OZGURKONAKCİ.COM · LOJİSTİK REHBERİ · 15

Konteyner hattı nasıl çalışır?

Hat servisi ve rotasyon, haftalık seferin gemi hesabı, ana hat, feeder ve aktarma, ittifaklar ve slot paylaşımı, konteyner sahipliği ve kiralama, boş konteyner dengesizliği ve booking'den yüklemeye hattın iç işleyişi

Hazırlayan: Özgür Konakcı · Seviye: Orta · Sürüm: 17 Kasım 2026

Çevrimiçi ve interaktif sürüm: **https://ozgurkonakci.com/rehber/konteyner-hatlari-nasil-calisir/**

KISA CEVAP

Konteyner hattı, ilan ettiği limanlar arasında tarifeli ve çoğunlukla haftalık sefer yapar; haftalık bir servis, sefer döngüsü kaç hafta sürüyorsa en az o kadar gemi ister. Büyük gemiler az sayıda limana uğrar, diğer limanlara yük feeder gemilerle ve aktarma limanları üzerinden ulaşır. Hatlar gemileri slot charter, gemi paylaşım anlaşması (VSA) ve ittifaklarla paylaşır, ama her hat kendi fiyatını verir ve kendi konşimentosunu düzenler. Konteynerlerin 2021'de yaklaşık yarısı hatlara, kalanı kiralama şirketlerine aitti; ticaretteki yön dengesizliği yüzünden boş konteynerler dünya liman elleçlemesinin yaklaşık beşte birini oluşturur.

Önce kısa bir not

Bu sayfa düzenli hat (liner) konteyner taşımacılığının iç işleyişini genel olarak anlatır; hat şirketi ve ittifak adı vermez. Rakamlar UNCTAD'ın Review of Maritime Transport 2025 raporundan ve akademik kaynaklardan alınmıştır. "Bize göre" ya da "deneyimimize göre" diye işaretlenen cümleler yorumdur.

Hat servisi: rotasyon ve uğrak limanları

Konteyner taşımacılığı **düzenli hat** (liner) modeliyle çalışır. AB'nin hat konsorsiyumlarına ilişkin eski muafiyet tüzüğü bu hizmeti şöyle tanımlıyordu: belirli limanlar arasında, önceden ilan edilmiş bir tarifeye göre, ücretini ödeyen herkese açık, düzenli yük taşıması. Yani gemi, yük olsun olmasın, ilan edilen programla kalkar. Dökme yükte yaygın olan **tramp** işletmecilikte ise gemi, yük nerede ise oraya charter ile gider. İki modelin piyasa açısından farkı Piyasa segmentleri: kuru dökme, tanker ve konteyner bölümünde.

Bir hat servisinin üç temel unsuru vardır:

- **Rotasyon (port rotation):** Gemilerin sırayla uğradığı limanların listesi. Servis bir döngüdür; son limandan sonra gemi ilk limana döner ve aynı sırayı yeniden başlatır. Bu tam tura **sefer döngüsü** (round voyage) denir.
- **Sıklık:** Aynı limandan kaç günde bir gemi kalktığı. Ana hatlarda standart, haftada bir kalkıştır.

- **Gemi sayısı ve boyu:** Haftalık sıklığı tutturmak için döngüde kaç gemi gerektiği, sefer döngüsünün süresine bağlıdır. Hesap aşağıda.

Servisler genellikle iki bölgeyi bağlar: örneğin Uzak Doğu ile Akdeniz ya da Kuzey Avrupa ile Kuzey Amerika. Bir servisin uğrak listesi değiştiğinde, yani bir liman çıkarıldığında ya da sıra değiştiğinde, o limana bağlı yükün transit süresi ve aktarma ihtiyacı da değişir. İhracatçı açısından önemli olan, booking yaptığı servisin rotasyonunu bilmektir: yükünüz varış limanına doğrudan mı gidiyor, yoksa bir aktarma limanında başka gemiye mi geçiyor?

Rakamlarla konteyner filosu

UNCTAD'ın Eylül 2025'te yayımlanan Review of Maritime Transport 2025 raporundaki başlıca konteyner verileri şöyle. Rapor, TEU ve gemi sayısı için bir veri sağlayıcısının Nisan 2025 rakamlarını kullanır.

