

Dünya ticaretine egemen taşımacılık: Denizyolu

Dünya ticaretine deniz taşımacılığı egemendir. Dünya coğrafyasında su kürenin ağırlıklı yer tutması, gemilerle büyük çapta taşıma yapılabilmesi, deniz taşımacılığının en ucuz taşıma şekli olması bu olgunun temel nedenlerini teşkil eder. Deniz taşımacılığı, dünya ticaretinin %92'sini omuzlamaktadır. Ülkeler ve kıtalar arasında denizden taşınan yük miktarı da 7 milyar tondur.

Deniz taşımacılığı uluslararası haklı rekabete açıktır. Ticaret gemileri, bayrakları ne olursa olsun, denizlerde birbirleriyle rekabet olanağına sahiptir. Bunu da denizlerin insanlığın ortak malı oluşu şekillendirmiştir. Bu şekillendirme, mare liberum ilkesi olarak bilinir.

Mare liberum, denizde seyir yapan gemilerin, kimin karasuyunda olursa olsun, seyrüsefer özgürlüğünden yararlanacağını söyler. Bu ilkenin özünde denizlerin insanlığın ortak malı olduğu kuramı yatar. Bu ilke doğrultusunda ticaret gemileri, dünya denizlerinde herhangi bir formaliteye tabi olmaksızın serbestçe –ancak zararsız olmak koşuluyla– duraksız ve uğraksız seyir yapabilme hakkına sahiptir.

Hizmette baskın (dominant) taşıma motifi, denizin taşımalarındaki etkin konumu yüzünden önceden "limandan-limana" taşıma şeklindeydi. Ancak, günümüzde deniz taşımalarını da içine alan kapıdan-kapıya hizmet anlayışı giderek yaygınlaşmaktadır.

2. Limandan-Limana Taşıma:

Limandan-limana taşıma anlayışında taşıma, limanlar arasında ve denizyoluyla yapılır. Bu nedenle de limanlar, taşımanın başlangıç ya da bitiş yeridir. Bu tür deniz taşıması, konvansiyonel taşıma olarak bilinir.

Limandan-limana deniz taşıması unimodal taşıma olarak da adlandırılır. Unimodal taşımalarda liman, aynı zamanda taşımacılığın başladığı ya da bittiği yerdir. Taşımacılığın sınırları dolayısıyla limanlar arasındır.

2. Kapıdan-kapıya taşıma:

Taşımacılıkta modern motif, kapıdan-kapıya taşıma hizmetidir. Bu tür taşıma "modern deniz taşımacılığı" diye de bilinir. Kapı denince fabrika, sundurma ya da depo olsun, taşımanın uç noktası (yani başlangıç/bitiş noktası) anlaşılır. Kapıdan-kapıya taşımada birden çok taşıma sistemi kullanılır. Taşıma sistemleri -birbiriyle entegre olarak- yükün satıcıdan alıcısına (yani pazarına) ulaştırılmasını sağlar.

Container ShipTaşımacılıkta bir takım değişiklikler ve gelişmeler olmuştur; hatta olmaktadır. Bunlar taşımada verimliliği artırma amacına yöneliktir. Dolayısıyla, hizmetin özünde de değişiklikler söz konusudur.

Taşımacılıkta, önceleri limandan-limana olan hizmet anlayışı, sınırlarını kapıdan-kapıya olacak biçimde genişletmiştir. Taşıma sistemleri birbirleriyle bütünleşme eğilimine bürünmüştür. Bunda taşıtanların (alıcı/satıcı), taşıma işiyle uğraşmak istememeleri kadar tek taşıyanla yani tek sorumlu ile muhatap olma arzuları etken olmuştur.

Taşıtanın arzusu, malının kendi ardiyesine teslim edilmesi yönündedir. Önceden limanlarda odaklanan teslim işlemleri artık alıcının ardiyesine yönelmiştir. Bu ise, önceleri yüklerin teslim noktası olan limanları giderek aktarma (indi-bindi) yeri haline dönüştürmüştür. Liman artık, yükün bir taşıma sisteminden diğerine aktarıldığı ara bağlantı ünitesi durumuna gelmiştir.

Taşımalar önceden ağırlıklı olarak limandan-limana yapılırdı. Yüklerin teslim edilme yeri limandı. Rasyonel taşıma anlayışı taşıma sektöründe yaygınlaştıkça hizmet kapıdan-kapıya yapılır olmuş; yüklerin teslim edilme yeri alıcının ardiyesine kaymıştır. Buysa,

liman gerisi taşımaların da ana taşıma ile bütünleşerek taşıma zinciri şekline gelmesi biçiminde gelişmiştir. Dolayısıyla, taşıma hizmeti artık tümleşik (entegre) taşıma yönünde gelişmektedir. Gelecekte limandan-limana taşıma hizmeti ancak ham petrol, tahıl, maden cevheri vb. büyük çaplı dökme hammadde taşımalarını içerecek; sanayi malları pazar kavgasında kapıdan-kapıya taşıma motifini kullanacaktır.

Kapıdan-kapıya taşıma iki şekilde yapılmaktadır:

- a. doğru taşıma (karma taşıma),
- b. tümleşik taşıma.

