



T.C.
NIĞDE ÖMER HALİSDEMİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK YÖNETİMİ
ANABİLİM DALI

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI FİRMALARININ SORUNLARININ
İÇERİK ANALİZİ YÖNTEMİ İLE ARAŞTIRILMASI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Sercan Bayram DEMİRCİ

Niğde
Mart, 2022

T.C.
NİĞDE ÖMER HALİSDEMİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK YÖNETİMİ
ANABİLİM DALI

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI FİRMALARININ SORUNLARININ
İÇERİK ANALİZİ YÖNTEMİ İLE ARAŞTIRILMASI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Sercan Bayram DEMİRCİ

Danışman : Doç. Dr. Buket ÖZOĞLU
Üye : Doç. Dr. Arzum BÜYÜKKEKLİK
Üye : Dr. Öğr. Üyesi Deniz AKGÜL

Niğde
Mart, 2022

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Karayolu Taşımacılığı Firmalarının Sorunlarının İçerik Analizi Yöntemi ile Araştırılması” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ve akademik kurallar çerçevesinde tez yazım kılavuzuna uygun olarak tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmamın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım...../...../.....

Sercan Bayram DEMİRCİ

ÖN SÖZ

Tezin hazırlanmasında desteğini esirgemeyen Hocam, Sayın Doç. Dr. Buket ÖZOĞLU'na, jüri sürecindeki katkılarıyla çalışmanın zenginleşmesini sağlayan sayın hocalarım Doç. Dr. Arzum BÜYÜKKEKLİK ve Doktor Öğr. Üyesi Deniz AKGÜL Hocalarıma, görüşme yaptığım firma çalışanlarına ve bu zorlu süreçte yanımda olan başta abim Mehmet Serkan DEMİRCİ ve ablam Gülnur DEMİRCİ olmak üzere akademik yaşantımda her zaman en büyük destekçilerim olan annem ve babama teşekkürü bir borç bilirim.

Sercan Bayram DEMİRCİ

ÖZET
YÜKSEK LİSANS TEZİ

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI FİRMALARININ SORUNLARININ
İÇERİK ANALİZİ YÖNTEMİ İLE ARAŞTIRILMASI

DEMİRCİ, Sercan Bayram
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi
Tez Danışmanı: Doç. Dr. Buket ÖZOĞLU
Mart 2022, 100 sayfa

Ülkelerin yapmış olduğu ithalat ve ihracat, o ülkenin kalkınmasını etkileyen önemli ekonomik göstergelerdendir. Bu noktada lojistik ve lojistiğin bir fonksiyonu olan taşımacılık da bir ülkenin ekonomik kalkınmasında ciddi etki sahibidir. Taşıma modlarından birisi olan ve aynı zamanda da bu çalışmanın hareket noktasını oluşturan karayolu taşımacılığı; kapıdan-kapıya taşıma imkânı sağlaması, en çok kullanılan taşıma modlarından biri olması ve esnek bir yapıda ele alınabilmesi gibi birçok avantaja sahiptir. Ancak bu mod transit taşımalarda uyulması gereken mevzuatların taşımayı engellemesi veya yavaşlatması, ağır ve hacimce fazla olan ürünlerin taşımalarında karşılaşılan yasal engeller, küçük miktartlı parsiyel yük teslimlerinde zaman ve maliyet yönünden daha az tercih edilmesi, karayolu taşımacılığının fazla kullanılmasına bağlı olarak bakım-onarım giderleri, kotalar ve çevreci bir taşıma modu olmaması şeklinde dezavantajlara da sahiptir. Diğer taraftan, günümüzde karayolu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren firmaları ilgilendiren ve onlar için güncel bir rekabet alanı olan “yeşil lojistik” bağlamında da değerlendirildiğinde, bu taşımacılık modunun doğaya verdiği zarar nedeniyle ciddi bir dezavantaja sahip olduğunu da belirtmek gerekmektedir. Bu dezavantajlar, çoğu zaman karayolu taşımacılığının, diğer taşıma modlarına zorunlu olarak entegre edilmesini gerektirmektedir. Bu öneminden dolayı karayolu taşımacılığının etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi ve bu taşımacılığın dezavantajlarının ortadan kaldırılması, bu alanla ilişkili sorunların belirlenerek bu sorunlara yönelik çözüm önerileri sunulmasıyla mümkün hale gelecektir.

Bu kapsamda bu tez çalışmasının temel amacı, Ankara Lojistik Üssü’nde uluslararası karayolu taşımacılığı alanında hizmet veren firmaların sorunlarını belirlemektir. Çalışmada örneklem yöntemi olarak kriter ve elverişli örneklem yöntemleri kullanılmıştır. Uluslararası karayolu taşımacılığı alanında hizmet veren

firmalarla yapılan yarı yapılandırılmış yüz yüze görüşmeler yardımıyla veriler elde edilmiştir. Elde edilen veriler, içerik analizi yöntemi kullanılarak analiz edilmiştir. Yapılan içerik analizinin güvenilirliği ise kısa yoldan denetleme ve katılımcı teyidi ile sağlanmıştır. Araştırmadan elde edilen bulgular, firmaların geçiş belgesi kota, sınırda beklemeler, şoför vizeleri, mülteci sorunu, bürokratik engeller, cezalar ve ön yargılı davranma konularında sorunlar yaşadığını göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Yönetimi, Karayolu Taşımacılığı, Uluslararası Taşımacılık.



**ABSTRACT
MASTER THESIS**

**INVESTIGATION OF PROBLEMS IN ROAD TRANSPORTATION BY
CONTENT ANALYSIS METHOD**

DEMİRÇİ, Sercan Bayram
Department of International Trade and Logistics Management
Thesis Supervisor: Associate Professor Buket ÖZOĞLU
March 2022, 100 pages

Imports and exports of countries are important economic indicators that affect the development of that country. At this point, logistics and transportation which is a function of logistics, also have an important effect on the economic development of countries. Road transport, which is one of the modes of transport and at the same time constitutes the starting point of this study; It has many advantages such as providing door-to-door transportation, being one of the most used transportation modes, and being able to be handled in a flexible structure. However, in this mode of transit transportation, the legislation that must be complied with prevents or slows down the transportation, legal obstacles encountered in the transportation of heavy and bulky products, less preference in terms of time and cost in small quantity partial cargo deliveries, maintenance-repair expenses due to the excessive use of road transportation, quotas. and it has disadvantages such as not being an environmentally friendly mode of transport. On the other hand, when evaluated in the context of "green logistics", which is a current competitive area for companies operating in the field of road transport, it should not be forgotten that this mode of transport has a serious disadvantage due to the damage it causes to the environment. These disadvantages often necessitate the compulsory integration of road transport into other modes of transport. Due to this importance, the effective realization of road transport and the elimination of the disadvantages of this transport will be possible by identifying the problems related to this field and offering solutions for these problems.

In this context, the main purpose of this thesis is to determine the problems of companies providing services in the field of international road transport at Ankara Logistics Base. Criterion and convenience sampling methods were used as sampling method in the study. Data were obtained with the help of semi-structured face-to-face interviews with companies serving in the field of international road transport. The obtained data were analyzed using the content analysis method. The reliability of the

content analysis was ensured by short-cut inspection and participant confirmation. The findings of the research show that companies have problems with transit document quota, waiting at the border, driver visas, refugee problem, bureaucratic obstacles, penalties, and prejudiced behavior.

Keywords: Logistics Management, Road Transport, International Transportation



İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ.....	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT.....	v
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar LİSTESİ.....	xi
ŞEKİLLER LİSTESİ	xii
EKLER LİSTESİ.....	xiii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIMACILIK KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1. TAŞIMACILIĞIN TARİHSEL GELİŞİMİ	3
1.2. TAŞIMACILIĞIN TANIMI VE KAPSAMI.....	3
1.3. TAŞIMACILIK MODLARI.....	4
1.3.1. Karayolu Taşımacılığı.....	4
1.3.2. Havayolu Taşımacılığı	5
1.3.2.1. Havayolu Taşımacılığının Gelişimi.....	6
1.3.2.2. Havayolu Taşımacılığının Araçları	7
1.3.3. Denizyolu Taşımacılığı	7
1.3.3.1. Denizyolu Taşımacılığı Araçları	8
1.3.3.2. Incoterms	10
1.3.4. Demiryolu Taşımacılığı	11
1.3.4.1. Demiryolu Taşımacılığı Araçları.....	11
1.3.5. Boru Hattı Taşımacılığı.....	12
1.3.6. Nehir/Suyolu Taşımacılığı	13

1.4. MULTIMODAL (ÇOK MODLU) VE INTERMODAL (MODLAR ARASI) TAŞIMACILIK.....	14
1.5. KOMBINE TAŞIMACILIK.....	14
1.6. DÜNYADA TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ.....	15
1.7. TÜRKİYE’DE TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ.....	16

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI VE KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YAŞANAN SORUNLAR

2.1. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI.....	17
2.1.1. Karayolu ile Eşya Taşımıcılığında Geçerli Uluslararası Anlaşmalar ve Esasları.....	19
2.1.1.1. 1975 TIR Sözleşmesi.....	19
2.1.1.2. ADR Konvansiyonu.....	19
2.1.1.3. AETR Konvansiyonu.....	20
2.2. DÜNYA’DA KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ.....	20
2.3. TÜRKİYE’DE KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ.....	20
2.3.1. Karayolu Taşımıcılığında İnsan Kaynakları (İşgücü).....	24
2.3.2. Karayolunda Taşınan Unsurlar.....	24
2.4. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YAŞANAN SORUNLAR.....	25
2.4.1. Gümrüklerden Kaynaklı Sorunlar.....	25
2.4.1.1. Geçiş Belgesi Kota Sorunu.....	26
2.4.1.1.1. Kotaların Tutarsız Olmasından Kaynaklı Sorunlar.....	27
2.4.1.2. Sınır Kapılarında Yaşanan Sorunlar.....	28
2.4.1.2.1. Kuyruklarda Beklemelerin Uzun Sürmesine Bağlı Olarak Sürücülerin Yaşadığı Sorunlar.....	28
2.4.2. Vize Sorunu.....	29
2.4.3. Kaçak Göçmen (Mülteci) Sorunu.....	29

2.4.4. Taşıma Yapılan Ülkelerden Kaynaklı Sorunlar	29
2.4.5. Taşımacılıktan Kaynaklanan İthalat-İhracat Sorunları	30
2.4.6. Boş Giriş Sorunu	30
2.4.7. Sürücülerin Yaşadığı Sorunlar	30
2.4.8. Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü Sorunu	31
2.4.9. Belge ve Maliyet Sorunu.....	31
2.4.10. Otomasyon Sistemlerinde Uyum Sorunu.....	31
2.4.11. Teminat Sorunu	31
2.4.12. Bekleyen İkili Karayolu Taşımacılık Anlaşmaları.....	32
2.4.13. UBAK Belgesi Eksikliği Sorunu	32
2.4.14. Gümrük Birliği Anlaşmasının Ortaya Çıkardığı Sorun	32
2.4.15. Türk Firmalara Yapılan Mod Dayatmaları	33
2.4.16. Yurt Dışı Ceza Sorunu	33

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI.....	34
3.2. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ.....	35
3.3. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ.....	38
3.5. EVREN VE ÖRNEKLEME	42
3.6. VERİLERİN TOPLANMASI.....	44
3.7. VERİLERİN ANALİZİ	45

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ARAŞTIRMA BULGULARI VE YORUM

4.1. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA GÜMRÜK SORUNLARI	48
4.1.1. Geçiş Belgesi Kota Sorunu	50
4.1.2. Gümrüklerdeki Bekleme Sorunu.....	52

4.2. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA VIZE SORUNU.....	53
4.3. ÜLKELER ARASINDA YAŞANAN SORUNLARIN FIRMALARA YANSIMALARI.....	55
4.4. YURT DIŞINDA ARAÇLARA KESİLEN CEZA SORUNU.....	56
4.5. MÜLTECİ SORUNU	57
4.6. DİĞER ÖNEMLİ SORUNLAR	57
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	60
KAYNAKÇA.....	64
EKLER.....	75



TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. Uluslararası Denizyolu Ticaretinin Gelişimi	9
Tablo 2. Yük Vagonlarının Tipi, İnşa Tarzı ve Kullanım Özellikleri.....	12
Tablo 3. Dağıtılan UBAK Belgeleri ve Firma Sayıları.....	32
Tablo 4. İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları	37
Tablo 5. Katılımcıların Görevleri ve Toplam Deneyim Süreleri	44
Tablo 6. Katılımcı Çözüm Önerileri Tablosu.....	58



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Havayolu Yük Trafiği.....	6
Şekil 2. Taşıma Şekillerine Göre İhracat Yüzdeleri	36
Şekil 3. Taşıma Şekillerine Göre İthalat Yüzdeleri	36
Şekil 4. Kısa Yoldan Denetleme.....	39



EKLER LİSTESİ

EK-1 Yarı Yapılandırılmış Görüşme Formu.....	75
EK-2 Firma Görüşme Örnekleri.....	76
EK-3 Etik Kurul İzin Formu.....	98
EK-4. Gönüllü Katılım Formu	99
EK-5 Katılımcı Teyidi Örnekleri.....	100



GİRİŞ

Türkiye'nin ekonomik anlamda gelişmesi ve kalkınması bakımından lojistik önemlidir. Lojistiğin önemli bir alt bileşeni olan taşımacılık, ayrıca bu alandaki temel maliyet kalemlerinden de birisidir. Taşımacılık; karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu, nehir yolu ve boru hattı olarak 6'ya ayrılır. Bu türlerden, çalışmanın temel hareket noktasını da oluşturan karayolu taşımacılığı; yük, eşya ve insanların karayolu taşıtları ile taşınması olarak tanımlanabilir. Bir başka tanıma göre karayolu ile eşya taşımacılığı, malı gönderen taraf ile alıcı arasında yapılan sözleşme usul ve esaslarına uyarak belirli bir ücret karşılığında kapıdan kapıya taşıma imkânı sağlayan ve ayrıca bunu yaparken aktarmasız teslim sağlayan ve diğer taraftan taşıma modlarını da destekleyen taşıma türüne denir (Koban ve Keser, 2015: 165). Konunun önemini ortaya koymak adına İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzesel Payları tablosu incelendiğinde, karayolu taşımacılığı ithalatta 2010-2019 yılları arasında denizyolu taşımacılığından sonra 2. sırada yer almıştır. Benzer şekilde aynı yıllar aralığında ihracat yüzedelerine bakıldığında da karayolu taşımacılığı denizyolu taşımacılığından sonra 2. sırada yer almıştır. Bu durum bu taşımacılık modunun Türkiye'nin dış ticaretinde ne kadar önemli bir mod olduğunu ortaya koymaktadır. 2020 yılının 3. çeyreğinde ise ithalatta 3. sırada yer alan bu taşıma modu, ihracat tarafında da daha önceki yıllarda olduğu gibi 2. sırada yer almıştır. Karayolu taşımacılığı 2020 yılının 3. çeyreği hariç son 10 yılda gerek ihracat gerekse ithalat tarafında önemli bir mod olarak karşımıza çıkmaktadır.

Karayolu taşımacılığının karayolu altyapısı, üst yapı elemanları, bu alandaki yasal düzenlemeler, işgücü ve taşınan unsurlar olmak üzere beş temel unsuru vardır. Bu unsurlar arasındaki entegrasyon, karayolu ile yapılan operasyonların etkili ve verimli olması bakımından önem arz etmektedir. Bunlardan karayolu altyapısı, taşıma işleminin gerçekleştirildiği zeminlerdir. Karayolu üst yapı elemanları ise karayolu taşımacılığında kullanılan araçlardır. Bu araçlar mega treyler, optima treyler, jumbo treyler, kamyon römorklar, ısı kontrollü veya bir başka deyişle firigofrik, low-bed (ağır yük taşımacılığında en az 45 ton üzeri yüklerin taşınmasında kullanılan araçlar), otomobil taşıma araçları ve tankerlerdir. Karayolunda çekilen araçlar ise treyler ve konteynerlerdir (Görçün, 2010: 3-15). Tüm bunların yanı sıra dış ticaretin gelişmesinde lojistik ve lojistiğin bir alt bileşeni olan taşımacılığın da önemi düşünüldüğünde yapılan çalışma önem teşkil etmektedir. Diğer taraftan karayolu

taşımacılığı, yurt içi ve yurt dışına yapılan eşya ve insan taşımacılığı alanlarını kapsamaktadır. Bu tez çalışmasının temel amacı, Ankara Lojistik Üssü'nde uluslararası karayolu taşımacılığı alanında hizmet veren firmaların sorunlarını belirlemektir. Bu çalışmada, sadece uluslararası eşya taşımacılığı alanına odaklanılmıştır ki bu durum araştırmanın temel sınırlılığını oluşturmaktadır. Karayolu taşımacılığı -denizyolu taşımacılığından sonra- gerek ithalat gerekse ihracatta önemli paya sahip olan bir taşıma modudur. Bu bağlamda bakıldığında bu denli önemli bir taşıma modundaki sorunların ortaya konulması ve bu sorunların çözümüne yönelik öneri sunma çabası, Türkiye'nin ekonomik anlamda gelişmesi ve büyümesi bakımından da oldukça elzemdir.

Bu çalışma 4 temel bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde taşımacılıkta kavramsal çerçeveye yer verilmiştir. İkinci bölümde ise karayolu taşımacılığı ve karayolu taşımacılığında yaşanan sorunlara yer verilmiştir. Üçüncü bölümde araştırma metodolojisi hakkında bilgiler verilmiştir. Dördüncü ve son bölümde ise bulgular ve yorumlara yer almaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIMACILIK KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1. TAŞIMACILIĞIN TARİHSEL GELİŞİMİ

Uygarlığın gelişimi ve taşımacılık sisteminin gelişimi arasında yakın bir bağlantı bulunmaktadır. Taşımacılığın tarihine bakacak olursak 1960'lı yıllara kadar "münakale" günümüzde ise daha çok ulaştırma veya nakliye olarak ifade edilmektedir. Tarihin ilk zamanlarında en önemli ticaret yolları Kral Yolu, Roma Yol Ağları ve İpek Yolu'dur. Tüm bu yollar güvenlik, su kaynağı, coğrafi ve siyasi nedenlerden dolayı uzak mesafeleri birbirine bağlayan farklı birçok güzergâhtan oluşmaktaydı. Bu yolların birçoğu fazla kullanılmasından dolayı kendiliğinden meydana gelmiş patikalardı. Öte yandan yolların yapımı, ticaretin gelişmesine ve bu sayede de refahın artmasına neden olurken güzergâh seçiminin güvenlik kavramı temelinde yapılması da ticaretin sürdürülmesinin insanoğlu için ne kadar önemli olduğu göstermektedir (Çancı ve Güngören, 2013: 199-202). Bu kapsamda uygarlığın gelişimi beraberinde gerek kullanılan kavramlarda gerekse yollarda gelişmeler yaratmıştır. Ayrıca eşyaların ilgili noktaya götürülürken dikkat edilmesi gereken bir konu olan güvenlik konusu da bu gelişmelerden olumlu anlamda payını almıştır.

1.2. TAŞIMACILIĞIN TANIMI VE KAPSAMI

Taşımacılık, insan veya eşyanın bir noktadan diğer noktaya hareketi olarak ifade edilmektedir. Bir diğer tanıma göre de taşımacılık, üretim, depolama ve tüketim noktaları arasında bağlantıyı sağlamaktadır (Çancı ve Güngören, 2013: 199).

Taşımacılık, insanlık tarihi boyunca önemli bir unsur olmuştur. Teknolojinin gelişimi, Dünya'nın küreselleşmesinin bir sonucu olarak firmaların birbirleriyle olan rekabeti, uluslararası ticaret ve ekonomi kavramlarının giderek bütünleşik bir yapıya evrilmesi neticesinde taşımacılık, stratejik anlamda önemli bir sektör konuma gelmiştir. 1990'lı yıllardan beri gelişme gösteren çevreye duyarlılık paradigması ekonomik, çevresel ve sosyal boyutlar ile etkileşime girerek, taşımacılığın "sürdürülebilir" olma durumu ile ilgili uygulamaları da etkiler hale gelmiştir (Şahan 2017: 1).

Geleneksel taşımacılık türü olan tek türlü taşımacılık, sadece ilgili modun kullanılması üzerinedir. Global pazarda rekabetin artması ile tek-türden çok-türe doğru bir geçiş yaşanmış ve karayolu-denizyolu (Ro-Ro) veya karayolu-demiryolu

(Ro-La) gibi farklı modlar entegre bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır (Cansız ve Ünsalan, 2020: 11).

Taşımacılık lojistiğin önemli bir bileşenidir. Aynı zamanda bir tedarik zincirindeki aktörlerin ihtiyaçlarının giderilmesi taşımacılık vasıtasıyla olmaktadır. Tüm bunlara ek olarak taşımacılık ürüne katma değer sağlamamakta ve diğer yandan toplam lojistik maliyetler içerisinde en büyük kısımlardan birisini oluşturmaktadır (Görçün, 2019: 900).

1.3. TAŞIMACILIK MODLARI

Taşıma modları 6'ya ayrılır. Bunlar;

- Karayolu Taşımacılığı
- Havayolu Taşımacılığı
- Denizyolu Taşımacılığı
- Demiryolu Taşımacılığı
- Boru Hattı Taşımacılığı
- Nehir/Suyolu Taşımacılığı

olarak tanımlanmaktadır (Vural, Gencer ve Karadoğan, 2014: 76). Bu türlerden karayolu taşımacılığı, bu çalışmanın temel konusunu oluşturduğu ve yukarıda açıklandığı için bu bölümde ayrı bir başlık altında ele alınmamıştır.

1.3.1. Karayolu Taşımacılığı

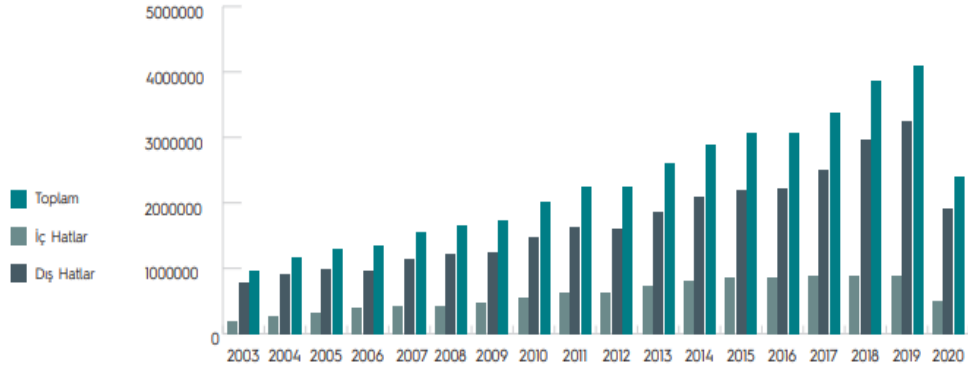
Tarihsel anlamda çok önemli olan karayolu taşımacılığına ait atılımlar incelendiğinde özellikle tarihte önemli bir yeri olan 2. Dünya Savaşı sonrası bu taşımacılık modu ciddi gelişme göstermiştir. Diğer taraftan bu mod geçmişten beri yaygın olarak kullanılan ve aynı zamanda en çok tercih edilen taşıma modudur. Öte yandan bu mod Türkiye'nin coğrafi/jeopolitik konumu bakımından da oldukça elverişli bir taşıma modudur. Tarihte de İpek Yolu, Kral Yolu, Baharat Yolu'nun kullanımı da bu modun hayatımızda ne kadar önemli olduğuna dair bir göstergedir (Tahirler, 2016: 31-32). Bu mod ile ilgili daha geniş bilgilere çalışmanın ilerleyen bölümünde yer verilecektir

1.3.2. Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı isminden de anlaşılacağı üzere bir hava aracı kullanılarak ticari amaçla yapılan yük, yolcu veya posta taşınması faaliyetidir. Bu tanım SHY-6A Ticari Hava İşletmeleri Yönetmeliği'nin ilk maddesinde de yük, yolcu ve posta taşımalarının hava aracı kullanılarak ücret karşılığında yapılması şeklinde ifade edilmiştir (Şengür, 2004: 3). Ayrıca havayolu taşımacılığının sahip olduğu çok büyük uçuş ağları sayesinde şehirleri, ülkeleri ve ayrıca kıtaları birbirine bağlar. Bu denli önemli bir taşıma modunun atılımı ise İkinci Dünya Savaşı sonrasına uzanmaktadır. İkinci Dünya Savaşı sonrası gelişim gösteren bu sektör gerek ekonomik gerekse sosyal açıdan faydası sayesinde modern yaşamın önemli bir parçasını da oluşturmaktadır. Ayrıca bu taşımacılık faaliyetleri ekonomik anlamda gelişim ve büyüme konusunda da önemlidir (Sarılgan, 2011: 70). Bu taşıma modunun avantajları ise şu şekildedir (Koban ve Keser; 2015: 216-217).

- Önemli bir rekabet unsuru olan hız konusu bu taşıma modu için önemli bir avantajdır.
- Bu alanda yapılan yatırımlarda yeni olması beraberinde hizmet kalitesine de olumlu şekilde yansımaktadır.
- Verilen hizmette sıfır hata hedeflenerek %1'lik bir hata payı dahi kabul edilmediğinden “güven” unsuru önemlidir.
- Uzun mesafelerde çabuk bozulabilen ürünlerin taşınmasında alıcısına zamanında teslim edilmesi konusunda önemlidir.
- Pazar değeri yüksek ürünlerin taşınmasında daha çok tercih edilmektedir.
- Ürünleri elleçleme işlemlerinin dikkatli yapılması fire ve kayıpları azaltmaktadır. Ayrıca elleçlemenin az yapılmasından dolayı ambalajlama maliyeti de azdır.
- Numune ve hassas ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır
- Bu taşıma modunun dezavantajları ise şu şekildedir (Akay, 2016: 46):
- Diğer modlara göre daha pahalıdır. Bundan dolayı taşınacak malların birim değerlerinin yüksek olması konusu önemlidir.
- Kapıdan kapıya taşıma imkânı sınırlıdır.
- Yakıt ve işletme maliyetleri pahalıdır.

- Hava alanlarının şehirden uzaklığı konusu da çeşitli sorunlara neden olabilmektedir.



Şekil 1. Havayolu Yük Trafikği

Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu, 2020: 34.

Yukarıda Şekil 1’de yer alan tabloya göre 2020 yılsonu itibariyle toplam yük trafiği 2,4 milyon ton olarak belirlenmiştir. Burada iç hatlardaki yük trafiği %39.8, dış hat yük trafiği ise %41.6 bir önceki yıla kıyasla azalma meydana gelmiştir.

1.3.2.1. Havayolu Taşımacılığının Gelişimi

Wright Kardeşlerin 17 Kasım 1903’teki uçuş denemeleri insanların uçabileceği noktasında önemli bir girişim olmuştur. Birinci Dünya Savaşı’nda uçakların askeri amaçlı kullanılmasıyla yeni bir adıma geçilmiştir. Birinci Dünya Savaşı sonrası uçaklar İkinci Dünya Savaşı’nda da kullanılmıştır. Yaşanan tüm bu gelişmeler beraberinde savaş sonrası uçakların sivil taşımacılık alanında da kullanılabileceğini gözler önüne sermiştir (Bakırcı, 2012: 342). Hava kargoları 28 Mayıs 1910’da Gleen Curtiss, Postane Departmanı için Albany’den New York’a bir buçuk saat içinde 150 kilometreyi kapsayan bir çuval posta gönderdiğinde başlamıştır. 1999 yılında, bir gecede küçük paket hava servisinin öncüsü olan ve şu anda bu işin en büyük taşıyıcısı olan Federal Express, dünyanın en büyük kargo şirketi Flying Tiger’ı satın almıştır. 2004 yılında FedEx 14,58 milyon tarifeli yük uçmuştur. Ekspres gönderiler üzerindeki ağırlık limiti kaldırılmış ve bu da bazı endüstri analistlerinin navlun ve ekspres arasındaki sınırların bulanıklaştığı ve yakında kaybolabileceği sonucuna varmasına neden olmuştur. Ayrıca hava taşımacılığı birbirleriyle rekabet halindeki havayolları tarafından her zaman bağımsız olarak pazarlanmaktadır. Son yıllarda hava ekspresiyle hava taşımacılığı arasındaki ayırım giderek

belirsizleşmektedir (Wensveen, 2011: 337). Türkiye’de havayolu taşımacılığının ilk yılları Türk Hava Yollarını öne alan tekel niteliğindeki bir oluşum ve gelişime imkân sağlamıştır (Yalçınkaya, 2019: 436).

1.3.2.2. Havayolu Taşımacılığının Araçları

Havayolu taşımacılığının araçlarının başında kuşkusuz uçaklar yer alır. Uçaklar kargo taşıyan kargo uçakları ve yolcu uçağı kargo bölümünde kargo taşımacılığı yapan yolcu uçakları ile gerçekleşmektedir. Günümüz havayolu taşımacılığına baktığımızda iki büyük uçak üretim firması önemlidir. Bunlar Amerikan Boeing ve Avrupalı Airbus şirketlerinin ürettikleri uçaklardır. Bu uçaklar çoğunlukla yük ve yolcu taşımacılığında kullanılmaktadır. Bunlardan Boeing 747, 767, 777 ile Airbus 300, 310, 330 serileri uluslararası arenada kullanılan önemli kargo uçaklarıdır. Bir diğer önemli havayolu taşımacılığı aracı havalimanlarıdır. Asya ve Avrupa ülkeleri ağırlıklı olarak en büyük kargo hacmine sahiptir. Havayolu taşıma araçlarının üçüncüsü ise havayolu şirketleridir (Akoğlu ve Fidan, 2020: 33-37).

1.3.3. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, kişilerin ve malların gemi veya yelkenli nehir tekneleri kullanarak kanallar, okyanuslar ve denizler üzerinde taşınma yöntemidir (Köseoğlu, 2010: 4). Denizyolu ile yük taşımacılığının dünya ticaretinin gelişimi açısından önemi büyüktür. Tüketeceklerinden çok daha fazlasını üretmesi Türkiye’nin ihracata yöneltmiş ve bu durum denizyolu taşımacılığının gelişmesine katkı sağlamıştır (Tarı ve İnce, 2019: 2). Bu taşıma modunda globalleşme ile denizyolu taşımacılığının öneminde gün geçtikçe artış yaşanmıştır. Burada hacimsel olarak büyük olan ürünlerin bir noktadan diğer noktaya tek seferde taşıma imkânı sağlaması, ekonomik olması, karayolu ve demiryolu taşımacılıklarından farklı olarak uluslararası sularda risk faktörünün daha az olması ve firmalar için önemli bir durum olan tam zamanında erişimin de önemi büyüktür (Saban ve Güğercin, 2009: 1-2). 2019 yılında dünya denizyolu taşımacılığı ile en çok taşınan yük minör dökme yükler olurken en az taşınan yük ise kimyasallar olarak karşımıza çıkmaktadır (İMEAK, 2020: 11). Çok büyük yüklerin taşınmasında kolaylık sağlaması, kıtalar ve denizaşırı ülkelerde yüklerin ulaştırılmasında öncelikli mod olması, yüklerde ölçek büyüklüğüne bağlı olarak azalan maliyetin söz konusu olması, istihdam sağlaması ve bazı yüklerin taşınmasında tek taşıma alternatifi olması gibi avantajları vardır. Dezavantajları ise

kapıdan kapıya taşıma imkânı vermemesi, taşıma süresinin fazla olması, alt yapı yatırım maliyetlerinin fazla olması, tonaj tutturamama, hava koşullarına bağlı olarak taşıma riskinde artış olması ve limanlarda yaşanan sorunlardır (Koban ve Keser, 2015: 197).

