletilen M/V Servet Ana (29.000 MT Çimento) ve M/V Bakü gemileri kendi aralarında mürettebat ve malzeme değişimi için Liberya sahilleri açığında demirlemişlerdir. 03.10.2020 tarihinde saat 24.00 sularında M/V Servet Ana gemisinden M/V Bakü gemisine personel ve malzeme transfer etmek amacıyla kullanılan kurtarma botunun denize indirildiği sırada gelen ters bir dalgayla alabora olması sonucu, botta bulunan 4 çalışan denize düşmüştür. Kurtarma botunun devrilmesi sonucu botta bulunan Mühendis denize düşerek hayatını kaybetmiştir.



Şekil 6.3 Servet Ana Gemisi



Şekil 6.4 Servet Ana Gemisi Kurtarma Botu Görüntüsü

Kaza Nedenleri:

Kazaya sebep veren durumlar arasında;

- Gemiden gemiye personel değişimi ve malzeme taşınması işleminde profesyonel bir ulaşım aracı yerine geminin kurtarma botu kullanılması. (Bu kullanımın uluslararası tanım ve değerlendirmelerde yeri bulunmamaktadır.) Kurtarma botu kullanım amacı dışında kullanılmıştır.
- Operasyonla ilgili yeterli hazırlık yapılmaması
- Kurtarma botu denize indirilirken emniyet amaçlı çarmıh ve/veya kurtarma ağı ile bordasında donatımların yapılmamış olması, ayrıca ışıldak ve aldis, botun indirildiği mahalde hazır bulundurulmaması yer almaktadır.

Alınması Gereken Tedbirler:

Kazanan kaçınmak için yapılabilecekler;

- Gemilerde görev yapan personelin Emniyetli Yönetim Sistemi kapsamında görev tanımlarının listesinde belirtilen görevlerin bilincinde olunması için gemide yapılan eğitimlerin gerekirse video kayıtlarının alınması ve şirket bünyesinde rutin aralıklarla değerlendirilmesi,
- Risk değerlendirmesi yapılırken personel yorgunluklarının dikkate alınarak gece saatlerinde operasyondan mümkün mertebe kaçınılması,

6.2.3 Ephesos Kazası

Olavin Açıklaması:

Yunan bayraklı EPHEOSOS isimli tanker, BOTAŞ limanından yüklediği 139164,4 MT ham petrol yükünü Dung Quat/Vietnam limanına taşımak üzere 11 Kasım 2020 günü saat 01:18'de limandan hareket etmiştir. M/T EPHEOSOS, Karataş limanının 15 mil açıklarında seyir halinde bulunan Türk bayraklı POLATBEY 1 isimli balık avlama gemisi ile saat 05.46'de itibariyle çatışmıştır.

Kaza neticesinde, POLATBEY 1 isimli balık avlama gemisi alabora olurken gemide bulunan 5 kişi hayatını kaybetmiştir. EPHEOSOS isimli tankerde çatışma nedeniyle hasar meydana gelmemiştir.

Kaza Nedenleri:

Yapılan kaza incelemesi sonucu, Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (DÇÖT) kurallarına göre çatışmayı önlemek için her iki gemide de uygun manevraların yapılmadığı ortaya çıkmıştır. Ayrıca kaza öncesinde, EPHEOSOS tankerinde seyir vardiyasında görevli Vardiya Zabitanın, Kaptan daimî emirlerine uymadığı anlaşılmıştır.



Şekil 6.5 EPHESES İsimli Tanker



Şekil 6.6 Kaza Sonrası Balıkçı Gemisi

Kazaya sebep veren durumlar arasında;

- Tankerin köprüüstünde bir Vardiya Zabitinin yanı sıra bir de gözcü bulunmaktadır. Vardiya Zabiti balıkçı gemilerini yeterli mesafede görmüş ve manevra yapmak için yeterli zamana sahip olmaması
- Çatışmadan kaçınmak için küçük rota değişiklikleri yapılması nedeniyle Tanker ve balıkçı gemisi birbirlerine tehlikeli şekilde yaklaşmış ve çatışma gerçekleşmiştir. Zamanında ve etkili manevra yapmak için harekete geçilmemesi, tankerin çatışmayı önlemek üzere yapılan gözcülükte elde ettiği zaman avantajının kaybolduğunu ortaya koymaktadır.

Alınması Gereken Tedbirler:

Kazanan kaçınmak için yapılabilecekler;

- Andriaki Ship Co Ltd. tarafından; Köprü üstü seyir vardiyası ekibince her zaman DÇÖT kurallarına ve Kaptanın Daimî Emirlerine uyulmasına yönelik ilave eğitim ve iç denetimlerin yapılması,
- Benzer kazaları en aza indirmek veya önlemek amacıyla raporun ve GTH Uygulama Talimatının balıkçılık sektöründeki üyelerinize duyurulması,

6.2.4 Gallipoli Kazası

Olayın Açıklaması:

Gallipoli Seaways adlı Ro-Ro gemisi 7 Şubat 2021 tarihinde İtalya Trieste limanından hareket ederik 10 Şubat 2021 tarihinde İstanbul Pendik Ro-Ro limanına yanaşmıştır. Araç yükleme işlemi ve gerekli prosedürlerin tamamlansının ardından 11 Şubat 2021 tarihinde İtalya limanına doğru hareket etmiştir. Hareketi sırasında Bozcaada'nın güneyinde geminin kapalı mahal ana araç güvertesinde bulunan elektrik ile çalışan otobüste yangın çıkmıştır. Yangın neticesinde 7 araç tamamen yanmış ve gemide maddi hasar meydana gelmiştir. Yangının güvertede bulunan otobüsün elektriksel donanımından kaynaklandığı bildirilmiştir.



