



V. Ulaştırma ve Lojistik Ulusal Kongresi

01-02 Ekim, 2021, Bartın

<http://www.ulk.ist/>



Konteyner Taşımacılığında Navlun ve Masraflar

İlknur Tanrıverdi

Öğr. Gör. Dr., Bandırma Onyedi
Eylül Üniversitesi Manyas
Meslek Yüksekokulu Pazarlama
ve Reklamcılık Bölümü
itanriverdi@bandirma.edu.tr

Özet

Yük taşımacılığı açısından değerlendirildiğinde denizyolu taşımacılığı günümüzde en çok tercih edilen taşıma modu haline gelmiştir. Dünya ticaretinin %85'inin denizyolu taşımacılığı ile yapılması, uluslararası ticaretteki bu hacmin önemli bir kısmını limanların, gemilerin ve konteynerlerin üstlendiğini ortaya koymaktadır. Trump ve liner taşımacılık şeklinde gerçekleştirilen denizyolu taşımacılığında trump taşımacılık daha çok dökme yüklerin taşındığı, geminin hareketinin yükün varlığına bağlı olduğu taşıma türünü ifade ederken, liner taşımacılık ise düzenli servislerin olduğu, çoğunlukla taşımının konteynerler ile yapıldığı taşıma türüdür. Geçmişten günümüze denizyolu taşımacılığına ve beraberinde konteyner taşımacılığına olan talep ciddi bir artış eğilimindedir. Ürünleri kapıdan kapıya (door to door) teslim etme, zarar görmeden alıcıya ulaştırma, zamandan ve maliyetlerden tasarruf sağlama, parsiyel taşımacılık yapma, karayolu, demiryolu gibi taşıma modları ile de birleştirilerek intermodal taşımacılık gerçekleştirme gibi imkanları sunan konteyner taşımacılığı ise günümüzde en çok tercih edilen taşıma yöntemlerinden biri durumundadır. İhracat ve ithalat taşımacılığında ürünlerin kıtalararası müşterilere ulaştırılmasında sıklıkla tercih edilen bir araç olan konteyner taşımacılığında, uygulamada en sık karşılaşılan masraf ve maliyetlerin belirlenmesi ve ortaya konması bu makalenin çıkış noktasını oluşturmaktadır. Konteyner taşımacılığında deniz navlununu oluşturan ve etkileyen kalemler, ithalat ve ihracat taşımalarında Türkiye'de liman masraflarını oluşturan kalemler ve içerikleri ve konteyner boş dönüşlerinde oluşan demuraj ve ardiye maliyetlerinin literatür taraması ile incelenmesi ve uygulamada faturalandırılan kalemlerin belirlenmesi çalışmanın amacını oluşturmaktadır. Konu ile ilgili ulusal alanda çok az sayıda çalışmanın olması, uluslararası literatürde alana olan ilginin her geçen gün artması, denizyolu taşımacılığını tercih eden ihracat ve



ithalatçıların lojistik maliyetlerinin önemli bir kısmını bu masrafların oluşturması çalışmanın önemini ortaya koymaktadır. Çalışmada ulusal ve uluslararası alanda literatür taraması yapılmış, uygulamaya yönelik Türkiye’de konteyner taşımacılığı hizmeti veren armatörlerin web sitelerinden yararlanılarak konteyner taşımacılığında oluşan masrafların ve içeriklerinin Türkiye’de konteyner taşımacılığında hizmet veren limanlar bazında tespit edilmesi sağlanmıştır. Bu kapsamda konteyner düzenli hat taşımacılığı yapan büyük armatörler Maersk, Msc, Hapag Lloyd, Cosco, CMA CGM, Yang Ming, Evergreen ve lokal armatörler olan Arkas, Turkon, Medkon ve Akkon’un web sitelerinden ve konteyner taşımacılığında en çok kullanılan limanların olduğu Gemlik, Mersin, İstanbul, Kocaeli, İzmir, Mersin’de yer alan liman işletmelerinin web sitelerinden yararlanılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre konteyner taşımacılığı masrafları ihracat taşımalarında masraflar ve ithalat taşımalarında masraflar olmak üzere iki açıdan ele alınmış, ihracat taşımacılığında masraflar navlun masrafları, liman masrafları, ardiye, ithalat taşımalarında ise navlun masrafları, liman masrafları, demuraj, detention, ardiye olarak belirlenmiştir. Navlunu oluşturan ve etkileyen masraflar ve liman masraflarını oluşturan kalemler ayrıca incelenmiş, detayları ortaya konmaya çalışılmıştır. Değişen ekonomik, bölgesel, çevresel, yoğunluk, taşınan yükün özelliği gibi durumlarda armatörün navluna eklediği ücret olarak ifade edilen ek navlun (surcharge) çalışmada açıklanmış ve bu ek navlunlardan en çok kullanılan BAF, EBS, CAF, HC surcharge, OT surcharge, IMCO surcharge, PSS surcharge kavramları örnekler ile açıklanmıştır. İhracatta liman masrafları fabrika dolum ve liman dolum olarak ayrılmakta genellikle fabrika dolumunda masraflar; yükleme masrafı (free in), geçici kabul, terminal elleçleme ücreti, terminal güvenlik ücreti (ISPS), konşimento ücreti, reefer gözetim ücreti, liman dolumunda ise yükleme masrafı (free in), terminal elleçleme ücreti, terminal güvenlik ücreti (ISPS), saha dolum ücreti, konşimento ücreti, reefer gözetim ücreti faturalandırılmaktadır. İthalatta ise liman masrafları fabrika boşaltma ve liman boşaltma olarak ayrılmakta, fabrika boşaltmada tahliye masrafı (free out), terminal güvenlik masrafı, tahliye nezaret ücreti, geçici kabul, ordino, reefer gözetim ücreti olarak, liman boşaltmada ise tahliye masrafı (free out), terminal güvenlik masrafı, tahliye nezaret ücreti, ordino, reefer gözetim ücreti olarak faturalandırılmaktadır.