1.3.3.1. Denizyolu Taşımacılığı Araçları

Deniz konteynerleri dünya ekonomisi için kullanılan hayati ekipmanlardır. Konteynerin babası olarak kabul edilen Malcolm P. McLean 1930'ların sonlarında Hoboken Limanı'nda küçük bir taşıma şirketi kurmuştur. O yıllarda McLean, yükleri standart elleçlemelerden farklı bir şekilde taşıma yöntemi fikrini ortaya atmıştır. Başlangıçta, kamyonları gemilere yükleyerek gidecekleri en yakın noktaya kadar taşınması fikri ile çalışmaya başlayan şirket sonrasında konteynerlerin standartlaşması ve çekiciler ile hareket ettirilen taşıyıcıların gelişmesi ile konteynerlerin sadece taşıyıcıların üzerinde gemilere yüklenmesi yöntemine geçiş yapmıştır. Sonrasında McLean taşıyıcıları da gemilerden kaldırarak sadece konteynerleri gemilerle taşımaya başlamıştır (Erdal, 2017: 3).

Konteynerler, tüm dünyada malların daha hızlı bir şekilde taşınmasını sağlar. Denizcilik endüstrisinde konteyner, belirli boyutlarda metal bir kutudur. TEU ve FEU olmak üzere iki özel konteyner boyutu vardır. TEU, yirmi fit eşdeğer birim FEU ise kırk fit eşdeğer birim anlamlarına gelmektedir (Goswami, 2015: 1). Konteynerler standart, hard top, open top, açık konteyner, platform konteyner, havalandırılmalı konteyner, ısı kontrollü konteyner, tank ve dökme yük olarak dokuza ayrılır (Erdal, 2017: 23-28).

Günümüzde küresel ticarete çok önemli bir paya sahip olan liman, gemi ve diğer taşıma araçları arasında mal ve yolcu aktarması sağlayan ve ayrıca yükün güvenilir bir şekilde depolanmasını sağlayan bunların dışında ekonomik işlevlerin gerçekleştirilmesine de olanak veren tüm altyapı ve donanımın var olduğu bir hizmet yeridir (Balık, 2014: 37-38).

Dünya kargo konseyinin belirlediği dünyanın en büyük 50 liman sıralamasında ilk sırada Çin'deki Şanghay Limanı, yer alırken bunu sırasıyla Singapur Limanı, Shenzhen Limanı, Ningbo-Zhoushan Limanı, Hong-Kong, S.A.R Limanı, Busan ve Qingdao Limanları takip etmektedir. Ayrıca bu listede Türkiye'deki Ambarlı Limanı ise 48. sıradadır (UTİKAD, 2017).

Denizyolu taşımacılığının önemli araçlarından birisi de gemi araçlarıdır. Bunlardan Handysize 20.000DWT- 40.000DWT arası, Handymax 40.000 DWT-50.000 DWT arası, Supramax 50.000 DWT-60.000 DWT arası, Panamax 60.000 DWT-80.000 DWT arası, post-panamax ise maksimum 125.000 DWT iken, Capesize ise 125.000-220.000 DWT arasındır. Bunlara ek olarak Capesize gemilerin bir alt kategorisine dahil olan 200.000 DWT üstü büyük demir cevheri gemileri (VLOC) ve büyük dökme yük gemileri dahildir. Bunların dışında konteyner gemileri, RO-RO gemileri, çok amaçlı gemiler, frigorifik gemiler, ağır yük gemileri, canlı hayvan taşımacılığında kullanılan gemiler, sıvı yük gemileri ve ürün tanker gemileri ise diğer gemi türüdür. Bunlara ek olarak balıkçı tekneleri, iş gemileri, yardımcı gemiler, açık deniz gemileri, yolcu gemileri ve geçiş kriterlerine göre olan panamax, Panama kanalından geçen gemiler, post panamax gemiler ve Süveyş kanalından geçen gemiler de diğer gemi türleridir (Türk Armatörleri Birliği, t.y.).

Tablo 1. Uluslararası Denizyolu Ticaretinin Gelişimi (Milyon Ton, Yükleme)

YIL	TANKER	DÖKME	DİĞER KURU YÜK	TOPLAM
2005	2.422	1.579	3.108	7.109
2006	2.698	1.676	3.328	7.702
2007	2.747	1.811	3.478	7.702
2008	2.742	1.911	3.578	8.231
2009	2.641	1.998	3.218	7.857
2010	2.752	2.232	3.423	8.408
2011	2.785	2.364	3.626	8.775
2012	2.850	2.564	3.791	9.195
2013	2.828	2.734	3.951	9.513
2014	2.825	2.964	4.054	9.842
2015	2.932	2.930	4.161	10.023
2016	3.058	3.009	4.228	10.295
2017	3.146	3.151	4.419	10.716
2018	3.201	3.215	4.603	11.019
2019	3.169	3.225	4.682	11.076

Kaynak: UTİKAD Lojistik Sektör Raporu, 2020: 119.

Tablo incelendiğinde 2006 ve 2007 yıllarında tanker, dökme ve kuru yük gemilerinde yüklenen toplam değer eşittir. 2009-2019 yılları arasında ise her yıl toplam değer artarak ilerleme kaydetmiştir.

1.3.3.2. Incoterms

Incoterms, uluslararası ticareti kolaylaştırma, tarafların kullandığı dilde ortak bir dil oluşturma ve tarafların arasında yanlış anlaşılardan kaynaklı çıkabilecek uyuşmazlıkların önlenmesi konusunda Uluslararası Ticaret Odası (ICC) tarafından geliştirilen ve uygulamaya konan malların teslim şekillerini ve tarafların görevlerinin başlangıç ve bitiş yerlerini ortaya koyan bir uluslararası ticari terimlerin kısaltılması olarak ifade edilir. Ayrıca bu terimde dikkat edilecek husus Incoterms'in malın mülkiyetinin ele geçirilmesi değil, daha çok tarafların daha önceden de belirtildiği üzere sorumlulukları ve malların hangi şekilde teslim edileceği ile bağlantılı bir kavramdır. İlk defa yayınlanan söz konusu kural "Incoterms 1936" adını taşıyordu. Sonrasında 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 ve 2020 yıllarında yeniden gözden geçirilerek değiştirilmiştir (Ceylan, 2020: 15-16). Incoterms'ler tüm taşıma modlarını kapsayan kurallar ile deniz ve iç su taşımalarına özgü kurallar şeklinde 2'ye ayrılır. Bunlardan tüm taşıma modlarını kapsayan kurallar şu şekildedir; (Utikad, 2020)

EXW-İş Yerinde Teslim

FCA- Taşıyıcıya Masrafsız Teslim

CPT- Taşıma Ücreti Ödenmiş Olarak Teslim

CIP- Taşıma Ücreti ve Sigorta Ödenmiş Teslim

DAP-Belirtilen Yerde Teslim

DPU-Belirtilen Yerde Eşya Boşaltılmış Teslim

DDP- Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim

Deniz ve iç su taşımalarına özgü kurallar ise;

FAS- Gemi Doğrultusunda Masrafsız Teslim

FOB-Gemide Masrafsız Teslim

CFR-Masraflar ve Navlun Dahil Teslim

CIF- Masraflar, Sigorta ve Navlun Dahil Teslim'dir.

1.3.4. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığının temel altyapı bileşenleri, raylı sistemler ve donanım ürünleri, çeken ve çekilen araçlar, aktarma istasyonları ve terminallerdir (Kabasakal ve Solak, 2009: 28). Demiryolu taşımacılığı, çevreci bir taşımacılık modudur. Hız olarak karayolundan daha yavaştır. Bu taşıma modunun en önemli avantajı, taşınabilecek yük hacmi olarak karayoluna göre fazla hacme sahip olmasıdır (Baran ve Esmer, 2018: 325).

Tüm bunlara ek olarak tek seferde yük taşıma bazında avantaj sağladığı için ölçek ekonomisi bakımından da faydalı bir taşıma modudur. Diğer taşıma modlarına kıyasla demiryolu taşımacılığının kaza riskini az olması ve aynı zamanda daha “çevre dostu” bir taşıma modu olması bu yöntemin tercih edilebilirliğini arttırmaktadır. Diğer taraftan vagonların taşıyabileceği tonaj yüklenen eşyanın hacmine ve vagonun tipine göre farklılık gösterebilmekte ve bir katar 50 vagondan oluşabilmektedir. Taşımalarda titreşim hassasiyeti olan ürünler yüksek ambalaj maliyeti oluşturur. Ayrıca demiryolu taşımacılığı yapılırken geçit durumu, hatların kapasitesi, güzergâhın durumu trenlerin hızları, vagonların kapasitesi ve yükleme ve indirme istasyonlarının kapasitesi dikkat edilmesi gereken hususlardır (Keskin, 2011: 401-402). Türkiye'nin toplamda 13 limanın demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. Bu limanlar Haydarpaşa, Derince, İzmir, Bandırma, Mersin, Samsun, İskenderun, Tekirdağ, Zonguldak, Yılport, Evyap, DP World ve Nempport Limanlarıdır (Utikad, 2020: 62).

1.3.4.1. Demiryolu Taşımacılığı Araçları

Günümüzde demiryolu taşımacılığında giderek artan sayıda vagon kullanılmaktadır. Bu vagonların boyut ve tipleri farklı şekildedir. Bunlar vagonların sınıflandırılması 8'e ayrılır. Bunlar, izoleli vagon, klimalı vagon, ısıtmalı vagonlar, yüksek kenarlı vagonlar, yatak tip vagonlar, tanker vagon, çok modlu ulaştırmaya uygun vagon ve silo vagonudur (Keskin, 2011: 403-404).

Tablo 2. Yük Vagonlarının Tipi, İnşa Tarzı ve Kullanım Özellikleri

Tipi	İnşa Tarzı	Kullanım Özellikleri
G	Kapalı Vagon	Kapalı vagon ile her türlü ev eşyası, gıda maddesi, torbalı çimento, gübre, canlı hayvan vb. taşımalar yapılır
H	Kayar Yan Duvarlı Kapalı Vagon	Paletli eşya vb. taşımalar yapılır.
E	Yüksek Kenarlı Vagon	Normal tip yüksek kenarlı açık vagon ile konteyner, kömür, her türlü maden cevheri, tuğla, kiremit, demir, boru, kum vb. taşıma yapılır.
K-R	Platform Vagon	Normal tip platform vagon ile taşıt, iş ve tarım makineleri, beton, demir ve ağaç direk, vb. taşımalar yapılır
Rilns	Çok Amaçlı Vagon	Üzeri körüklü tenteye kapatılabilen, platform tipi vagon ile taşıt, paletli araçların taşınması yapılır
S	Platform Vagon	Özel tip platform vagon ile konteyner, tank, ağır iş makineleri, tır vb. taşımaları yapılır.
F	Yüksek Kenarlı Vagon	Özel tip yüksek kenarlı vagon ile kömür ve her türlü maden cevheri taşınması yapılır. Vagon üstten doldurulur, yandan manuel boşaltma tertibatı ile boşaltılır.
Ug	Özel Tip Vagon	Dökme hububat taşınması yapılır. Vagon üstten doldurulur, alttan manuel boşaltılır.
Z	Sarnıçlı Vagon	Sıvı taşımaya mahsus sarnıçlı vagon ile her türlü akaryakıt ve sıvı taşınması yapılır
Uaa	Ağır Yük Vagonu	Trafo, jeneratör, reaktör gibi ağır ve havaleli yüklerin taşınması yapılır. Yük ağırlık aralığı: 120, 180 ve 250 ton
Ta	Dökme Yük Vagonu	Dökme cevher vb. yük taşımaları yapılır. Vagon üstten doldurulur. Yandan boşaltılır.

Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları Taşımacılık Yük Vagon Rehberi, 2019: 10.

Yukarıdaki Tablo 2 incelendiğinde demiryolu taşımacılığının önemli araçlarından birisi olan vagonların 11 farklı tipi bulunmaktadır. Ayrıca bu vagonların yükün cinsine göre de değişiklik göstermektedir.

1.3.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Enerji ve enerjinin verimli kullanımı konusu ülke ekonomilerinin gelişmesi ve kalkınmasında önemli paya sahiptir. Bu noktada dünyada enerjiyi arz eden ülke ile

talep eden ülkeler arasında farklı yollarla taşımalar yapıyorsa da bu taşımaların boru hatları ile birbirine bağlanması gerekli kılınmıştır. Boru hattı taşımacılığı, ilk yatırım maliyeti hem karayolu hem de denizyolu taşımacılığına göre daha yüksektir. Ayrıca bu taşıma modu hızlı, kesintisiz ve emniyetli bir taşıma modudur (Aydemir, 2016: 400). Boru hattı taşımacılığın avantajlarına bakılacak olursa diğer taşıma modlarına göre ekonomik olması, yüksek kapasite olanağı sağlaması, özellikle akışkan taşıma sırasında iklim ve yol koşullarından etkilenmemesi gereken ürünlerin taşınmasında kullanılması gibi birçok avantaja sahiptir. Daha dar bir alanda kullanılması ve her yük türüne uygun olmaması gibi dezavantajlara da sahiptir (Koban ve Keser, 2015: 231). Öte yandan güzergâh seçimi boru hattı tasarımında en önemli aşamadır. İki nokta arasındaki en ideal hat rotası, iki nokta arasında en kısa yol olmasına rağmen bu yol her zaman en ideal seçim olmayabilir. Bu noktada boru güzergâhı aşağıdaki gibi bazı unsurlara göre optimize edilir (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2013: 67-68):

- Boru güzergahı ve bölgedeki halkın güvenliği
- En kısa boru güzergâh uzunluğu
- Bölgenin önemi
- Boru güzergahı hidroliği açısından en uygun yer profilinin seçimi
- Alt yapı ve ulaşılabilirlik
- Dağıtım merkezine olan yakınlık durumu
- Proje ve teknik gereklilikler
- Diğer boru güzergahlarına ve altyapı tesislerine göre uygulanabilirlik
- Arazideki istimlâk ve kullanım izni durumları
- Arkeolojik durumlar
- Daha önceden belirlenmiş olan koridorların (güzergâhların) varlığı

1.3.6. Nehir/Suyolu Taşımacılığı

Kimi zaman bir ülkenin kimi zaman da birden fazla ülkenin sınırları dahilinde bulunan göller, kanallar ve yer altı sularında yapılan taşımacılığın genel adıdır. Birden fazla ülkede yer alan suyolları uluslararası suyolları olarak kabul edilmektedir (Koban ve Keser, 2015: 230). Antik dönemlerden itibaren Dicle ve Fırat Nehirleri, Nil Nehri, Avrupa'da Ren ve Tuna Nehirlerine kadar birçok farklı suyolunda nehir taşımacılığı yapılagelmiştir. Avrupa'da bu taşımacılığı düzenleyen yasa 15 Kasım 1985 yılında

Avrupa Nehir Taşımacılığı Kodu ile Avrupa İç Suları Çalışma Grubu tarafından kabul edilmiştir. Türkiye açısından bu mod önemli bir potansiyeli olmasına rağmen gerekli gelişmeyi ne yazık ki kaydedememiştir. Bu mod, geçmişte Aşağı Sakarya Nehri'nde geliştirilmesi düşünülmeye rağmen uygulamaya geçememiştir. Günümüzde ise proje etki alanı olarak tanımlanan ve Sakarya, Kocaeli, Bolu, Bilecik, Eskişehir illerini kapsayan bölge yirmi sene öncesine kıyasla önemli bir gelişme kaydetmiştir. Ayrıca Avrupa'da 100 tonluk yükün 1 km için farklı sistemlerle taşıma bedelleri incelendiğinde bu mod fiyat anlamında oldukça avantajlı bir konumdadır (Servantie, 2016: 3-8).

1.4. MULTIMODAL (ÇOK MODLU) VE INTERMODAL (MODLAR ARASI) TAŞIMACILIK

Multimodal taşımacılık, iki veya daha fazla farklı taşıma modu kullanılarak malların bir noktadan diğer noktaya aynı taşıma kabı kullanılarak ürüne bir müdahale veya farklılaştırma işlemi yapılmadan taşınmasına denir (Barbanova, 2016: 2). Intermodal taşımacılık, eşyaların taşıma birimi veya kara taşıtı içerisinde iki veya daha fazla ulaştırma modları ile taşınarak modlar arası geçişlerde eşyanın kendisinin değil de taşıma biriminin elleçlendiği taşıma şeklidir (Kasapoğlu ve Cerit, 2011: 60). Intermodal taşımacılık için bir örnek, konteynerlerin doğrudan vagonlara yüklendiği veya kamyonla demiryolu terminaline taşındığı bir limana gemi ile nakliye olabilir. Konteynerler, önce demiryolu ile en yakın merkeze taşınır ve sonrasında nihai varış noktasına doğru harekete geçer. Yalnızca yükleme birimlerinin veya karayolu araçlarının (malların kendilerinin değil) elleçlenmesi gerektiğinden, taşıma modunun değiştirilmesi çok az zaman gerektirir ve aktarma maliyetlerinden tasarruf edilmesine de yardımcı olur. Ek olarak, taşıma sırasında malların zarar görme riskini de en aza indirilir (Kubanova ve Schmidt, 2016: 105). Intermodal taşımacılıkta modlar arası geçişlerde ayrı ayrı sözleşmeler yapılırken, Multimodal taşımacılıkta sürecin başından sonuna kadar tek bir sözleşme geçerlidir (containerships.eu, 2022).

1.5. KOMBINE TAŞIMACILIK

Kombine taşımacılık, Intermodal taşıma şeklindeki yapılan taşımanın büyük bir bölümünün denizyolu veya demiryolu ile gerçekleştirildiği ve ayrıca mümkün olduğunca karayolunun kısa olarak kullanıldığı bir taşıma sistemidir (Deveci ve Çavuşoğlu, 2013: 99). Demiryolu veya su yolu taşımacılığı kullanıldığında, kombine

taşımacılık çevre dostu bir taşımacılık alternatifi oluşturmaktadır. Bu taşımacılığa örnek verecek olursak, ilk olarak bir konteynerin Bratislava'daki bir şirketten Bratislava Limanı'na kamyonla taşınması sonrasında konteynerin gemi ile elleçlemeyle Romanya'ya nakliyesi ve son olarak da konteynerin bir kamyonla alıcının bulunduğu yere taşınmasıdır (Kubanova ve Schmidt, 2016: 105)

1.6. DÜNYADA TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ

Taşımacılık insanlık tarihi için çok önemli bir yerdedir. Bu kapsamda tekerleğin icadı taşımacılıkta insanoğlu için dönüm noktası niteliğindedir. Bunun en önemli sebebi ise ticari eşyaların ve savaş mühimmatlarının daha uzak noktalara rahatça ulaşılabilmesidir. Diğer taraftan sanayi inkılabının gerçekleştirilip kitlesel üretime geçilmesiyle üretilen ürünlerin başka ülkelere ulaştırılması ve bu konuda da işletmelerin de hevesi taşımacılık konusuna eğilimi artırmıştır (Kılıcı, 2017: 75).

Ülkelerin gelişmesi ve ticaret hacimlerinin artması ile gelişmiş bir lojistik sektörü arasında doğru orantı bulunmaktadır. Çünkü ürünlerin en kısa sürede nihai noktaya ulaşması ancak ve ancak sağlam ve verimli kurulmuş bir lojistik ağı ile olacaktır. Küreselleşmenin bir sonucu olarak ülkeler birbirileri ile rekabet içine girmiş ve bu yarıştan galip çıkan ise yalın, verimli ve hızlı bir tedarik zinciri ve lojistik ağına sahip firmalara sahip ülkeler olmuştur (Pınar ve Diken, 2020: 1386). Gümrükleme, altyapı, uluslararası sevkiyatlar, lojistik kalite ve yetkinlik, takip ve izleme, zamanlama ve yerel lojistik maliyet kriterleri dikkate alınarak ülkelerin lojistik performanslarını ölçmek için Dünya Bankası tarafından Lojistik Performans Endeksi (LPE) oluşturulmuştur. Türkiye, Asya ile Avrupa'yı, Doğu ile Batı'yı birbirine bağlayan bir coğrafi konumda bulunmasına rağmen LPE'ye göre ne yazık ki düşük seviyelerdedir (Bozkurt ve Mermertaş, 2019: 109-110).

2018 yılında yayınlanan son çalışmaya göre birinci sırada Almanya, ikinci sırada İsveç, üçüncü Belçika, dördüncü Avusturya olurken bu listeyi sırasıyla Japonya, Hollanda, Singapur, Danimarka, Birleşik Krallık, Finlandiya, BAE, Hong Kong gibi ülkeler takip etmektedir. Türkiye'de ise bu sıralamada 47. sırada yer almaktadır (KPMG, 2020:4). Günümüzde lojistik sektörü denilince ABD, İngiltere, Singapur, Almanya gibi akla gelen ilk ülkelerdir (Kışman ve Aydın, 2020: 26-27).

1.7. TÜRKİYE'DE TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ

Ulaştırma sistemleri bir ülkede başta ekonomi olmak üzere sosyal ve kültürel faaliyetlerin gelişmesinde etkin bir sektördür. Bu sebeple mal, ürün ve hizmetin hızlı dağıtımında, iç ve dış ticaretin gelişmesi için düzenli bir ulaştırma ağı gereklidir. Bu sektör tarım veya sanayi sektörleri gibi depolanmadığı için gerekmediğinde kullanımı ülke için kayıptır. Ulaştırma sektörünün tarihçesine bakılacak olursa Türkiye'nin demiryolunun ilk girişi 19. yüzyılın son dönemlerinde olmuştur. 1923-1940 yılları arasında demiryolu taşımacılığı ilk sıradayken 1940-1950 arası demiryolu için durgunluk dönemi olmuş ve 1950'den günümüze kadar artık demiryolu baskın rolünü karayolu taşımacılığına bırakmıştır (Akgüngör ve Demirel 2004: 424-425).

Ulaşım sektörü Türkiye'nin ekonomik kalkınma ve gelişmesinde önemli bir paya sahiptir. Türkiye'nin jeopolitik konumu da bu sektörde daha fazla gelişme ve kalkınmamız açısından önem teşkil etmesine rağmen bu sektörden Türkiye istenilen payı ne yazık ki alamamaktadır. Türkiye'deki ulaştırma sektörünün gelişmemesindeki en önemli sorunlardan birisi altyapı yetersizliğidir (Saatçioğlu ve Kolbaşı, 2012: 2-3). Türkiye'nin mevcut coğrafi konumu, Türkiye'nin lojistik ve lojistiğin önemli bir alt bileşeni olan taşımacılık sektöründe gelişmeye açık bir potansiyele gönderme yapar. Ama fiziki altyapı, bu alana yapılan yatırımların azlığı ve bu sektörlerde çalışacak insan kaynağını bulma noktasında yaşanan sorunlardan dolayı Türkiye'nin, bu alana yatırımcı çekme noktasında sorun yaşamaktadır. Tüm bunlara ek olarak 2018 ve 2019 yıllarında doyum noktasına ulaşan korumacı küresel ticaret eğilimleri ve yerel anlamda finansal sorunlar da bu durumun daha da kötüye gitmesine sebep olmuştur. Taşımacılık sektörü, 2000'li yılların ilk 10 senesinde GSYH'den %9'luk pay alırken bu pay 2011-2018 dönemleri arasında %8,1'e gerilemiştir (KPMG, 2020: 10).

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI VE KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YAŞANAN SORUNLAR

2.1. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

Karayolu taşımacılığı yük, eşya ve insan bileşenlerinin karayolu vasıtası ile taşınması şeklinde tanımlanabilir (Görçün, 2010: 3). Daha detaylı bir tanım yapılacak olursa, karayolu ile eşya taşımacılığı, gönderici ile taşıyıcı arasında yapılan sözleşmeler ve uluslararası karayolu ile eşya taşımacılığına ilişkin anlaşmalar, usul ve esaslar çerçevesinde yürütülen, belirli bir bedel karşılığında malların kapıdan kapıya şeklinde ifade edilen aktarmasız teslimini sağlayan, diğer taşıma sistemlerini de destekleyen taşıma modudur (Koban ve Keser, 2015: 165). Türkiye'nin coğrafi konumu itibariyle Asya, Avrupa, Afrika ve Orta Doğu'nun geçiş koridoru üzerinde yer almaktadır. Türkiye'nin, karayolu taşımacılığı açısından önemli sayılan sınır kapıları olan Bulgaristan (Kapıkule, Hamzabeyli ve Dereköy), Gürcistan (Sarp, Türközü ve Aktaş), Irak (Habur ve Üzümlü), İran (Gürbulak, Kapıköy ve Esendere), Nahçıvan (Dilucu), Suriye (Karkamış, Cilvegözü, Öncüpınar, Nusaybin ve Akçakale) ve Yunanistan (Pazarkule ve İpsala) ile bağlantıları bulunmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021). 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda Türkiye'den karayolu ile yapılan ihracat taşımalarında Irak hem taşınan yükün değeri hem de ağırlığı bakımından ilk sırada yer almaktadır (UTİKAD, 2019: 63).

Karayolları taşımacılığının avantajlarına bakılacak olursa, miktar bakımından az olan ürünlerin kısa ve orta mesafelerde esnek ve hızlı bir şekilde taşınma imkânı sağlamasından dolayı tam zamanında üretim felsefesi (Just in Time-JIT) için uygun olması, elastik bir yapıda olması -yani güzergah ve rota değişimlerine çok çabuk adapte olabilmesi-, karayolu taşımalarına imkan sağlayan her noktaya taşıma gerçekleştirebilmesi ve ayrıca bir lojistik operasyonunun ön ve son taşımalarında kullanılması (limandan-fabrikaya, depodan-fabrikaya vb.), lojistik için önemi tartışılmaz olan doğru zaman ilkesi bakımından tasarruf sağlaması ve beklemeyi minimize ederek ürünün ilgili müşteriye hızlı bir şekilde teslimine olanak sunması, yatırım maliyetinin diğer taşıma modlarına kıyasla daha az olması, düzenli ve sık sefer imkânı sağlaması, müşteri bakımından düşük navlun fiyatı, kolay maliyet

hesabı, çok fazla terminale ihtiyaç duymaması gibi avantajlara sahiptir (Kögmen, 2014: 47-49).

Bu modelin dezavantajlarının başında ise ağır ve yüksek hacimli yüklerin taşınmasında yasal kısıtlamalara sahip olması gelmektedir. Ayrıca uluslararası taşımada gerek bir ülkeden diğer ülkeye yapılan taşımalar gerekse üçüncü bir ülkeden geçilerek yapılan transit taşımalarda, mevzuat ve hukuki yönden gümrüklerde beklemler ve aksamalar meydana gelmektedir. Ülkenin ilgili konvansiyona üye olmaması, gümrüklerde transit geçişi engellemekte ve belge kontrolü sürecine bağlı olarak sürücülerin uzun süre beklemlerine neden olmaktadır. Sayılan bu dezavantajların hepsi lojistik sektöründe önemli sorunlardan birisi olan gümrüklerde bekleme sorununa neden olmaktadır. Sera gazı salınımının fazla olması, kaza oranlarda meydana gelen artışlar, kota kısıtlamaları da karayolu taşımacılığının diğer önemli dezavantajları arasında sayılmaktadır (Koban ve Keser, 2015: 167).

Günümüzde birçok firmanın geleceği açısından hayati öneme sahip olan ve karayolu taşımacılığının da önemli dezavantajları arasında sayılan sera gazı salınımını bu noktada daha yakından incelemek faydalı olacaktır. Bilindiği gibi yeşil lojistik denildiğinde akla gelen en önemli kavram “sürdürülebilirlik” ve yine bu kavramla bağlantılı olan “sürdürülebilirlik bileşenleridir. Bu noktada sürdürülebilirliğin bileşenleri, ekonomik, çevresel ve sosyaldır. Diğer bir ifadeyle, sürdürülebilirliği elde etmenin yolu ancak ve ancak çevreyi, toplumu (sosyal çevre) ve ekonomiyi bir bütün (hepsinin kesiştiği nokta) olarak ele alan çözümler bulmakla mümkündür. Günümüzde sürdürülebilirlik bağlamında ele alınan sorunlardan biri olan iklim değişikliği hem ekonomi hem de çevre için bir tehdit olarak kabul edilmektedir. Bugüne kadar yapılan çalışmalar, iklim değişikliğinin küresel ısınmanın bir sonucu olduğunu göstermiştir. Bu noktada Türkiye, kişi başına 6,2 ton karbon salınımı ile dünya ortalamasının üzerindedir (Rad ve Gülmez, 2017: 604). Ayrıca diğer taşıma modlarına oranla yük taşımacılığının %90’lık bölümü karayolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Öte yandan Türkiye’de yük akış verisinin olmaması ise yük trafiği emisyon hesabı için zor olmaktadır (Özen ve Yaman, 2013: 62).

Karayolu taşımacılığında bahsedilmesi gereken diğer bir önemli konu da ilgili mevzuattır. Karayolu taşımacılığında mevzuatta bağlayıcılığı olan ulusal ve uluslararası yükümlükler bulunmaktadır. Ulusal yasal yükümlülüklerden bazıları Karayolu Taşıma Kanunu, Karayolu Taşıma Yönetmeliği, Taşıma İşleri

Komisyonusuna Taşıma İşleri Veren Tebliğ, Taşıma İşleridir (Koban ve Keser, 2015: 167-168). Uluslararası karayolu taşımacılığı kapsamında geçerli uluslararası anlaşmalar ve esasları ise 1975 TIR Sözleşmesi, 1975 TIR Konvansiyonu, ADR Konvansiyonu CMR Konvansiyonu ve AETR Konvansiyonu olarak dörde ayrılır (Koban ve Keser, 2015: 172-173).

2.1.1. Karayolu ile Eşya Taşımacılığında Geçerli Uluslararası Anlaşmalar ve Esasları

2.1.1.1. 1975 TIR Sözleşmesi

TIR sistemi, uluslararası eşya taşımacılığında farklı taraflara/aktörlere bazı faydalar sunmaktadır Bunlar; (TOBB, 2020)

- Akit taraflar arasında yapılan ticaretin ve taşımacılık faaliyetinin daha kolay olmasını sağlar.
- Gümrüklerde beklemlerin azalmasından dolayı taşıma giderlerinde düşüşler meydana gelir.
- Sürekli yapılan kontrollerden dolayı meydana gelecek aksamaları azaltarak dış ticaretin gelişmesi ve büyümesine imkân sağlar.

Bu sistemin temeli, 16.06.1949 tarihinde yürürlüğe giren Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Konvansiyon Taslağı'na dayanmaktadır. Bu anlaşma öncesinde karayolunda araçlar gümrüklerden geçiş belgesi kapsamında geçici olarak ithal edilmekteydi. Malların mühürlenmesi noktasında bir arayışa girilmiştir. Sonrasında gümrükler tarafından mühürlenmiş onaylı araçlar için zorunlu olan TIR karneleri bulunmuştur (Koban ve Keser, 2015: 173-175).

2.1.1.2. ADR Konvansiyonu

Tehlikeli Maddelerin Uluslararası Karayolu Nakline Dair Anlaşma olan ADR, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından düzenlenmiş ve 30 Eylül 1957 tarihinde Cenevre'de imzalanmıştır. Konvansiyon 29 Ocak 1968 yılında yürürlüğe girmiştir. ADR, devletler üstü bir uygulatıcı merci yoktur. Bu konvansiyonda tehlikeli maddelerin ambalajlanması, uygun araç seçimi, aracın yıkanması ve temizliği esnasında dikkat edilecek hususlar, acil durum ve kazalarda yapılacak işlemler, geri dönüşüm süreci gibi vb. konuları oluşturmaktadır (Uzel ve Durdağ, 2014: 58-59).

2.1.1.3. AETR Konvansiyonu

“Akit taraflar karayolu ile uluslararası yolcu ve yük taşımacılığının geliştirilmesi ve iyileştirilmesini teşvik etmek isteğiyle karayolu trafiğinin güvenliğini artırma ihtiyacına kani olarak uluslararası karayolu taşımacılığı alanındaki bazı çalışma koşullarına ILO ilkelerine uyumlu düzenlemeler getirmek ve bu düzenlemelere uyulmasını temin etmek üzere oluşturulan bir konvansiyondur” (Görçün,2010: 461).