Gösterge	Değer	Dönem
Konteyner gemisi sayısı	6.033 (bir yılda %7,3 artış)	Nisan 2025
Toplam konteyner gemisi kapasitesi	30,3 milyon TEU (bir yılda %10,1, Nisan 2019'a göre %42,9 artış)	Nisan 2025
Konteyner gemilerinin dünya filosundaki payı (dwt)	%14,9 (bir yıl önce %14,0)	1 Ocak 2025
Konteyner gemilerinin dwt kapasitesindeki artış	%9,7	2024 → 2025
Teslim edilen gemiler içindeki payı (gros ton)	%41,3 (en büyük pay)	2024
Sipariş edilen gemiler içindeki payı (gros ton)	%29,4	2024

Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2025, 2. bölüm. Aynı rapor, konteyner ticaretinin 2025'te %1,4, 2026–2030 döneminde ise yılda ortalama %2,3 büyümesini öngörür. Kapasitenin talepten hızlı büyümesinin navluna etkisi Arz tarafı: filo, sipariş defteri, söküm ve hız bölümünde.

Haftalık sefer: bir serviste kaç gemi çalışır?

Haftalık bir serviste her limandan haftada bir gemi kalkması gerekir. Bu yüzden döngüdeki gemi sayısı en az, sefer döngüsünün hafta cinsinden süresi kadar olmalıdır (küsurat yukarı yuvarlanır). Hat ağı tasarımı üzerine yazılmış akademik çalışmalar bu kuralı temel kabul olarak kullanır.

Örnek hesap. Bir servisin tam turu 70 gün sürüyorsa: 70 ÷ 7 = 10 hafta, yani haftalık kalkış için 10 gemi gerekir. Rota uzar ve tur 84 güne çıkarsa: 84 ÷ 7 = 12 hafta, yani aynı haftalık sıklık için 12 gemi gerekir. Aynı hesap ters yönde de işler: gemiler yavaş seyrederse (slow steaming) tur uzar ve haftalık sıklığı korumak için servise gemi eklenir.

Bu basit hesabın ihracatçı için üç sonucu vardır:

- **Rota değişikliği kapasiteyi bağlar.** Gemiler daha uzun bir rotaya yöneltildiğinde, haftalık programı korumak için her servise gemi eklenir. Piyasadaki toplam kapasite değişmese bile kullanılabilir kapasite azalır. UNCTAD, rota değişikliklerinin seferleri uzattığını ve yakıt tüketimini artırdığını, bunun navlunlara yansıdığını belirtir.
- **Gecikme birikir.** Bir gemi bir limanda gecikirse, sonraki limanlardaki uğrakları da kayar. Hat bu gecikmeyi kapatmak için bir limanı atlayabilir ya da bir seferi iptal edebilir. Rollover ve iptal edilen sefer (blank sailing)

Aktarma, feeder ve sefer iptalleri bölümünde.

- **Feeder servisler kısa döngülüdür.** Aynı akademik çalışmada, bir haftalık turla tasarlanan feeder servislerinin tek gemiyle çalıştığı örneklenir. Küçük bir limandan haftalık feeder bağlantısı, ana hattaki haftalık kalkışla eşleşecek biçimde planlanır.

Ana hat, feeder ve aktarma: hub-and-spoke düzeni

Büyük gemiler her limana uğramaz. Hatlar, okyanus aşan ana servisleri (mainline) az sayıda büyük limana bağlar, diğer limanlara ise küçük feeder gemilerle ulaşır. Yükün gemi değiştirdiği limana **aktarma limanı** (transshipment hub) denir. Bu düzen, tekerleğin göbeği ile parmaklarına benzetildiği için **hub-and-spoke** diye anılır.