Anahtar Kelimeler:

Konteyner Taşımacılığı, Denizyolu Taşımacılığı, Navlun, Liman Masrafları



V. Ulaştırma ve Lojistik Ulusal Kongresi

01-02 Ekim, 2021, Bartın

Freight and Costs of Container Transportation

Abstract

When evaluated in terms of freight transportation, maritime transportation has become the most preferred mode of transportation today. The fact that 85% of world trade is carried out by maritime transport reveals that ports, ships and containers undertake a significant part of this volume in international trade. In maritime transportation carried out in the form of tramp and liner transportation, tramp transportation refers to the type of transportation in which bulk cargoes are transported and the movement of the ship depends on the presence of the cargo, while liner transportation is the type of transportation where there are regular services and mostly containers are transported. From past to present, the demand for maritime transport and container transport has been on a serious upward trend. Container transportation is one of the most preferred transportation methods today, which offers the opportunity to deliver the products door to door (door to door), deliver them to the buyer without any damage, save time and costs, make partial transportation, and perform intermodal transportation by combining with transportation modes such as road and rail. The starting point of this article is to determine and reveal the most frequently costs in container transportation, which is a frequently preferred vehicle for transporting products to intercontinental customers in export and import transportation. The aim of the study is to examine the items that make up and affect the sea freight in container transportation, the items that make up the port costs in import and export transportation in Turkey and their contents, and the demurrage and storage costs that occur in empty container returns, through literature review, and to determine the billed items in practice. The fact that there are very few studies on the subject in the national field, the interest in the field in the international literature is increasing day by day, and the fact that these costs constitute a significant part of the logistics costs of exporters and importers who prefer maritime transport reveals the importance of the study.

In the study, a literature review was conducted in the national and international arena, and by using the websites of the shipowners providing container transportation services in Turkey, the costs and contents of container transportation were determined on the basis of ports serving in container transportation in Turkey. In this context were used the websites of the big ship owners as Maersk,



Msc, Hapag Lloyd, Cosco, CMA CGM, Yang Ming, Evergreen, local ship owners as Arkas, Turkon, Medkon, Akkon and the port operators in the most used ports for container transportation as Mersin, Istanbul, Kocaeli, Izmir and Mersin. According to the results obtained, container transportation costs are handled in two aspects, namely the expenses in export transportation and the expenses in import transportation. The costs that make up and affect the freight and the items that make up the port costs are also examined and their details are tried to be revealed. The surcharge, which is expressed as the fee added to the freight by the shipowner in cases such as changing economic, regional, environmental, density, and the characteristics of the cargo transported, has been explained in the study and the most commonly used of these surcharge are the concepts of BAF, EBS, CAF, HC surcharge, OT surcharge, IMCO surcharge, PSS surcharge explained with examples. Port expenses in export are divided into factory filling and port filling, generally the expenses in factory filling; loading fee (free in), temporary admission, terminal handling fee, terminal security fee (ISPS), bill of lading fee, reefer surveillance fee, free in at port loading, terminal handling fee, terminal security fee (ISPS), field filling fee, bill of lading fee, reefer surveillance fee are billed. In import, port costs are divided as factory unloading and port unloading, in factory unloading, evacuation cost (free out), terminal security cost, evacuation supervision fee, temporary admission, delivery order, reefer surveillance fee, in port unloading, evacuation cost (free out), terminal It is billed as security cost, evacuation supervision fee, delivery order, reefer surveillance fee.

Keywords:

Container Transportation, Maritime Transportation, Ocean Freight, Local Port Charges