2.2. DÜNYA’DA KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

Birçok ülkeye kıyasla yol uzunluğu ve yolun kalitesi açısından ABD ilk sırada yer almaktadır. Öte yandan yolun en yoğun olduğu ülkeler ise İrlanda, Birleşik Krallık, Fransa, Almanya, Japonya, Belçika ve Danimarka’dır. Tüm bunların yanı sıra Almanya en gelişmiş karayolu ağına sahip Avrupa ülkesidir. Ülkelerin gelişmişlik seviyesi ile karayolu yük taşımacılığı arasında temel bir ilişki bulunmaktadır. ABD’de ilk otoyol 1914 yılında New York’ta yapılmıştır. Asya ülkelerinde ise karayolu her yerde eşit seviyede gelişim gösterememiştir. Hong Kong, Tayvan, Güney Kore gibi ülkeler Asya’da karayolunun gelişme gösterdiği ilk ülkelerdendir. Afrika’da ise modern anlamda ilk karayolu 1. Dünya Savaşından sonra özellikle Atlas Ülkeleri ve Güney Afrika’da daha gelişmiştir (Kögmen, 2014: 7-9).

2.3. TÜRKİYE’DE KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

Ticarette önemli bir paya sahip olan karayolu taşımacılığı 20.yy’da ön plana çıkmış olup 2. Dünya Savaşı’ndan sonra büyük bir ivme kazanmıştır. Yıl bazında bakıldığında 1980’li yıllarda gelişim ve büyümesini sürdüren karayolu taşımacılığı 2000’li yıllara gelindiğinde birçok ülke için önemli bir taşıma modu haline gelmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Osmanlı’dan, sadece 4.000 km’si iyi olan toplamda 18.000 km yol devralmış ve bu yollarla, o zamanki adı Şose ve Köprüler Reisliği olan birim ilgilenmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarına bakıldığında karayolları, demiryolu hizmetlerinin gölgesinde kalmıştır. 1923-1948 yılları arasındaki demiryolu hakimiyeti, 1948 yılındaki Marshall Yardımlarının etkisiyle gerilemeye başlamıştır. 1950 yılında Şose ve Köprüler Reisliği yerini şu anki Karayolları Genel Müdürlüğü’ne devretmiştir. Sonraki yıllarda karayolu için atılımlar devam etmiş 1980’lerde mevcut devlet ve il yollarında büyüme çalışmaları yapılırken, 2000 yıllara

gelindiğinde ise yol standartlarında artırımlar ve bölünmüş yol çalışmaları yapılmıştır. (Çetin vd. 2011: 124-125).

Bahsi geçen bu gelişim, sadece karayollarının fiziki durumlarının iyileştirilmesi noktasında olmamış aynı zamanda karayolu taşımacılığı alanında yapılan bilimsel çalışmalar eliyle de akademik alana taşınmıştır. Aşağıda bu alanda yapılan bazı akademik çalışmaların sonuçlarına yer verilmiştir.

Aydın vd. (2013: 46) tarafından yapılan ve Isparta'da taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin, müşteri memnuniyetini artırma çabalarını ele alan araştırmada, rekabetin yüksek olmasından dolayı işletmelerin, verdikleri hizmetin diğer işletmelerle benzer ya da aynı olmasına dikkat ettikleri sonucu ortaya çıkmıştır.

Karayolu taşımacılığında müşteri kaybını önlemek amacıyla Budak (2020: 88-114) tarafından yapılan çalışmada, hangi müşteriler için hangi kâr marjının uygulanacağı noktasında tahmin ve analiz belirleme konusuyla ilgili yaptığı araştırmada, geliştirdiği müşteri analitiği uygulaması sayesinde müşteri kaybının en aza indirgeneceği sonucuna ulaşmıştır.

Karabulut ve Öcalır (2015: 351-357) karayolu taşımacılığının sürdürülebilir olması için çevresel risklerin değerlendirilmesi amacıyla yaptıkları çalışmada, çevresel risklerin değerlendirmesinin yapılabilmesi için bir risk analizi modeli geliştirmişlerdir. Araştırmacılar çalışmada, en kısa olan yolun riski en aza indiren yol olamayabileceği sonucuna ulaşmışlardır. Özen ve Yaman (2013: 56) ve Karabulut ve Öcalır (2015: 351-357) benzer çalışmalar yapmıştır. Yazarlar, karayolu yük taşımacılığının giderek yaygınlaştığını fakat bu gelişmenin beraberinde sürdürülebilir olma anlamında bir kaygı yarattığının altını çizmişlerdir. Araştırmada, ulusal alanda yapılan yük trafiği taşımalarındaki karbondioksit emisyonunun hesaplanmasında bir yöntem önermişlerdir. 2000-2009 yılları arasındaki emisyon değerlerini COPERT 4 ile hesaplamışlar ve belirtilen tarihler arasında şehirlerarası ve devlet yollarında yapılan taşımacılıktaki emisyon değerlerinin neredeyse hiç değişmediği sonucuna ulaşmışlardır.

Benzer şekilde Dündar ve Kolay (2021: 318-330) yeşil lojistik kavramına dikkat çekerek, Konya'da karayolu yük ve yolcu taşımacılığında kaynaklı sera gazı emisyonlarının yıllar içindeki değişimini incelemişlerdir. Yazarlar çalışma sonucunda karayolu taşımacılığı kaynaklı emisyonların azaltılması için kaynak verimliliği, rota

optimizasyonu ve yük konsolidasyonuna yönelik çalışmaların yaygınlaştırılması gerektiği sonucuna ulaşmışlardır. Deran ve Erduru'nun (2018: 479) çalışmalarına göre 2013-2015 yılları arasında Türkiye'deki karayolu ve denizyolu taşımacılık sektörlerinin finansal performanslarını değerlendirdikleri çalışmalarında da denizyolu taşımacılığının likidite ve finansal yapısının karayolu taşımacılığından daha iyi olduğu fakat buna rağmen bu taşımacılığın karayolu taşımacılığına kıyasla kârlılık noktasında daha düşük seyrettiği sonucuna ulaşılmıştır.

Açık ve Ayaz'ın (2021: 43) karayolu ve demiryolu taşımacılıklarının uluslararası ticarete olan etkisini, Türkiye limanlarındaki yük trafiği üzerinden ortaya koymak adına yaptıkları araştırmalarında, demiryolu taşımacılığında verimlilik artışının liman trafiğini daha çok etkilediği sonucuna varılmıştır.

Bayraktutan ve Özbilgin de (2013: 87-90), 2004-2011 yılları arasında karayolu taşımacılığında yük trafiğini bu kez ulusal anlamda iller bazında incelemiştir. Elde edilen sonuca göre iller arasında karayolu yük trafiği yoğunluğunun farklı olmasının bölgesel eşitsizlikle ilgili bir durum olduğu sonucuna varılmıştır. Benzer şekilde Macit (2020: 843), karayolu taşımacılığı ile yapılan yük taşımacılığı miktarındaki değişimin ekonomik büyüme ve ticaret hacmi üzerindeki etkisini ortaya koymak amacıyla yaptığı çalışmasında da bu mod ile yapılan yük taşımacılığının GSYİH ve toplam ticaret hacmi üzerinde anlamlı bir ilişkisinin olduğu tespit edilmiştir.

Karayolu taşımacılığı alanında hizmet veren firmalar, sadece ekonomik ya da sektörel değişkenler temelinde değil örgüt psikolojisi bağlamında da incelenmiştir. Bu kapsamda Gümüşsu ve Sazkayanın (2021: 49) çalışmalarına göre algılanan örgütsel desteğin çalışan sadakati üzerindeki etkisinde kurum imajının aracılık rolü üzerine yapılan çalışmada algılanan örgütsel desteğin çalışan sadakati üzerinde kurum imajının kısmi aracılık rolü üzerinde etkisinin olduğu sonucuna varılmıştır.

Göçmen (2020: 1-2), ortaklık hukukunun karayolu taşımacılığında yaşanan sorunlara ne ölçüde çözüm oluşturabileceği üzerine yaptığı araştırmasında, ortaklık hukukunun karayolunda yaşanan tüm sorunlara değil sadece bu sorunların kısıtlı bir kısmına çözüm sunabileceği sonucuna ulaşmıştır. Yazar, sorunun çözümünün aslında ilgili taraflar arasında yapılacak mutabakatlar sonucunda çözülebileceği belirtilmiştir.

Erdoğan (1989: 221-239) tarafından uluslararası karayolu taşımacılığı alanında yapılan benzer bir çalışmada, transit taşımacılığın gelişimi, ürünlerin kıtalararası

dolaşımlarında önemli bir paya sahip olan limanların gelişimine bağlanmış ve kambiyo, gümrük, geçiş ücreti, bürokratik işlemler, taşımacılıkta kullanılan araçların yaş durumu, kota, vize ve Ro-Ro alanında gerekli düzenlemelerin yapılması gerekliliğinin altı çizilmiştir. Aktepe ve Çiftçi (2017: 836-864) tarafından yapılan araştırmada da Türkiye’de karayolu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren kooperatiflerin sigorta maliyetleri alanında yaşadığı sorunların altı çizilmiştir. Yazarlar, üst birliklerin sigortaya yönelik atılımlar yapmasının karayolu yük taşıma kooperatifleri tarafından istenen bir durum olduğunu vurgulamıştır.

Teke ve Zorba’nın (2009: 1-12) tehlikeli yük taşımacılığı alanında yaptıkları araştırmalarında ise denetim eksikliği, tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı ücretlerinin düşüklüğü, bu alandaki derneklerin verimliliğinin yetersiz olması ve üniversite düzeyinde tehlikeli madde eğitimi olmaması gibi sorun başlıkları dikkat çekmektedir.

Karabıçak ve Gündoğdu (2014: 178-197) ise karayolu taşımacılığı sorun alanlarına yönelik yaptıkları çalışmada, ÖTV, sürücü çalışma saatlerinin fazla ve düzensiz olması, pahalı akaryakıt fiyatları, işletme belge fiyatlarının yüksek olması ve kantar ölçümlerinin standart olmaması gibi sorunların, karayolu taşımacılığı alanındaki temel sorunlar olduğunu öne sürmüşlerdir.

Kabaran, (2018: 211) da karayolu taşımacılığı sektöründe çalışanların, çalışma koşullarının zorluğu, sistem eksikliğine bağlı ortaya çıkan sorunlar, çalışanların emeklerinin karşılığını alamamaları ve çalışma saatlerinin yoğun ve fazla olması gibi temel sorunlarla mücadele ettiklerini bulmuştur. Orhan’ın (2018: 1-14), sürücülere sevkiyata çıkarken yapılan ödemelerin hukuki açıdan incelediği çalışmasında, sürücünün sefer esnasında giderlerini belgelendirmesi durumunda bu harcırahın sürücünün ücretine dahil olmadığı ve sürücünün maaşının buna göre hesaplandığı sonucuna varılmıştır.

Ercan vd. (2011: 577-590) tarafından, AB ülkeleri ile Türkiye’nin karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik eğitimlerini karşılaştırma amaçlı yapılan çalışmada, sürücü belgesi ve verilen eğitimlerde ciddi farklar olduğu sonucu ortaya çıkmıştır.

Çemberci vd. (2015: 236) yaptıkları araştırmada Orhan (2018: 1-14)’ün yaptığı çalışmaya benzer olarak uluslararası karayolu taşımacılığına hukuki açıdan yaklaşarak yurtiçin mevzuatın bu firmalar üstündeki etkisini ortaya koymak adına

yaptıkları çalışmada insan kaynağı ile ilgili sorunlar, gümrüklerle ilgili sorunlar, cezalarla ilgili sorunlar, sektöre giriş engelleri ile ilgili sorunlar ve son olarak yetki belgeleri ile ilgili sorunlar anlamlı katkısı bulunduğu sonucuna ulaşmıştır.

Ersoy (2015: 1-15) tarafından, Türkiye'deki karayolu taşımacılığında bilgi teknolojilerinin önemini konu alan çalışmada, işletmelerin kullandığı programların, firmalara süreç ve zaman tasarrufu sağlarken aynı zamanda firmaların maliyetlerini de düşürdüğü ortaya konulmuştur.

Keser vd. (2018: 86) yaptıkları çalışmada da önümüzdeki yirmi yılda karayolu taşımacılığının gelişen bir trend yakalayacağı öngörülmüştür. Çipil (2015: 170) ise karayolu taşımacılığı göstere performanslarının olumlu ve olumsuz sonuçları açısından karşılaştırmalı olarak belirlenmesi üzerine yaptığı çalışmada, Türkiye'de karayolu ulaşımının yoğun kullanımının diğer ülkelere göre dezavantaj oluşturmadığı sonucuna varmıştır.

Sonuç olarak bu alanda yapılan çalışmaların sayısının artırılması gerek akademik anlamda bu alanda çalışmalar yürüten araştırmacılar için gerekse bu alanda araştırmalar yürüten dernekler ve çalışma grupları için oldukça önemlidir.

2.3.1. Karayolu Taşımacılığında İnsan Kaynakları (İşgücü)

Karayolu taşımacılığında işgücü üst ve orta düzey yönetim olarak 2'ye ayrılmaktadır. Bu mod da insan kaynaklarının başarısı ise gerek çalışanlar gerekse departmanlar arası ilişkilerin yoğunluğu ve verimli olması ile doğrudan bağlantılıdır. Lojistik ve taşımacılık firmaları düşünüldüğünde departmanlar arası uyum ve anlık iletişim, departmanlar arası bilginin akışı doğru ve sürekli olması çok önemlidir. Üst yönetim, yönetim kurulu, genel müdür ve genel müdür yardımlarından oluşurken, orta düzey yönetim ise karayolu taşımacılığı firmasının operasyonel açıdan planlama ve idaresi faaliyetlerinin yapıldığı birimlerdir (Görçün,2010: 19).

2.3.2. Karayolunda Taşınan Unsurlar

Karayolu taşımacılığında taşınan yük (eşya) ve insan olarak 2'ye ayrılmaktadır. Her iki unsurun taşınmasında farklı yetki belgeleri, mevzuatlar vb. birçok durum farklılık göstermektedir. Yükler de kendi içerisinde genel kargolar ve özel kargolar olarak 2'ye ayrılmaktadır. Bunlardan özel kargolar, canlı hayvan taşımacılığı, akaryakıt gibi tehlikeli maddeler ve soğuk zincir olarak da ifade edilen ve gerek taşımacılığında gerekse depolanmasında belli bir ısı derecesi gerektiren ve

ayrıca kendi içerisinde de soğuk, donuk ve kuru olarak adlandırılan bozulabilir ve çürüyebilir ürünler olarak özel kargolar 3'e ayrılır (Görçün,2010: 23-25).

2.4. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YAŞANAN SORUNLAR

Karayolu taşımacılığı, Türkiye ekonomisinin gelişmesi ve kalkınması noktasında, dış ticarete önemli paya sahip olan bir taşıma modudur. Karayolu taşımacılığının birçok avantajı olduğu gibi dezavantajlarda bulunmakta ve bu dezavantajlara bağlı gelişen sorunlar, Türkiye'nin dış ticaretten alması gereken payı alamamasına neden olmaktadır. Bunlar, geçiş belgeleri, kota sorunu, geçiş ücreti fiyatının yüksek olması, vize sorunu, sınır kapılarında bekleme sorunu, sürücülerin çalışma izinleri, gümrük sorunları, ulusal mevzuattan kaynaklı sorunlar ve otoban geçiş ücretlerinin yüksek olması gibi sorunlardır (Erdoğan, 1989: 235; Kara vd. 2007: 395; Tutar vd. 2009: 199; Sarı ve Demir, 2016: 91-92; Togan, 2018: 89; Göçmen, 2020: 1).

2.4.1. Gümrüklerden Kaynaklı Sorunlar

Karayolu taşımacılığında yaşanan sorunların en önemlilerinden biri işletme ve sürücülerin gümrüklerden kaynaklı yaşadığı sorunlardır. Örneğin Sarı ve Demir (2016: 92), bu alanda yaşanan sorunların nedenlerini, gümrüklerin tam kapasite çalışmamasına bağlarken bu alanda yapılacak yeni sistemsel ve hukuki düzenlemelere ihtiyaç duyulduğunun altını çizmişlerdir. Karabıçak ve Gündoğdu'ya (2014: 197) göre ise yük denetim kantarlarının her ilde farklı sonuçlar çıkarmasından dolayı taşımacı firmaların sorun yaşadıklarını belirlemişlerdir. Bu alanda kantarların önemli bir mesleki sorun ortaya çıkardığı Kabaran (2018: 197) tarafından yapılan araştırmada da ortaya çıkmıştır. Literatürde, gümrük temelli sorunlara mutlaka çözüm üretilmesi gerekliliğinin üzerinde durulurken Tutar vd. (2009: 199), bu sorunların çözümünde ithalatçı ülke ile yapılacak iş birliğinin yaşanan büyük sorunların çözümünde faydalı olabileceği vurgulanmaktadır (Tat ve Sarıca, 2021: 110).

Gümrüklerde yaşanan sorunlar Türkiye'deki firmaların rekabet gücünü azaltmaktadır. Türkiye'nin Gümrük Kanunu ve bu kanuna bağlı mevzuatlar ile hayata geçirilen bazı uygulamaların AB'den farklı olması gümrük alanında yaşanan problemlerin bir diğer önemli nedenidir.

Bilindiği gibi Türkiye'de transit rejimi işlemleri, "yetkilendirilmiş yükümlü olma" şartını yerine getirmeye bağlıyken bu durum AB tarafında böyle bir şarta bağlı

değildir. Nitekim bu durum Türkiye’de mikro açıdan yapılan taşımaların süresini uzatırken makro ölçekte hedeflenen ihracat rakamından uzaklaşılmasına sebep olmaktadır. Örneğin merkezi gümrükleme ile yapılan ithalat ve ihracatta, gümrük beyannamesi ile eşyanın sunulduğu idareler farklılaşırsa hem gümrük hem de taşıma süreci hızlanabilecektir. Türkiye’de bu durum sadece yetkilendirilmiş yükümlü statüsüne sahip firmalara tanınan bir haktır. Bir başka ifadeyle, yetkilendirilmiş yükümlü olabilmek için firmaların bazı yeterliliklere sahip olması gerekmekte ve bu firmalar, karayolu taşımacılığı alanında birçok avantaja sahip olabilmektedir. AB uygulamalarından uzaklaşarak bu alanla ilgili kapsamın daraltılması, kazanılacak faydanın ne yazık ki minimize edilmesine sebebiyet vermektedir (UND,2019: 11-14).

Sonuç olarak Türkiye’de, merkezi gümrükleme ile gelen faydadan yeteri kadar faydalanamamaktadır. Bu durum, gümrüklerde beklemeye ve işlerin yavaş ilerlemesine neden olmaktadır. Tüm bunlara ek olarak mevzuat, kota ve geçiş belgeleri/izinleri gibi konularda da yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktadır.

2.4.1.1. Geçiş Belgesi Kota Sorunu

Türkiye ile AB arasında gerçekleştirilen Gümrük Birliği Antlaşması’nın hizmet sektörünü kapsamaması, Türkiye’nin AB tarafından üçüncü ülke olarak belirlenmesine neden olmuş ve bundan dolayı taşıma kotaları, Türkiye’de hizmet veren karayolu taşımacılığı yapan araçlara da uygulanmıştır (Ataseven ve Tunahan, 2015: 88). Bu kotalara bağlı olarak yapılan ihracatın değer cinsinden %35’i karayolu taşımacılığı kullanılarak yapılırken bunun ton cinsinden değeri %30’dur. Tüm bunlara ek olarak yapılan kota kısıtlamalarından dolayı mod zorlamaları gibi durumlar ortaya çıkmaktadır (TOBB, 2014: 65). Kota kısıtlamalarının Türkiye ekonomisinde yarattığı olumsuz etki yaklaşık 5 milyar dolar olup bu olumsuz tablo hem yabancı yatırımcıları hem de yerli üreticileri etkilemektedir (UTİKAD, 2010).

Öte yandan taşımacılık alanında yaşanan sorunların en önemlileri, eşyanın son teslimat noktası ve son teslimat noktasına taşıma faaliyeti esnasında transit geçiş yapılan 3. ülkeler kapsamında ortaya çıkan sorunlardır. AB’nin Türk plakalı araçlara koyduğu kota uygulaması, dolaşımda olan ürünlerin serbestken bunları taşıyan araçların yasak olması gibi anlamsız bir durumu beraberinde getirmektedir (Kara vd., 2007: 396; Aksoy ve Yıldırım, 2013: 254). Hatay’da faaliyet gösteren ihracatçıların sorunları üzerine yaptıkları araştırmada Kara vd. (2007: 395), geçiş belgeleri sorununun

önemli bir sorun olduğuna değinmiş ve karma ulaştırma komisyonu toplantılarının, çözüm için önemli bir etki yaratacağını öngörmüşlerdir.

Uluslararası karayolu taşımacılığında geçiş belgesi önemli bir sorundur. Bu sorunun çözülmesi, Türkiye’de karayolu taşımacılığı için elzemdir (Tutar vd. 2009: 199; Göçmen, 2020: 1). Geçmiş yıllardan bu yana süregelen kota sorunu, taşımacıları zor durumda bırakmaktadır. Gerek finansal anlamda gerek pazar kaybı gerekse firmaların yaptığı taşımacılık işlemlerinin yavaşlaması gibi sorunlar, bu alanda hizmet verilmesini zorlaştırmaktadır. Özellikle Erdoğan (1989: 235), Türkiye’de yapılan taşımalar artarken geçiş kotalarının benzer oranda artmadığını ve bu sorunun 1983 yılından sonra daha da netleştiğini belirtmiştir. Bu alanda çalışma yürüten farklı akademisyenler de Tutar vd. (2009: 199) da karayolu taşımacılığında kota sorunlarının, bu taşıma modundaki sorunların büyük bir kısmını oluşturduğunun altını çizmektedir (Sarı ve Demir, 2016: 92).

Ataseven ve Tunahan’ın (2015: 91), transit ve ikili geçiş kotaları üzerine yaptıkları araştırmada, ülke ihracatında önemli bir bölümü oluşturan AB pazarına ürün sevkiyatı yapılırken gerek ikili gerekse transit geçişte taşıma kotalarının en önemli sorunlardan birisi olduğu ortaya çıkmıştır. Türk nakliyatçıların en çok şikâyet ettiği nokta olan kota sorununun Candan, (2018: 167), gümrük birliğinden bekleyen ekonomik anlamda faydaya ve dış ticarete sekte vurmaktadır (Cengiz ve Kurtbağ, 2015: 20).

2.4.1.1.1. Kotaların Tutarsız Olmasından Kaynaklı Sorunlar

Türkiye’de hizmet veren taşımacılar tarafından gerçekleştirilen transit taşımalar için tahsis edilen “Transit Geçiş Belge” sayıları arasında, ülkeden ülkeye büyük farklar bulunmakta ve bu durum transit taşımaların engellenmesine ve Türkiye ihraç yüklerinin nihai tüketicisine ulaşımında büyük zorluklar ile karşılaşılmasına sebebiyet vermektedir. Örneğin; en büyük ticaret ortaklarımızdan Almanya’nın Türkiye’ye tahsis ettiği 170 bin adet transit geçiş belgesi bulunmasına rağmen, Avusturya’nın Türk taşımacılarına tahsis etmiş olduğu 21 bin adet transit geçiş belgesi, Türkiye’den Almanya’ya erişimde önemli bir soruna neden olmaktadır. Benzer şekilde, Türkiye ile İngiltere arasındaki ikili ve transit taşımalar “serbestleştirilmiş” olsa da güzergâh üzerindeki ülkelerin farklı düzeylerdeki kota kısıtlamaları, bu serbestiden faydalanılmasını engellemektedir” (TOBB, 2014: 69).

2.4.1.2. Sınır Kapılarında Yaşanan Sorunlar

Gümrükler, bilindiği gibi ürünlerin giriş/çıkış işlemlerinin yapıldığı yerlerdir. Bu işlemler karayolu taşımacılığında yavaşlamaları da beraberinde getirmektedir. Bu yavaşlamanın temel sebebi, transit geçiş yapılan ülkelerde yapılan işlemlerin diğer gümrüklerde de yapılmasıdır. Bu tip sorunlar, gümrüklerde ve sınır kapılarında, araçların uzun kuyruklar oluşturmasına sebep olmaktadır (Sarı ve Demir, 2016: 90).

Örneğin, 2019 yılının üçüncü çeyreğinde İran'ın, değer bazında ihracatta 4. sırada yer alırken ithalatta ağırlık bazında birinci sırada yer aldığı bilinmektedir (UTİKAD, 2019: 63). Gürbulak Sınır Kapısı, Türkiye-İran koridoru üzerindeki önemli bir sınır kapısıdır ve bu sınır kapımızda yaşanan sorunlar, bu alanla ilgili olarak sektörün durumunu gözler önüne sermesi noktasında önemlidir. Akaryakıt ücretlerinden kaynaklı, Türk araçları ile İran araçları arasında farkın olması, teknolojik altyapıdan kaynaklı sorunların yaşanması, araçların sınır kapılarında çok uzun kuyruklar oluşturması ve bunun gerek güvenlik açısından gerekse sürücülerin günlük ihtiyaçlarını karşılama noktasında sorunlar yaşanması, İran ve Türkiye arasında mesai saatlerinin uyuşmazlıkları gibi başlıklar altında değerlendirebileceğimiz sorunlar, firmaların rekabet güçlerine ket vurmaktadır (SERKA Kalkınma Ajansı, 2012: 36-37).

2.4.1.2.1. Kuyruklarda Beklemelerin Uzun Sürmesine Bağlı Olarak Sürücülerin Yaşadığı Sorunlar

Kapıkule Sınır Kapısı'nda yaşanan uzun araç kuyruklarının sektöre olumsuz etkileri Karayolu Çalışma Grubu toplantılarında da ele alınmıştır. Yapılan değerlendirmeler neticesinde tır şoförlerinin kuyrukta geçirdiği süredeki yaşam koşullarının insani sınırları zorlaması, uzun tır kuyruklarının en olumsuz çıktıları arasında gösterilmiştir. (Yeşil lojistikçiler, 2018).

Bu alanda yapılan çalışmalar sınır geçişleri, konvoy uygulamaları ve bekleme sorunlarının taşımacılık sektöründeki en ciddi sorun alanları olduğunu gösterirken (Kara vd., 2007: 395; Macit, 2020: 848) bu sorunların çözümüne yönelik zaman kaybetmeksizin belirli düzenlemelerin yapılmasını (Çemberci vd., 2015: 239; Sarı ve Demir, 2016: 92) önermektedir.

2.4.2. Vize Sorunu

Schengen Anlaşmasına taraf ülkeler Almanya, Avusturya, Çekya, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İspanya, İsveç, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Macaristan, Malta, Polonya, Portekiz, Slovakya, Slovenya, Yunanistan'dır. (T.C. Dışişleri Bakanlığı, t.y). Vize sorunu AB ülkelerine girişte önemli bir sorundur (Tutar vd., 2009: 204). Günümüzde AB ülkeleri ile Türkiye arasında vize bakımından bir eşitsizlik söz konusu olup bu durumdan en çok etkilenen bir kesim de tır şoförleridir (Cengiz ve Kurtbağ, 2015: 13).

Hedef pazarı yönlendirici bir etkiye sahip olan vizelere ödenen ücretlerin yüksek olması, sürücü vize sürelerinin kısıtlılığında kaynaklı olarak taşıyıcı firmaların potansiyellerini kullanamamalarına da neden olmaktadır. Böylesi bir durum, teslimat sürelerinin gecikmesi ve Türk araçları yerine yabancı plakalı araçların tercih edilmesini beraberinde getirmektedir (Kara vd. 2007: 407; Göçmen, 2020: 4; Erdoğan, 1989: 221). Gerek Avrupa gerekse Orta Doğu ülkelerinin Türkiye'ye uyguladığı vize, Türkiye'de uluslararası karayolu taşımacılığında önemli bir sorun teşkil ederken, bu sorun aynı zamanda lojistiğin 7 doğrusundan birisi olan “*doğru zaman*” ilkesini zedelemekte ve beraberinde müşteri memnuniyetsizliği veya müşteri kaybına sebebiyet vermektedir (Erdoğan, 1989: 235). Bu konuyla ilişkili olarak, transit ve ikili geçiş kotaları üzerine yaptıkları araştırmada Ataseven ve Tunahan (2015: 91-92) vize sorununun, AB ile Türkiye rekabetinde, Türkiye'nin istenilen seviyeye ulaşamamasında temel sorunlardan biri olduğunu altını çizmişlerdir.

2.4.3. Kaçak Göçmen (Mülteci) Sorunu

Bu alanla ilgili özellikle son yıllarda belirginleşen bir diğer sorun alanı da kaçak göçmen sorunu ile ilişkilidir. Karayolu taşımacılığında yasadışı göçmen konusu üzerine yapılan araştırmada, kaçak göçmenlerin AB ülkelerinin sınırlarını geçmek için karayolu yük araçlarına fark edilmeden girmelerinin, şirketlerin mal/kargo hasarı yaşamalarına ve sürücülerin fiziksel ve psikolojik şiddet gibi ciddi travmaları deneyimlemelerine neden olduğu belirtilmektedir (Lietuvnike vd., 2018: 645).

2.4.4. Taşıma Yapılan Ülkelerden Kaynaklı Sorunlar

Lojistik sektörü aynı zamanda ülkeler arasındaki politik ve bürokratik sorunlardan da ciddi oranda etkilenmekte ve konu hakkında ciddi gelişim ve atılımlara ihtiyaç duymaktadır (Tutar vd., 2009: 205). İkili plan kapsamına göre veya

geçiş yapılan ülke kapsamında ülkelerdeki mevzuat ve yerel makamların uygulamalarından kaynaklı zorluklar ortaya çıkmakta ve bu durum başta sürücülerini olumsuz etkilemektedir. Öte yandan bu durum, de eşyanın ilgili noktaya teslimini geciktirmektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2020). Bir çalışmaya göre ülkeler için lojistik, altyapı ve görünmez engellerden kaynaklı maliyetler dış ticaretin %25'lik bir kısmını oluşturmakta ve bürokratik engellerin kaldırılmasının bu alanda önemli kazanımlar getireceğini beklenmektedir (Sarı ve Demir, 2016: 93).

2.4.5. Taşımacılıktan Kaynaklanan İthalat-İhracat Sorunları

Dış ticarete karayolu taşımacılığı önemli bir paya sahip olup, 2009 ve 2019 yılının 3. çeyreği arasındaki dönemde değer bazındaki payında azalma eğiliminde olduğu görülmektedir. 2009 yılının ithalattaki karayolu taşımacılığının payı %27,75 iken 2018 yılının sonunda bu oran %9,87 azalarak %17,88'e düşmüştür. 2019 yılının 3. çeyreğinde ise %1,13 artarak %19,01 olmuştur. Diğer taraftan ihracatta 2009 yılında bu pay %42,30 iken 2018 yılında %14,3 azalarak %28'e düşmüştür. 2019 yılının 3. çeyreğinde ise bu oran sadece %0,59 artışla %28,59'a ulaşmıştır (UTİKAD, 2019: 56).

2.4.6. Boş Giriş Sorunu

2019 yıllarının üçüncü çeyrek verileri kıyaslandığında Türk araçlarının boş giriş sayılarının %7,14 oranında artmıştır. 2019 yılının Eylül ayına kadar olan dönemde ise 660.069 adet Türk aracı ülkeye dönüş yükü olmadan boş giriş yapmıştır. Aynı dönemde ülkeye boş giriş yapan yabancı araçların sayısının ise bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla %22 oranında artarak 141.475 olduğu görülmüştür. (UTİKAD,2019: 61).