Liman ekonomisi üzerine temel bir kaynak (Notteboom, Pallis ve Rodrigue), aktarmanın ortaya çıktığı kalıpları şöyle sıralar:

Kalıp	Ne olur?	İhracatçıya yansıması
Doğrudan servis	Rotadaki tüm limanlara aynı ana hat gemisi uğrar.	Aktarma yok; transit süre en kısa.
Limanı atlamak (by-passing)	Yükü az olan bir liman ana hattan çıkarılır ve bir aktarma limanından feeder ile beslenir.	Yük, ana gemiye bir aktarma limanında geçer.
Rotanın ucunu kesmek (tail cutting)	Rotanın en uçtaki limanı çıkarılır, yerine feeder konur. Amaç, uzun rotalarda gecikmeyi azaltmaktır.	Uçtaki limana yük feeder ile gider.
Bölgesel aktarma (hubbing)	Bir bölgenin aktarması tek limanda toplanır; bu liman çoğu zaman yükünün büyük kısmını aktarmadan alan saf bir aktarma limanına dönüşür.	Bölgedeki küçük limanlar bu merkeze bağlıdır.
Kesişme (intersection)	Farklı pazarlara giden ana hatlar (ör. doğu-batı ve kuzey-güney) bir limanda birbirine bağlanır.	Yük iki ana hat arasında el değiştirir.
Aktarma zinciri (relay)	Aynı ticaret ekseninde, farklı liman gruplarına uğrayan ana hatlar bir limanda birleştirilir.	Doğrudan servis olmayan liman çiftleri bağlanır.

Aynı kaynağa göre, limanı atlama ve rotanın ucunu kesme durumunda aktarma, limanın toplam elleçlemesinin en fazla yüzde 30–40'ı kadardır. Hub-and-spoke düzenindeki saf aktarma limanlarında ise bu oran yüzde 90'a kadar çıkabilir.

Bize göre ihracatçı için pratik soru şudur: Booking teyidinde yükleme limanı ile varış limanı arasında bir aktarma limanı var mı? Varsa transit süre uzar ve aktarma limanındaki yoğunluk yükü bir sonraki gemiye bırakabilir. Akreditifli işlerde aktarmaya izin verilip verilmediği de ayrıca kontrol edilmelidir (Aktarma maddesi).

İttifaklar, gemi paylaşımı (VSA) ve slot charter

Büyük gemiyle haftalık servis kurmak için çok sayıda gemi gerekir. Tek bir hattın her rotada bunu tek başına yapması zor olduğundan hatlar operasyonel iş birliğine gider. OECD'nin Uluslararası Ulaştırma Forumu (ITF), 2018 tarihli raporunda bu iş birliklerini sıkılık derecesine göre şöyle ayırır:

- **Slot charter (slot kiralama):** Gemiyi bir hat işletir; diğer hat ya da hatlar o gemide sabit bir yer payı (slot) satın alır ya da kendi gemilerindeki yerle takas eder. ITF bunu esasen sözleşmeye dayalı bir düzen olarak tanımlar.

- **Gemi paylaşım anlaşması (VSA, vessel sharing agreement):** Birden fazla hat, belirli bir ticaret yolunda farklı sahiplere ait ya da farklı hatların işlettiği gemileri ortak bir servise koyar; tarife ve gemi ataması birlikte planlanır.
- **Konsorsiyum:** Tek bir hat servisine odaklanan, maliyet düşürücü iş birliği. İç kuralları çoğunlukla slot charter ve gemi paylaşım anlaşmaları biçimindedir.
- **İttifak (shipping alliance):** Aynı hatlar arasında, küresel ölçekte kurulmuş gemi paylaşım anlaşmaları bütünü. Gemi kullanımı, tarifeler, konteynerler ve ortak terminal kullanımı iş birliğine girer.

Ne paylaşılmaz? ITF'ye göre ittifaklar ortak satış, pazarlama ve fiyatlamayı kapsamaz. Her hat kendi müşterisine kendi fiyatını verir, kendi booking'ini alır ve kendi konşimentosunu düzenler. AB'nin 906/2009 sayılı konsorsiyum muafiyet tüzüğü de muafiyeti gemilerde yer takası, satışı ya da çapraz kiralaması, gemilerin ve liman tesislerinin ortak kullanımı ve kapasite ayarlaması gibi operasyonel işlere tanımıştı. Bu tüzük 25 Nisan 2024'te sona erdi ve Avrupa Komisyonu uzatmadı; konsorsiyumlar artık AB rekabet hukukunun genel kurallarına göre değerlendiriliyor.

2025'teki tablo. UNCTAD'ın 2025 raporuna göre ittifak yapısı Şubat 2025'te yeniden düzenlendi: iki yeni ittifak yürürlüğe girdi, eski yapıların tasfiyesi Temmuz 2025'te tamamlandı ve yalnız bir ittifak değişmeden devam etti. Dünyanın en büyük konteyner hattı ise ittifakların dışında, kendi küresel ağıyla çalışıyor.