Şekil 6.7 Gallipoli Adlı Ro-Ro Gemisi



Şekil 13 6.8 Gallipoli Kazasında Yanan Elektrikli Otobüs

Kaza Nedenleri:

Kazaya sebep veren durumlar arasında;

- Yangının çıktığı otobüsün koruma sistemlerinin devreye girmemiştir.
- İlk on dakika içinde yangın söndürme sistemleri devreye girmesine rağmen yangın söndürülememiştir.
- Üretici ve taşıyan firma tarafından araçların taşınması ve depolanması ile ilgili olarak risklerin kabul edilebilir seviyeye indirilmesi için risk değerlendirmeleri yapılmamıştır.

Alınması Gereken Tedbirler:

Kazanan kaçınmak için yapılabilecekler;

- Risk değerlendirmelerin zamanında yapılması ve olası kaza risklerinin en aza indirilmesi
- Bu kaza çıkış nedeni ve sonuçları göz önüne alındığında, uluslararası limanlar arasında araç yükleme yapılması konusunda kritik öneme sahiptir. Elektrikli araçların taşınması sırasında akülerin çıkartılması, elektrik sistemlerinin kapatılması

gibi önlemler yönetmeliklere eklenmesi,

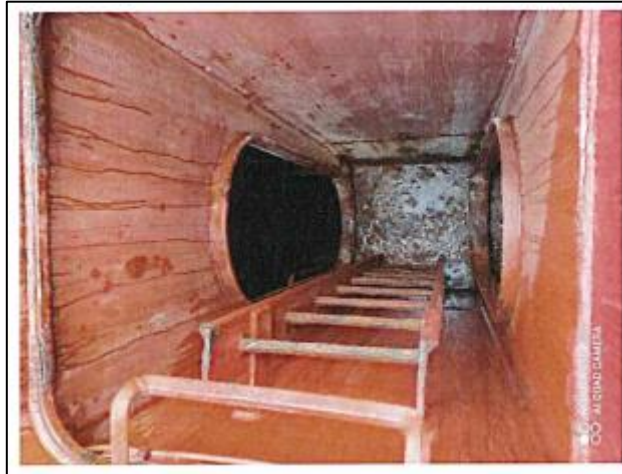
6.2.4 Nordic Kazası

Olayın Açıklaması:

Bureau Veritas firmasına ait Nordic gemisi 31.03.2021 tarihinde Ege Gübre Limanında pertokok yükü tahliye etmek için yanaşmıştır. Liman alt işverev firması yetkililerine ambar kapaklarını gösterirken stajyer 3 metre yüksekten düşmüştür. Kaza sonrası yapılan tıbbi müdahaleye rağmen hayatını kaybetmiştir.



Şekil 6.9 Nordic Gemisi



Şekil 6.10 Stajerin Düştüğü Ambar Kapağı

Kaza Nedenleri:

Kazaya sebep veren durumlar arasında;

- Gemide görevli olan usta gemiciler olmasına rağmen işin stajere verilmesi ve bu

sırada denetlenmiyor olması,

Alınması Gereken Tedbirler:

Kazanan kaçınmak için yapılabilecekler;

- Gemierde yapılacak yükleme boşaltma işlemleri için yapılacak olan işle ilgili bilgilerndirme ve farkındalık sağlanması, iş güvenliği eğitimlerinin düzenli olarak verilmesi ve kurallara uyulması

6.2.5 Esra C Kazası

Olayın Açıklaması:

RINA firmasına ait ESRA C isimli gemi, Çin limanlarından yüklediği karbon anot, rulo saç, çelik levha ve kontrplak yüklerinin tahliye edileceği ilk liman olan İzmit Beldeport limanına 03.09.2021 günü yanaşmıştır. Karbon anot yükünün tahliyesi devam ederken, 08.09.2021 tarihinde ambardaki bir sıra yük devrilmiş ve o sırada çelik levhanın sapanını çözen liman işçisi devrilen yükün altında kalarak hayatını kaybetmiştir.

Yapılan kaza incelemesi sonucu, tahliye işlemi yapılırken yük ünitelerinin istif seviyesinin tolere edilebilir seviyenin üzerinde bırakılması ve yük ünitelerinin boyutlarının standart olmamasından kaynaklanan denge problemlerinin yeterince dikkate alınmamasının kazaya etken faktör olduğu, bununla birlikte, işin yapılış biçiminin etkin bir gözlem ve karar alma mekanizması olmadan ilerleyişinin kazanın oluşumuna giden süreci etkilediği sonuçlarına ulaşılmıştır.



Şekil 6.11 ESRA C Gemisi



Şekil 6.12 ESRA C Gemisi Yükleme Alanı

Kaza Nedenleri:

Kazaya sebep veren durumlar arasında;

- Tahliye işlemi yapılırken yük ünitelerinin istif seviyesinin tolere edilebilir seviyenin üzerinde bırakılması ve yük ünitelerinin boyutlarının standart olmamasında kaynaklanan denge problemlerinin yeterince dikkate alınmaması sonucu kaza meydana gelmiştir.
- Tahliyenin yapılış biçiminin etkin bir gözlem ve karar alma mekanizması olmadan ilerleyişi

Alınması Gereken Tedbirler:

Kazanan kaçınmak için yapılabilecekler;

- Gemi personeli, liman personeli, çevre ve yük emniyeti ile özellikle yapılacak işe özgün riskler de dikkate alınarak, yükleme/tahliye operasyonları planlanmadan önce -eğitimler de dahil olmak üzere- Yüklenici Temsilcisi ile birlikte risklerin değerlendirilmesi için etkin tedbirlerin alınması
- Yükleme/tahliye operasyonları başlatılmadan önce Gemi Temsilcisi ile birlikte yapılacak işe ilişkin riskler belirlenirken, yük yüksekliği toleransı başta olmak üzere riskleri azaltıcı/önleyici tedbirlerin alınarak uygulanması için prosedür belirlenmesi

6.2.6 Diğer Kaza Örnekleri

6.2.6.1 Msc Napoli Kazası

Korede Mediterranean Shipping Company'ye (MSC) ait konteyner gemisi "MSC Napoli"nin yaşadığı kazayı örnek olarak gösterilebilir.