2.4.7. Sürücülerin Yaşadığı Sorunlar

Uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektöründe çalışan tır sürücülerine yönelik sorunlara bakıldığında en önemli sorunun yetersiz şoför sayısı ve şoför davaları olduğu görülmektedir. Taşıma sektörünün hukuki süreçteki en büyük sorunları, yurtiçi-yurtdışı sürücülere ödenen harcırahların, ücrete ve dolayısıyla tazminatlara dahil edilmesi noktasında öbeklenmektedir. Şoför davaları ile ilgili hukuki süreçlerde sıkıntılar yaşanmakta ve firma aleyhine fahiş miktarlardaki tazminatlara hükmedilebilmektedir (UND, t.y: 11).

2.4.8. Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü Sorunu

AB ülkelerindeki transit faaliyetlere bakıldığında, ihracat beyannamesi tescil edilen eşyaların transit işlemleri, taşımacı olan firma tarafından tercih edilen bir başka topluluk gümrük idaresinde olabilmektedir. Bu işlem için taşımacı firmanın yetkilendirilmiş yükümlü statüsüne sahip olma şartı aranmamaktadır. Diğer taraftan Türkiye’de transit rejimi kapsamında tercih edilecek bir gümrük idaresinde transit rejim işlemi başlatabilme kolaylığı AB uygulamalarından farklı olarak yetkilendirilmiş yükümlü statü koşuluna bağlanmıştır. Bu durum, taşımacı firmaların operasyonel anlamda problem yaşamalarına ve toplam sevkiyat sürelerinin uzamasına neden olmaktadır ki böylelikle ihracat rakamlarındaki hedeflerden gittikçe uzaklaşmaktadır (UND, t.y: 13-14).

2.4.9. Belge ve Maliyet Sorunu

Türkiye’de, yedi gün yirmi dört saat çalışan sınır kapılarında halen fazla mesai tahsilatı yapılması ve bu tahsilatın sadece Türk plakalı araçlara uygulanması da konu ile ilgili değinilmesi gereken bir diğer noktadır. İç gümrük idarelerindeki farklı ve fazla ücret, fazla mesai ve yolluk ücret uygulamaları, Türk taşımacılarının gider anlamında yaşadığı problemlerinde ilk sırada yer almaktadır (UND, t.y: 14).

2.4.10. Otomasyon Sistemlerinde Uyum Sorunu

“Gümrük süreçlerini uzatan ve bunun yanı sıra uluslararası ticarete zarar veren bir diğer konu ise otomasyon sistemlerinin senkronize olamama konusudur. Halen birçok farklı kurum ile ilgili dış ticaret faaliyetlerinde tekrar eden veri girişleri mevcut iken kurumların birbirleri ile çelişen mevzuat ve uygulamaları, birçok kurumun sadece mesai saatleri içerisinde işlem yapmaları, “7/24 dış ticaret hizmeti” fırsatının ortadan kaldırılmasına ve dış ticaret süreçlerinde verimsizliğe neden olmaktadır” (UND, t.y: 15).

2.4.11. Teminat Sorunu

Teminat sorunu bir diğer gider oluşturan problemdir. Özellikle Ticaret Bakanlığı bünyesindeki antrepo, yetkilendirilmiş yükümlü, ortak transit gibi uygulamalara yönelik teminat faaliyetlerinde ayrı olmak üzere teminat verme zorunluluğu firmalara ek maliyetler ve iş yükü olarak geri dönmektedir (UND, t.y: 15).

2.4.12. Bekleyen İkili Karayolu Taşımacılık Anlaşmaları

Karayoluyla uluslararası taşımacılık faaliyetleri, ikili ve çok taraflı uluslararası karayolu taşımacılığı anlaşmaları çerçevelerinde yürütülmektedir. Türkiye 59 ülke ile ikili uluslararası karayolu taşımacılığı anlaşmaları imzalamıştır. Bu 59 ülke dışında ayrıca, Çin, Özbekistan, Yemen, Mısır, Sudan ve Bosna Hersek gibi ülkelerle de karayolu taşımacılık anlaşmaları imzalanmıştır. Fakat bu ülkelerle yapılan anlaşmaların onay süreci halen devam etmekte TBMM’de onaylanmak üzere beklemektedir (UND, t.y: 20).

2.4.13. UBAK Belgesi Eksikliği Sorunu

Türkiye’deki taşımacıları için olan Avusturya Kabotaj, Azerbaycan, Beyaz Rusya tek tip, Bulgaristan 3. ülke, Çek Cum. (ikili hariç), Gürcistan, Fransa tek tip, İspanya, İtalya tek tip ve transit, Kazakistan, Kırgızistan boş giriş-dönüş yükü, Lüksemburg, Macaristan ücretsiz (3.ülke hariç), Polonya/boş giriş-3.ülke, Özbekistan, Portekiz tek tip, Romanya ücretsiz, Rusya, Slovenya 3.ülke, Sırbistan tek tip, Ukrayna/boş giriş-3. ülke, Tacikistan (3.ülke hariç) ve Yunanistan ücretsiz ikili geçiş belgelerinin kota sayısı yeterince değildir. (UND, t.y: 22).

Tablo 3. Dağıtılan UBAK Belgeleri ve Firma Sayıları

UBAK İzin Belgesi Türleri	Belge adedi	Firma Sayısı
Avusturya-Macaristan Geçerli UBAK Belgesi	96	71
Yunanistan Geçerli UBAK Belgesi	60	18
Rusya Geçerli UBAK Belgesi	160	46
İtalya Geçerli UBAK Belgesi	330	85
Macaristan Geçerli UBAK Belgesi	290	26
Macaristan Geçerli UBAK Belgesi	1164	289
5 Ülkede Geçersiz Belge	4224	565

Kaynak: UND, ty: 30.

Yukarıdaki tablo incelendiğinde UBAK Belgelerinin taşıma yapılan her ülkede geçerli bir belge olmadığı görülmektedir. Öte yandan dağıtılan UBAK belgelerinin de tıpkı geçiş belgelerinde olduğu gibi yetersiz olduğu ortaya çıkmaktadır.

2.4.14. Gümrük Birliği Anlaşmasının Ortaya Çıkardığı Sorun

İşlenmiş tarım ürünlerinde gümrük vergileri tespit edilirken, tarım payı ile sanayi payı farklı olarak değerlendirilmekte ve sadece sanayi payı vergi muafiyetine tabi olmaktadır. Gümrük Birliği’nin; hizmetler sektörü, tarım ürünleri ve kamu

alımlarını da kapsayacak şekilde güncellenmesi hiç şüphesiz ki Türkiye ekonomisi üzerinde önemli bir ekonomik fayda sağlayacaktır. (UND, t.y: 34).

2.4.15. Türk Firmalara Yapılan Mod Dayatmaları

Türkiye’de araçların karayolu-demiryolu entegrasyonlu taşımacılığındaki tecrübeleri ilk olarak Avusturya’nın kendi ülkesi üzerinden transit geçişlere getirdiği kısıtlamalar nedeniyle ve uyguladığı mod dayatmaları ile başlamıştır. Avusturya’nın kendi ülkesi üzerinden transit geçişleri kısıtlaması ve Türk taşımacı firmalara zorunlu olarak demiryolu taşımacılığı kullanımını dayatması ile 1990’lı yıllardan bu yana Slovenya ve Macaristan’dan başlayan karayolu-demiryolu hatları kullanılması zorunluluğu ortaya çıkmıştır (UND, t.y: 46-47). Diğer taraftan AB’nin karayolundan denizyoluna ve demiryoluna geçişi dış ticarete bir diğer sorun alanını oluşturmaktadır (Sarı ve Demir, 2016: 93).

2.4.16. Yurt Dışı Ceza Sorunu

Yurt dışında kesilen cezalar gerek karayolu taşımacılık mevzuatının gerekse bu mevzuatın uygulama alanlarıyla ilişkili olsun, yarattığı sektörel etki noktasında üzerinde durulması gereken bir diğer önemli konudur (Çemberci vd., 2015: 240).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ

Bu bölümde araştırmanın amacı ve önemi açıklanmış ve araştırmaya ilişkin metodolojik bilgilere yer verilmiştir. Araştırma metodolojisine yönelik araştırma türü, araştırmanın evren ve örnekleme, veri toplama ve verilerin analizi süreci ile ilgili bilgiler bulunmaktadır. Son olarak araştırmanın kapsamı ve sınırlılıkları ortaya konmuştur.

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI

Bu çalışmanın temel amacı, Ankara Lojistik Üssü'nde uluslararası karayolu taşımacılığı alanında hizmet veren firmaların sorunlarını belirlemektir. Bu bağlamda uluslararası ölçekte karayolu taşımacılığında ortaya çıkan sorunların çözüme kavuşması, ülke ekonomisinin gelişmesini ve bu alanda dış ticaret payının daha da artmasını beraberinde getirecektir. Bu denli bir önemli bir taşımacılık modunun sorunlarının ortaya konması ve bunların çözümüne yönelik önerilerin getirilmesi kamu ve özel sektör yöneticilerine gerekli atılımların yapılması noktasında katkı sağlaması beklenmektedir.

Araştırmada kullanılan içerik analizi yönteminin temel avantajları bir başka deyişle sağladığı kolaylıklar ise şu şekildedir; (Gökçe, 2019: 32-33)

- İçerik analizi iletişimi konu edinmektedir.
- İçerik analizi sistematikliği ve nesnelliği ön planda tutar.
- İçerik analizinde sistematiklik kendisini kurallarla belirginleştirmektedir. Bir diğer ifadeyle içerik analizinde metinlerin ve bunların içerdiği anlamları farklı gözlemciler tarafından da aynı şekilde okunması ve yorumlanması temel esastır.
- İçerik analizi kuram yönelimli bir yöntemdir.
- İçerik analizinin konusu, yazılı hale getirilebilen iletişimdir. Bir başka deyişle de bu yöntem metin veya belgeler üzerine odaklanmaktadır.
- İçerik analizi analiz edilen mevcut metin üzerinden yani belirgin olmayan iletişimin boyutları (kaynak, hedef, sosyal ortam) bakımından çıkarım yapmayı temel hedef olarak belirlemiştir. Bir diğer ifade ile içerik analizi çıkarım yapan bir yöntemdir. Kısaca bu yöntem de gerek anlam gerekse yorum süreci tamamlanmış metinlere odaklanmakta bu metindeki

bilinmeyenleri ortaya çıkarmaya amaçlamaktadır. Bu durum ayrıca içerik analizinin en büyük avantajıdır.

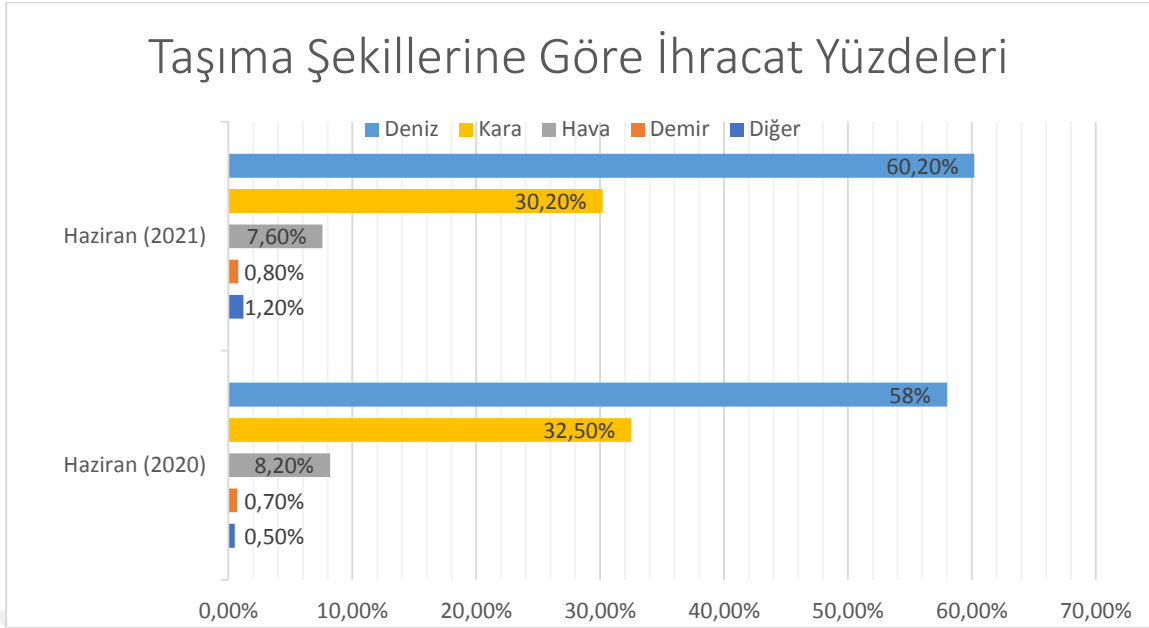
Bu bağlamda hizmet veren sektör elemanlarının, bu sektördeki sorunları nasıl algılayıp ne şekilde değerlendirdikleri anlaşılmaya çalışılmış içerik analizi yöntemi kullanılarak derinlemesine analiz edilmiştir. Böylece mikro ölçekte Türkiye'nin dış ticaret hacminin artmasına, makro ölçekte ise ülke ekonomisinin gelişmesine katkı sunacaktır.

3.2. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ

Bir ülkenin ekonomik anlamda gelişmesi ve bütünleşmesinde dış ticaretin önemli bir payı vardır (Ertekin ve Kutlu, 2000: 224; Mazlum, 2020: 59). Bu kapsamda temel lojistik faaliyetlerden olan taşımacılığın, ülke ekonomilerine önemli bir etkisi söz konusudur (Macit, 2020: 844). Taşımacılık, müşterilerin ihtiyaç duyduğu ticari olan malların müşterilerin ürünü temin edebileceği yerlere tam zamanında nakledilmesidir (Kılıcı, 2017: 76). Ulaştırma hizmetleri fonksiyonel açıdan denizyolu, karayolu, demiryolu, hava yolu ve boru hattı gibi ulaştırma türlerinden oluşur (Oral ve Kıpkip, 2019: 59).

Şekil 2 incelendiğinde 2020 ve 2021 Haziran verilerine göre her iki yılda da karayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığından sonra ikinci sırada yer almaktadır ki bu durum, son yıllarda farklı modlarda yapılan ihracat taşımalarında, karayolunun önemini bir kez daha vurgulamaktadır. Şekil 3'te verilen ithalat ile ilgili veriler incelendiğinde de 2021 Haziran verisine göre de benzer sonuçlar ortaya çıkmıştır.

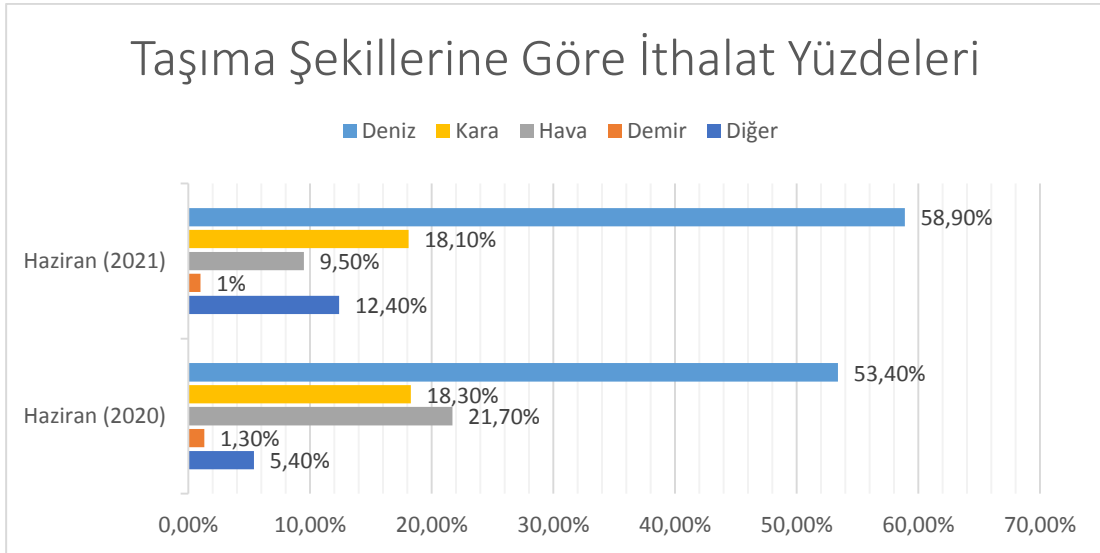
2018 yılında ihracatta %63,31 ile denizyolu taşımacılığı ilk sırada yer alırken, karayolu taşımacılığı %28,0 ile ikinci sıradadır (UTİKAD,2021: 40).



Şekil 2. Taşıma Şekillerine Göre İhracat Yüzdeleri (T.C. Ticaret Bakanlığı 2021 Yılı Haziran Ayı Veri Bülteni, 2021: 8)

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı 2021 Yılı Haziran Ayı Veri Bülteni, 2021: 8.

Şekil 2’de verilen tabloya bakıldığında, 2020 ve 2021 Haziran ayı verilerine göre karayolu taşımacılığı denizyolu taşımacılığından sonra en sık kullanılan taşıma modu olmuştur.



Şekil 3. Taşıma Şekillerine Göre İthalat Yüzdeleri

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı 2021 Yılı Haziran Ayı Veri Bülteni, 2021: 8.

Şekil 3'teki tabloya göre de karayolu taşımacılığı, ithalat taşımalarında 2021 Haziran ayında ihracat taşımalarında da olduğu gibi ikinci sırada yer almıştır. 2020 Haziran ayında ise havayolu ciddi bir atılım göstermiş ve bu durumun sonucunda da karayolu taşımacılığı üçüncü sırada yer almıştır.

Tablo 4. İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Değer Bazında)

Yıl	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2010	26,75	40,88	9,54	6,84	62,16	51,41	1,55	0,88
2011	21,97	37,60	10,62	6,42	65,85	55,05	1,57	0,93
2012	20,26	33,35	12,23	14,40	66,31	51,57	1,21	0,67
2013	18,69	35,66	15,21	8,61	65,28	55,10	0,83	0,64
2014	18,23	35,29	12,07	9,01	69,11	55,11	0,59	0,59
2015	19,09	32,70	11,11	12,10	69,14	54,64	0,65	0,56
2016	19,16	31,62	12,83	12,54	67,22	55,39	0,80	0,45
2017	18,01	29,59	16,33	10,98	65,10	58,99	0,56	0,44
2018	17,88	28,00	14,40	8,25	67,09	63,31	0,62	0,44
2019	20,56	30,36	16,17	8,28	62,47	60,82	0,80	0,54
2020 (3. Çeyrek)	19,60	31,79	21,22	7,55	58,10	59,86	1,07	0,80

Kaynak: 2020 UTİKAD Lojistik Sektör Raporu, 2021:40.

Yukarıda yer alan Tablo 3 incelendiğinde ise uluslararası karayolu taşımacılığının Türkiye'nin dış ticaretinde ne denli önemli olduğunu bir kez daha ortaya çıkmaktadır. Yıllara göre incelendiğinde karayolu taşımacılığı denizyolundan sonra 2. sıradaki konumunu korumaktadır.

Karayolu taşımacılığı Şekil 2'de ihracatta 2. sırada yer alırken, Şekil 3'te ise ithalat 2021 Haziran ayında 2. önemli taşıma modu olmuştur (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021: 8). 2020 Haziran Ayı değerlerine göre de ihracatta karayolu taşımacılığının payı 4 milyar 242 milyon dolar ile 2. sırada yer alırken, ithalatta 2 milyar 972 milyon dolar ile 3. sırada yer almıştır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021: 8).

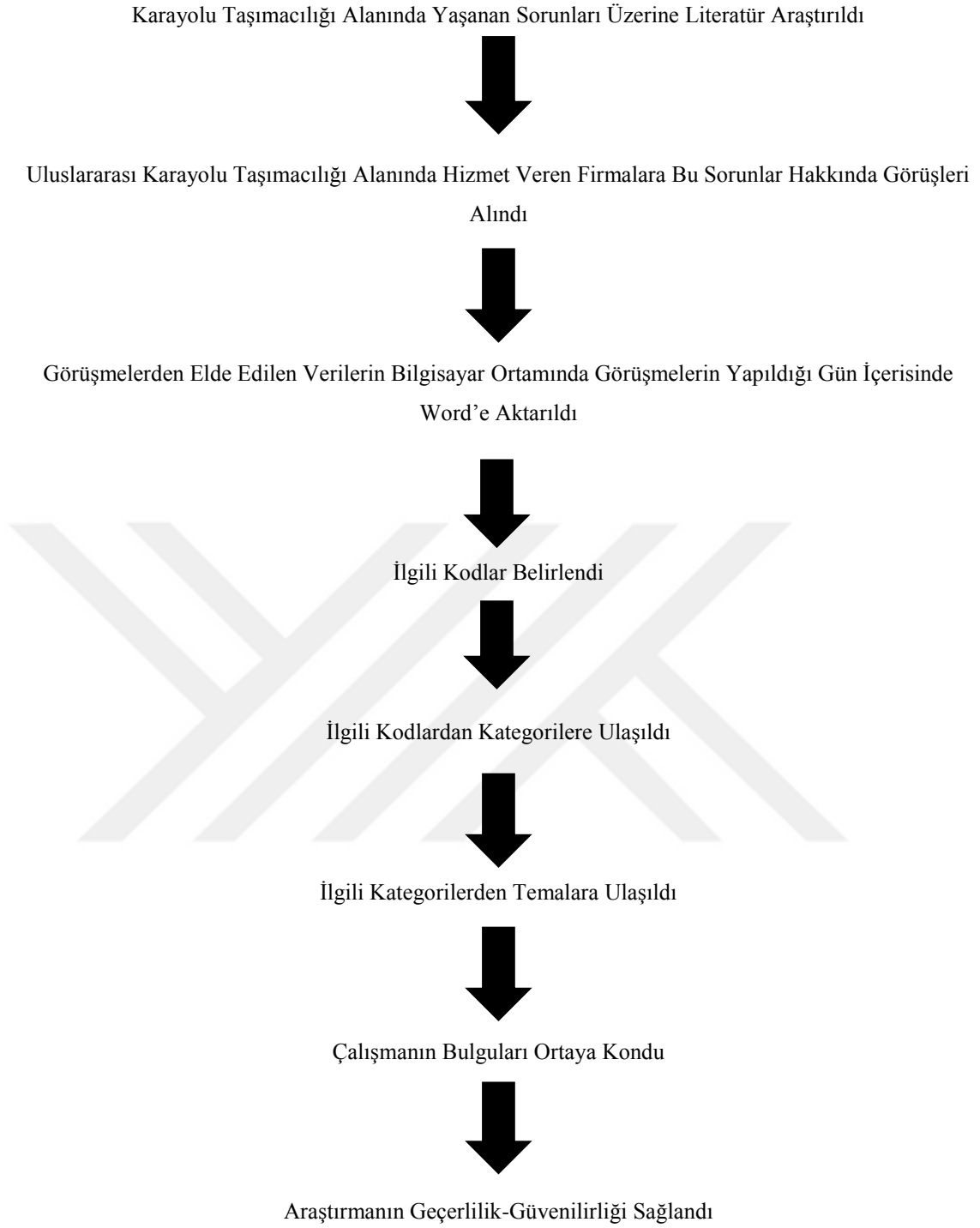
Tüm bu veriler ışığında, Türkiye için oldukça önemli olan karayolu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren işletmelerin sorunlarına yönelik yapılan araştırmaların gerek uygulamaya gerekse bu alanla ilgili bilimsel literatüre katkı sağlaması beklenmektedir. Bu araştırma sonucunda elde edilen bulguların, Türkiye'de uluslararası karayolu taşımacılığı alanındaki bilimsel literatüre katkı sağlayacağı ve aynı zamanda bu alanda faaliyet gösteren firmaların sorunlarının daha detaylı bir

şekilde ele alınması noktasında yürütülen tartışmalara katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

3.3. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

Araştırmada nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Nitel araştırma, çok çeşitli teknik ve metodolojik paradigmayı kapsayan bir şemsiye terim olarak; tanımlanması çok da kolay olmayan bir sürece gönderme yapar (Yıldırım ve Şimşek, 2013: 45). Hennink vd. (2020: 10) görüşüne göre nitel araştırma, derinlemesine görüşmeler, odak grup tartışmaları, gözlem, görsel/işitsel materyaller, yaşam öyküleri veya biyografiler gibi belirli bir grup aracı kullanarak insanların deneyimlerini ve duygularını ayrıntılı olarak incelemenizi sağlayan bir yaklaşımdır. Araştırma tasarlanırken, Ankara Lojistik Üssü'nde uluslararası karayolu taşımacılığı alanında hizmet veren firmaların sorunlarının belirlemesi amaçlanmıştır. Bu amaç bağlamında veriler yarı yapılandırılmış yüz yüze görüşme yöntemi ile toplanmıştır. Veriler elde edilirken katılımcılara sorulan sorular olgu bilim araştırma desenine uygun bir şekilde hazırlanmıştır. Bilindiği gibi olgu bilim araştırmalarında başlıca veri toplama aracı olarak görüşme yöntemi kullanılmaktadır. Bu durumda kullanılan veri toplama yöntemi ile araştırma desenin de doğru olduğunu kanıtlar niteliktedir (Yıldırım ve Şimşek, 2013: 80).

Bu bağlamda hizmet veren sektör elemanlarının, bu sektördeki sorunları nasıl algılayıp ne şekilde değerlendirdikleri bu yaklaşımın temel mantığı kapsamında anlaşılmaya çalışılmıştır. Bu noktadan hareketle de elde edilen veriler içerik analizi yöntemi kullanılarak derinlemesine analiz edilmiştir. Sonraki adımda analiz edilen verilerin geçerliliği ve güvenilirliği sağlanmıştır. Gerek nicel gerekse nitel araştırmalar için çok önemli bir konu olan geçerlilik ve güvenilirliğin nitel çalışmalar için çok daha farklı bir önemi vardır. Bunun temeli ise nicel çalışmalar için kullanılan güvenilirlik testleri nitel araştırmalar için söz konusu değildir (Yıldırım ve Şimşek, 2013: 293). Bu tez çalışmasında kullanılan içerik analizinin geçerliliği ve güvenilirliği ise kısa yoldan denetleme ve katılımcı teyidi ile sağlanmıştır. Bu durum bir başka şekilde ifade edilecek olursa çalışmanın kalitesini artırmak için kısa yoldan denetleme ve katılımcı teyidi stratejilerinden faydalanılmıştır (Yıldırım, 2010: 85). Kısa yoldan denetleme aşağıda Şekil 4 'de de gösterilmiştir.



Şekil 4. Kısa Yoldan Denetleme

Şemanın ilk aşamasında öncelikle bu alanda sorunların neler olduğunu belirlemek için literatür taraması yapılmıştır. Yapılan bu literatür taramasında konu ile ilgili geçmiş yıllarda ne gibi çalışmalar yapıldığını göstermek adına geniş çaplı araştırma yapılmıştır. Sonraki aşamada önceden belirlenmiş firmalarla ön görüşme gerçekleştirilmiştir. Görüşmeyi kabul eden firmalarla görüşme için gün ve saat belirlenerek görüşmeler yapılmıştır.

Görüşmeler aynı gün içerisinde Microsoft Office Word programında deşifre edilmiştir. Görüşmelerin tekrar tekrar okunması ile kodlara ulaşılmıştır. Bu kodlar arasındaki bağlantılar ve kodların ne anlama geldikleri yeniden görüşmelerin okunması ile ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Ortaya konulan kodlardan kategorilere kategorilerden de temalara ulaşılmıştır. Kategoriler sonrasında ise bulgulara ulaşılmıştır.

Kısa yoldan denetleme yapılan araştırmanın objektif ve net bir şekilde ortaya konulması ve okuyucuya süreç hakkında bilgi vermek için kullanılmaktadır. Twycross ve Shields (2005) bu konuda bir çalışmada önemli bir unsur olduğunu belirtmişlerdir. Ayrıca bunun içeriği ile ilgili bilgi vermek amacıyla değil de araştırmayı okuyan kişiler tarafından sürecin bütünsel açıdan şeffaf bir şekilde görülmesini sağlamak için yapıldığını belirtmişlerdir. Shenton (2004) ise kısa bir sürede çalışmanın kontrol edilebilirliğini ve anlaşılabilirliğini sağlamak için çalışmanın sürecini ortaya koyan akış ve diyagramların araştırmanın nitelikli olması konusunda faydalı olduğunu belirtmiştir (Yıldırım, 2010: 86). Bu durumun temel sebebi nitel çalışmaların tündengelim yerine tümevarımsal olmalarıdır. Ayrıca çalışmanın kalitesini artırmaya yönelik stratejilerden birisi olan katılımcı teyidi konusunda da Ek-6'de de katılımcıların yaptıkları geri dönüşlerin örnekleri de verilmiştir.

Sonuç olarak çalışmanın geçerlilik ve güvenilirliğinde Guba ve Lincoln (1989) dört temel prensibi dikkate alınmıştır. Buna göre bir çalışmanın geçerlilik ve güvenilirliğini inandırıcılık, transfer edilebilirlik, değişmezlik ve teyit edilebilirlik prensipleri ile sağlamıştır. Bu kavramların niceldeki karşılıkları ise sırasıyla iç geçerlilik, dış geçerlilik, güvenilirlik ve objektiftir (Güler vd. 2015: 373-376). Çalışmada da inandırıcılık, üye kontrolü veya üye sorgulanması stratejisi ile sağlamıştır. Bu strateji kişilerden geri bildirim alınarak yapılmaktadır (Merriam,2018: 207). Katılımcılara çalışmanın sonuç kısmı gönderilmiş ve kendi düşüncelerini destekleyip desteklemedikleri konusunda bir geri dönüş maili atmaları istenmiştir. Geri dönüşlerin tümü sonuç kısmını destekler niteliktedir. Bu geri dönüşlerin birkaçına Ekler kısmında yer verilmiştir. Dört temel prensipten ikincisi de transfer edilebilirliktir. Transfer edilebilirlik, çalışmanın sonucunu okuyanlar ile bağlantılı bir durumdur. Bu kapsamda çalışmada verilen deşifreler, deşifrelerin analiz edilmiş hali, katılımcı teyitleri, süreci şeffaf bir şekilde ortaya koymak adına yapılan Şekil 4'teki kısa yoldan denetleme ve kod tema tablosunun tümü okuyucuya

sunularak bu çalışmanın transfer edilebilir veya edilemez noktasında okuyucuya yardımcı olmak için verilmiştir. Ayrıca tüm bunlardan yola çıkarak transfer edilebilirlik konusunun okuyucunun kendisinin belirlemesi amaçlanmıştır. Üçüncü aşamada değişmezlik konusu ise veri toplama ve analiz kısmının detaylı olarak açıklamasıdır. Bu noktada çalışmada veri toplama ve verilerin analizi süreci detaylı şekilde açıklanmıştır. Son kısım olan teyit edilebilirlikte katılımcıların onaylaması prensibi kullanılmış ve bu da yukarıda daha öncesinde detaylı bir şekilde açıklanan üye kontrolü, üye sorgulanması şeklinde gerçekleştirilmiştir (Güler vd. 2015: 383-390).