Yük sahibine yansıması.

- **Booking yaptığınız hat ile gemiyi işleten hat farklı olabilir.** Konşimento, sözleşme yaptığınız hattın konşimentosudur; gemi ise ortaklardan birine ait olabilir. Gemi adı ve sefer numarası booking teyidinde yazar.
- **Seçenek sanıldığı kadar çok olmayabilir.** ITF raporu, ittifakların yük sahipleri ve forwarder'lar için seçenekleri daralttığını, hizmetleri birbirine benzettiğini ve bazı hatlarda doğrudan liman bağlantılarını ve haftalık sıklığı azalttığını belirtir. Aynı rapora göre ittifaklar sefer güvenilirliğini iyileştirmemiştir.
- **Riski dağıtmak isterken aynı gemiye düşebilirsiniz.** Bize göre, yükünü iki farklı hatla taşıyarak riski dağıttığını düşünen bir ihracatçı, iki booking'in aynı ittifak gemisine yüklendiğini görebilir. Gemi adını kontrol etmek bu yüzden önemlidir.

Yer satan taraflar yalnız gemiyi işleten hatlar değildir: kendi konşimentosunu düzenleyen NVOCC'ler ve forwarder'lar da hatlardan aldıkları yeri müşterilerine satar. Bu rollerin sorumluluk farkı Acente mi, taşıyıcı mı? bölümünde.

Ekipman: COC, SOC ve konteyner kiralama

Bir hattın sattığı şey yalnız gemide yer değil, aynı zamanda konteynerin kendisidir. Konteynerin kime ait olduğu, kimin hangi maliyeti üstlendiğini belirler.

- **COC (carrier owned container):** Konteyner hattındır ya da hattın kiraladığı konteynerdir. Boşu hattın deposundan alır, dolu teslim eder, varışta boş olarak hattın gösterdiği depoya iade edersiniz. Serbest süre aşılınca demuraj ve detention işler.
- **SOC (shipper owned container):** Konteyner yük sahibine ya da onun kiraladığı konteynerdir. Hat yalnız gemideki yeri satar. Konteynerin boş olarak nereye gideceği ve oradan nasıl geri geleceği de yük sahibinin

işidir. Deneyimimize göre SOC, ekipmanın kıt olduğu ya da varıştan geri dönüşün zor olduğu rotalarda, proje yüklerinde ve tek yönlü sevkiyatlarda tercih edilir.

Hatlar konteynerlerin ne kadarının sahibi? Notteboom ve Rodrigue'nun aktardığına göre hat şirketlerinin dünya konteyner filosundaki payı 2008'de yüzde 59,8 iken 2021'de yüzde 48'e indi; kalanı konteyner kiralama (leasing) şirketlerine ait. 2020'lerin başında kiralanabilir ekipmanın yaklaşık yüzde 60'ını, filosu 1 milyon TEU'yu aşan beş kiralama şirketi kontrol ediyordu.

Kiralama, hattın konteyner almak için sermaye bağlamadan filosunu talebe göre büyütüp küçültmesini sağlar. Aynı kaynağa göre kiralama sözleşmeleri, süreleri ve boş konteynerin yeniden konumlandırılmasını kimin üstlendiği bakımından birbirinden ayrılır. Yük sahibinin kendisi de SOC için konteyner kiralayabilir; bu durumda varışta konteyneri hangi depoya bırakacağı kiralama sözleşmesinde yazar.

Konteyner tiplerinin ve ölçülerinin ayrıntısı Deniz konteyneri tipleri ve ölçüleri sayfasında; konteyner numarasındaki sahip kodunun okunuşu Konteyner numarası sayfasında.

Boş konteyner dengesizliği ve repozisyon

Ticaret iki yönde eşit değildir. Çok ithalat yapan bölgelerde boş konteyner birikir, çok ihracat yapan bölgelerde konteyner açığı olur. Hat, boşları ihtiyaç olan yere taşımak zorundadır. Buna **boş konteyner repozisyonu** (empty container repositioning) denir. Boş konteyner taşımak gelir getirmez, ama gemide ve terminalde dolu konteyner kadar yer kaplar.