Şekil 18 6.13 MSC Napoli Konteyner Gemisi Kaza Sahnesi Görüntüsü

63 bin tonluk yük taşıyan "MSC Napoli" adlı konteyner gemisi, İngiltere'nin yaklaşık 40 mil güneyindeki İngiliz Kanalı'nda Belçika'nın Antwerp kentinden Portekiz'in Sines limanına ulaşmak üzere 18 Ocak 2007 tarihinde yola çıkmıştır.

Açık denizde karşılaştığı şiddetli bir fırtına sonucunda iki yanında çatlaklar oluştu ve geminin makine dairesini su basmıştı. Sonuç olarak fırtına gemiyi yatık olarak sürükledi ve karaya oturmasına neden oldu. Gemide görev alan 26 mürettebat kazadan kurtuldu. Ancak kaza sonucunda gemide büyük hasar oluştu ve en önemlisi yaklaşık 2500 konteynerin bir kısmı sular altında kaldı. (Deniz Haber, 2007).

Yaşanan bu kazanın sonrasında İngiltere'nin Deniz Kazası Araştırma Şubesi (MAIB) ne bağlı görev yapan, Deniz Kazası Araştırma Şubesi (MAIB), kazayla ilgili soruşturmasına başladı. MSC Napoli konteyner gemisinin güvertesinde kurtulmuş yaklaşık 660 konteyner inceledi. Yapılan inceleme sonucunda yaklaşık 150 konteynerin, nakliyecinin beyan ettiği ağırlıktan en az 3 ton daha ağır belirlendi. (Ottonello, 2016:17).

Açık şekilde anlaşılacağı üzere, konteynerin fiili brüt ağırlığını doğru olarak beyan etme yaptırımı olmaması nedeni ile ağırlığından tonlarca fazla konteynerler gemiye yüklenmiş ve bu

hatalı yükleme bilgisi nedeni ile transferi riske atmıştır. Bir de yaşanan kötü hava koşulları ile durumun birleşmesi ile kazanın meydana gelmesi kaçınılmaz hale gelmiştir.

Uluslararası deniz taşımacılığında gelecekte yıllarda aynı tür kazaların da yaşanması, için önlem alınması gerekmiştir. Önlem olarak Uluslararası Denizcilik Örgütü Can Güvenliği Sözleşmesine konteynerlerin Doğrulanmış Brüt Ağırlıklarının (DBA) hesaplanmasını ve raporlanmasını maddesi eklenmiş ve zorunlu hale getirilmiştir. 1 Temmuz 2016 tarihini itibari ile gemiye yüklemeden önce konteynerların tarılacağı açıkça belirtilmiştir. (Dış Ticaret, 2016:21).

2023 yılına girdiğimiz şu dönemlerde bile deniz korsanlığı devam etmektedir. Bu konuya örnek olarak 23 Ocak 2021 de gerçekleşen işletmecisinin ve mürettebatının Türk olduğu konteyner gemisi Mozart'a yapılan korsan saldırısı verilebilir. Saldırı sonunda gemide görevli olan 19 çalışanın 15'i kaçımayı başarırken, 1 kişi hayatını kaybetmiştir.



Şekil 6.14 Korsan saldırısına uğrayan Mozart gemisi (Deniz Haber, 2021)

Türk gemisi Mozart'ın da korsan saldırısına uğradığı Gine Körfezi'nde 2020 yılında 2019'a göre %40 artış olduğu bildirilmiştir. Uluslararası Denizcilik Bürosu (BIM) tarafından yayımlanan "Gemilere Yönelik Korsan Saldırı ve Silahlı Soygun" Raporuna göre 2019'un ilk 9 ayında 119 olay rapor edilirken aynı dönemde 2020 yılı için 132 saldırı rapor edilmiş. Raporlanan 14 ayrı saldırıdan fidye için kaçırılan toplam 85 gemiadamının 80 tanesi Nijerya,

Benin, Gabon, Ekvator Ginesi ve Gana'dan alınmış.

Ayrıca 2020 yılında Birleşmiş Milletler Ticaret Ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından yayınlanan Deniz Taşımacılığı 2021 incelemesinde, COVID-19 krizi sırasında deniz taşımacılığında artan siber saldırılar, seyahat kısıtlamaları, sosyal mesafe önlemleri ve ekonomik durgunluk dahil olmak üzere şirketlerin kendilerini yeterince koruyamamaları nedeniyle durumun kötüleştiği, gemiler ve limanların daha iyi bağlanması ve bilgi teknolojisi ağlarına daha fazla entegre olmasıyla birlikte, siber güvenlik önlemlerinin uygulanması ve güçlendirilmesi temel öncelikler haline geldiği vurgulanmıştır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün yeni kararları, işletmelerin siber saldırı risklerine karşı güvenlik sistemleri kurmaya teşvik etmektedir. Bu koşulu sağlamayan işletmelerin mallarına Devlet otoritesi tarafından elkonulmaktadır. Ayrıca günümüzde elektronik ticaretin ve her düzeyde sanal etkileşimlerin artması nedeni ile siber güvenlik konusunun giderek daha da önem kazanacağı bildirilmiştir. Siber saldırılar tedarik zincirleri ve sunulan hizmet üzerinde felç edici etkiler yaratma potansiyeline sahip olduğu belirtilmiştir. (UNCTAD, 2020)

6.2.6.2 Valujet Kazası

Amerika kökenli hava yolu şirketi olan Valujet'in yaşadığı kaza havayolu taşımacılındaki risklere örnek teşkil etmektedir.