2.1 Doğru taşıma

Doğru taşıma, yükün birden çok taşıma sistemi kullanılarak alıcısına teslim edildiği taşıma şeklidir. Karma taşıma olarak da adlandırılmaktadır. Uygulamada çoğunlukla layner taşımanın teslim aşamasındaki uzantısı şeklinde görülmektedir. Gemiden boşaltılan parça yükün başka bir taşıma sistemiyle (karayolu, demiryolu, iç su yolu gibi) alıcısına teslim edilmesini amaçlar. Örneğin, Hamburg Liman'ından Bağdat'a götürülecek parça yükün Hamburg-İskenderun arasında denizyoluyla, İskenderun-Bağdat arasında da demiryoluyla/ karayoluyla taşınması gibi. Ancak, iki taşıyanın da aynı "sistem taşımacısı" olması durumunda taşıma, aktarmalı taşımaya dönüşür. Örneğin, İstanbul'dan Kanada'nın bir limanına gidecek bir yükün önce İstanbul-Rotterdam/ Antwerp / Hamburg arasında bir gemi işletmesi tarafından taşınarak bu ara limanda boşaltılması ve akabinde Kanada'ya gidecek bir başka gemiye aktarılarak taşımanın iki taşıyanla tamamlanması gibi. Aynı şekilde, yükün demiryolu, karayolu gibi aynı taşıma sistemleriyle ama birden çok taşıyan tarafından aktarmalı olarak taşınması, aktarmalı taşımanın diğer örneğini oluşturur. Taşıma bütününde ara taşımaların optimumda tutulması ekonomik taşıma için amaçtır. Buysa, uygulamada denizyolu ağırlıklı taşıma biçimindedir.

World PackageDenizyoluyla taşındıktan sonra (bir liman aracılığıyla) konvansiyonel yükün, armatör taşıyanın uhdesinden alıcının deposuna kadar sevk edilmesi, kapıdan-kapıya taşımanın ilk adımını oluşturmuştur. Çoğunlukla da, konvansiyonel yükün (yani konteyner, palet gibi birimleştirilmiş yüklerin dışındaki yüklerin) genellikle armatör taşıyan eliyle ve onun sorumluluğunda (bazen de müşterek taşıyanların müteselsil sorumluluğunda) alıcı ile satıcı arasında taşınması doğru taşımayı oluşturur. Doğru taşımada ulaşım sistemlerinin buluşma yeri (liman, terminal, istasyon gibi) "transit nokta" durumundadır.

Önceleri layner taşımanın hinterlant taşınmasıyla birleştirilmesi şeklinde yapıla gelen kapıdan- kapıya taşımacılık, konteynerin taşımada kullanılmasıyla yeni bir boyut kazanmıştır. Taşıma hizmeti, taşıma sistemlerinin entegrasyonundan çok hizmetin bütünleşmesi yönünde gelişmiştir. Bunda da taşıtan-taşıyan(lar) arasındaki hukuksal ilişki önemli rol oynamıştır.

Özetle, kapıdan-kapıya taşımanın gelişmesi, taşıma hizmetinin hızlanması ve taşıma hizmetinde "taşıma/yolculuk süresi" kavramının işlerlik kazanması konteynerle olmuştur.

2.2 Tümleşik taşıma

Tümleşik taşımanın karakteristiği:

Tümleşik taşıma, bir ticari operatörün (işleticinin) sayıca birden çok taşıma sistemini kullanarak verdiği taşıma hizmetidir. Kombine taşıma, çoklu taşıma, intermodal taşıma gibi türleri vardır.

Tümleşik taşıma günümüz gereksinimi çerçevesinde şekillenmiş, lojistik destekli çağdaş bir taşıma hizmetidir. Hizmette entegrasyon lojistik sayesinde sağlanır.

Tümleşik taşımanın özellikleri şunlardır:

- Seri, hızlı ve kesintisiz hizmet (kapıdan-kapıya),
- Entegrasyon hizmette – taşıma sistemlerinde değil,

- Hizmette lojistik desteđi,
- Tarifeli ve kaliteli hizmet (gecikmesiz, hasarsız ve eksiksiz taşıma),
- Hizmette teslimden doğan gecikme taşıyanın sorumluluğu,
- Tek yük senediyle taşıma,
- Teknoloji yoğun altyapı

Tümleşik taşıma, gelişen uluslar arası ilişkilerin sonucudur. Bir anlamda da, ülkeler arası ticarete sınır engelini kaldırılması, dolayısıyla uluslar arası ticaretin kolaylaştırılması uğruna verilmiş çabaların ürünüdür. Bu taşıma şeklini doğuran nedenler şöylece sıralanabilir:

- Kapıdan-kapıya hizmet gereksinimi,
- Taşımada verimliliği artırma (belli teslim süresi, yükün güvenli sevkıyatı, kaliteli ve seri taşıma vb),
- Tek taşıyan ile muhatap olma arzusu,
- Gelişen ve çeşitlenen lojistik uygulamaları.

Doç. Dr. Necmettin Akten Uzakyol Kaptanı