Notteboom ve Rodrigue'nun verdiği büyüklükler sorunun boyutunu gösterir:

- Normal koşullarda boş konteynerler, mevcut konteyner varlıklarının yaklaşık yüzde 10'u, dünya limanlarındaki konteyner elleçlemesinin ise yaklaşık yüzde 20'sidir.
- Repozisyon, konteyner varlıklarının işletme maliyetinin yaklaşık yüzde 15'idir.
- ABD örneğinde, ülkeye giren her 100 konteynerin yaklaşık 50'si boş olarak yurt dışına geri gönderilir; kalanların çoğu da boş olarak limana döner. Boşaltıldıktan hemen sonra ihracat yüküyle doldurulan konteyner sayısı yalnız 5 civarındadır.
- Hatlar bu maliyeti, yoğun yönde navlunu yükseltip zayıf yönde (backhaul) düşürerek karşılar.

Navlun teklifinde bu maliyet bazen ayrı bir kalem olarak görünür: CIC (konteyner dengesizlik ücreti). Diğer ek ücretler En sık görülen ek ücretler bölümünde.

Kara bacağı: carrier haulage ve merchant haulage

Konteynerin depo, fabrika ve liman arasındaki karayolu ya da demiryolu taşımasını iki taraftan biri organize eder:

- **Carrier haulage (taşıyıcı organizasyonlu kara taşıması):** Hat, kara taşımasını da kendisi organize eder ve fiyatına katar. Notteboom ve Rodrigue'ya göre bu modelde taşıyıcı, şasi dahil zincirin tamamını ayarlar.
- **Merchant haulage (yükleten organizasyonlu kara taşıması):** Yük sahibi ya da forwarder'ı kara taşımasını kendisi ayarlar; hat yalnız limandan limana taşır.

Hangi modelde olursanız olun, boş konteyneri hangi depodan alıp hangi depoya iade edeceğinizi hat belirler. Bize göre limandan uzaktaki bir sanayi bölgesinde üretim yapan ihracatçı için boş deponun nerede olduğu, kara taşıma maliyetinin önemli bir parçasıdır; teklif alırken iki modelin toplam maliyetini karşılaştırmak gerekir.

Street turn: boşu doğrudan ihracata vermek

İthalatı boşaltılan konteyneri depoya ya da terminale geri götürmeden, yakındaki bir ihracatçıya doğrudan yükleme için vermeye **street turn** denir. Güney Kaliforniya'daki boş konteyner hareketlerini inceleyen bir araştırma (METRANS, 2003) bu uygulamanın başlıca faydasını, ithalat konteynerinin ihracat yükü için doğrudan yeniden kullanılması olarak tanımlar ve şu koşulları sayar:

- Konteyner aynı hatta ait olmalı ya da hat yeniden kullanıma izin vermelidir; konteynerin sorumluluğunun bir kullanıcıdan diğerine geçişi (interchange) düzenlenmelidir.
- İthal ve ihraç edilen mal aynı tip konteynere uygun olmalıdır.
- Konteyner doğru zamanda doğru yerde olmalıdır.
- Konteynerin durumu, el değiştirdiği her noktada ekipman teslim belgesiyle (EIR) kayda geçirilmelidir; hasarın kime ait olduğu bu kayıtla belirlenir.

Deneyimimize göre aynı firma hem ithalat hem ihracat yapıyorsa ya da ithalatçı ile ihracatçı aynı bölgedeyse street turn için hattan yazılı onay istemek, iki boş taşımayı ortadan kaldırabilir. Detention sayacının bu durumda nasıl işleyeceği de onayla birlikte yazılı olarak teyit edilmelidir.

Booking'den yüklemeye: hattın içinde neler olur?

İhracatçının gördüğü adımlar ve tarihleri Adım adım FCL ihracatı bölümünde. Aşağıdaki tablo aynı süreci hattın tarafından, deneyimimize dayanarak anlatır: booking talebinden konşimentoya kadar hat ve acentesi neyi kontrol eder?