ValuJet-592 yolcu uçağı 11 Mayıs 1996 günü Miami'den Atlanta'ya doğru hareket etmektedir. Kargo ambarında çıkan yangın nedeniyle kalkışından yaklaşık 10 dakika sonra Florida Everglades'te düşmüştür ve uçaktaki 110 kişi yaşamını yitirmiştir. (NTSB, 1997:1).

Kazadan sonra Amerika Ulaştırma Güvenliği Kurulu (NTSB) soruşturma başlatmış ve yangının neden çıktığını araştırmıştır.

Yapılan bu araştırmaya neticesinde ValuJet 592'de yaklaşık 1800 kg yük taşıdığı ve bunların arasında yolcu bagajlarının, posta ve uçak malzemelerinin olduğu belirlenmiştir. ValuJet havayolunun bakım şirketi olan Sabretech firması tarafından hazırlanan belgede uçak malzemeleri olarak ifade edilen kargolar arasında yer alan 5 “boş” koli, yaklaşık 140 adet

oksijen jeneratörü, 1 adet burun jantı bulunduğu ifade edilmiştir (NTSB, 1997:1-2).

Ancak kaza yerinde yapılan incelemeler neticesinde, beyanda boş olarak ifade edilen 5 kolide kimyasal madde bulunduğu, bu kimyasalın oksijen jeneratörleri ile etkinleşmesi neticesinde yangının çıktığına dair bulgulara ulaşılmıştır. (NTSB, 1997: 44). Yapılan hatalı beyan ve listeleme neticesinde kazanın kaçınılmaz hale geldiği düşünülmektedir.

Kaza sonrasında 1997 yılında Valu Jet şirketinin çalışma hayatına son verilmiştir. Sabretech firmasına 500 bin dolar para cezası verilmiş, ancak 1999 yılında cezayı ödeyemeden iflasını ilan etmiştir. Örnek gösterilen bu trajik kaza tüm dünyada geniş yankı uyandırmıştır. Yolcu uçaklarında yük taşımacılığı nedeni ile ortaya çıkabilecek risklerin önüne geçilmesi için bir dizi önlemlerin alınmasını tetiklemiştir.

Sonuç olarak FAA, yolcu uçaklarına yangını algılama ve söndürme sistemlerinin kurulması zorunlu hale getirilmiştir. Ek olarak 2008 yılından itibaren kimyasal oksijen jeneratörlerinin yalnızca kargo uçakları ile taşınması zorunlu hale getirilmiştir.

6.2.6.3 Montreal Maine Atlantic Kazası

5 Temmuz 2013'te 111 tank vagonunda milyonlarca litre petrol taşımakta olan Montreal Maine Atlantic (MMA) şirketinin yük treninde yaşanan kaza bu duruma örnek teşkil etmektedir. Sürücü değişimi için Nantes kasabasında durduğu sırada, yük treninin frenlerinin boşalması nedeni ile tren hızla raydan çıkmış ve yaklaşık 60 vagona oluşan hasar neticesinde 6 milyon litre petrol yayılmıştır. Yaşanan bu kaza sonucunda yaklaşık 50 kişiyi hayatını kaybetmiştir. Kaza neticesinde meydana gelen yangın yaklaşık 2000 ev hasar görmüş hatta şehir merkezinde oldukça geniş çaplı bir kazaya sebep olmuştur.



Şekil 20 6.15 Montreal, Maine & Atlantic Railways Tren Kazası (TSB, 2014:1)

6.2.6.4 Süveyş Kanalı Kazası (23 Mart 2021)

23 Mart 2021 tarihinde Ever Given adlı konteyner gemisinin Süveyş Kanalı'nda kum fırtınası ve kötü hava koşulları nedeniyle karaya oturması Süveyş kanalı bir hafta boyunca kapalı kalmasına neden olmuştur. Günde ortalama 50 geminin geçtiği ve Dünya çapında ticaretin %13'ünün meydana geldiği Süveyş kanalında, Lloyd's List tahminine göre her gün 9 milyar dolar ve her saat 400 milyon dolarlık malların geciktiği tahmin edilmektedir. (Meade, 2021).



Şekil 6.16 23 Mart 2021 Süveyş Kanalı'nı engelleyen Ever Given

Panama bandıralı 200 bin ton ağırlığındaki geminin Çin'den Rotterdam limanına doğru hareket halinde ederken sabah 08.40'ta karaya oturduğu belirtilmektedir. 2018 yılında inşa edilen Ever Given gemisi, Evergreen Marine şirketi tarafından işletilmektedir. Şirket tarafından geminin şiddetli rüzgar nedeniyle yönünün saptığının ve karaya oturduğunun tahmin edilmektedir.

Süveyş Kanal İdaresi, altı gün süren çalışmaların ardından 29 Mart tarihinde dev yük gemisini yüzdürme çalışmalarının başarıyla sonuçlandığını ve kanalın, deniz trafiğine açıldığını açıklamıştı. Bu kriz nedeni ile Mısır'ın günlük olarak 12-14 milyon dolar zarara uğradığı tahmin edilmektedir. Ever Given'ın küresel ticarete verdiği günlük zararın ise 10 milyar dolar civarında olduğu belirtilmiştir.

6.2.6.5 Korsanlarca Kaçırılan “Horizon 1”

Aden Körfezinde içinde 23 kişilik mürettebatlı ile kaçırılan Türk Bayraklı MV Horizon 1 isimli kuru yük gemisi fidyelerin ödenmesiyle serbest bırakılmıştır. Suudi Arabistan'dan Ürdün'e sülfür yükü götürdüğü sırada Aden Körfezi'nde deniz haydutlarının saldırısına uğradığı bildirilen "Horizon-1" gemisi Horizon Denizcilik İç ve Dış Ticaret A.Ş tarafından işletilmektedir.