3.4. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE SINIRLILIKLARI

Yapılan araştırma, sadece uluslararası yük/eşya taşımacılığı konusuna odaklanmıştır. Dolayısıyla ulusal ve uluslararası yolcu taşımacılığı ile ulusal yük taşımacılığı çalışma kapsamı dışında tutulmuştur. Çalışmanın evreni ise Türkiye’de uluslararası karayolu taşımacılığı alanında hizmet veren firmalardır. Çalışmanın evrenini oluşturan Türkiye’deki uluslararası karayolu taşımacılığı alanında hizmet veren firmaların hepsini çalışmaya dahil etmek zaman, maliyet ve tüm bu firmaların hepsine ulaşmak imkânsız olduğundan dolayı araştırmanın örneklemini Ankara Lojistik Üssü’nde uluslararası karayolu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren firmalar arasından, görüşmeyi kabul eden yedi firma oluşturmaktadır. Bu da çalışmanın önemli bir sınırlılığıdır. Araştırmada veri toplama sürecinde, pandemi şartlarından dolayı bazı firmalarla yüz yüze görüşme yapılırken, yüz yüze görüşmeyi sağlık endişelerinden dolayı kabul etmeyen firmalara ise ilgili sorular mail yoluyla gönderilmiş ve firmalardan bu soruları cevaplamaları istenmiştir. Araştırmada nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Bilindiği gibi nitel araştırmada veriler, katılımcıların düşünce, bilgi ve tecrübeleri ışığında elde edilir. Bundan dolayı nitel araştırmada, sorun olarak belirtilen bir düşüncenin sahada farklı sorunlara gönderme yapabilmesi muhtemeldir (Yıldırım ve Şimşek, 2013: 52). Katılımcıların ifadelerinin, onların düşünce yapıları ya da içinde buldukları çevre gibi farklı değişkenlerden etkilenmesi de bu çalışmanın kesin ve değişmez bir sonucu olmasını zorlaştırmaktadır ki bu durum, araştırmanın sınırlılığını oluşturmaktadır. Nitelde geçerlilik ve güvenilirlik nicelden farklıdır. Nicel araştırmada geçerlilik ve güvenilirlik nitel araştırma için inanılabilirlik veya inandırıcılık olarak ifade edilmektedir (Başkale 2016: 23). Öte yandan Arastaman vd. (2018: 47) yaptıkları çalışmada nitelde geçerlik ve

güvenirliğin düşük olması ve ayrıca öznelliğin yüksek olmasından dolayı eleştirilmektedir. Diğer taraftan nitel araştırma için geçerli olan güvenilirlikle ilgili bazı durumlar nitel araştırma için söz konusu değildir (Yıldırım, 2010: 84). Bundan dolayı nitel araştırmada inandırıcılığın sağlanması veya bir başka ifadeyle çalışmanın kalitesini artırmak farklı yöntemlerle olabilmektedir. Bu yöntemlerden uzman görüşü, elde edilen verilerin, konusunda uzman ve nitel araştırmayı iyi bilen kişilere verilerek, verilerin farklı bir dış göz tarafından eleştirel bir amaçla incelenmesi temeline dayanır. Bir diğer yöntem ise katılımcı teyididir. Bu yöntem katılımcılara, yapılan analizin kendi düşüncelerini yansıtır yansıtmadığının sorulması şeklinde yapılmaktadır (Başkale, 2016: 23-24).

3.5. EVREN VE ÖRNEKLEME

Evren, araştırma sonuçlarının genellendiği gerçek veya varsayımsal kişi olay ya da nesnelerin bütünüdür. Ayrıca genel evren tanımlanabilmesi kolay ulaşılması ise çoğunlukla imkânsız olan soyut bir kavramdır. Örneklem ise bir araştırmada evrenden seçilen ve seçildiği evreni yeterli düzeyde temsil etmesi planlanan bir grup birimdir (Başaran, 2017: 482).

Örnekleme Yöntemleri

- Olasılıklı Örnekleme
 - Basit Rastgele Örnekleme
 - Sistematik Örnekleme
 - Katmanlı Rastgele Örnekleme
 - Küme Örnekleme ve Çok Aşamalı Küme Örnekleme
- Olasılıklı Olmayan Örnekleme
 - Amaca Yönelik Örnekleme
 - Elverişli Örnekleme
 - Kartopu Örnekleme

Kaynak: Yıldırım ve Şimşek, 2013: 135; Güler vd. 2015: 90-95

Araştırmanın evreni ise Türkiye’de uluslararası karayolu taşımacılığı alanında hizmet veren firmalardır. Araştırmada örneklem yöntemi olarak kriter ve elverişli örnekleme kullanılmıştır. Araştırma örnekleme, Ankara Lojistik Üssü’nde uluslararası karayolu eşya taşımacılığı alanında faaliyet gösteren firmalar arasından, görüşmeyi kabul eden firmalar belirlenmiştir. Görüşmelerin öncesinde, Lojistik Üssü’nde bu

alanda hizmet veren tüm firmalarla telefonla ön görüşme yapılmış, araştırmanın amaçları ve görüşme formuna dair bilgiler paylaşılmıştır. Bu bilgilendirmenin ardından 7 firma görüşmeyi kabul etmiştir. Görüşmelerin yapıldığı yer olan Ankara Lojistik Üssünde ofisi bulunan 43 firmadan 6 firmanın merkezi Ankara değildir. Bunlardan 11 firmanın merkezi Ankara olup, 2 firmanın internet sitelerine ulaşılmamış ve 1 firmada yurtiçi alanda hizmet verdiği için çalışmaya dahil edilmemiştir. Sonuç olarak toplamda 43 ofisi olan firmaların yalnızca 20 tanesi uluslararası nakliyat alanında hizmet verirken geriye kalan 23 firma ise gümrük müşavirliği firmaları olduğu için çalışmaya dahil edilmemiştir. Bir başka deyişle de görüşmeler toplamda 11 firma arasından 7 firma ile yapılmıştır. Geriye kalan firmalar ise pandemiden dolayı görüşme yapmayı kabul etmemeleri ve firmalara ulaşamama gibi vb. nedenlerden dolayı 4 firma ile de görüşmeler yapılamamıştır. Görüşmeler, firmalara gidilerek yüz yüze yapılmıştır.

Araştırmada elverişli örneklemin seçilmesinin belirli nedenleri olmuştur. İlk olarak araştırmacının da Ankara'da ikamet ediyor olması, görüşme sürecinin rahat takip edilmesi bağlamında, firmaların bu il kapsamında seçilmesini zorunlu kılmıştır. Ayrıca pandeminin getirdiği kısıtlamalar neticesinde bu firmaların Ankara ili temelinde seçilmesi bir anlamda zorunluluk olarak ortaya çıkmış bir durumdur. Elverişli örnekleme yönteminin, katılımcılara ulaşmada oldukça kolaylaştırıcı bir sistem olması da bu yöntemin tercih edilmesini beraberinde getiren bir diğer nedendir (Güler vd. 2015: 95). Çalışmada elverişli örneklemin yanı sıra kullanılan bir diğer örnekleme yöntemi ise kriter örneklemedir. Kriter veya bir diğer ifadeyle ölçüt örnekleme, öncesinde ortaya konulan bir dizi ölçütler arasından bu ölçütü karşılayan bütün durumların çalışılmasıdır. Bu kapsamda ilgili ölçüt ya araştırmacının kendisi tarafından oluşturulur. Ya da öncesinde mevcut ölçütler listesinden faydalanılır (Baltacı, 2018: 254). Bu kapsamda yapılan araştırmada kriter ilk olarak firmaların Ankara Lojistik Üssünde olması, ikinci olarak uluslararası karayolu taşımacılığı alanında hizmet vermesi ve son olarak da firmanın merkezinin Ankara olması bu çalışmada belirlenen kriterlerdir. Aşağıda, araştırma sürecine dahil olan katılımcılara ait genel bilgilere yer verilmiştir.

Tablo 5. Katılımcıların Görevleri ve Toplam Deneyim Süreleri

Katılımcılar	Görevi	Toplam Deneyim Süresi
Katılımcı-1	İthalat-İhracat Gümrük Sorumlusu	26 yıl
Katılımcı-2	İhracat Asistanı	5 yıl
Katılımcı-3	Operasyon Müdürü	25 yıl
Katılımcı-4	Operasyon Bölümü/ Şef	11 yıl
Katılımcı-5	Şirket Sahibi	30 yıl
Katılımcı-6	Operasyon Yöneticisi	7 yıl
Katılımcı-7	Operasyon Şefi	25 yıl

Bu kapsamda çalışma pandemi şartlarından dolayı şoförlerle görüşme zor olmasından dolayı görüşmeler sadece beyaz yakalı çalışanlarla yapılmıştır.

3.6. VERİLERİN TOPLANMASI

Araştırmada, yarı yapılandırılmış görüşme formu kullanılarak ortalama 45 dakika süren derinlemesine görüşmeler yardımıyla toplanmıştır. Görüşmeler Kasım 2020-Mart 2021 arasında yapılmıştır. Görüşme formunda yer alan sorular, literatür taramasından elde edilmiştir. Sorunlar Erdoğan (1989: 235), Kara vd. (2007: 395), Tutar vd. (2009: 199), Sarı ve Demir (2016: 91-92), Togan (2018: 89), Göçmen (2020: 1), Lietuvnik vd. 'nin (2018: 645) çalışmaları ile UND'nin "Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığı Sektörünün 2019-2022 Strateji Planı Görüşme (t.y.)" adlı kaynaktan elde edilmiştir. Ayrıca form hazırlanırken, fenomenolojik (olgu bilim) desene uygun olarak, katılımcıların kendi düşünce ve değerlendirmelerini almaya odaklanan sorular hazırlanmıştır (Merriam, 2018: 24).

Görüşme yapılacak firmalar önceden internet ortamında araştırılmış ve sonrasında belirlenen firmalarla ön görüşmeler telefonla yapılmıştır. Bu ön görüşmelerde katılımcılara, araştırma hakkında genel bilgiler ve etik uygunluk açıklanmıştır. Görüşmeyi kabul eden katılımcılardan görüşme tarih ve saati için randevu istenmiştir. Katılımcılar tarafından uygun görülen tarih ve saatte firmaların hizmet verdikleri işyerlerine gidilmiş ve veriler yüz yüze görüşmeler yardımıyla toplanmıştır. Görüşmeler, herhangi bir veri kaybına neden olmamak için ses kayıt cihazı yardımıyla kayıt altına alınmıştır. Ses kayıt cihazı kullanımı için katılımcılardan sözlü onay alınmıştır. Ayrıca katılımcılara, görüşme sürecindeki ifadelerinden istediği kısımların çıkarılabileceği hatırlatılmıştır. Görüşme sonrasında da katılımcıların bazıları, görüşme sürecinde kullandıkları ifadelerden bazılarının çıkartılmasını istemiş ve katılımcıların bu istekleri yerine getirilmiştir.

3.7. VERİLERİN ANALIZI

Verilerin analizinde, “içerik analizi” kullanılmıştır. Kodlamalarda, Microsoft Word Office Programı’ndan (Sürüm 2010) yararlanılmıştır. Bu kapsamda yapılan görüşmeler ilk olarak bilgisayar ortamına aktarılmış yani deşifresi yapılmıştır. Sonrasında ilgili görüşmede ortaya çıkan ilk kodlamalar yapılmıştır. Bu aşamada kodların ne anlama geldiği, nasıl sınıflandırılacağı ve hangi tema altında değerlendirilebileceğine dair bir kodlama tablosu da oluşturulmuştur. Oluşturulan kod tema tablosu da aşağıda verilmiştir.

Literatür Atfı	Kapsayıcı Tema	Kategori	Kod	Metin
Vize sorunu AB ülkelerine girişte önemli bir sorundur (Tutar vd., 2009: 204). Günümüzde AB ülkeleri ile Türkiye arasında vize bakımından bir eşitsizlik söz konusu olup bu durumdan en çok etkilenen bir kesim de tır şoförleridir (Cengiz ve Kurtbağ, 2015: 13).	Karayolu Taşımacılığında Vize Sorunu	Vize Sorunu	Şoför vizesi sorunu	Ben bildim bileli nakliyecinin en büyük sorunu vize sorunudur.
			Vize Sorunu	Sürücülerimizin vize sorunu operasyonlarımızı planlamada bizlere zorluklar yaşatmaktadır.
			Schengen Ülkelerinde Şoför Vizeleri Sorunu	Vize alanında çok büyük sıkıntı yaşıyoruz.
			Vize almada yaşanan sorun ve vizede standart bir işleyişin olmamasıbizim şu anda en güncel en büyük sorunumuz vizeler şoför vizeleri....
Sarı ve Demir (2016: 92), bu alanda yaşanan sorunların nedenlerini, gümrüklerin tam kapasite çalışmamasına bağlarken bu alanda yapılacak yeni sistemsel ve hukuki düzenlemelere ihtiyaç duyulduğunun altını çizmişlerdir.	Karayolu Taşımacılığında Gümrük Sorunları	Gümrük Sorunu	Sınırlardaki sistemsel sorunlar	Gümrüklerdeki sıkıntılar..... işimizi zorlaştırıyor
			Türk plakalı araçlara karşı önyargılı davranış	Yurt dışı çıkış kapılarındaki sistemsel sorunlar nedeniyle yoğunluklardan kaynaklanan gecikmeler yaşanıyor
Sınır geçişleri, konvoy uygulamaları ve bekleme sorunlarının taşımacılık sektöründeki en ciddi sorun alanları olduğunu gösterirken (Kara vd., 2007: 395; Macit, 2020: 848) bu sorunların	Gümrüklerdeki Bekleme Sorunu	Beklemeler	Hava Şartları Sorunu	Şu anda sınır kapılarındaki aşırı derecedeki yoğunluk özellikle kapıkule çok ciddi sıkıntılı bizim güncel 4 gün bekleyen aracımız var. Kapıkulede sırada 3 gün 4 gün ortalamasıyla sınır çıkışımızı sağlayabiliyoruz.

çözümüne yönelik zaman kaybetmeksizin belirli düzenlemelerin yapılmasını (Çemberci vd., 2015: 239; Sarı ve Demir, 2016: 92) önermektedir.			Sınır kapılarında bekleme sürelerinin fazla olması	Gürcistan-Rusya sınırında bir dağ var. Viyadük Kafkas Dağı orda kara bağlı kapanma söz konusu bunu kışın 15-20 gün yaşıyoruz
Ülkeler için lojistik, altyapı ve görünmez engellerin toplam maliyetinin, o ülkenin dış ticaret hacminin %25'ini oluşturduğu bilinmektedir. Bu maliyetlerinin düşmesi için ise bürokratik engellerin kaldırılması etkili olacaktır (Sarı ve Demir, 2016: 93).	Ülkeler Arasında Yaşanan Sorunların Firmalara Yansımaları	Bürokratik Engeller	Ülkelerarası anlaşmazlıkların karayolu taşımacılığına da sekte vurması	Madde madde sayarsak işte siyaset ve politik sorunlar
			Bürokrasinin taşımacılığa olumsuz etkisi	Yani bizim işimizde bürokrasi ne kadar az olursa iş o kadar seri ve hızlı olur....
			Ülkeler arası çatışmalar	Etkiliyor. Rusya ile Ukrayna arası iyi değil. Adam dediği yani ortaya öyle bir katı kural ortaya çıkardılar... Örnek olarak
Gümrük Birliği Antlaşması'nın hizmet sektörünü kapsamaması, Türkiye'nin AB tarafından üçüncü ülke olarak belirlenmesine neden olmuş ve bundan dolayı taşıma kotaları, Türkiye'de hizmet veren karayolu taşımacılığı yapan araçlara da uygulanmıştır (Ataseven ve Tunahan, 2015: 88).	Geçiş Belgesi Kota Sorunu	Kota Sorunu	Kota Sorunu	Bizim geçiş belgelerinden (dozvola) kaynaklı sıkıntımız oluyor.
			Geçiş Belgesi Sorunu	Vize, geçiş belgelerinin azlığı,.....
			İhracat ve transit taşımlarına etkisi	...birçok ülkeler bize geçiş belgelerinde kota koymalarından dolayı bu ülkelere yaptığımız ihracat taşımlarında ve transit geçişlerinde sınırlamalarla karşı karşıya kalıyoruz.
Kaçak göçmenlerin AB ülkelerinin sınırlarını geçmek için karayolu yük araçlarına fark edilmeden girmelerinin, şirketlerin mal/kargo hasarı yaşamalarına ve sürücülerin fiziksel ve psikolojik şiddet gibi ciddi travmaları deneyimlemelerine neden olduğu belirtilmektedir (Lietuvnik vd., 2018: 645).	Mülteci Sorunu	Mülteci Sorunu	Mülteci Sorunu	...mülteci sorunu yaşadık.....3-4 tane aracımıza kapıkulede mesela yüklediğimiz brandası kesilerek üstüne atlanmış
			Göçmenlerin tırlara binmeye çalışması ve bu durumun gerek şoföre gerekse firmaya sorunlar çıkarması	Ama en büyük tedirgin eden noktada bekleme esnasında araçlara göçmenlerin araçlara kaçak yollarla binmesi bu bizim başımıza geldi.
Yurt dışında kesilen cezalar gerek karayolu taşımacılık mevzuatının gerekse	Yurt Dışında Araçlara Kesilen Ceza Sorunu	Ceza Sorunu	Takometreden kaynaklı firmanın çok ciddi ücretlerle cezalandırılması	Örnek olarak takometre bozuk veya takometreye uyamadım1 gün

bu mevzuatın uygulama alanlarıyla ilişkili olsun, yarattığı sektörel etki noktasında üzerinde durulması gereken bir diğer önemli konudur (Çemberci vd., 2015: 240).			sorunu	problem var. 1800 Euro ceza yazıyor.
			Ceza Sorunu	Avrupa'nın Almanya'dır. Polonya'dır. Slovak'tır. Bunlar kabul etmez böyle bir şey yok. Bunların cezaları ama ağırdır.

Görüşmelerde elde edilen verilerin analizi sonrasında ilgili sorunların, görüşme yapan firmaları ne şekilde etkilediği, ilgili sorunların dışında başka sorunlar olup olmadığının ortaya konulması amaçlanmıştır.

Tüm bunlara ek olarak sürece yeni bir veri dâhil olması durumunda diğer firmalarla tekrar görüşülüp yeni bir kod oluşturulmuş veya ilgili kodun altına dâhil edilmiştir. Tüm görüşmelerden sonra bu süreç tekrarlanmıştır. Kriter örneklem yöntemiyle seçilip elverişli örneklem yöntemi ile ulaşılan firmalarla yapılan tüm görüşmeler sonlandığında kodların arasındaki ilişki bir kere daha ele alınmış ve temalar oluşturulmuştur. Sonrasında bu temaların ne anlama geldiği, farklı bir gruplandırılmaya ihtiyaç duyulup duyulmadığı, kodlar, temalar ve kod tablosunun tekrar gözden geçirilerek değerlendirilmiştir.

Nitel araştırmalarda en çok tartışılan noktanın, güvenilirlik sorunu olduğu bilinmektedir. Bu aşamada araştırmada güvenilirliğin sağlanması için güvenilirlik testi uygulanmıştır. Kısa yoldan denetlemede ilk olarak literatür taraması yapılmıştır. Sonrasında firma görüşmeleri yapılmıştır. Görüşmeler sonucunda elde edilen veriler bilgisayar ortamında Microsoft Word'e aktarılmıştır. Elde edilen veriler yardımıyla öncelikle kodlar oluşturulmuştur. Bu kodlar yardımıyla da kategoriler belirlenmiştir. Kategorilerden de temalara ulaşılmıştır. Bu noktada yapılan tez çalışmasında elde edilen bulgular katılımcıların katılıp/katılmadıklarını öğrenilmesini noktasında tekrardan gönderilmiştir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ARAŞTIRMA BULGULARI VE YORUM

4.1. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA GÜMRÜK SORUNLARI

Uluslararası karayolu taşımacılığında gümrük sorunu geçmişten beri süregelen bir sorundur. Görüşmeler neticesinde de gümrük sorunu katılımcıların görüşlerine göre birçok farklı alt sorunların bütünü oluşturmaktadır.

Katılımcılara gümrük alanında ne gibi sorunlar yaşandığının sorulması ile eskiden beri süregelen sorunların dışında başka ne gibi sorunlar yaşandığını ortaya koymak hedeflenmiştir. Görüşmeler sonucunda katılımcılardan elde edilen veriler doğrultusunda gümrük sorunları ile ilgili olarak firmaların gümrüklerde rüşvet, konaklama sorunu, Türk plakalı araçlara ön yargılı davranılması, sınırda bekleme, gümrüklerde çalışan personelin eksik olması gibi konu başlıkları tespit edilmiştir.

Katılımcıların dile getirdiği bir diğer sorun, gümrüklerin tam kapasite çalışmama sorunudur. Bu noktada gümrüklerdeki peronların fazlaca olmasına rağmen tam kapasite çalışmaması sonucunda bekleme zamanlarından kaynaklı seferlerin süresi uzamakta ve bu durum firmaların müşterilerine karşı sorumluluklarını yerine getirmesi noktasında aksaklık yaşatmaktadır. Bu konuda sınır kapılarının verimli çalışması için düzenlemelere ihtiyaç duyulduğu dile getirilmektedir (Sarı ve Demir, 2016: 92).

...Adam 12 tane peron yapmış sana ama sadece 2 tanesini çalıştırıyor veya Bulgar tarafı 20 tane peronu var. Sadece 1 tanesini çalıştırıyor...(Katılımcı-7).

Kantar sorunu gümrüklerde şoförlerin uzun süre beklemesine neden olmakta ve bir önceki sorunda da belirtildiği üzere yapılan taşımanın zamanında yapılmamasına neden olmaktadır. Bu durumu bir domino etkisi olarak ele aldığımızda bu sorun, müşteri ve hedef pazar kaybıyla sonuçlanmaktadır. Aynı şekilde Karabıçak ve Gündoğdu (2014: 197) ile Kabaran (2018: 197) tarafından yapılan araştırmalarda da her ildeki kantarlarda, farklı sonuçlar ortaya çıkması nedeniyle bu alanda ciddi sorunları olduğu belirtilmiştir.

....Ukrayna'dan çıkıyorsun artık Rus gümrüğüne gireceksin. Rus gümrüğü öncelikle olmazsa olmazı ne tür araba giderse gitsin her zaman

arabayı bir kantara sokar. Bu bütün ülkelerde var. Ama bununki daha farklı iklim şartlarından dolayı bize göre daha ağır kış şartları geçiriyorlar. Mesela giden arabaların üzerinde buz olabiliyor, su olabiliyor, kar veya yağmurdan kaynaklı bunlardan arabanın üzerine yapışmış bir vaziyette oluyor. Sınır kapısındaki kantarda seni tartıyor. Hâlbuki evrakla normalde Türkiye çıkışındaki kantarın her şeyin doğru. Çünkü usulüne aykırı olsa bir kere seni Türkiye çıkarmaz. Ne hareket gümrüğü ne çıkış kapısı ne de Ukrayna senin geçişine izin verir. Geliyorsun arabanın üstünde oldukça ağırlık binmiş. Suyuda var. Buzuda var. Onun kantarına girdin mutlaka oradaki kantarda soğuk tan kaynaklı elektronik kantarlar olduğu için bir problem var. Çünkü donmuş, kantarda 2 ton-3 ton fark çıkıyor. Neyse şoför arabayı temizliyor. Tekrar kantara alıyorlar. Bakıyorlar ikna olmuyorlar. ...**(Katılımcı-7)**.

Uluslararası karayolu taşımacılığında gümrüklerde bazı problemlerin bu taşıma modunda sorunlar çıkardığı ve bu sorunun çözüme kavuşturulması gerektiğine değinmiştir (Tutar vd. 2009: 199). Turunçgiller ihracatı yapan firmaların yapısal analizi üzerine yapılan çalışmada gümrük konularında da sorunlar yaşandığını dile getirilmiş ve bu sorunun ithalatçı ülke ile iş birliği yapılmasının faydalı olacağı sonucuna varılmıştır (Tat ve Sarıca, 2021: 110).

5 Euro 10 Euro vermeden seni bırakmıyor. Bunu vermediğin zaman işi büyütüyor seni kalabalığa götürüyor işte seni yolda tutuyor.**(Katılımcı-1)**.

Onun dışında açık masrafı olan bir ülke bazı yerlerde prosedüre takıldın diyelim. Aslında takılmıyorsun normal düzeninde gitmişsin oraya kadar ama orada küçücük bir engel oluyor. Mutlaka perde arkasında senden bir şey koparmaya çalışıyorlar. Özellikle sınır kapılarında.... Türk plaka gördükleri zaman bizim kelleimizi alıyorlar. Hiçbir sorunun olmasa bile mutlaka bir yerden buluyor. **(Katılımcı-7)**

Aracımız Rusya'ya yüklemeye gidiyor. Her şeyi tam geçiş belgesi vs. yani burada istenen yaşanan rüşvetler yani hata buluyorlar.....yani belli ülkeler çok eski Türk araba gördüğü zaman yurtdışında sıkıntı yaşıyorsun. X-raydan tutun çok büyük denetime giriyor. Kendi arabaları 2000 modelken biz 2020 model arabalarda yok işte diskinde şu var. Lastiğinin şurasında çizik

var diyerek cezalar ya da sınırı geçememe gibi işlemler görüyoruz. (**Katılımcı-6**).

4.1.1. Geçiş Belgesi Kota Sorunu

Gümrük alanında değişmez sorunlardan biri olan kota sorununun, katılımcılarla yapılan görüşmeler sonucunda halen devam ettiği görülmüştür. Katılımcılar bu sorunu, geçiş belgesi kotalarının az ya da çok gönderilmesine bağlı olarak teslimatın gecikmesi ve sürecin yavaşlaması gibi nedenlerle ilişkilendirmiştir..

*İhracatımızın yüksek hacimli olduğu, Rusya Federasyonu, Macaristan, İtalya gibi birçok ülkeler bize geçiş belgelerinde kota koymalarından dolayı bu ülkelere yaptığımız ihracat taşımalarında ve transit geçişlerinde sınırlamalarla karşı karşıya kalıyoruz (**Katılımcı-3**).*

*Geçiş izinlerinde kastım daha önce konuştuğumuz kota/geçiş belgeleridir...(**Katılımcı-4**)*

*Zaten nakliyecinin en büyük sorunu geçiş belgesi problemi ve kantar sorunu... (**Katılımcı-7**)*

Literatürde daha önceden yapılan farklı araştırmalar da geçiş belgesinin bu alanda ciddi sorun oluşturduğunu (Kara, 2007: 395; Tutar, 2009: 199), bu sorunun özellikle 1983 yılından itibaren gözle görünür bir biçimde arttığını (Erdoğan, 1989: 235), özellikle AB ülkeleri ile Türkiye arasındaki ticaret hacminde yaşanan gelişmenin kota sorununun çözümünde bir etki yaratmadığını (Ataseven ve Tunahan, 2015: 91-92; Candan, 2018: 167; Göçmen, 2020: 1) ve bu sorunun en erken ve etkili bir biçimde çözülmesi için tarafların sorumluluk almaları gerektiğini (Cengiz ve Kurtbağ, 2015: 20; Sarı ve Demir, 2016: 92) belirtmektedir.

Geçmiş yıllardan bu yana süregelen kota sorunu, taşımacıları zor durumda bırakmakta gerek parasal anlamda gerek pazar kaybı gerekse taşımacılık işlemlerini yavaşlatmasından dolayı katılımcılar tarafından da sürekli vurgulanan bir konu başlığı olmaktadır. Katılımcılara kota sorunu ile ilgili soru sorulurken, bu alanda sorunların ne durumda olduğu, bu sorunların firmaları ne şekilde etkilediği ortaya çıkarılmak istenmiştir. Katılımcıların ifadeleri, bu kemik problemin halen firmaları ciddi şekilde etkilediğini ortaya çıkarmıştır.

Taşıma kotaları sorun oluşturuyor. Şöyle ki; biz mesela Romanya'dan 3.ülke yüklemesi yapamıyoruz. Bizim Romanya'dan 3.ülke yüklemesi yapabilmemiz için Romanya devleti ile anlaşmamız yok. Talep ediyoruz. Vermiyor (Katılımcı-5).

Bizim en büyük yaşadığımız kota sorunu geçiş belgeleriyle alakalı konulan kotalar bunları da tabiki ülkeler verdiği için bunları onlar belirliyor (Katılımcı-6).

Katılımcıların ifadelerinden ayrıca, geçiş belgesinin yeterli miktarda olmamasının da firmaların yaptıkları taşımalarda önemli sorunları beraberinde getirdiği görünmektedir.

Bizim geçiş belgelerinden (geçiş belgesi) kaynaklı sıkıntımız oluyor. Çok gönderiyorlar bazen az gönderiyorlar o zaman bile sıkıntı oluyor.... Gönderdikleri geçiş belgesi bize yetmiyor ve beklemek zorunda kalıyoruz. (Katılımcı-1).

Vize, geçiş belgelerinin azlığı, yurt dışı cezaları alanında sorunlar yaşıyoruz...(Katılımcı-2).

Rusya'da geçiş belgesi problemi yaşanıyor. Yani ortalama 750 tane dağılıyor. Bunlar 1 ay boyunca arabalara yetmeli diyorlar. Böyle bir sıkıntı yaşıyoruz. (Katılımcı-6)

Avusturya belgeyle geçmek durumunda olduğun için bu belgelerdeki kotalar Türk nakliyecilerine sorun yaratıyor.(Katılımcı-4).

Taşıma kotaları sorun oluşturuyor. Şöyle ki; biz mesela Romanya'da 3.ülke yüklemesi yapamıyoruz. Bizim Romanya'dan 3.ülke yüklemesi yapabilmemiz için Romanya devleti ile anlaşmamız yok. Talep ediyoruz. Vermiyor Romanya devleti yani biz Romanya'dan İran'a, Romanya'dan Azerbaycan'a, Romanya'dan Türkmenistan'a böyle bir transit taşıma yapamıyoruz.(Katılımcı-5).

Bizim en büyük yaşadığımız kota sorunu geçiş belgeleriyle alakalı konulan kotalar bunları da tabii ki ülkeler verdiği için bunları onlar belirliyor... (Katılımcı-6).

4.1.2. Gümrüklerdeki Bekleme Sorunu

Gümrüklerde bekleme sorunu tıpkı kota, geçiş belgeleri gibi kalıplaşmış sorunlardan bir diğeri olup, yapılan görüşmeler sonucunda gerek şoförleri gerekse firmaları farklı şekillerde etkilediği ortaya çıkmıştır. Konaklama imkânlarının olmaması, şoförlerin uzun süre beklemeleri gibi sorun alanları şoförleri etkilerken; yükün istenilen noktaya zamanında ulaşamaması, firma filosunun olumsuz etkilenmesi, taşıma süresinin gereğinden fazla uzaması gibi sorunlar da firmaları etkilemektedir. Her iki koşulda da firmaların, müşteri memnuniyeti noktasında sorun yaşamalarına neden olurken, müşteri ve pazar kaybı gibi olumsuz çıktıları da beraberinde getirmektedir. Dolayısıyla bu sorunun çözüme kavuşturulması gerek firmaları gerekse firmalar için çalışan sürücüleri ve daha geniş bir perspektifteyse, Türkiye dış ticareti ve ülke ekonomisini olumlu etkileyecektir. Konu ile ilgili yapılan farklı araştırmalardan elde edilen sonuçlara göre de (Çemberci vd., 2015: 239; Kara, 2007: 395; Macit, 2020: 848; Sarı ve Demir, 2016: 92) gümrüklerdeki bekleme sorununun, bu alanda tüm aktörleri etkileyen en temel sorun olduğu ortaya çıkmaktadır.

Çok kuyruk oluyor, mesela bir günde geçmemiz gereken yeri 72 saatte geçiyoruz. (Katılımcı-1).

...aşırı derecedeki yoğunluk özellikle kapıkule çok ciddi sıkıntılı bizim güncel 4 gün bekleyen aracımız var. Kapıkulede sırada 3 gün 4 gün ortalamasıyla sınır çıkışımızı sağlayabiliyoruz. (Katılımcı-5).

Özellikle ihracatta Türkiye çıkış kapılarında ve transit geçtiğimiz ülkelerin sınır kapılarında araçlarımızın çok uzun süreler bekletilmesi, ...(Katılımcı-3).

Gümrüklerle ilgili sınırdaki beklemeler, ...Yani sınır kapılarında Avrupa çalışan firmaların en büyük sıkıntısı yoğunluk....(Katılımcı-4).

Araç yoğunluğu nedeniyle beklemeler, grev, virüs salgını, mülteci vs. nedenlerle yapılan uygulamalar, belge kaynaklı beklemeler, gümrük personeli yetersizliği, ...(Katılımcı-2).