Aşama	Hattın içinde ne olur?	Yük sahibine yansıması
1. Yer ve ekipman kontrolü	Booking talebi, o sefer için limana ayrılan yer ve ağırlık kotasıyla, istenen konteyner tipinin depodaki varlığıyla karşılaştırılır. Tehlikeli madde, reefer ve gabari dışı yükler ayrıca onaya gider.	Yoğun dönemde booking ancak sonraki bir sefere ya da başka bir konteyner tipine verilebilir.
2. Booking teyidi ve ekipman çıkışı	Booking numarası verilir; boşun hangi depodan alınacağı ve kesim (cut-off) tarihleri bildirilir. Depoya konteyner çıkış talimatı gider.	Boş alınırken EIR'a hasar kaydı düşülür; ihracatta detention sayacı genellikle bu anda başlar.
3. Belge ve ağırlık bildirimi	Konşimento talimatı (SI) ve doğrulanmış brüt ağırlık (VGM) toplanır; varış ülkesi istiyorsa yükleme öncesi elektronik bildirimler yapılır.	Kesimi kaçıran konteyner gemiye yüklenmeyebilir. Ayrıntı: Kesim tarihleri.
4. Yükleme listesi ve istif planı	Terminale teslim edilen ve belgesi tamamlanan konteynerlerden yükleme listesi çıkar. Gemi planlamacısı ağırlık, tehlikeli madde ayrıştırması ve boşaltma limanı sırasına göre istif planını yapar.	Konteynerin gemideki yeri bay, row ve tier ile gösterilir.
5. Yükleme ve konşimento	Konteyner gemiye yüklenir; hat ya da acentesi yükleme tarihli konşimentoyu düzenler.	Konşimento taslağı yükleme öncesinde kontrol edilmelidir. Ayrıntı: Konşimento.

Kapasite neden bazen "dolu" görünür? Deneyimimize göre hat, her sefer için gemideki yeri limanlara ve müşteri gruplarına önceden dağıtır. Booking'ler ise ücretsiz iptal edilebildiğinden hat gelir kaybı riskiyle karşılaşır. Liner taşımacılığı üzerine yapılan akademik çalışmalar bu yüzden booking iptallerini ve kapasiteden fazla booking kabul edilmesini (overbooking) ayrı bir problem olarak inceler. Bize göre, sefer sonunda yer kalmaması ile booking'inizin bir sonraki gemiye kaydırılması (rollover) bu dengenin iki yüzüdür. Rollover riskini azaltmanın yolu, belgeleri ve konteyneri kesimlerden önce teslim etmek ve booking teyidindeki gemiyi takip etmektir.

Hattın yerel işlerini çoğu zaman acentesi yürütür: booking alır, konşimento ve ordino düzenler, konteynerlerin kaydını tutar ve demuraj faturalar. Ayrıntı Hat acentesi: konşimento, konteyner ve demuraj bölümünde.

Hat ve servis seçerken neye bakılır?

Aşağıdaki liste deneyimimize dayanır; her sevkiyatta ağırlıklar değişir.

1. **Doğrudan mı, aktarmalı mı?** Rotasyonda varış limanınız var mı, yoksa yük bir aktarma limanından mı geçiyor? Aktarma varsa hangi limanda ve kaç gün bekleme bekleniyor?
2. **Transit süre ve sıklık.** Teklifteki transit süre limandan limana mı, kapıdan kapıya mı? Servis haftalık mı? Haftalık değilse bir seferi kaçırmak iki hafta kaybettirebilir.
3. **Gemiyi kim işletiyor?** Booking teyidindeki gemi adına bakın. Riski dağıtmak için iki hat kullanıyorsanız iki yükün aynı gemiye düşüp düşmediğini kontrol edin.
4. **Ekipman.** İstediğiniz konteyner tipi ve boyu yükleme bölgenizde bulunuyor mu? Boş depo fabrikanıza ne kadar uzak?
5. **Serbest süre ve yerel masraflar.** Demuraj ve detention serbest süreleri, yerel masraflar ve ek ücretler teklifte açıkça yazıyor mu? Kontrol için Teklif alırken sorulacak sorular.
6. **Kesim tarihleri ve belge düzeni.** Belge, VGM ve terminal kesimleri üretim ve gümrük takviminize uyuyor mu?
7. **Kara bacağı.** Carrier haulage mı, merchant haulage mı daha uygun? Toplam maliyeti karşılaştırın.

Rehberde nereden devam edilir?