"Horizon-1" adlı 33 bin tonluk Türk bayraklı kuru yük gemisinin Suudi Arabistan'da yükleme yaparak, Ürdün Akabe Limanı'na hareket halindeyken saat 08.20 sularında Yemen'in 75 mil açığında 3 Somali kökenli korsanı tarafından kaçırılmıştır. Korsanlar gemiye çıkarak 23 Türk personeli etkisiz hale getirdiğini ve geminin kontrolünü ele geçirmişlerdir. (<http://en.timeturk.com>, 2009)

Somalili korsanlar Türk gemisini 3 ay sonar terk etmişlerdir. Ulaştırma Bakanlığı'ndan konu ile ilgili yapılan yazılı açıklamada, "8 Temmuzda Aden Körfezi'nde deniz haydutları tarafından kaçırılan ve 11 Temmuzda Somali'nin Eyl Limanı'na demirletilen Horizon 1 adlı Türk gemisi ile ilgili sorun, gemi donatanının yaptığı girişimler ve diğer çalışmalar sonucunda çözülmüştür" açıklamasında bulunmuştur.

Korsanlar tarafından 8 Temmuz 2009 tarihinde Aden Körfezi'nde kaçırılan Horizon-1 gemisinin yöneticileri ile korsanlar arasında sonunda anlaşmaya varılmış. Şirket ve korsanlar

arasındaki anlaşmaya göre şirket fidyeyi ödemeyi kabul etmiştir. Fidyeye ödenmesiyle serbest bırakılmıştır.



Şekil 6.17 Harizon 1 Gemisi

6.3 TAŞIMACILIK RİSKLERİNE KARŞI ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER

Uluslararası taşımacılıkta risklerin en aza indirilmesi için önerilen tedbirler, personel, işletmeler, ve taşıma araçları olmak üzere sınıflanarak belirtilmiştir.

6.3.1 Personellere Yönelik Alınması Gereken Önlemler

Lojistik sektöründe hizmet veren firmaların nakliye, paketleme ve yükleme süreçlerinde yetkili tüm çalışanlara sorumlu olduğu alanları eksiksiz ve hatasız yürütmeleri için görev tanımları doğrultusunda gerekli eğitimler verilmelidir. Ayrıca tehlikeli madde transferlerini

gerçekleştiren şirketlerde görev yapan tüm çalışanlarının yetkili kurumlardan gerekli eğitim ve belgeleri almış olması gerekmektedir.

Uluslararası Gemi Adamları Sözleşmesi 1978 yılına Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde gerçekleştirilen uluslararası bir konferans neticesinde kabul edilmiştir. Sözleşme’de devletlerin yerine getirmekle yükümlü oldukları gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiyaları hakkında uluslararası standartlar belirlenmiştir. Bunun için taraf devletler, Sözleşme’nin bütün ve etkili bir şekilde uygulanmasını sağlamak üzere gerekli kanun, yönetmelik gibi tüm yasal ve idari düzenlemeleri yapmakla yükümlü kılınmıştır. Türkiye, 1992’den bu yana Sözleşme’nin tarafıdır. Elektronik Harita Gösterim (ECDIS), Köprüüstü Kaynakları Yönetimi (BRM), Makine Dairesi Kaynak Yönetimi (ERM), Radar Gözlem ve Plotlama (RADAR) ile Otomatik Radar Plotlama Aygıtlarını kullanma eğitimleri (ARPA) sertifikalarının Gemi adamlarında bulunması zorunlu sertifikalar arasında yer almaktadır.

Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Code), Deniz Güvenlik Komitesi ve Deniz Güvenlik Çalışma Grubu’nun; yolcuların, mürettebatın ve geminin güvenliğini tehdit eden terörist hareketlerin önlenmesine yönelik işlemlerin ve önlemleri kapsamaktadır. Bu Kod’un amacı, güvenlik tehditlerini tespit etmek, uluslararası ticarete kullanılan gemileri ve liman tesislerini etkileyen güvenlik tehditlerini önleyici önlemler almak amacı ile Taraf Devletler, Devlet kuruluşları, yerel makamlar ve denizcilik ve liman endüstrileri arasındaki işbirliğini kapsayan uluslararası bir yapı tesis etmektir.

ADR (Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması), tehlikeli maddelerin, insan sağlığına ve çevreye zarar vermeden, güvenli ve düzenli şekilde kamuya açık karayolu ile taşınmasını sağlayan bir yönerge, Bu yönerge, taşıma faaliyetinde yer alan gönderenlerin, alıcıların, dolduranların, yükleyenlerin, boşaltanların, ambalajlayanların, taşımacıların ve tehlikeli madde taşıyan her türlü aracın operatör ve sürücülerinin sorumluluk, yükümlülük ve çalışma koşullarını da belirler. Bu yönetmelik kapsamında alınan belgelere ve sertifikalara ADR belgesi adı verilmektedir.

Transferi sağlanacak her yeni malzeme için taşınması sırasında oluşabilecek yeni riskler göz

önünde bulundurulmalı gerekli eğitimler, yenilikleri kapsayacak şekilde belirli aralıklarla tekrar edilmelidir. Transferi sağlayacak olan firma çalışanları ve yöneticileri malzemelerin herhangi bir engele takılmadan transferini sağlamak için söz konusu mal veya malların taşıma belgelerini eksiksiz ve tam bir şekilde hazırlanmasını sağlamak zorundadır.

6.3.2 Firmalar Yönelik Alınması Gereken Önlemler

Lojistik firmalarının tarafından işlemleri kolaylaştıracak ve karışıklıkları en aza indirecek, yapılan işlemlerde zamandan tasarruf edilmesini sağlayacak yazılım sistemleri seçilmelidir. Bu konu aslında taşıma risklerin önlenmesi oldukça önem taşımaktadır.