Kapılarda yoğunluk olduğu sürece arabalar gidip gelemediği için hem araç bulma maliyeti hem de navlunların yüksek olmasını etkiliyor. Dediğim gibi Kapıkule'de 4 gün normalde ihracat Avrupa'da 6. ve 12. arası çok

yoğundur. Şu anda 2.aydayız. Yaklaşık 2 aydır 4 günde geçişler çok afaki çok sıkıntı gelirken/dönüşte sorun yok ama giderken bu sorunu bir türlü çözemiyoruz.(Katılımcı-6)

4.2. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA VIZE SORUNU

Katılımcıların bir diğer temel sorunu ise şoför vizesidir. Vize sorunu, teslimatları geciktirmesi, firmalar için vizenin maliyetli olması, yapılan taşımalarda ülkelerin bu alanda önemli yaptırımlara maruz kalmaları ve teslimat sürelerini geciktirmesi gibi ciddi ek sorunlara da ortaya çıkarmaktadır. Vize sorununun, vizenin çok geç alınmasına bağlı olarak sevkiyat planlamalarını sekteye uğratması da konu ile ilgili dikkat edilmesi gereken noktalar arasındadır.

Gerek Avrupa gerekse Orta Doğu ülkelerinin Türkiye'ye uyguladığı vize, Türkiye'deki uluslararası karayolu taşımacılığında önemli bir sorun teşkil etmekte ve lojistik sektöründe “doğru zaman” ilkesini zedelemektedir. Benzer şekilde vize sorunu, sevkiyatların olması gereken zamanda gerçekleşmemesine bağlı olarak müşteri memnuniyetsizliği ve müşteri kaybını da beraberinde getirmektedir (Erdoğan, 1989: 235).

Ben bildim bileli nakliyecinin en büyük sorunu vize sorunudur. Uluslararası nakliye yapan firmaların da bizim de yaşadığımız en büyük sorun vizedir.(Katılımcı-1).

Schengen ülkelerine şoför vizeleri son 2 yıldır çok zor alınıyor. (Katılımcı-2).

Sürücülerimizin vize sorunu operasyonlarımızı planlamada bizlere zorluklar yaşatmaktadır. ... Schengen ülkeleri, vize taleplerimizi istenilen oranda ve hızda gerçekleştiriyor (Katılımcı-3).

Vize alanında çok büyük sıkıntı yaşıyoruz. Mesela Almanya diyor ki ben sana senin şoförüne Schengen vermem çünkü senin Avrupa'ya ilk girdiğin yer İtalya git İtalya'dan iste diyor. İtalya'ya gidiyorsun ben sana vermem çünkü senin benimle bir işin yok diyor. Sen Almanya yük götürüyorsun bütün tır karnende, Ex-1'lerinde, beyannamelerinde Almanya yazıyor. (Katılımcı-4).

Vize alanında sorun yaşıyoruz tabii. Vize alanında yaşadığımız sorunlar tabii çok özellikle Schengen vizesi girişte de bahsettiğimiz gibi

pandemiden sonra iyice sıkılmaya başladılar. Vize bizim en büyük problemimiz ve en çok para harcadığımız işlerden birisidir. Pandemiden önce de bizi etkiliyordu. Örnek olarak Rusya vizeyi bir dönem kaldırdı sonra geri uygulamaya başladı Türkmenistan vize problemi var. Özbekistan'da vize problemi var. Bütün bu ülkeler çok ciddi de paralar alıyorlar. Bir vizeye 300-400 dolar para alıyorlar...(Katılımcı-5).

Problem büyük. Bununla alakalı problem çok büyük Schengen kimi Polonya'dan almaya çalışıyor. Kimi Almanya'dan. Her ülkenin verilmesiyle alakalı şimdi bizim bu hatta çalışan 20 arabamız var. 20 arabamızın 8'i yukarda yatıyor. Şoförler vizeleri şu an çok geç geliyor. Yaklaşık 20-25 günü buluyor. 1 ay 1 vize için zaman bekliyorsun. (Katılımcı-6)

Bir dönem Polonya vizelerini alabilmek için bir buçuk ay beklediğimiz oldu. Şoförü hiç kullanamıyorsun. Adam daimî şoförü vizesi bitmiş müracaat ediyorsun işte randevusunu almak istiyorsun. Randevusu için sana 20 günlük bir süreç veriyor. Vize başvurusunda bulunuyorsun. Sonuç çıkmadı, Sonuç çıkmadı. Bekliyorsun hop bir buçuk ay olmuş. Misal böyle vizelerimizde geldi. Veya normal döndüğünde vermişsin randevusuna girmiş vizeyi bekliyorsun. Her zaman Schengen giden adam elinde bir sürü Schengen vizesi var. Ama bir anda bir bakıyorsun ki konsolosluğun yaptığı bir tercihle o pasaporta ret verebiliyor. Son 2 senedir bunu çok yaşadık. Hiç ret almayacak kişi bile ret aldı. (Katılımcı-7)

Yukarıdaki ifadelerden de anlaşılacağı gibi firmalar, uluslararası taşımacılık alanında farklı ülkelerle vize sorunu yaşamaktadır. Bu sorunun en belirgin yaşandığı ülkeler Schengen Ülkeleri olurken Rusya gibi Asya ülkeleri ve Türkmenistan ve Özbekistan gibi Türki Cumhuriyetler de vize sorunu yaşanan ülkeler arasında bulunabilmektedir. Katılımcılar, farklı ülke örneklerinde vizeden kaynaklanan farklı türden sorunlar yaşadıklarını ve bu durumun firmalarının performansını olumsuz etkilediğini ifade etmektedirler.

Vize sorunu ile ilgili daha önceden yapılan araştırma örnekleri de bu sorunun uluslararası taşımacılık alanında kemikleşmiş bir sorun olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Ülke ihracatının büyük bir bölümünü oluşturan AB Ülkeleri ile karayolu taşımacılığı modu kullanılarak yapılan taşımacılık faaliyetlerinde son

dönelerde olumlu gelişmeler olmasına rağmen, vize yükümlülüğünden ve bu yükümlülükle ilgili mevzuattan kaynaklı sorunların, ihracatta önemli kayıplara neden olduğu ve böylelikle rekabette Türkiye'yi geriye ittiği bilinmektedir (Ataseven ve Tunahan, 2015: 91-92;Göçmen, 2020: 1).

4.3. ÜLKELER ARASINDA YAŞANAN SORUNLARIN FİRMALARA YANSIMALARI

Ülkelerarası anlaşmazlıklar ve bürokratik engeller, mikro açıdan ilgili firmaların taşımacılık alanında sorun yaşamalarına neden olurken makro açıdan ülke ekonomisinin potansiyelinin gelişmesine engel olmaktadır. Ülkeler için lojistik, altyapı ve görünmez engellerin toplam maliyetinin, o ülkenin dış ticaret hacminin %25'ini oluşturduğu bilinmektedir. Bu maliyetlerinin düşmesi için ise bürokratik engellerin kaldırılması etkili olacaktır (Sarı ve Demir, 2016: 93).

Etkiliyor. Rusya ile Ukrayna arası iyi değil. Adam dediği yani ortaya öyle bir katı kural ortaya çıkardılar. İşte A'dan Z'ye %70'lik orandaki ürün bu ülkeden gelirse benim ülkeme girmeyecek. Oraya bir duvar ördü. Örnek olarak bu seni etkilemedi mi? Tabi ki etkiledi. . (Katılımcı-7).

Ülkelerde yaşanan sorunlar taşımacılığı da etkiliyor. (Katılımcı-4)

Ama yaptığımız iş gereği bürokraside bir noktada çünkü olmazsa olmaz gibi oluyor. Neden çünkü birçok ülkeye karşı sorumluluk var. Yani gümrük birliği üyesiyiz. Dolayısıyla bizim burada yaptığımız bir yanlış operasyon tüm gümrük birliği ülkeleri tarafından görülüyor. Ve yansıyor. Onun içinde bu ister istemezse bürokrasi olarak biz geri dönüyor.(Katılımcı-5)

Yukarıdaki ifadelerden de anlaşıldığı üzere, Türkiye'nin dış ticaret yaptığı ülkeler ile siyasi alanda yaşadığı dönemsel ya da jeopolitik sorunların dış ticaret aktörlerine maliyeti oldukça büyüktür. Bu durum ticaret-siyaset etkileşiminin ne denli önemli olduğunu gösterirken aynı zamanda da ticaret aktörlerinin, ülkeler arasındaki basit bir sorundan bile ciddi oranda zarar görme ihtimali olduğunu ortaya koymaktadır.

4.4. YURT DIŞINDA ARAÇLARA KESİLEN CEZA SORUNU

Yurt dışında farklı sebeplerden dolayı kesilen cezalar firmaları olumsuz etkileyen bir diğer sebeptir. Bu cezaların birçoğu haksız yere verilen, ağır cezalardır. Bu sorun firmaları olumsuz etkilemekte ve maliyet açısından firmaları ciddi sorunlarla baş başa bırakmaktadır (emberci vd. 2015: 240).

...yurt dışı cezaları alanında sorunlar yaşıyoruz....(Katılımcı-2)

... Örneğin Macaristan otoyol geçiŐlerini ülkenin kendi belirlediği birimlerden satın aldığımız otomatik otoyol geçiş cihazının olası teknik bir arızasından dolayı çalıŐmayabilir ve bunu da sürücünün fark etmemesi durumunda ise aracın ödemesinin tahsil edilemeden geçilen güzergâhın creti çıkış noktalarında alınabilme olanakları varken bunu ülkenin baştanbaŐa ücret ödemesi yapılmamıŐ gibi kabullenip bizlere ceza düzenleyip tahsil etmeleri örnek verilebilir...(Katılımcı-3)

...Onun dışında bilmiyorum bu soruya dâhil mi ama otoban creti, cezalar vb.(Katılımcı-4)

Oraları tek tek kontrol etmemiz lazım ki ihlali geçişe düşmeyelim. İhlali geçişe düşersek çok ciddi cezalar geliyor. Yani baş edilebilecek gibi değil. (Katılımcı-5)

Cezalar ağır. Kazancın mesela 1000 Euro diyor ki bunu bildirmezsene 2300 Euro ceza yazarım... Avrupa'nın Almanya'dır. Polonya'dır. Slovak'tır. Bunlar kabul etmez böyle bir Şey yok. Bunların cezaları ama ağırdır. Bunlardan Şikâyet ettiğimiz Şey budur.(Katılımcı-6)

...Otoban kâğdını almazsan hani bizde nasıl HGS falan var. Bunun için ceza yazabiliyorlar. Bize göre onların transport polisleri çok daha fazla ve Türk plaka gördükleri zaman bizim kelleimizi alıyorlar. Hiçbir sorunun olmasa bile mutlaka bir yerden buluyor. (Katılımcı-7)

Katılımcıların belirttiği bir diğer sorun alanı da bir önceki baŐlıkla oldukça bağlantılı olan, yurtdışında kendi araçlarına kesilen cezalarla ilgilidir. Firma yetkilileri bu türden cezaları haksız, gereksiz ve ağır bulmaktadır. Katılımcılar zellikle Avrupa lkelerinde, ülkelerin kendi iç mevzuatları gereği farklılaŐan uygulamaların, firmalara ceza kesilmesini kolaylaŐtırdıđının altını çizerken bu

sorunun ortaya çıkmasında Türkiye'nin dış ticaret yaptığı ülkelerle yaşadığı siyasi sorunların etkili olabileceğini düşünmektedirler.

4.5. MÜLTECİ SORUNU

Kapıkule ve diğer sınır kapılarında araçların uzun süre bekletilmesi ve dinlenme esnasında araçlara kaçak yollarla binmeye çalışan mülteciler gerek şoföre gerekse firmaya ceza , şoförün tedirgin olması gibi vb. farklı nedenlerden dolayı sorun oluşturmaktadır. Mülteci sorunu özellikle 20. Yüzyılın son dönemlerinde, siyasal, etnik, kültürel çatışmaların yaşandığı ülkelerdeki insan hakları ihlalleri ve savaş suçlarının artmasından kaynaklanmaktadır Nurdoğan vd., (2016: 221).

Ama en büyük tedirgin eden noktada bekleme esnasında araçlara göçmenlerin araçlara kaçak yollarla binmesi bu bizim başımıza geldi. Şu anda başına gelmeyen nakliyecisi yoktur. Ciddi cezaları uygulanıyor. Bizim bir dâhilimiz yok olaya. Çadırı üstten kesiyorlar ya da yandan kesiyorlar....(Katılımcı-5).

....., grev, virüs salgını, mülteci vs.....(Katılımcı-2).

...Mülteci sorunu yaşadık. Bulgaristan ve Romanya için bunu Kapıkulede de yaşadık. Araçlarımız Kapıkulede ne kadar beklerse o kadar riskli bir de durum da oluşuyor. 3-4 tane aracımıza kapıkulede mesela yüklediğimiz brandası kesilerek üstüne atlanmış. Aynıısı o gün başımıza geldi. Romanya'da parkta şoför yatıyor. Devam edecek sabah bir kalkıyor. Mührü kesilmiş o zaman bir açıyorlar polisi çağırıyorlar 10-15 tane mülteci çıkıyor.(Katılımcı-6)

Karayolu taşımacılığında yasadışı göçmen konusu üzerine yaptığı araştırmada Lietuvnik vd. (2018: 645) da kaçak göçmenlerin, AB ülkelerinin sınırlarını geçmek için karayolu yük araçlarına fark edilmeden girmesinin, karayolu yük taşımacılığı şirketlerine mal ve kargo hasarı, sürücülerin fiziksel ve psikolojik şiddet vb. dahil olmak üzere büyük zararlara neden olduğu sonucuna ulaşmıştır.

4.6. DİĞER ÖNEMLİ SORUNLAR

Öte yandan her firmanın olmasa da bazı firmaların sorun olarak belirttiği görüşler de vardır. Bunlardan birisi ön yargılı davranma konusudur. Bu konuda katılımcılar Türk araçlara karşı ön yargılı davranışlar olduğunu belirtmişlerdir. Bu

durum diğer ülkelerin araçlarına kıyasla bizim araçlarımıza daha çok uygulanmaktadır. Uygulanan bu ön yargılı davranış neticesinde de daha öncesinde birçok kez belirtildiği üzere sevkiyat süresinin uzamasına, araçların yüklerini istenilen noktaya zamanında ulaştıramamasına ve tüm bunların birleşimi olarakta da müşteri kaybına neden olmaktadır.

Örnek verecek olursak son yıllarda yaşadığımız mülteci sorunlarında Romanya'dan Macaristan giriş sınırında sadece Türk araçları belirli bir sayıya ulaşıncaya kadar giriş sınırında bekletiliyor. Araçlar belli bir sayıya ulaşıncaya buradan konvoy halinde 30 km ileride başka bir kontrol noktasına götürülüp, tüm araçlar tek tek kontrolden geçiriliyor. (Katılımcı-3)

....yani kasti bekletmeler oluyor... (Katılımcı-1)

...Türk plaka gördükleri zaman bizim kelleimizi alıyorlar.... (Katılımcı-7)

Bir diğer önemli veride yaşanan sorunları kabullenmedir. Bu durum daha öncesinde de belirtilen bir durum olan karayolu taşımacılığında standart veya bir başka deyişle kalıplaşmış sorunların çözüme kavuşma imkânının olmadığı görüşü olduğu katılımcıdan elde edilen bir diğer veri olup dikkat edilmesi gereken bir diğer durumdur.

....Bu durumu da aşmak zordur. Bu sorun çözülmez. Biz bu zorluklarla bu işi devam ettirmeye çalışıyoruz..... (Katılımcı-1)

Tablo 6. Katılımcı Çözüm Önerileri Tablosu

Katılımcılar	Çözüm Önerileri
Katılımcı-1	Devletin daha fazla desteği ve teşvikiyle olacaktır.
Katılımcı-2	Avrupa Birliği ülkesi olmaması nedeniyle maruz kaldığı çok sayıda olumsuzluklar vize problemleri geçiş belgesi yetersizliği mazot - Euro -KDV ilişkilerinin ülkelere göre değişkenlik göstermesi cezaların yüksek tutulması gibi ...
Katılımcı-5	Kapıkulenin sorunuyla ilgili iki tane üç tane kapıkulenin öncesinde 50 km-30 km öncesine veya 20 km öncesine 3 tane veya 4 tane çok büyük devasa tır parkları yapılabilir. Kademeli geçiş olabilir. Buradan çıkan araçlar Türkiye'nin dört bir yanından çıkan araçlar gelir. Kapıkuleye 30 km kala bir büyük tır parkına giriş yapar. Orada ana kapıdaki araç sayısı azaldıkça o büyük parktan bir sonraki parka oradan da bir sonraki parka araçlar kademeli olarak alınarak Kapıkule nihai gümrük noktasına kadar gelirler.
Katılımcı-7	Şimdi Türkiye Avrupa gümrüklerine bağlı olan bir ülke bunun altyapısını yapıp serbest hale getirmeleri gerekiyor. Türkiye'den Avrupa'ya açılan manuel gümrüklerde var. Avrupa gümrükleri de var. Bunun hepsinin geçişini daha seri yapabilmeleri...

Katılımcı-4	Ülkedeki nakliyeciler belli bir amaç için toplu hareket edemiyor. Çok dağınıklar örnek olarak Mersindekiler ayrı, Hatay'dakiler ayrı, Gürcü veya Azeri çalışanlar ayrı bir dünya, Hopa, Trabzon onlar ayrı bir dünya ve hepsi bölgesel olarak kendileri senkronize oluyor. Benim Hopa'daki ile senkronize olmam çok uzaktır. Yani komple büyük geniş bir lojistik ağ yok. Lojistik ağını sağlama imkânımız olmuyor.
Katılımcı-6	Bizim istediklerimiz şudur; her ülkeye ticaret yapabilelim, geçiş belgesi problemimiz kota problemimiz olmasın. Bizim araçlarımız her yerde geçiş olsun, sınır kapılarında geçişlerde en kısa zamanda geçişler olsun ki biz hızlı bir şekilde trans süremizi varışlarını hızlandıralım.
Katılımcı-3	Bu sektörde hizmet eden her birimin eğitimden geçmiş bireyler ile çalışabilecek düzeye getirilmesi. Bunun için de, bu sektör için elaman yetiştiren okulların çoğalması ve bu okullara tercih eden çocukların ve gençlerin yeteneklerine göre sektördeki branşlara göre yönlendirilmesi gerektiğini düşünüyorum. Ayrıca sektöre destek olan ve sektörün sorunları için çalışan bakanlık dâhil tüm birimlerin daha anlayışı ve çözüm odaklı ve sektörde belirli süre hizmet veren kişilerden oluşması gerektiğini düşünüyorum.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Temel amacı Ankara Lojistik Üssü'nde uluslararası karayolu taşımacılığı alanında hizmet veren firmaların sorunlarını belirlemek olan bu araştırma sonucunda ortaya çıkan ilk bulgu, firmaların gümrük alanında yaşadıkları sorunlar (geçiş belgesi kota sorunu, sınır kapılarında uzun bekleme süreleri vb.) olmuştur. Firma temsilcilerine göre, geçiş belgelerine kota koyulmasından kaynaklı ortaya çıkan sorunlar, yapılan ithalat ve transit taşıma faaliyetlerini olumsuz etkilemektedir. Ayrıca geçiş belgelerinin eksik ya da fazla gönderilmesi de bu alanda katılımcıların yaşadığı sorunlar arasındadır ki katılımcılar, bu sorunların en yoğun olarak Romanya, Macaristan, İtalya ve Rusya'da yaşandığının altını çizmişlerdir. Ülkelerle yapılacak ikili antlaşmalarla geçiş belgelerinin arttırılmasının, bu sorunun çözümünde etkili olacağı düşünülmektedir.

Katılımcılar tarafından vurgulanan bir diğer sorun ise beklemeyle ilgilidir. Kuyrukların çok uzun olmasından kaynaklı olarak geçiş süreleri ciddi oranda artmaktadır. Bu uzun bekleme süreleri neticesinde firmalar, sonraki seferleri için araç bulamamakta ve bu nedenden dolayı navlun ve araç ve bulma bedelleri firmalar için ekstra maliyet oluşturmaktadır. Bu bağlamda bakıldığında gümrüklerin teknolojik entegrasyonun sağlanması ve "Blockchain" teknolojisinin bu alanda yaygınlaştırılması gerekmektedir. Böylelikle bu alanda yapılması gereken tüm prosedürel işlemlerin sistem üzerinden anlık görüntülenmesi ve takibi kolaylıkla sağlanabilecek, bu hızlı işlemlerle birlikte bekleme süreleri daha da kısaltıla bilinecektir.

Araştırma sonucunda elde edilen bir diğer bulgu da firmaların yaşadıkları vize sorunlarıyla bağlantılıdır. Katılımcılar, bu sorunun özellikle Schengen Ülkeleri ile yaşandığını belirtirken sürücülerin vize almada yaşadıkları sorunların, firmaların operasyonel planlarını da olumsuz etkilediğinin altını çizmişlerdir. Katılımcılar, vize alma işlemlerinde standart bir uygulama olmadığını, daha öncesinde vize problemi yaşamayan bir sürücünün bile ret alabilmesinden kaynaklı olarak sevkiyat işlemlerinin sekteye uğradığını ve bu sorunun firmaların sevkiyat planlarına ciddi oranda zarar verdiğini ifade etmişlerdir. Yine bu başlık altında değerlendirilen ve katılımcılar tarafından vurgulanan diğer bir sorun alanı ise vize ve oturma sürelerinin fazla olmamasıdır. Bu bağlamda bakıldığında vize işlemlerinin standart bir uygulama haline getirilmesi ve sürücülerin bu alanda yaşadıkları sorunların ortadan

kaldırılabilmesi için gerek devlet gerekse STK'lar eliyle çözüm önerileri hayata geçirilmelidir.

Araştırma sonucunda elde edilen bir diğer sorun alanı ise özellikle ülkemiz için de güncelliğini koruyan mülteci konusuyla ilişkilidir. Katılımcılar, sürücülerin gerek dinlenme gerekse sınır kapılarında beklemeleri esnasında mültecilerin treylere zarar verdiklerini ve hatta araca zorla bindiklerini belirtmişlerdir. Bu durumun hem sürücülerin güvenliğini tehlikeye düşürdüğünü hem de firmalar için hukuksal sorunlara neden olabilecek ciddi bir problem olma potansiyeline sahip bir konu olduğunu belirten firmalar aynı zamanda ticari faaliyetlerinin de olumsuz etkilendiğini belirtmişlerdir. Bu bağlamda dinlenme alanlarının güvenli alanlar haline getirilmesinin, bu temelde hazırlanacak mevzuatların işlevsellik kazanmasının ve alınan güvenlik tedbirlerinin kontrolünün sağlanmasının öncelikli olarak sürücüler ve sonrasında firmalar için gerekli olduğu düşünülmektedir. Uluslararası alanda hala çözülemeyen bu sorun için, bu sorunu yaşayan tüm taraf devletler tarafından çözüme yönelik adımlar atılması sadece Türkiye'nin değil, yurt dışı taşımacılık güzergahında bulunan tüm ülkelerin taşımacılık faaliyetlerini olumlu etkileyecektir.

Bir diğer sorun ise ülkeler arasında yaşanan ekonomik, politik, siyasi gerilim ve krizlerin uluslararası karayolu taşımacılığını olumsuz etkilemesi ile ilgilidir. Katılımcılara göre siyasi/bürokratik alanda yapılan bir hata ya da ortaya çıkan bir kriz, Gümrük Birliği üyesi olduğumuz için diğer ülkelerle olan ekonomik ilişkilerimizi de olumsuz etkilemekte ve krizin çözümü için geçen sürede firmaların belirsizlik yaşamalarına neden olmaktadır. Bu temelde firmalar arasında yapılan mutabakatlara uygun olarak davranılması ülkeler arasındaki politik krizlerin ekonomik faaliyetlere yansımaması için önlemlerin alınması gerekmektedir.

Katılımcılar tarafından vurgulanan diğer bir sorun da sürücülere ya da firmalara yönelik kesilen cezalarla ilgilidir. Sürücülerin bazı ülkelerde, otoyol geçişlerinde bulunan cihazlardan kaynaklı yaşadıkları sorunlar ve bu sorunlar neticesinde kesilen yüksek maliyetli cezalar, firmalara ekstra maliyet olarak geri dönmektedir. Cezaların belirli bir standartta daha uygun maliyette olmalarını sağlayacak ve uluslararası karayolu taşımacılığı güzergahında bulunan tüm ülkelerle yapılacak karşılıklı anlaşmalarla bu soruna çözüm bulunabileceği düşünülmektedir.

Araştırma sonucunda elde edilen bir diğer dikkat çekici bulgu, Türk plakalı araçlara karşı önyargılı davranışlarla ilişkilidir. Katılımcılar, bazı ülkelerin, özellikle Türk plaka gördüklerinde normal süreci kasten uzattıklarını belirtmişlerdir. Bu kapsamda bu türden davranış sergileyen ülkelerle ilişkilerin güçlendirilmesi ve bu ülkelere mütekabiliyet esasına göre davranılması gerekmektedir.

Tüm bu sorunları, çözüm önerilerini ve uluslararası taşımacılıkta karayolunun önemini göz önüne aldığımızda, bahsi geçen sorunların çözüme kavuşturulması, mikro ölçekte dış ticaretimizin geliştirilmesine yardımcı olacağı gibi makro ölçekte de ulusal ekonomimizin daha da güçlenmesinde pay sahibi olacaktır.

Katılımcıların belirttiği vize, kota, dozvola sorunlarını benzer şekilde birçok yazarda çalışmalarında belirtmiştir. Örnek olarak Deveci ve Çavuşoğlu (2013:116) yaptıkları araştırmada sürücülerin vize konusu, sınır geçişleri ve geçiş izni alma zorunluluğu konusunda sorunlar yaşadığını ve bu sorunlara da karayolu-demiryolu entegrasyonu ile ortadan kaldırılabilceği sonucuna varılmıştır. Benzer şekilde Sofyalıoğlu ve Kartal (2013:527) Türkiye ve Avrasya Ekonomik Topluluğu Ülkelerinin LPI karşılaştırılması üzerine yaptıkları araştırmada ülkelerin Avrupa'ya, Kuzeye, Doğuya ve Güneye yaptıkları uluslararası taşımalarda vize, geçiş belgesi ve geçilen ülkelerin gümrük ve yerel mevzuatlarıyla ilgili alanlarda sorunlar yaşandığını ortaya koymuşlardır. Geçiş belgesi konusunda bir diğer çalışmada Hülâgü (2007:127) karayolu-denizyolu entegrasyonlu taşımacılığın Türkiye'deki uygulamaları üzerine yaptığı tez çalışmasında geçiş belgesinin yetersiz olması artan ihracatta ihraç taşımalarına yansımaya engellediği sonucuna varılmıştır. Ayrıca bu sorun beraberinde seferlerin sayısının azalmasına da neden olmaktadır. Benzer şekilde Aksoy ve Yıldırım (2013:254) Zonguldak ilinde ihracat yapan firmaların ihracatta karşılaştıkları sorunlar üzerine yaptığı çalışmada AB ülkelerinin Türk plakalı tırlara koyduğu kota, vize sorunu, yol geçiş belgelerinin fiyatlarının fazlalığı gibi konularda sorun yaşadıklarını ortaya koymuşlardır. Kota ve vize konusunda benzer bir diğer çalışma Ataseven ve Tunahan(2015:91-92) Türkiye'den AB'ne yapılan taşımalarda özellikle ikili ve transit taşımalarda kotanın önemli bir sorun olduğu dile getirilirken vize sorununun da önemli bir sorun olduğunu dile getirmişlerdir. Aksoy ve Yıldırım (2013:254) Zonguldak ilinde ihracat yapan firmaların ihracatta karşılaştıkları sorunlar üzerine yaptığı çalışmada AB ülkelerinin Türk plakalı tırlara koyduğu kota, vize sorunu, yol geçiş belgelerinin fiyatlarının fazlalığı gibi konularda sorun yaşadıklarını

ortaya koymuşlardır. Bir diğer çalışmada da Can (2019:59) Türkiye ile AB arasındaki en önemli problemlerden birisinin de vize sorunu olduğunu dile getirmiştir. Alperen (2018:71-72) yaptığı tez çalışmasında vize ve taşıma kotaları sorunlarına değinerek bu sorunların uluslararası karayolu taşımacılığında önemli sorunlar olduğunu dile getirmiştir.

Katılımcıların belirttiği bir diğer kemikleşmiş sorun olan gümrüklerdeki bekleme sorununu Hepaktan ve Çılbant (2016:105) Türkiye ile Özbekistan arasındaki dış ticaret işlemleri üzerine yaptıkları araştırmada yük taşımacılığının genellikle karayolu ile yapıldığı ve gümrüklerde beklemelerin uzun sürdüğü sonucuna ulaşılmıştır. Benzer şekilde Türkiye-Kazakistan arasındaki ilişkilerin ticarete yansımaması üzerine yapılan bir diğer çalışmada Kaygın vd.(2019:3383) gümrüklerdeki bekleme sürelerinin fazla olması iki ülke arasındaki ticarete ket vurduğunu dile getirmiştir. Benzer olarak Can (2019:58) yaptığı tez çalışmasında gümrük personelinin az olması, gümrük hizmetlerinin yetersiz oluşu gibi sebeplerden dolayı gümrük alanında sorunlar yaşandığını dile getirmiştir. Sonuç olarak katılımcıların dile getirdiği birçok sorunun geçmiş yıllarda yapılan birçok çalışmada da önemli sorunlardan olduğu dile getirilmiştir. Öte yandan yapılan tez çalışmasında özellikle gümrüklerde bekleme, taşıma kotaları ve vize sorunlarının hala devam ettiği ve ayrıca Türk nakliyecilerimize gümrüklerde ön yargılı davranıldığı konusu da çalışmada önemli bir sonuçtur

KAYNAKÇA

- Açık A., Ayaz İ.S. (2021). Taşıma Altyapı Yatırımlarının Liman Çıktısına Etkisi: Bir Etkinlik Yaklaşımı, *International Journal of Economics and Administrative Studies*, (31),43-58.
- Akgüngör A.P., Demirel A. (2004). Türkiye’deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları, *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 10(3), 423-430.
- Akoğlu B., Fidan Y. (2020). Dünyada Hava Kargo Taşımacılığı Pazarı ve Türkiye’nin Yeri, *Ekonomi, İşletme ve Yönetim Dergisi*,4(1),30-51.
- Aktepe C., Çiftçi H.S. (2017). Türkiye’de Faaliyet Gösteren Karayolu Yük Taşıma Kooperatiflerinin Uluslararası Taşımacılığa Yönelik İnovasyon, Girişimcilik ve İşbirliği Eğilimleri Üzerine Keşifsel Bir Araştırma, *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi*, 52 (Özel Sayı),836-866.
- Aksoy, R, Yıldırım C. (2013). Zonguldak İlinde İhracat Yapan Firmaların İhracatta Karşılaştıkları Sorunlar, *Uluslararası İşletme ve Yönetim Dergisi*,1(3),249-268.
- Alkan Y. (2018). Türkiye’de Dış Ticaret Açığı ile Büyüme ve Döviz Arasındaki İlişki, *İnsan ve Sosyal Bilimler Dergisi*,1(1),54.67.
- Alperen A.S.B. (2018). Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Avrupa Birliği Mevzuatına Uyum Sorunu (Yüksek Lisans Tezi) ulusal tez merkezi veri tabanından erişildi.
- Arastaman G, Fidan İ. ve Fidan T. (2018). Nitel Araştırmada Geçerlik ve Güvenirlik: Kurumsal Bir İnceleme, *YYÜ Eğitim Fakültesi Dergisi*,15(1),37-75.
- Ataseven R. Tunahan H. (2015). Gümrük Birliği Anlaşmasının Önemli Bir Asimetrisi Olarak Karayolu Taşıma Kotaları, *Journal of Management Marketing and Logistics*,2(2), 84-89.
- Aydemir H .(2016). Türkiye’de Boru Hattı Ulaştırması: Genel Durumu, Uluslararası Karşılaştırmalar ve Hedef ile Politikalara Yönelik Öneriler, *Dokuz Eylül Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Fen ve Mühendislik Dergisi*, 18(3), 399-408.