- Booking'den teslime tarihler, kesimler, VGM ve rollover: Konteyner sevkiyat takvimi
- Navlun neden dalgalanır, arz ve talep, endeksler: Denizcilik piyasaları ve navlun döngüleri
- Navlun teklifi ve ek ücretler (CIC dahil): Navlun teklifi ve ek ücretler
- Serbest süre, demuraj ve detention hesabı: Demuraj, detention ve ardiye
- Konteynerin terminaldeki yolu: Liman ve terminal işleyişi
- Hat acentesinin rolü: Gemi acenteliği
- Konteyner tipleri ve ölçüleri: Deniz konteyneri tipleri ve ölçüleri
- Konteynerin içini doğru yüklemek: Konteynere yükleme ve istifleme

Bu konu hangi derslerde işleniyor?

Konteyner ve düzenli hat taşımacılığı, incelediğimiz müfredatlarda 8 programda ayrı ders olarak, 28 programda ise başka bir dersin içinde işleniyor. Birkaç örnek:

- Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, Söke İşletme Fakültesi — Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık (lisans) — Denizcilik İşletmeciliği ve Konteyner Taşımacılığı (ULT405)
- Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Barbaros Denizcilik Meslek Yüksekokulu — Deniz ve Liman İşletmeciliği (ön lisans) — Konteyner Taşımacılığı (BDL316)
- Gaziantep Üniversitesi, Oğuzeli Meslek Yüksekokulu — Lojistik (ön lisans) — Konteynır Sistemleri ve İşletmeciliği (OMLP236)
- Tarsus Üniversitesi, Lojistik Meslek Yüksekokulu — Lojistik (ön lisans) — Konteyner ve Deniz Liman İşletmeciliği (LJ 209)
- The Hong Kong Polytechnic University — MSc in International Shipping and Transport Logistics (yüksek lisans) — Liner Shipping Management (LGT5072)
- Institute of Chartered Shipbrokers (ICS) — Foundation Diploma, Advanced Diploma ve PQE (sertifika) — Liner Trades

Kendinizi test edin

1. Bir servisin tam turu 63 gün sürüyor. Haftalık kalkış için kaç gemi gerekir? Rota değişikliği turu 77 güne çıkarırsa ne olur? *(Cevap: 63 ÷ 7 = 9 gemi. Tur 77 güne çıkarsa 77 ÷ 7 = 11 gemi gerekir; aynı sıklık için servise iki gemi eklenir.)*
2. İki farklı hatla booking yaptınız ama iki booking teyidinde de aynı gemi adı yazıyor. Bu nasıl olabilir? *(Cevap: İki hat aynı ittifakta ya da aynı gemi paylaşım anlaşmasında olabilir; biri gemiyi işletir, diğeri o gemide slot kullanır. Her hat yine kendi konşimentosunu düzenler.)*
3. Booking teyidinde yükleme limanı ile varış limanı arasında bir liman daha yazıyor. Bu neyi gösterir ve neye dikkat edersiniz? *(Cevap: Yük o limanda aktarma görecek. Transit süre uzar, aktarma limanında rollover riski vardır; akreditifte aktarmaya izin verilip verilmediğini kontrol edin.)*
4. Bir konteyner SOC olarak taşınıyor. Varışta boşaltıldıktan sonra konteyner için detention kimden istenir? *(Cevap: Konteyner hattın değil, yük sahibinin ya da onun kiraladığı konteynerdir; hat ekipman detention'ı işletmez. Boşun nereye ve nasıl döneceği yük sahibinin ya da kiralama sözleşmesinin konusudur.)*

Sık sorulan sorular

Konteyner hattı ile armatör aynı şey mi?
Günlük dilde çoğunlukla aynı anlamda kullanılır, ama aynı olmak zorunda değildir. Konteyner hattı düzenli servisi işleten ve yer satan şirkettir; servisteki gemilerin bir kısmı başka bir armatörden kiralanmış olabilir. Ayrıca ittifak içindeki bir sefer, sözleşme yaptığınız hattın değil ortağının gemisiyle yapılabilir.

Slot charter ile gemi paylaşım anlaşması (VSA) arasındaki fark nedir?