Uluslararası taşımacılık için kullanılacak rota ve bu rota üzerinde bulunan gümrük noktaları, depolanma detayları, vergi bilgileri gibi konularda detaylı bilgiye sahip olmak gerekli belgelerin düzenlenmesi oldukça önemlidir. Uluslararası taşımacılık için gerekli olan belge ve raporlara genel itibari ile aşağıdaki örneklenmiştir.

CMR Belgesi	İthalat ve İhracat Belgeleri
Nakliyecisi Makbuzu	Konşimentolar
Araç Karneleri	Menşe Belgeleri
Paket Posta Mektupları	Lojistik Yapılacak Ülkenin Kurallarına Uyumluluk
Tesellüm Belgeleri	Gösterildiğini İspatlayan Belgeler
Gümrük Belgeleri	
Taraflar Arası Sözleşmeler	

Uluslararası taşımacılıkta bazı ürün kısıtlamaları bulunmak olup her malın transfer mümkün olmamaktadır. Özellikle çevreye zarar verebilecek olan malların taşınması için birçok kural bulunmaktadır. Uluslararası standartlar tarafından belirlenen bu kurallara

uyulmadan malların taşınması halinde birçok cezai yaptırım uygulanmaktadır. Bu mallar kısaca aşağıda yer almaktadır.

- Alkol ve alkol ürünleri
- Zehirli ve kimyasal maddeler (genel adlandırma olarak tehlikeli maddeler)
- Karbon piller
- Uyuşturucular
- Keskin ve zarar verme amaçlı olarak kullanılabilecek nesneler

Gelişen teknolojiler ve her geçen gün artan ulaşım imkânları, uluslararası taşımacılık yöntemlerinin de gelişimini sağlamaktadır. Dünyanın bir ucundan başka bir ucuna ticaret yapmayı kolaylaştıran bu lojistik türü ile üretimini yaptığınız malları neredeyse dünyanın istediğiniz bölgesine (norm ve sözleşmelere bağlı kalarak) transfer edilebilmektedir.

Bu konudaki yeni gelişmelerin takibi hem işlerin sürekliliğinde herhangi bir kesinti yaşanmasını önler hem de yeni yollar ve yeni seçenekler ile maliyetleri düşürücü bir etki yaratabilir. Bunun için uluslararası ticaret yapan firmaların taşımacılık işlemlerini takip etmeleri ve güncel veriler hakkında bilgi sahibi olmaları gerekmektedir.

Son olarak, teknolojinin gelişmesiyle birlikte işletmelerin her türlü bilgilerinin çalınma riskine (siber saldırılar vb) karşı bilgi yönetim sistemlerine koruma sistemleri (anti-virüs bv.) kurması ve siber saldırılar ile ilgili tüm kullanıcılarına eğitimler verilmelidir.

6.3.3 Taşıma Araçları Yönelik Alınması Gereken Önlemler

Araçların kullanılacağı alanlar kapsamında görev çıkış ve dönüş bakımları düzenli olarak yapılmalı ve ilgili trafiğe her zaman ulaşabilmeleri için haftalık, aylık ve yıllık bakım programlarına ara verilmemelidir.

Transferi sağlayacak olan araçlarının görevden önce detaylı bir kontrolden geçerek hizmete alınması, standartların her görevden önce check list ile kontrol edilmesi risklerin önceden tespit edilmesi anlamında oldukça önemlidir.

Ayrıca araçların belirli dönemlerde temizlik ve bakımlarının sağlanması, dönemsel testlere tabi tutulmaları gerekmektedir.

7 SONUÇ VE ÖNERİLER

İlgili tezde uluslararası ticarete kullanılan taşımacılık sistemleri avantaj ve dezavantajları ile değerlendirilmiş, sahip oldukları riskler ve risklerden kaçınmaya ilişkin önlemler ifade edilmeye çalışılmıştır. Uluslararası taşımacılıkta riskler örneklendirilmiş ve bu risklerden kaçınılması için alınacak olan önlemler; persone, işletme ve araçlar olmak üzere sınıflandırılması hedeflenmiştir. Kriterleri yerine getirecek ve kontrol edecek olan insan faktörünün oluşturabileceği riskler dikkate alındığında, uluslararası taşımacılık faaliyetlerinde oluşabilecek olan risklere karşı önlem alınmasını zor olduğu anlaşılmıştır.

- Taşıma türünün transfer edilecek mallara göre uygun ve doğru seçimi maddi kayıpların önüne geçilmesi konusunda önem taşımaktadır.
- Seçilen taşıma sistemini kapsamında gerekli kurallar ve mevzuatlara oldukça dikkat edilmelidir.
- Pandemi gibi kriz durumlarında esnek ve yaratıcı hamlelere her zaman hazır olabilmek ve gerektiğinde hızlıca değişimlere ayak uydurmak gerektiği unutulmamalıdır.
- Teknolojik gelişmeler takip edilmeli trafik kazalarının azaltılması için kullanılan akıllı ulaşım sistemleri gibi uygulamalar araştırılmalı ve analiz edilmeli ve gerektiğinde kullanılmalıdır.
- Çalışma alanı kapsamında daha önce gerçekleşen olumsuz olaylardan dersler çıkararak, bunları önleyecek aksiyonlar planlanmalıdır.
- Lojistik sektöründe hizmet veren firmaların nakliye, paketleme ve yükleme süreçlerinde görev alan tüm personele sorumlu olduğu alanda görev tanımları doğrultusunda gerekli eğitimler tam ve eksiksiz olarak verilmelidir.
- Lojistik firmalarının tarafından işlemleri kolaylaştıracak ve karışıklıkları en aza indirecek, yapılan işlemlerde zamandan tasarruf edilmesini sağlayacak yazılım sistemleri seçilmelidir.