- Akay D. (2016). Uluslararası Lojistikte Taşıma Modu Seçimini Etkileyen Faktörler Türkiye Uygulaması ve Bir Model Önerisi(Yüksek Lisans Tezi) Ulusal Tez Merkezi veri tabanından erişildi.
- Aydın, S. Bitlisli, F. ve Pala, Y. (2013). Karayolu Yük taşımacılığı Yapan İşletmelerin Müşteri Memnuniyetini Arttırma Çabalarının Tespiti: Bir Araştırma. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(9), 46–58.
- Başaran Y.K. (2017). Sosyal Bilimlerde Örnekleme Kuramı, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*,5(47),480-495.
- Bakırcı, M. (2012). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. *Marmara Coğrafya Dergisi* , 0 (25) , 340-377.
- Balık İ. (2014). Limanlar ve Liman Yeri Seçimi. *Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi*.7(2), 37-48.
- Baltacı A. (2018). Nitel Araştırmalarda Örnekleme Yöntemleri ve Örnek Hacmi Sorunsalı Üzerine Kavramsal Bir İnceleme, *Bitlis Eren Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7(1), 231-274.
- Baran S., Esmer S. (Eylül 7-8 2018). Demiryolu Taşımacılığının Lojistikteki Önemi ve Türkiye’deki Mevcut Durumu Hakkında Bir Değerlendirme, IV. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade and Logistics Congress’te sunulan bildiri.
- Barbanova K. (2016). Türkiye İhracatında Multimodal Taşımacılık, *Anadolu Bil MYO Dergisi*, (41), 1-16.
- Başkale H. (2016). Nitel Araştırmalarda Geçerlik, Güvenirlik ve Örneklem Büyüklüğünün Belirlenmesi, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hemşirelik Fakültesi Elektronik Dergisi* ,9(1), 23-28.
- Bayraktutan Y. Özbilgin M. (2013). Türkiye’de İller Düzeyinde Karayolu Yük Trafığı Dağılımının Analizi, *Çukurova Üniversitesi İİBF Dergisi*,17(2), 81-82.
- Bozkurt C., Mermertaş F. (2019). Türkiye ve G8 Ülkelerinin Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması, *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 7(2), 107-117.

- Budak A. (2020). Karayolu Taşımacılığı Sektöründe Müşteri Analitiği: Bir Vaka Çalışması, **KAÜİİBFD**,11(21), 85-117.
- Can B. (2019). Türkiye’de Lojistik Sektörü, Sektörde Karşılaşılan Sorunlar ve Lojistik Sektörünün Ekonomik Büyümeye Etkisi (Yüksek Lisans Tezi) ulusal tez merkezi veri tabanından erişildi
- Candan T. (2018). Türkiye-AB Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: ABAD’ın C-65/16 Sayılı ‘ İstanbul Lojistik Ltd.’ Kararı Hakkında Bir Değerlendirme, **Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 23(38), 149-171.
- Cansız Ö.F., Ünsalan K. (2020). Karma Taşımacılık Türleri Esas Alınarak Rota Karşılaştırılması: Vaka Analizi, **Fırat Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi**, 32(1), 11-21.
- Cengiz C. Kurtbağ Ö. (2015).Türkiye-AB Gümrük Birliğinde Yaşanan Güncel Sorunlar ve Bunlara Olası Çözüm Önerileri, **Akademik Yaklaşımlar Dergisi**,6(2),1-33.
- Ceylan S. (2020). Deniz Taşımacılığı ve Incoterms:FOB’a İlişkin Bir Değerlendirme, **Uygulamalı Bilimler Fakültesi Dergisi**, 2(2), 13-39.
- Containership.eu (2022). Erişim Adresi: Containership.eu/news/intermodal-vs-multimodal-what-is-the-difference.
- Çancı M. Güngören M. (2013). İktisadi Yaşamda Taşımacılık Sektörü, **Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi**,12(45),198-213.
- Çemberci M. Uca N. ve Civelek M. (2015). Yurtiçi Mevzuatın Karayolu Taşımacılığı Yapan Firmalar Üzerine Etkisi, **Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi**, 49, 236-247.
- Çetin, B. Barış, S. ve Saroğlu, S. (2011). Türkiye’deki Karayollarının Gelişimine Tarihsel bir Bakış. **Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 1(1), 123–150.
- Çipil F. (2015). Veri Zarflama Metodu Kullanılarak Türkiye’nin Karayolu Ulaşım Sisteminin Etkinlik Analizi, **Gazi Mühendislik Bilimleri Dergisi**, 1(1), 143-172.

- Deran A. Erduru İ. (2018). Karayolu ve Denizyolu Yük Taşımacılığı Sektörlerinin Finansal Performans Analizi: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Sektör Bilançoları Üzerine Bir Araştırma, *Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Dergisi*, 11(3), 479-503.
- Deveci A., Çavuşoğlu D. (2013). Intermodal Demiryolu Taşımacılığı: Türkiye İçin Fırsatlar ve Tehditler, *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 5(1), 93-120.
- Dündar A.O., Kolay A. (2021). Karayolu Yük ve Yolcu Taşımacılığının Çevresel Sürdürülebilirlik Bakımından Değerlendirilmesi ve Konya İli Sera Gazı Emisyonunun Hesaplanması, *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 14(1),317-334.
- Ercan A, Pampal S. (2011). Türkiye'deki Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Karşılaştırmalı Olarak İncelenmesi, *Türk Eğitim Bilimleri Dergisi*, 9(3), 578-596.
- Erdal M. (2017). *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*.(2. Baskı).İstanbul: Beta Basım Yayıncılık.
- Erdoğan E. (1989). Uluslararası Karayolu Taşımacılığı ve Türkiye, *Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*,7(2),221-240.
- Ersoy P. (2015), Türkiye'de Karayolu Taşımacılığında Bilgi Teknolojilerinin Önemi, *Beykoz Akademi Dergisi*, 3(1),1-19.
- Ertekin M. S. Kutlu E. (2000). 1980 Sonrası Dönemde Türkiye Dış Ticaretinin Genel Bir Analizi, *Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 16(1),223-254.
- Goswami N. (2015). Container Design and Transportation (May,2015). Container Design and Transportation (Öz). Indian Maritime University sunulan bildiri, Calcutta,
Indian.ErişimAdresi:https://www.researchgate.net/publication/278.021.263_Container_Design_and_Transportation
- Göçmen İ. (2020). Ortaklık Hukuku, Türkiye'den Avrupa Birliği'ne Karayolu Taşımacılığının Başlıca Sorunları Açısından Ne Ölçüde, Çözüm Oluşturulabilir? *Marmara Avrupa Araştırmaları Dergisi*,28(1),1-26.

- Görçün Ö.F. (2010). *Yasal Düzenlemeler ve Lojistik Yönetimi Perspektifinden Karayolu Taşımacılığı* (2.Baskı). İstanbul: Beta Yayınevi.
- Görçün Ö.F. (2019). Uluslararası Taşımacılık İşletmelerinin Çekici Araç Seçimlerinin Entegre AHP, Entropi ve TOPSİS Yöntemleri Kullanılarak Analizi, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 21(3), 899-922.
- Gökçe O. (2019). *Klasik ve Nitel İçerik Analizi Felsefe, Yöntem, Uygulama*. Ankara: Çizgi Kitabevi.
- Güler A., Halıcıoğlu M.B., Taşğın S. (2015). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Güler A., (2019). UTİKAD Lojistik Sektör Raporu 2019 Erişim Adresi: <https://www.utikad.org.tr/Images/DosyaYoneticisi/22012020utikadlojistiksektoruraporu.pdf> .
- Güler A., (2020). UTİKAD Lojistik Sektör Raporu 2020 Erişim Adresi: <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2020-53923.pdf>
- Hepaktan C.E., Çılbant C. (2016). Geçmişten Günümüze Türkiye İle Özbekistan'ın Dış Ticaret İlişkileri, *CBÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 14(2),97-110.
- Hülagü S. (2007). RO-RO Taşımacılığı ve Türkiye'deki Uygulamalar.(Yüksek Lisans Tezi) ulusal tez merkezi veri tabanından erişildi.
- İMEAK Deniz Ticaret Odası, Denizcilik Sektör Raporu. (2020).Erişim Adresi: https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/sektor_raporu_tr_2020.pdf
- Kabaran R. (2018). Türkiye'de Karayolu Taşımacılık Sektöründe Çalışan Tır ve Kamyon Şoförlerinin Çalışma Şartları ve Zorlukları, *Birey ve Toplum*, 8(16),189-216.
- Kara, M. Duruel, M. Tayfur, L. ve Demirer, H. (2007). Hatay İli İhracatçılarının Taşımacılıktan Kaynaklanan Sorunları ve Çözüm Önerileri. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 16(1), 395–412.
- Karabıçak M. Gündoğdu F. (2014/2). Karayolu Yük Taşımacılığı Çalışanlarının Mesleki Problemleri ve Bu Problemlerin Sosyal ve Ekonomik Yansımaları

- Üzerine Bir Uygulama: Burdur-Bucak Örneği, *HAK-İŞ Uluslararası Emek ve Toplum Dergisi*, 3(6), 178-199.
- Kabasakal A., Solak A.O. (2009). Demiryolu Sektörünün Rekabete Açılması, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25,27-34.
- Karabulut S., Akünal-Öcalır-Akünal E. (2015). Karayolu İle Tehlikeli Madde Taşımacılığı İçin Coğrafi Bilgi Sistemi Destekli Çevresel Risk Analizi, *Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 30(3), 351-359.
- Kasapoğlu L, Cerit A.G. (2011). Türkiye’de Intermodal Konteyner Taşımacılığında Demiryolu Ulaştırma Potansiyelinin Analizi, *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 3(1), 59-72.
- Kaygın E., Topçuoğlu E., Özkes S. (2019). Türkiye İle Kazakistan Arasındaki Ticari İlişkilere Yönelik Engeller, *MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8(4), 3379-3398.
- Keser H. Ay S., Çetin I. (2018). Ulaştırmada Karayolları: Türkiye’deki Gelecek Beklentileri, *TESAM Akademi Dergisi*, 5(2),63-93.
- Keskin H. (2011). *Kavramlar, Prensipler, Uygulamalar Lojistik El Kitabı Küresel Tedarik Zinciri Pratikleri*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Kılıcı H. (2017). Taşımacılık Faaliyetlerinin Rekabet Üstünlüğü Oluşturmada İşletmecilikte Yeri ve Önemi: Türkiye Örneği ve Türkiye’de Taşımacılığın Gelişimi, *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi, Özel Sayı*,74-86.
- Kışman Z.A, Aydın F. (2020). Uluslararası Ticaret Lojistiğinde Türkiye ve Avrupa’nın Yeri., *Academic Knowledge*, 3(1), 20-33.
- Koban E. Keser H. (2015). *Dış Ticarete Lojistik*.(6.Baskı). Bursa: Ekin Yayınevi.
- Kubanova J. Schmidt C. (2016). Multimodal and Intermodal Transportation System. Communications - *Scientific Letters of the University of Zilina*, 18(2), 104-108.
- Kögmen Z. (2014). Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar (Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi), Ulaştırma Altyapı Bakanlığı veri tabanından ulaşıldı.

- Köseoğlu S.D. (2010). Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı Sektöründe Risklerin Analizi ve Gemi Yatırım Kararlarını Etkileyen Faktörlerin Araştırılması, (Doktora Tezi), Ulusal Tez Merkezi veri tabanından erişildi.
- KPMG, Taşımacılık Sektörel Bakış, (2020). Erişim Adresi: <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/tr/pdf/2020/03/sectorel-bakis-2020-tasimacilik.pdf>
- Lietuvnikė M. M., Vasiliauskas A.V., Vasiliauskiene V.V., Sabaityte J. (2018). Peculiarities of Illegal Immigrant's Intrusions Into Road Freight Transport Units In The France- *UK Corridor*, *Entrepreneurship And Sustainability Issues*, 5(3), 634-647.
- Macit, D. (2020). Karayolu Yük Taşımacılığının Ekonomik Büyüme ve Ticaret Hacmi Üzerindeki Etkisine Yönelik Ampirik Bir Analiz. *Alanya Akademik Bakış*, 4(3), 843-860.
- Mazlum N. (2020). 1980-2018 Dönemi Türkiye Ekonomisi ve Dış Ticaretinin Gelişim Seyri, *Gümrük Ticaret Dergisi*, 7(22), 54-71.
- Merriam S.B. (2018). *Nitel Araştırma Desen ve Uygulama İçin Bir Rehber* (3.Basımdan Çeviri).Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Nurdoğan A.K., Dur A.İ.B., Öztürk M. (2016). Türkiye'nin Mülteci Sorunu ve Suriye Krizinin Mülteci Sorununa Etkileri, *İş ve Hayat*, 2(4), 217-238.
- Orhan, Ü. (2018), Karayolu Taşımacılık Sektöründe Sefer Primi (Harcırah) Meselesi, *İş ve Hayat*, 4, 51-64.
- Oral C., Kıpık E. (2019). Ulaştırma Sektörünün Önemi Üzerine Kavramsal Bir Yaklaşım, *Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 58-64.
- Özen M. Yaman H. T. (2013). Türkiye'de Şehirlerarası Yük Trafiği CO2 Emisyonlarının Tahmini, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 17(3), 56-64.
- Pınar A., Diken A. (2020). Lojistik Performans Endeksi Kapsamında Lojistik Üslerin Türkiye Ekonomisine Etkisi Üzerine Bir İnceleme, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (39), 1384-1406.

- Rad S.T. Gülmez Y.S. (2017). Green Logistics For Sustainability. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 13(3), 603-614.
- Saban M., Güğercin G. (2009).Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Dergisi*, 1(1),1-16.
- Sarılgan A.E. (2011). Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(1), 69-88.
- Saatçioğlu C., Kolbaşı N.Ç. (2012). Türkiye Lojistik Sektöründe Denizyolu- Demiryolu Entegrasyon Sürecinin İncelenmesi, *Sakarya İktisat Dergisi*, 1(2), 1-25.
- Sarı A., Demir H. (2016). Dış Ticarete Lojistik Aşamasında Karşılaşılan Görünmez Engeller, *Gümrük ve Ticaret Dergisi*, (8), 87-94.
- Sazkaya M., Gümüşsu F. (2021). Algılanan Örgütsel Desteğin Çalışan Sadakati Üzerindeki Etkisinde Kurum İmajının Aracılık Rolü: Karayolu Taşımacılık Sektöründe Bir Araştırma, *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (40), 49-76.
- SERKA Kalkınma Ajansı web sitesinden erişildi. Erişim Adresi:<https://www.serka.gov.tr/assets/upload/dosyalar/e9d68fa855a07b605db5b852a79c2612.pdf> .
- Servantie D. (2016). AB ve Türkiye Nehir Taşımacılığı Politikalarının Karşılaştırılmalı Analizi, İktisadi Vakfı. Erişim Adresi: https://www.academia.edu/37481867/AB_VE_T%C3%9CRK%C4%B0YE_NEH%C4%B0R_TA%C5%9EIMACILI%C4%9EI_POL%C4%B0T%C4%B0KALARININ_KAR%C5%9EILA%C5%9ETIRMALI_ANAL%C4%B0Z%C4%B0 .
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Faaliyet Raporu (2020). Erişim Adresi: <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2020.pdf> .
- Sofyalıoğlu Ç., Kartal B. (2013). Türkiye ve Avrasya Ekonomik Topluluğu Ülkelerinin Lojistik Performans İndekslerinin Karşılaştırılması ve Bazı

Çıkarımlar, International Conference on Eurasian Economies sunuldu. Erişim Adresi: <https://avekon.org/papers/766.pdf>

Şahan D. (2017). Türkiye’de Taşımacılığın Çevresel Sürdürülebilirlik Çerçevesinde Analizi. *Politik Ekonomik Kuram*, 1(2), 1-15.

Şengür Y. (2004). Havayolu Taşımacılığında Düşük Maliyetli Taşıyıcılar ve Türkiye’deki Uygulamalarının Araştırılması (Yüksek Lisans Tezi), Ulusal Tez Merkezi veri tabanından erişildi.

Şerefli M. (2016). Dış Ticaretin Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: Türkiye Örneği. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*,(13), 136-143.

Tahirler S. (2016). Uluslararası Ticarete Türkiye-Rusya İlişkileri ve Taşımacılık. (Yüksek Lisans Tezi). Ulusal Tez Merkezi veri tabanından erişildi.

T.C Ticaret Bakanlığı,2021 Yılı Haziran Ayı Veri Bülteni, Erişim Adresi: <https://ticaret.gov.tr/data/60deb66d13b8769410bc44/2021%20Y%C4%B1%C4%B1%20Haziran%20Ay%C4%B1%20Veri%20B%C3%BClteni.pdf>)

T.C. Dışişleri Bakanlığı (t.y). Erişim Adresi: <https://www.mfa.gov.tr/turk-vatandaslarinin-tabi-oldugu-vize-uygulamalari.tr.mfa>.

T.C. Ticaret Bakanlığı, Dış Ticaret Lojistiği, Erişim Adresi: [Dış Ticaret Lojistiği 2021.pdf](#)).

T.C. Devlet Demiryolları Taşımacılık A.Ş Genel Müdürlüğü Lojistik Daire Başkanlığı, Yük Vagon Rehberi (2019), Erişim Adresi: https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/uploads/images/2019/vg%20rehberi%20d%C3%BCzenleme%2006_2019.pdf .

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Boru Hatları Çalışma Grubu Raporu.(2013). 11.Ulaştırma , Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Erişim Adresi: <https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/11-ulasirma-surasi/11-ulasirma-surasi-sektor-raporlari-boru-hatlari.pdf> .

Tat A., Sarıca D. (2021). Turunçgil İhracatı Yapan Firmaların Yapısal Analizi: Antalya İli Örneği, *Çukurova Tarım Gıda Bilimleri Dergisi*, 36(1), 101-110.

- Tarı R., İnce M.R. (2019). Denizyolu Taşımacılığı Piyasası Kapsamında Küresel Ticaret Hacminin Analizi: Markov Rejim Değişim Modeli, **Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, (37), 1-20.
- Teke M.B., Zorba Y. (2009,7-8 Kasım). Karayollarında Tehlikeli Yük Taşımacılığı ve Firmalar İçin Bir Model Önerisi, IV. Ulusal Liman Kongresi “Küresel Eğilimler-Yerel Stratejiler” kongresinde sunuldu, İzmir.
- TOBB. (2014). Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu (Yayın No.2015/260). Erişim Adresi: <https://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/2014/ulastirma2014.pdf>.
- TOBB. (2020). Tır Sisteminin Amacı ve Faydaları Web: <https://tobbtir.tobb.org.tr/Portal/Icerik/tir-sisteminin-amaci-ve-faydalari/5>, 11 Ağustos 2020’de alınmıştır.
- Togan S. (2018). ‘Road Transport Quotas and Liberalization of Road Transport Markets Between The EU and Turkey’, **EFIL Journal of Economic Research**, 1(1), 88-95.
- Tutar E., Tutar F. ve Yetişen H. (2009). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) ile Karşılaştırmalı Bir Analizi, **Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 11(17),190-216.
- Türk Armatörler Birliği, Gemi Tipleri, Erişim Adresi: <https://armatorlerbirligi.org.tr/gemi-tipleri>.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (ty). Karayolu Uluslararası Eşya Taşımacılığı Sektörünün 2019-2022 Stratejik Planı, Erişim Adresi: <http://www.und.web.tr/UND-2019-2022.pdf> . 3.03.2021 tarihinde alınmıştır.
- UND (t.y.). Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığı Sektörünün 2019-2022 Strateji Planı, Erişim Adresi: <http://dosya.und.web.tr/und-2019-2022.pdf> .
- UTİKAD (2010), Erişim Adresi: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/6688/ab-ile-ticarete-kota-ve-vizenin-maliyeti-5-milyar-dolara-ulasti,27> 27 Ekim 2020 Tarihi’nde alınmıştır.

- UTİKAD (2019, 8 Ocak), Erişim Adresi: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/24860/lojistik-sektorunun-dengesi-sasti>. 3.03.2021 tarihinde alınmıştır.
- UTİKAD.(2019). Lojistik Sektörü Raporu 2019. Erişim Adresi: <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2019-29007.pdf>
- UTİKAD.(2020). INCOTERMS 2020. Erişim Adresi: <https://www.utikad.org.tr/Images/Duyuru/08012020incoterms2020414196.pdf>
- UTİKAD.(2021). Lojistik Sektörü Raporu 2020. Erişim Adresi: <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2020-53923.pdf>.
- UTİKAD,(2017). Erişim Adresi: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/14623/iste-dunyanin-en-buyuk-50-konteyner-limani-listede-ambarli-limani-da-var>
- Uzel E., Durdağ C. (2014). Sürücülerin Tehlikeli Madde Taşımacılığı Eğitimine Bakış Açıları Hakkında Kalitatif Bir Çalışma, *Beykoz Akademi Dergisi*, 2(1), 55-73.
- Vural D., Gencer C., Karadoğan D. (2014). Ulaştırma Uygulamalarına Yönelik Çok Modlu Model Önerisi, *Savunma Bilimleri Dergisi*, 13(1), 75-105.
- Yalçınkaya A. (2019). Türk Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve Devlet Müdahaleleri (1933-2006), *CTAD*,15(29),405-442.
- Yeşil lojistikçiler (2018)., Erişim Adresi: <https://www.yesillojistikciler.com/karayolu/kapikulede-insani-kosullar-yaratilmali/15590>
- Yıldırım A., Şimşek H. (2013). **Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri**. (9.Baskı). Ankara. Seçkin Yayıncılık.
- Yıldırım K. (2010). Raising The Quality in Qualitative Research, *Elementary Education Online*, 9(1), 79-92.
- Wensveen J. G. (2011). **Air Transportation A Management Perspective** (7). Birleşik Krallık: Ash Gate Publishing Company.

EKLER

EK-1 YARI YAPILANDIRILMIŞ GÖRÜŞME FORMU

İşletmedeki Konumunuz/Unvanınız:

Ne kadar süredir bu işletmede çalışmaktasınız?

Ne kadar süredir bu alanda çalışmaktasınız?

1-) Yaptığınız uluslararası karayolu ithalat ve ihracat taşıma operasyonlarında yaşadığınız sorunlar nelerdir?

2-) Gümrüklerde yaşadığınız sorunlar nelerdir? Detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

3-) Mevzuatlardan kaynaklı yaşadığınız sorunlar nelerdir? Detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

4-) Taşıma yaptığınız ülkelerde ne tip sorunlarla karşılaşıyorsunuz? Detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

5-) Yaptığınız taşımalarda taşıma kotalarından kaynaklı yaşadığınız sorunları detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

6-) Vize alanında yaşadığınız sorunları detaylı bir şekilde açıklayabilir misiniz?

7-) Taşıma Yaptığınız ülkelerde geçiş izinlerinden kaynaklı yaşadığınız sorunları detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

8-) Yaptığınız taşımalarda sınır kapılarında yaşadığınız sorunları detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

9-) Karayolu taşımacılığında bu sorunlara sizin çözüm önerileriniz nelerdir?

10-) Siz olsanız bana ne sorardınız?

EK-2 FİRMA GÖRÜŞME ÖRNEKLERİ

Katılımcı-5 ile Yapılan Görüşme Örneği

İşletmedeki Konumunuz/Unvanınız: Sahip

Ne kadar süredir bu işletmede çalışmaktasınız?29 yıl

Ne kadar süredir bu alanda çalışmaktasınız? 30 yıl

1-) Yaptığınız uluslararası karayolu ithalat ve ihracat taşıma operasyonlarında yaşadığınız sorunlar nelerdir?

Sorun çok birincisi ihracat aşamasından başlayalım. Daha doğrusu ikiye bölelim bu işi ihracat ve ithalat olarak değerlendirelim. Birincisi ihracat daha ihracat aşamasına geçmeden önce bizim şu anda en güncel en büyük sorunumuz vizeler şoför vizeleri özellikle bu pandemi nedeniyle ülkeler birtakım sınırlamalar getirdiler. Zaten mevcutta bizlere uygulanan vize bürokrasisi gereğinden fazla doküman gereğinden fazla bizi meşgul edecek yöndeydi. Pandemi de buna bir ilave oldu. Pandemi döneminden sonra ek tedbirlerle birlikte neredeyse biz size artık vize vermiyoruz yakın pozisyondayız. Bu nedenle yüklemeleri erteliyoruz, şoför bulmakta zorlanıyoruz, piyasada çalışan kalifiye şoförler bir süre sonra vize alamaz hale geliyor onlar işsiz kalıyorlar bir noktada. Dolayısıyla en büyük problemlerimizden birisi vize problemidir. İkincisi şu anda sınır kapılarındaki aşırı derecedeki yoğunluk özellikle kapıkulede çok ciddi sıkıntılı bizim güncel 4 gün bekleyen aracımız var. Kapıkulede sırada 3 gün 4 gün ortalamasıyla sınır çıkışımızı sağlayabiliyoruz. Buda bizim hem sefer maliyetlerimizi artırıyor. Hem teslimat süresini aksatıyor. Hem de bizim sürekli çalışmamızı engelliyor. Yani biz zamanla tekerin durmaması lazım ki biz de para kazanabilelim. Şoförümüzde para kazanabilsin. Ve diğer yabancı plakalı araçlarla da rekabet edebilelim. Üçüncü büyük problemimiz yabancı plakalı araçlardır. Onların bizlere göre birtakım avantajları var. Nedir bu avantajlar biz AB dışından Avrupa'ya giren nakliyeciler olarak geçtiğimiz ülkelere bazı geçiş ücretleri ödüyoruz. Onlar bize gelirken bu ücretleri ödemiyorlar. Örnek bir Macaristan plakalı tır, bir Polonya plakalı tır Polonya'dan çıkıyor. Polonya, Romanya, Bulgaristan bu geçtiğimiz ülkelerin hiçbirisinde o ülkelere geçiş ücreti ödmeden Türkiye'ye kadar geliyor. Buda bizim navlun ücretlerimizde rekabet şansımızı azaltıyor. Biz ne yapıyoruz bunun aksine biz buradan çıkıyoruz kapıkuleyi çıktuktan sonra Bulgaristan'a geçiş

ücreti ödüyoruz. Romanya'ya geçiş ücreti ödüyoruz. Polonya ya vb. yol boyunca ekstra harcamalar yaparak seyrediyoruz. Bizim navlun ücretlerimizin yüksek olması ihracatçının ürettiği ürüne nakliye maliyetlerinin yüksek yansımaya sebep oluyor. Bu seferde ihracatçının pazarda rekabet şansı düşük oluyor. Bunların hepsi zincirin birer halkası yani bir yerde bir problem çıkmaya başladığı zaman bu tüm dış ticaret sektörü ve içerdeki dış ticarete üretim yapan sanayici, esnaf herkesi direk etkiliyor.

Peki, siz bunları söylerken ithalat ihracat birlikte toplam söylediniz. İhracatta şu tarz sorunlar daha çok oluyor ya da şu tarz sorunlarla karşılaşılıyor ama ithalatta da şu tarz sorunlarla da karşılaşabiliyoruz dediğiniz sorunlar var mıdır?

Evet, toplam sorunları söyledim. İhracatta birinci önceliğimiz sınır kapılarındaki yoğunluk bekleme süreleri bunu en başa koyabiliriz. Vize zaten ihracatta da lazım ithalatta da lazım. Olmazsa olmazı zaten işin onun yanı sıra ihracatta gümrük işlemleri ile ilgili epey mesafe katledildi. Mesela sanal gümrüğe geçildi. Evraklar elden ele dolaşmadan buradan sisteme girdiği anda tüm sınır kapılarına zaten sisteme düşüyor. Herkes bunu görebiliyor. Onlar bizim için şu anda bir kolaylık sağlıyor. Onun yanı sıra ihracatta 2.büyük problemimiz göçmenlerdir. Sınır kapılarında bekleme esnasında bizi yani hem zaman kaybı hem şoförümüz yoruluyor yıpranıyor. Ama en büyük tedirgin eden noktada bekleme esnasında araçlara göçmenlerin araçlara kaçak yollarla binmesi bu bizim başımıza geldi. Şu anda başına gelmeyen nakliyecisi yoktur. Ciddi cezaları uygulanıyor. Bizim bir dâhilimiz yok olaya. Çadırı üstten kesiyorlar ya da yandan kesiyorlar tabii bunlar hep insan kaçakçılarının yaptığı örgütlü işler araca göçmenler bindiriliyor. Biz bunu ne zaman fark edebiliyoruz. Araç karşıya geçtiğinde yapılan kontrollerde X-Ray cihazlarında veya ısı ölçen bazı makineler var onların tespitinde veya şoförün o çadırdaki yırtığı vs. veya araçta bir takım hareketlilik vs. olduğunda bunu görürse anca o zaman farkına varıp buna müdahale ediliyor. Müdahaleden sonra da bizlere sanki bunu biz yapmışız gibi nakliyecisi yapmış gibi bundan sorumlu tutuluyoruz. Şoförümüz mahkemeye çıkarılıyor. Aracımız orada bekletiliyor. Artı ciddi para cezaları ile karşılaşılıyor. En büyük ihracatta şu anda yaşadığımız sorunlardan birisi budur.

2-) Gümrüklerde yaşadığınız sorunlar nelerdir? Detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

Tabii şöyle gümrüklerde sorunlar var. En büyük sorun sınırda beklemeler ama burada zaman zaman iç gümrüklerde de sorunlar yaşıyoruz. Yani bizim işimizde bürokrasi ne kadar az olursa iş o kadar seri ve hızlı olur. Bir o kadarda verimli olur. Ama yaptığımız iş gereği de bürokraside bir noktada çünkü olmazsa olmaz gibi oluyor. Neden çünkü birçok ülkeye karşı sorumluluk var. Yani gümrük birliği üyesiyiz. Dolayısıyla bizim burada yaptığımız bir yanlış operasyon tüm gümrük birliği ülkeleri tarafından görülüyor. Ve yansıyor. Onun içinde bu ister istemezse bürokrasi olarak biz geri dönüyor. Kontroller vs. ama mesela ithalatta özellikle supalan işlemi nedir biliyor musunuz? Yükün, aracın üzerinde gümrüklenmesi ve aracın direk tahliye adresine fabrikaya veya depoya gitmesidir. Bu niye böyle yapılıyor. İşte elleçleme dediğimiz yani indirme bindirme sorun olabilecek malzemeler ağır makineler, hassas makineler veya işte örnek olarak araç lastik yüklü. Otomobil lastiğini buraya gümrüğe indir tekrar buradan ithalat beyannamesi yapıldıktan sonra tekrar gümrükten çek, tekrar yükle elle yükleniyor çünkü geri götür depoya buna benzer yüklemesi ve boşaltması sorun olabilecek ürünlerde araç üzerinde gümrükleme yapılıyor ve boşaltma adresine ve nihai hedefe araç sevk ediliyor. Bu supalan işlemi olarak adlandırılıyor bunun ismi bu supalan işleminde bazı zorluklara bunların biraz daha kolaylaştırılmasını bekliyoruz. Artı antrepolarda bir diğer adıyla özel depolarda özel gümrüklü depolar diyelim antrepolara gelen yüklerde iki ayrı beyanname usulü var. Bir antrepo beyannamesi açılıyor. Arkasından ithalat beyannamesi açılıyor. Şimdi antrepo beyannamesi önce antreponun gümrükse antrepo yetkilisi malın antrepoya indiğine dair bir beyanda bulunuyor. Mal geldi antrepomuza indi şu kadar kap şu kadar kilo arkasından ithalatçı firma da aynı malla ilgili malı gümrükten çekme adına antrepodan çekmek adına ithalat beyannamesi veriyor. Bu iki aşamalı bir işlem bize yük mesela yani aracımız bu arada bekliyor antrepoda antrepo beyannamesi açılmadan antrepoya boşaltılıyor. Antreponun amacı zaten işi çabuklaştırmak yani gümrüğün yoğunluğunu azaltmak araç gelsin özel antrepoya müşteride bunun için ekstra cebinden para veriyor. Yani devletin gümrük ambarı 1 liraysa belki vatandaş antrepo ambarına 1,5 lira ödüyor benim işim hızlı yürüsün diye ama aksine orada da böyle bir ekstra uygulama var. Mutlaka bunların bunlar yapılırken birtakım

problemler nedeniyle bu bir tedbir amaçlı yapılmıştır. Onu bilmiyorum ama bir yandan da bürokrasiyi artırıyor ve zaman kaybına neden oluyor.