Slot charter'da gemiyi bir hat işletir, diğeri o gemide belirli bir yer payını satın alır ya da takas eder; esasen sözleşmeye dayalı bir düzendir. VSA'da ise birden fazla hat gemilerini ortak bir servise koyar ve tarifeyi birlikte planlar. İkisinde de her hat kendi fiyatını verir ve kendi konşimentosunu düzenler.

İttifaklar navlunu birlikte mi belirler?

Hayır. ITF'nin değerlendirmesine göre ittifaklar ortak satış, pazarlama ve fiyatlamayı kapsamaz; iş birliği gemi, tarife, konteyner ve terminal kullanımıyla sınırlıdır. AB'nin eski konsorsiyum muafiyeti de yalnız operasyonel iş birliğine tanınmıştı ve 25 Nisan 2024'te sona erdi.

Boş konteyner bulamıyorum; neden?

Bölgenizden çıkan ihracat, gelen ithalattan fazlaysa boş konteyner açığı oluşur ve hat boşları başka bölgeden getirmek zorunda kalır. Deneyimimize göre yoğun dönemlerde booking'i erken yapmak, farklı konteyner tipine esnek olmak, farklı boş depoları sormak ve uygunsa SOC seçeneğini değerlendirmek işe yarar.

Street turn yapabilir miyim?

Ancak hat izin verirse. Konteynerin aynı hatta ait olması, ihracat yükü için uygun tip ve durumda olması ve el değiştirme sırasında EIR ile kayda geçirilmesi gerekir. Detention sayacının nasıl işleyeceğini de hattan yazılı olarak teyit edin.

KAYNAKLAR

UNCTAD — Review of Maritime Transport 2025, 2. bölüm (filo ve ittifaklar) — https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025ch2_en.pdf
UNCTAD — Review of Maritime Transport 2025, genel bakış (konteyner ticareti öngörüsü, rota değişikliği) — https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025overview_en.pdf
Mulder ve Dekker — Designing liner shipping networks (Erasmus Üniversitesi, 2012; gemi sayısı ve sefer döngüsü) — https://repub.eur.nl/pub/38638/EI_2012_31.pdf
Notteboom, Pallis ve Rodrigue — Port Economics, Management and Policy: Transshipment Patterns — https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part6/ports-and-container-shipping/transshipment-patterns/
Notteboom ve Rodrigue — Port Economics, Management and Policy, 6.2: konteyner sahipliği, kiralama, boş konteyner, kara bacağı — https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part6/containers-and-ports
Rodrigue — The Geography of Transport Systems: boş taşımaların nedenleri — https://transportgeography.org/contents/chapter1/transportation-and-commercial-geography/empty-back-haul-factors/
ITF/OECD — The Impact of Alliances in Container Shipping (2018) — https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/impact-alliances-container-shipping.pdf
Komisyon Tüzüğü (AT) 906/2009 — hat konsorsiyumları muafiyeti, md. 2–3 ve 5 (metin kopyası) — https://www.legislation.gov.uk/eur/2009/906/data.html
Avrupa Komisyonu — konsorsiyum muafiyetinin 25 Nisan 2024'te sona ermesi (2023) — https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-10/2023_EC_communication_CBER_expiry_en.pdf
METRANS (Güney Kaliforniya Üniversitesi) — The Logistics of Empty Cargo Containers in the Southern California Region (2003; street turn) — https://www.metrans.org/assets/research/01-05_Final-Reengineering%20the%20Logistics%20of%20Empty%20Cargo%20Containers%20in%20the%20SCAG%20Region.pdf
Guo, Yan ve Wang — Maximization of container slot booking profits (Journal of Shipping and Trade, 2021; booking iptalleri) — https://link.springer.com/10.1186/s41072-021-00100-7

Bu rehber eğitim amaçlıdır ve yazarın kişisel görüşlerini yansıtır; çalıştığı ya da daha önce çalıştığı kurumların görüşü değildir. Sözleşme, gümrük ve finans kararlarında güncel resmî kaynaklara ve uzmanlara başvurun. Incoterms® Uluslararası Ticaret Odası'nın (ICC) tescilli markasıdır.

© 2026 Özgür Konakcı · ozgurkonakci.com. Bu belge, kaynak (ozgurkonakci.com) gösterilerek eğitim amaçlı paylaşılabilir ve çoğaltılabilir; ticari amaçla kullanılamaz.