- Teknolojinin gelişmesiyle birlikte işletmelerin her türlü bilgilerinin çalınma riskine (siber saldırılar vb) karşın bilgi yönetim sistemlerine koruma sistemleri (anti-virüs bv.) kurması ve siber saldırılar ile ilgili tüm kullanıcılarına eğitimler verilmelidir.
- Araçların kullanılacağı alanlar kapsamında görev çıkış ve dönüş bakımları düzenli olarak yapılmalı ve ilgili trafiğe her zaman ulaşabilmeleri için haftalık, aylık ve yıllık bakım programlarına ara verilmemelidir.
- Transferi sağlayacak olan araçlarının görevden önce detaylı bir kontrolden geçerek hizmete alınması, standartların her görevden önce check list ile kontrol edilmesi risklerin önceden tespit edilmesi anlamında oldukça önemlidir. Ayrıca araçların belirli dönemlerde temizlik ve bakımlarının sağlanması, dönemsel testlere tabi tutulmaları gerekmektedir.

Özetle, testler ve araştırmalar ışığında taşımacılıkta bazı risklere karşı bazı önlemler alınabilirken; Bunların bir kısmının tespit edilmesi ve önlem alınmasının ancak o bilinmeyen riskin ortaya çıkması ve olumsuz sonuç gösterilmesi ile gerçekleşebileceği tespit edilmiştir. Bu nedenle nakliye risklerinden tamamen kaçınmak mümkün değildir. Ancak söz konusu risklerin yönetilmesi, yetkili kuruluşlar tarafından verilen eğitim, denetim, konulan kurallar ve taşıma faaliyetlerinde bulunan şirketlere ve bunların personeline uygulanan yaptırımlar ile mümkündür.

Konu ile ilgili “Uluslararası Taşımacılıkta Kullanılan Sevk Belgeleri ve Nedenleri”, “Uluslararası Taşımacılıkta Gerçekleşen Kazaların Ülkeler Arası Kıyaslanması” ve “Taşımacılık Türüne Göre Kaza Oranlarının İncelenmesi” gibi konularda yapılacak çalışmalar ile araştırmalar geliştirilebilir.

KAYNAKÇA

Acar, Ö.F., Çetinceli, K., (2020). Uluslararası Ticarete Taşıma Türlerinin Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksine Etkisi ve İş Yapma Kolaylığı Endeksi İlişkisi. Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 7(3), 887-905.

Anonim (2009), Hürriyet, 12.06.2009, İstanbul S.19

Avcı, E. (2014), “Türkiye Ve Irak İçin Petrol İle Doğal Gazın Anlamı Ve Bu İki Devletin Fosil Yakıt Politikaları” , Usbed, S.32.

Avcı, Y. (2014). Karayolları Taşımacılık Faaliyetlerinde Risk Yönetimi Ve Sigorta. Yüksek Lisans Tezi, Okan Üniversitesi, İstanbul. Ayhan, A. F. (2015) “Irak’ın Petrol Ve Doğal Gaz Bağlamında Enerji Altyapısı Ve Türkiye’nin Irak’ın Kuzeyine Yönelik Enerji Politikası”, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, S.11.

Aydemir, H. (2016). Türkiye’de Boru Hattı Ulaştırması: Genel Durumu, Uluslararası Karşılaştırmalar Ve Hedef İle Politikalara Yönelik Öneriler . Dokuz Eylül Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Fen Ve Mühendislik Dergisi , 18 (54) , 399-408 . Retrieved From <https://Dergipark.Org.Tr/En/Pub/Deumffmd/Issue/40782/491926>

Brida, G., Lanzilotta, B., Brindis, M., Rodríguez, S., (2014). Long-Run Relationship Between Economic Growth And Passenger Air Transport İn Mexico. Serie DT, 14(4), 1-15.

Çakırlar, H. (2009). İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı:

Çalışkan, A.E. (2009). Dış Ticaret İşlemlerinde Risk Yönetimi. Yüksek Lisans Tezi,

Deveci, D. A. & Çavuşoğlu, D. (2013). İntermodal Demiryolu Taşımacılığı: Türkiye İçin Fırsatlar Ve Tehditler . Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi , 5 (1) , 93-120 . Retrieved From <https://Dergipark.Org.Tr/En/Pub/Deudfd/Issue/4580/62731>

Deveci, D.A. (2013). Çoklu Taşımacılık Sistemi Açısından Türkiye’de Ulaştırma Alanındaki Gelişmelerin Değerlendirilmesi, Lojistikte Güncel Konular (Editör: Pınar Seden Meral), Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu Yayınları:6, İstanbul.

Emeç, A.S., (2021). Türkiye’nin Denizyolu İhracatını Etkileyen Faktörler. Tarsus Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Fakültesi Dergisi, 1(2), 1-14.

Ergin, H., & Çekerol G. S. (2008). İntermodal Yük Taşımacılığı Ve Türkiye Hızlı Tüketim Malları Dağıtımını İçin Uygulama Denemesi. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 22, 207–230.

Gültekin, S. (2011). Küreselleşme Çağında Dış Ticarete Rekabet İçin Kümelenme Stratejisi: Türkiye’nin Tarım Kümelenmesi Gerekliği. Kocaeli Üniversitesi Sosyal

Bilimler Enstitüsü Dergisi, 22(2), 29-40.

H. Cahit, Soysal; Osman Uysal Ve Murat Atabınıcı, Gümrük Ve Dış Ticaret Terimleri Sözlüğü, Gümrük Müfettişleri Derneği, 1999, S.265,

Ivanov, A. Das Coronavirus (COVID-19/SARS-CoV-2) and supply chain resilience: A research note International Journal of Integrated Supply Management, 13 (1) (2020), pp. 90-102

İdesbas. (2017). Serbest Bölge Nedir? [Http://Www.İdesbas.Com/Serbest-Bolge-Nedir](http://Www.İdesbas.Com/Serbest-Bolge-Nedir), Erişim Tarihi: 13/12/2017

İpek, H. (2015). Uluslararası Ticaret, Türkiye-Türkmenistan İlişkileri Ve Taşımacılık Uygulamaları. Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi, İstanbul.

Jomthanachai, Suriyan & Wong, Wai-Peng & Soh, Keng Lin & Lim, Chee. (2021). A global trade supply chain vulnerability in COVID-19 pandemic: An assessment metric of risk and resilience-based efficiency of CoDEA method. Research in Transportation Economics. 93. 101166. 10.1016/j.retrec.2021.101166.

Kaplan, M. (2013). İhracat Performansına Etki Eden Faktörler Ve Pazarlama Planlama Yeteneği İle İhracat Performansı İlişkisi Üzerine Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Çanakkale.

Kasapoğlu, L., Cerit, A.G. (2011). Türkiye’de İntermodal Konteyner Taşımacılığında Demiryolu Ulaştırma Potansiyelinin Analizi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Cilt: 3, Sayı:1, Ss.59-72.

Keser, H., Ay, S., & Çetin, I. (2018). Ulaştırmada Karayolları: Türkiye’deki Gelecek Beklentileri. Tesam Akademi, 5(2), 63–93.

Koban, E. & Keser, H. Y. (2015). Dış Ticarete Lojistik. (6. Baskı). Bursa, Türkiye: Ekin Basım Yayın Dağıtım.

Köfteci, S. , Gerçek, H. "Yük Taşımacılığında Taşıma Türü Seçimi İçin Lojistik Maliyetlere Dayalı İkili Lojit Model" . Teknik Dergi 21 (2010): 5087-5112

Küçük, B. (2016). Utl 510 Lojistik Yönetimi: Ders Notları. İstanbul: Maltepe Üniversitesi. Marmara Üniversitesi: İstanbul.

Meade, R. (2021). "Suez blockage extends as salvors fail to free Ever Given". Lloyd's List. Rough calculations suggest westbound traffic is worth around \$5.1bn daily while eastbound traffic is worth \$4.5bn.

Pradhan, R. P., Bagchi, T.P., (2013). Effect Of Transportation İnfrastructure On Economic Growth In India: The VECM Approach. Research in Transportation

Economics, 38(1), 139-148

Rota, Y. (2011). Özel Sektörün Demiryolu Beklentileri, Transport Dergisi, 2011/4.

Seyidoğlu, H. (2007). Uluslararası İktisat: Teori Politika Ve Uygulama (16. Baskı). İstanbul, Türkiye: Gizem Can Yayınları.

Sharma, A. Shishodia, S. Kamble, A. Gunasekaran, A. Belhadi. Agriculture supply chain risks and COVID-19: Mitigation strategies and implications for the practitioners International Journal of Logistics Research and Applications (2020), pp. 1-27

Singh, R. Kumar, R. Panchal, M.K. Tiwari Impact of COVID-19 on logistics systems and disruptions in food supply chain International Journal of Production Research (2020), pp. 1-16

Straube, F., Ma, S. and Bohn, M. (2008) Internationalisation of Logistics Systems – How Chinese and German Companies Enter New Markets, Springer, Heidelberg.

T.C. Başbakanlık Yatırım Destek Ve Tanıtım Ajansı (2010). Taşımacılık Ve Lojistik Sektör Raporu, Ocak 2010.

Taç, Ş. G. (2018). Karayolu ulaşımında meydana gelen trafik kazalarının önlenmesinde akıllı ulaşım sistemlerinin etkisi . Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi , 1 (2) , 12-21 . Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/jitsa/issue/39569/462855>

Tahirler, S. (2016). Uluslararası Ticarete Türkiye-Rusya İlişkileri Ve Taşımacılık. Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi, İstanbul. Trakya Bölgesinde Faaliyet Gösteren İşletmeler Üzerine Bir İnceleme. Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi, Edirne. Polat, 2007, S.30).

TÜSİAD (2012). Türkiye’de Dış Ticaret Süreçleri: Maliyet Ve Rekabet Unsurları. Yayın No: Tüsiad-T/2012-2/526.

UDHB (T.C. Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı) 2013. 11. Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Şurası. Demiryolu Çalışma Grubu Raporu. Ankara.

Uğurlu, O. (2009), “Çevresel Güvenlik Bağlamında Uluslararası Enerji Politikalarında Türkiye”nin Yeri Ve Önemi”, 1. Baskı, Umuttepe Yayınları, Kocaeli, S.197-198.

United Nations Conference On Trade And Development, UNCTAD, Review of Maritime Transport (2020). United Nations Publications, 4-6.

Usta G. ve Sarı A., (2021). Denizyolu Ticareti, Ekonomik Büyüme ve Dış Ticaret Haddi Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: Türkiye İçin ARDL Yaklaşımı. Nazilli İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 2(1), 31-44.

Yurdakul, E. M. (2014). Türkiye’de İthalatın Gelişimi Ve İthalatın Yapay Sinir Ağları Yönetimi İle Tahmin Edilebilirliğine Yönelik Bir Analiz. Doktora Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın.

Zeybek, H. Ve Kaynak, M. (2008). What Role For Turkish Ports İn The Regional Logistics Supply Chains, IIs 2008, Wisconsin, Usa, May, 27-30.



ÖZGEÇMİŞ

2021-2023 – BEYKOZ ÜNİVERSİTESİ – LİSANSÜSTÜ PROGRAMLAR ENSTİTÜSÜ / ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK (YÜKSEK LİSANS-TEZLİ)

2015-2017 - OKAN ÜNİVERSİTESİ - İŞLETME VE YÖNETİM BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
/ ULUSLARARASI TİCARET (LİSANS)

2012-2015 - GEDİK MESLEK YÜKSEK OKULU - İKTİSADİ VE İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ / DIŞ TİCARET (ÖN LİSANS)

Halihazırda TURKCELL / Satış Ürünleri Kategori Yöneticisi olarak çalışmaktayım.