3-) Mevzuatlardan kaynaklı yaşadığımız sorunlar nelerdir? Detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

Mevzuatlardan kaynaklı sorun var. Birincisi en büyük yaşadığımız sorun C2 yetki belgesi yani bizim uluslararası taşımacılık yapan firmaların karayolu Ulaştırma Bakanlığı Genel Müdürlüğü tarafından verilen C2 yetki belgeleri şimdi bize bunla ilgili bir araç oran sınırlaması getirildi. Bu eskiden işte 10 arabası olan 20 araba çalıştırabiliyordu. Yani 1'e 2 bir oran vardı. Sonra bunu 1'e 1'e düşürdüler. 10 arabası olan 10 araba çalıştırabilir. Kiralık araçtan bahsediyorum. Yani benim öz mal benim 10 aracım var. Sizde bireysel olarak bir tır sahibisiniz sizde uluslararası taşımacılık yapmak istiyorsunuz. Bizim gibi firmalara geliyorsunuz biz sizle bir kira sözleşmesi yaparak sizi kendi yetki belgemizin çatısı altında çalıştırabiliyoruz. Kiralık araç diyoruz buna da. Sonra bunu 1'e 1'e düşürdüler. Şu anda güncel uygulama 1'e yarım. 10 arabası olan 5 kiralık araç çalıştırabiliyor. Şimdi bu ne yapıyor bu büyük firmaların yani bu sektördeki dev firmaların tekelleşmesine sebep oluyor. Ben bunlarla rekabet edemiyorum. Neden araç sayım az diye şimdi örnek olarak 50 araçlık taşıma yapılabilecek bir işte gidip müşteriye fiyat veremiyorum. Neden araç sayım yeterli olmadığı için ama ben o operasyonu yapabilecek güçteyim. Bana bu araç kaydetme imkânı tanınırsa ben bu operasyonu yapabilirim. 50 araçlık işe gidip fiyat verebilirim. Dolayısıyla bunu en azından 1'e 1 gibi veya eski düzen 1'e 2 yapacaklarını zannetmiyorum. Çünkü büyük firmalar buna müsaade etmeyeceklerdir. Tekeller diyelim. En azından bire bir 10 aracın varsa 10 araçta kiralık araç kaydetmeliyim. Birinci problem bu ikinci problemimiz köprü ve otoyollar en büyük problemimiz köprü ve otoyollar. Burada evraksal anlamda yani bürokrasi anlamında bir engel gibi görünmese de aksine bir engel şöyle ki; özel köprü yapıldıktan sonra Ankara'dan çıkan bir araç kapıkuleye gidine kadar 4 ayrı şirketle muhatap oluyor. Eskiden bir Karayolları Genel Müdürlüğü vardı. Bir HGS etiketi alıyordunuz. Veya bir OGS cihazı alıyordunuz. Bu OGS cihazına paranızı yatırıyordunuz. Aracınız çıkıyordu gidiyordu. Şimdi buradan çıkıyoruz. İzmit'e kadar devletin otobanını kullanıyoruz burada muhatabımız karayolu oluyor. İzmit'ten bir otoyola giriyoruz. Özel şirket işletmesi Anadolu yakası bilmem ne karayolları anonim şirketi, üçüncü köprüye geliyoruz. Yavuz Sultan Selim köprüsü ayrı bir şirket İCA 3.köprü Yavuz

Sultan Selim köprü işletmeleri anonim şirketi köprüden çıkıyoruz. Avrupa otoyolları anonim şirketi dördüncü şirket şimdi ben HGS cihazına para yüklüyorum. Örnek olarak eksik yükledim veya yanlış yükledim. Veya aracın normal güzergâh harici giriş çıkış yaptı. İstanbul'da bir yere uğradı başka bir gümrükte işlem yaptı veya başka bir yükleme yaptı vs. giriş çıkış yaptı dolaştı 10-15 liralık ekstra bir ücret kesti sistem. Sonrasında ben bunun kontrolünü yapmam için bu 4 kurumun ayrı ayrı internet siteleri var. Oraları tek tek kontrol etmemiz lazım ki ihlali geçişe düşmeyelim. İhlali geçişe düşersek çok ciddi cezalar geliyor. Yani baş edilebilecek gibi değil.

Yani, bunları yaparken araç daha Türkiye'de değil mi?

Evet, araç daha Türkiye'de tabi tabi daha buradayız daha bir yere çıkmadık. Bu problem var. Şimdi her şirkette neredeyse bir personel sadece köprü otoyolları takip ediyor. Aman köprü otoyollar ne olacak böyle bir farklı bir sistem var.

Bir başka problemimiz araç muayene istasyonları yani araç muayene istasyonları biz zaten Avrupa'ya çalışıyoruz. Avrupa'ya çalıştığımız için bizim araçlarımız normalin üzerinde ekstra hassas davranmak zorunda olduğumuz araçlar çünkü yurtdışında bu araçlar herhangi bir kontrole tabi tutulur. Hem bize maliyetleri çok yüksek oluyor. Hem de cezai yaptırımları yüksek oluyor. Dolayısıyla biz örnek olarak Türkiye'de içinde çalışan bir tırla Avrupa'ya çalışan bir tırı yan yana çektiğiniz zaman gerek lastik düzeni olsun gerek teknik donanım olsun her şeyi mutlaka farklıdır. Buna rağmen biz muayene istasyonlarında çok basit problemlerden takılıyor. Neye takılıyor söylenen şu ki muayene istasyonlarının bunla ilgili belli bir orantısal şey tutturması gerekiyormuş. Bilmiyorum doğru bir bilgiyse şimdi örnek olarak far ayarı bozuk işte basit bir hata işte bilmem ne şeridinin kenarında kopukluk var gibi işte böyle çok basit şeyler. Biz kontrol edilmesin demiyoruz tabi ki kontrol edilsin bu şoförümüzün güvenliği için önemli ama bize zaman kaybettiriyor. Ne yapıyor işte çok basit bir kusur işte örnek olarak plaka aracın plakasını vidalamışız. Vidalı plaka olmaz diyor. Geçme plaka olacak onda da plakalarımız düşüyor bizim. Bizim aracımız 3000 km-5000 km yol yapıyor. Onlar plastik uyduruk şeyler vidalı olmayacak diyor. Vidalı olursa muayeneden geçiriyor. Ne yapıyoruz o zaman bugün girdik muayeneye plakada vida var dedi örneğin geçirmede geri çıkıyoruz. Plaka bastıracağız. O kâğıtla tekrar gidiyoruz plaka bastırıyoruz. Muayene tekrarı bugün yok yarın araba yüklü treylerimizde yük var ihracat yükü var. O aracın gitmesi lazım yani buna benzer basit

problemlerle karşılaştığımızda en azından biraz daha toleranslı davranılmasını bekliyoruz.

Peki, şimdi bu araç muayenesi kısmında yurt dışı sınırları sizden bu konuda bir şey istiyor mu? Yani, senin aracın benim ülkeme girecekse şunları sağlamalı gibi durumlar sizin taşımanızı etkiliyor mu?

Yok, şöyle, TÜV muayenesi diyoruz ya TÜV AB'de Gümrük Birliği'nde geçerli bir muayene sistemi dolayısıyla bu Ankara'da yapılan bir muayeneyi Bulgaristan'da kabul ediyor. Romanya'da kabul ediyor. Almanya'da kabul ediyor. Dolayısıyla aracın muayenesinin geçerliliği varsa herhangi bir sorun yok. Ama bu şu demek değil Romanya'da yol kontrol görevlisi aracı çekti. Aynı bizim TÜV muayenesi gibi oda orada bir muayene yapabilir. İsteddiği kontrolleri yapabilir. Bununla ilgilide cezasını da keser. Araca teknik olarak lastiğini mi beğenmedi git bu lastiği değiştir gel diyebilir. Bu konuda da söz sahibidir.

4-) Taşıma yaptığınız ülkelerde ne tip sorunlarla karşılaşıyorsunuz? Detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

Biz ağırlıklı Balkan ülkelerine taşıma yapıyoruz. Birinci Romanya ağırlıklı olmak üzere Bulgaristan, Sırbistan, Makedonya bu bölgelere taşıma yapıyoruz. Bizim en büyük problemimiz Bulgaristan. Bulgaristan'ın bize hem maddi hem manevi çok ciddi eziyeti var. Birincisi şu an da yeni uygulamaya başladıkları otoyol geçiş sistemi var. Otoyollar dünyada bizim için sorun sadece Türkiye'de değil. Bulgaristan'ında şöyle bir uygulaması var. Birincisi alfabeleri bizim bildiğimiz Latin alfabesi değil yani şoförlerin bunu okuması zaten çok zor. Sistemde makinede otoban geçişi alıyorlar. Makineden gideceği noktayı kalkış noktasını girmek zorunda. Şimdi örnek olarak Sofya'ya gidecek araç gideceği yer Sofya'nın Kuzeyi ama makinede 4 tane Sofya gösteriyor. İşte Kuzey Sofya, Güney Sofya, Batı Sofya, Doğu Sofya gibi kuzeye gitmesi gereken araç şoförü Doğu Sofya diye biletini alıyor. Şimdi yapılan herhangi bir kontrolde bu bir şekilde ortaya çıkarsa 380 Euro bunun cezası var. Herhangi bir kontrol olmadı. Ben doğu biletini aldım. Kuzeye doğru seyre diyorum. Yollardaki kamera sistemleri plakadan okuma yapıyor. Diyor ki bu araç Kuzey Sofya'da geziyor. Ama otoyol biletini Doğu Sofya almış. Araç gitti yükünü boşalttı. Geri dönüyor kapıya doğru ilk kontrolde bu aracı alıyorlar yine 380 Euro ceza yazıyorlar. Bunu kendi merkezi araçlarına da uyguluyorlar. Sadece bize değil. Şimdi

en sıkıntıda olduğumuz şey bu. Artı bunun dışında Bulgaristan'ın karayolları kontrol ekipleri var. Kısaltılmışı BAG. Bunlar çok ciddi cezalar yazıyorlar. Örnek olarak takometre bozuk veya takometreye uyamadım veya 28 günlük geriye dönük takoğraf istiyor. Dijital takoğraftan da bu 28 günlük takoğraf alabiliyor. 27 gün hiçbir problem yok. 1 gün problem var. 1800 Euro ceza yazıyor. 1800 Euro çok para yani bu 1 günlük hatanın karşılığında böyle bir ceza çok anlamsız ve acımasızca yani bunla ilgili yine dernek vs. uğraşılıyor ama bir şey yapamıyoruz henüz bir şey yapamadık. Şu anda en sıkıntılı olduğumuz ülke Bulgaristan onu dışında biz tabi başka transit geçiş yaptığımız ülke yok. Romanya ile herhangi bir problemimiz yok. Dolayısıyla bizim için büyük sorun Bulgaristan.

5-) Yaptığımız taşımalarda taşıma kotalarından kaynaklı yaşadığımız sorunları detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

Taşıma kotaları sorun oluşturuyor. Şöyle ki; biz mesela Romanya'dan 3.ülke yüklemesi yapamıyoruz. Bizim Romanya'dan 3.ülke yüklemesi yapabilmemiz için Romanya devleti ile anlaşmamız yok. Talep ediyoruz. Vermiyor Romanya devleti yani biz Romanya'dan İran'a, Romanya'dan Azerbaycan'a, Romanya'dan Türkmenistan'a böyle bir transit taşıma yapamıyoruz. Dolayısıyla biz Romanya'ya giden araçlarımızı sadece Romanya'dan sadece Türkiye'ye yükleyebiliriz. Yâda UBAK Belgesi olan araçlar yükleme yapabiliyor. Buda bize ciddi pazar kaybına sebep oluyor. Şimdi İran'a yapılan ambargo var. Onun için İran taşımaları çok hareketli değil. Ama Irak taşımaları var. Azerbaycan taşımaları var. Gürcistan taşımaları var. Bunları yapamıyoruz. Bizi ilgilendiren sadece Romanya'dan 3.ülke yüklemeleridir.

6-)Vize alanında yaşadığımız sorunları detaylı bir şekilde açıklayabilir misiniz?

Vize alanında sorun yaşıyoruz tabii. Vize alanında yaşadığımız sorunlar tabi çok özellikle Schengen vizesi girişte de bahsettiğimiz gibi pandemiden sonra iyice sıkılmaya başladılar. Vize bizim en büyük problemimiz ve en çok para harcadığımız işlerden birisidir. Pandemiden önce de yine bizi etkiliyordu. Örnek olarak Rusya vizeyi bir dönem kaldırdı sonra geri uygulamaya başladı. Türkmenistan vize problemi var. Özbekistan'da vize problemi var. Bütün bu ülkeler çok ciddi de paralar alıyorlar. Bir vizeye 300 -400 dolar para alıyorlar. Davetiye getirttiriyorsunuz Türkmenistan'dan o davetiyenin gelme süresi 1 ayı buluyor. Şimdi AB ile ilgili bizim

önceden tır şoförü geldi işe müracaat etti. Biz alıyorduk adamın ehliyetine bakıyorduk. Tecrübesine bakıyorduk. Daha önce nerelere çalışmış bununla ilgili referanslarına bakıyorduk. Götürüp vizeye müracaat edip, vizesini alıp yola gönderiyorduk. Şimdi bize diyor ki sen bu vatandaşı aldın. Sen bunu 3 ay hiçbir yere gönderemezsin. Ne yapacağım 3 ay diyor bu sende sigortalı olacak. Tamam, sigorta girişini yaptım. 3 ay ne yapacağım ben bu adımı? 3 ay diyor sen bunu deneyeceksin. Vize vermediği için şoförün yanında yedek şoför olaraktan gönderemiyorum. Türkiye içinde deneyebilirsin. Nedir işte senin araban geldi Ankara'ya Kayseri'den yükleyecek burada asıl araç şoförünü dinlendirirsin. Onu kullanırsın. Aracı gönderirsin yükler gelir. 3 ay deneme sonrasında sen bana vize müracaatında bulunacaksın. Ben sana vize vereceğim. Bu vizeyle de senin 90 gün AB'de eskiden öyleydi. 90 gün ikamet hakkı veriyordu. Şimdi 45 güne düşürdü bunu. 45 gün içerisinde diyor sen burada çalışacaksın. Yükünü boşaltacaksın. Geri döneceksin.

Tam olarak bu noktada bu sizi nasıl etkiliyor?

Şimdi ne oluyor. Bizi etkiliyor. Şimdi bunu mesela özellikle Intermodal taşımacılık dediğimiz römork gönderip karşıda işte Ro-Ro taşımacılığını kullanan limandan araçları alan Türk plakalı araçlar veya Türk şoförleri Almanya'ya gidiyor. Oradan boşaltıyor. Geri getiriyor. O römorku Ro-Ro'ya bindiriyor. Bir başka römorku alıyor. Orada Almanya Avrupa Birliği sınırları içerisinde bir süre kalıyor. İşte bu süreyi ister istemez denk getirmek çok zor ve süre aşımı oluyor. Bana 45 gün hak tanımışsın. Adam 47 gün kalıyor. Öbürü 48 gün kalıyor. Gidiyorum, yükleyemiyorum, boşaltamıyorum. Vs. bu süre aştığı zaman buraya geliyor 2.sefer vize müracaatında bana vize vermiyor. Reddediyor. O ret benim pasaportuma işlendiği zaman diğer Schengen ülkelerinde müracaatta bulunamıyorum. Bulunsam da olumsuz çıkıyor. Dolayısıyla ben o şoförümü bir süre pasaportunu değiştirmek zorunda kalıyorum. Bir süre başka yere çalıştırmak zorunda kalıyorum. Yani bu çok ciddi bir problem bununla ilgili Avrupa İnsan Hakları Mahkemesine derneğimiz dava etti bu konuyu. Özellikle tır şoförlerinin gemi adamları gibi, gemi adamlarında öyle bir özellik var. Bilirsinizdur belki. Limanda gemisi durduğu sürece onlar içerde seyahat hakkına sahip oluyorlar. Gemi adamı gibi bir özel statü tanınmasını talep ediyorlar. Ama bilmiyorum sonuç alınır mı? Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi bu konuda bizim derneğimiz davayı da kazandı. Ama uygulanmıyor.

7-) Taşıma Yaptığımız ülkelerde geçiş izinlerinden kaynaklı yaşadığımız sorunları detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

Taşıma kotaları hakkında söylediğim şeyler.

8-) Yaptığımız taşımalarda sınır kapılarında yaşadığımız sorunları detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

Sınır kapılarında en büyük yaşadığımız sorun Kapıkule yani Türkiye sınırıdır. Onun dışında diğer transit geçtiğimiz sınırlarda yine bu göçmenlerin sınır kapılarındaki beklemlerde daha çok araçlara binmesidir. Onlardan yana sıkıntılıyız. Zaten Türkiye'den çıktuktan sonra AB içerisinde çok fazla bir sınır kapısı gibi tanımlayacağımız çok fazla kapı yok. Yani yine belli kontroller yapılıyor ama bizim Kapıkule gibi beklemler vs. çok yoğun olmuyor. Onun için kapıkuleden çıktuktan sonra çok bir sorunumuz yok.

9-) Karayolu taşımacılığında bu sorunlara sizin çözüm önerileriniz nelerdir?

Bizim genel olarak sorunlarımız birincisi kapıkulenin sorunuyla ilgili iki tane üç tane kapıkulenin öncesinde 50 km- 30 km öncesine veya 20 km öncesine 3 tane veya 4 tane çok büyük devasa tır parkları yapılabilir. Kademeli geçiş olabilir. Buradan çıkan araçlar Türkiye'nin dört bir yanından çıkan araçlar gelir. Kapıkuleye 30 km kala bir büyük tır parkına giriş yapar. Orada ana kapıdaki araç sayısı azaldıkça o büyük parktan bir sonraki parka oradan da bir sonraki parka araçlar kademeli olarak alınarak Kapıkule nihai gümrük noktasına kadar gelirler. Bu neyi sağlar? Bazen haberlerde izliyorsunuzdur. Kapıkulede tır kuyruğu 20 km oldu. Şimdi şoför 3 gün bekliyor o kapıkuledeki kuyrukta. Bu adam tuvalete gidecek. Bu adam duş yapacak. Yani bunlar asgari insani ihtiyaçlardan bahsediyoruz. Yemek yiyecek, canı çay isteyecek, çorba isteyecek, kahve isteyecek ve bunu hadi yaz zamanı hava iyiyken kendi tırdaki dolabında yemeğini vs. çözebiliyor. Ama kışın öyle an oluyor ki hava -10 C—11C derece oluyor. Bu nasıl yemek yapacak? He ne olur bu tarz park alanları olursa orada sosyal alanlarda olur. Sosyal tesislerde olur. Hem şoför yıpranmaz veya hırpalanmaz ve bu bir de motivasyon veya moral bozukluğuna da sebep oluyor. Oraya gidiyor bekle bekle adamın çalışma şevki de kalmıyor. Artı bizim takometrelerimizin düzeni altüst oluyor. Şimdi buradan çıktık geldik sıraya günlük 8 saat bizim çalışma hakkımız var. Sıra yürüdü.1 saat durdu. Sonra tekrar yürüdü. 15 dakika bekledi. Bu

takometre de seni çalışıyor gösteriyor. Ondan sonra ne oluyor. Araç geliyor örnek veriyorum, tam gümrük işlemleri bitecek geçecek diyor ki abi benim takometrem bitti. Tekrar bir 8 saat daha dinlenme veriyor. Ertesi güne kalıyor. Böyle olunca da teslimatı uzatıyor, bizim sürekli çalışmamızı engelliyor. Zaten zaman kaybı herkese zararı var. Bu birinci önerim, ikincisi vizelerle ilgili bir teminat modeli oluşturulabilir. Biz daha önce bunu İtalya konsoloslukunda uluslararası nakliyeciler derneği yaptı. Dernek burada üyelerine bir kefalet mektubu veya teminat mektubu gibi bir mektup veriyor. O mektubu siz konsolosluka veriyorsunuz. Bununla ilgili cüzi bir ücrette alabilir. Derneğe de bir gelir olur. Örnek olarak 10 lira 15 lira veya 20 lira neyse. Şoför başı söylüyorum bunu. Bu teminatı verdiğim zaman dernek konsolosluka veya elçiliğe sen bu adamı istediğin zaman bu benim üyem ben senin bunun kolundan tutarım. Sana getiririm. Sorumluluk bende demiş olacak. Bende o zaman ne yaparım, 3 ay deneme sürecinden kurtulmuş olurum. Şoförüm derneğe vereceği teminat mektubu ile vizesini çözmüş olurum. Şoför sıkıntısını ortadan kaldırmış olurum. Bu vize ile ilgili önerim. Vize ile ilgili ikinci önerim, bu vizede birtakım suiistimaller oldu. Onun içinde bu yaptırımları da biraz ağırlaştırdılar. Bazı aracı kurumlar var. Örnek olarak ben Antep'te ikamet ediyorum. Ankara'daki bir müşavir firmalar bunlar aracılığıyla vizemi aldırıyorum. Bu aracı firmalar benim evraklarımı kullanarak başka insanlara vizeler aldı. Buda ortaya çıktı. Bir şebeke yakalandı. Sonra konsolosluklar bununla ilgili tedbir aldılar. Bu aracı firmalara bir alternatif olarak uluslararası nakliyeciler derneğinin böyle bir hizmet vermesini sağladım ve bu var. Nerde var İstanbul'da var. İstanbul'da örnek olarak İngiltere vizesini uluslararası nakliyeciler derneği alıyor. Siz pasaportunuzu derneğe gönderiyorsunuz. Dernek şoförün vizesini alıyor gönderiyor. Burada dernek biraz daha hem iş daha resmi olur. Hem de karşıdaki temsilci dernek olunca konsolosluk nezdinde de güven daha fazla olur. Dolayısıyla vize problemi de böyle çözülebilir. Bunu dışında en büyük problemimiz köprü otoyollardan ben Türkiye'deki arabası olan ticari aracı olan problemi olmayan bir kişi olduğunu düşünmüyorum. Herkes bununla ilgili çok ciddi paralar ödedi. Haberlerde bunlar konuşuldu. Günlerce programlara konu oldu. Önceden 10 kattı gecikme cezaları ödeniyordu. Bunu 4 katına çektiler. Ama yine yeterli değil. Birincisi ücretler zaten çok yüksek, yani bir araç buradan çıkan kapıkuleye giden gelen bir araç 1000 TL otoban parası ödüyor. Sadece 1 araç bir seferinde 1000 TL ödüyor. Yani böyle bir şey yok. Biz Almanya'da da otoban kullandık. Fransa'da da otoban

kullandık, İtalya'da da otoban kullandık. Şu anda tahmin ediyorum. Türkiye en pahalı otobanın olduğu ülkedir. Bizim için çok büyük bir gider.

10-) Siz olsanız bana ne sorardınız?

Genel olarak bunlar yani eklemek istediğim başka soru yok. Genel olarak problemlerimiz bunlardır. Belki yurtiçi nakliyecisi ile bizim sorunlarımız ayrışabilir. Ama uluslararası nakliye sektöründe Rusya'ya çalışanda İngiltere'ye çalışanda, Bulgaristan'a çalışanda genel olarak bu sıkıntılardan mustarıptır. Belki çok özellikli onun taşıdığı bir ürün vardır da ona yönelik ekstra bir sorunla karşılaşmaktadır. Onu bilemiyorum tabi.

Katılımcı-7 ile Yapılan Görüşme Örneği

İşletmedeki Konumunuz/Unvanınız: Operasyon Şefi

Ne kadar süredir bu işletmede çalışmaktasınız: 5 yıl

Ne kadar süredir bu alanda (lojistik, sevkiyat, vb.) çalışmaktasınız: 25 yıldır uluslararası karayolu taşımacılığı alanında deneyimim var.

1-) Yaptığınız uluslararası karayolu ithalat ve ihracat taşıma operasyonlarında yaşadığınız sorunlar nelerdir?

Globalleşen bir dünya içerisindeyiz. Taşımacılık sektörü hiç bitmeyen bir sektör ve bu karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu hepsinde geçerlidir. Özellikle karayolunda şu an şu son 2 senedir Covid'in verdiği çok büyük bir sıkıntı var. Özellikle ülke geçişlerinde, kapılarda çok sıra var, sürekli kontroller vb. kontroller normal şartlarda da olan bir şey ama bu Covid hepimizi bir tetikledi ve bir taraftansa etkiliyor. İhracata bir bakıyorsun bir anda çok hızlanmış pozisyona giriyor. Ama hâlbuki değil normal seyrinde devam eden bir şey araç yokluğundan karşıya giden araba ihracatta burada araç sıkıntısı yaşıyor. Karşıya araba gidiyor. İthalat sene başı olması vs. sözleşmenin yeniden yapılması işte Türkiye'deki firmaların yurtdışından ürün alması bunların ödemelerinin bir kısmının yapılması, işte teslim şekillerine göre anlaşmaları vs. bu da zaman alan bir şey giden araba bazen kalabiliyor. İthalat dönüşünde de bu gecikmeye neden oluyor. Bu sefer ihracata tekrar döndüğün zaman sanki bir ihracat yoğunluğu varmış gibi hâlbuki normal seyrinde. Araç sıkıntısından kaynaklı herkes yana döne araba arıyor. Bu bizim en büyük sorunumuz. Bu dönem dönem ay ay

yaşıyoruz. Kapılardaki yoğun beklemelerden kaynaklı iç piyasada yükleme yapacak araba bulamadığın anlar olabiliyor. Bu hem Avrupa kapıları için geçerli hem de Doğu kapıları için geçerlidir.

Peki, siz hangi ülkelere taşıma yapıyorsunuz?

Bizim firma olarak çalıştığımız ana hatlar Baltık ülkeleri bunun içerisinde Polonya, Letonya, Litvanya, Estonya giriyor. Beraberinde Ukrayna, Rusya, Kazakistan, Orta ve Güney İtalya bizim ana hatlarımız.

Peki, bunları ayırırsanız bu ülkelerde ayrı ayrı yani şu tarz sorunu şu ülkelerde çok sık/ her zaman yaşıyoruz dediğiniz sıkıntılar var mıdır? Varsa açıklayabilir misiniz?

Özellikle Rusya'da, Rusya'nın şöyle bir problemi var; Şimdi Rusya artık Ukrayna ile arasındaki münasebetten kaynaklı ülkesine bazı ürünlerin geliş güzergâhını değiştirdi. Ukrayna üzerine gelebilecek yani %70-%80'lik oranında yasak koydu. Ukrayna üzerine gelersen ben bu malları almam dedi. Buda neden Rusya ile Ukrayna arası ikili ilişkiden kaynaklı olan bir şeydir. O yüzden herkes Doğu güzergâhına gitmeye başladı. Burası da Gürcistan- Rusya sınırı oluyor. Özellikle yaz döneminde burada hani sana nasıl diyeyim geçişler kısmi olarak 1 günlük-2 günlük süreli hem Gürcistan'ı hem de Rusya sınırına kadar ulaşabiliyorsun. Ama kış döneminde bu daha zor dağlık bir bölge orası, sürekli kar yağıyor. Şu anda halen var. Yol halen kapalı işte kontrollü geçişleri var. Hem gelişinde hem gidişinde 1haftada 10 günde araba geçtiği oluyor. Rusya'nın daha büyük sorunu evraksal işlere çok bağlı olmalarıdır. Hâlbuki kurallara çok uyuyorlar mı? Hayır uymuyorlar. Bir taraftan ama sen işte yüklemeye girdiğin andan itibaren seni didik didik ediyorlar. Bütün A-Z'ye arabanın markasına kadar her şeyi senden istiyorlar. Onun dışında açık masrafı olan bir ülke bazı yerlerde prosedüre takıldın diyelim. Aslında takılmıyorsun normal düzeninde gitmişsin oraya kadar ama orada küçücük bir engel oluyor. Mutlaka perde arkasında senden bir şey koparmaya çalışıyorlar. Özellikle sınır kapılarında evrakın çok düzgün hiçbir yanlış hata yok işte ikili bir taşıma üçlü bir taşıma her şeyin normlarına uygun vaziyette. Örneğin, Rusya girişlerinde ısrarla şu şartı koşuyorlar; bana gelen her evrak Rusça olacak diyor. Ben senin alfabeti bilmiyorum. Global bir dil kullanıyorum. İngilizceyi kullanıyorum. Latin alfabesi ile geliyorum sana hayır bunu kabul etmiyor. En büyük

sorunumuz budur. Kendi ülkesinin dilinde bizden evrak istiyor. Çoğu zaman İngilizceyi bile kabul etmiyor.

Onun içinde o ülkede açık masraf çok oluyor. Yani Rusya hattında çalışan herkesin en büyük döngüsü budur.

Bunun dışında başka eklemek istedikleriniz var mı?

Avrupa ülkelerinde o kadar büyük sıkıntılarımız yok. Normal normunda gidiyor. Dil problemi hani İngilizce çoğu yerde kurtarabiliyor. Çoğu yerde destek olarak yine Baltık ülkelerinde Rusça devreye girebiliyor.

2-) Gümrüklerde yaşadığınız sorunlar nelerdir? Detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

Bu yurtiçi gümrükler mi yurt dışı gümrükler mi?

Bizim için en büyük problemlili gümrük Rus gümrüğüdür. Çünkü alıcılar bazen şunu yapabiliyor. Kilometrelerce uzakta gümrük alanı seçebiliyor. Gümrüğü orada yapabiliyor. İşte boşaltma yeri çoğu zaman beş yüz altı yüz yedi yüz kilometre uzaklıkta olabiliyor. Bazen de tesadüf eseri bulunduğu tahliye alanına yakın bir süreçte gümrük çözebiliyor.

Bunların dışında sınırda beklemeler gibi bir sorunla karşılaşıyor musunuz?

Sınırdaki beklemeler işte covidde olan tıkanıklık tüm dünyayı zaten etkiledi.

Peki, öncesinde bu tarz bir sorunla karşılaşıyor muydunuz?

Öncesinde evrakın düzgünse alıcı firma ithalatı için gerekli olan hazırlığı yaptıysa, gümrüğe vergiyi veya resmi daireye zamanında ödüyorsa o zaman tamam çok büyük sıkıntın olmuyor. Gümrük prosedürüne uygun bir şekilde yani burada birazda alıcının da bilinçli olması lazım. Yani gerçekten ithalat- ihracat yapan bir firma karşı taraf için söylüyorum. İlgili gümrüğe işte yakın bir yerdeyiz veya fark etmiyor işte 300-400 km uzaklıktaki bir adres olsun. Ama gümrüğüne önceden bilgi vermiş benim adıma bu malzeme geliyor. Ben bu bu işlemleri yaptırmak istiyorum. Bunun için onayını vs. alıyor. Vergisini fonunu vs. yatırıyor. Malzemeyi serbest hale getiriyor. Arabayı rahatlıkla malzemesini gümrükten çıkarabiliyor. Böyleleri de var ama hiç uğraşmayan salla pati yapanlarda var. Gelsin araba 3-5 gün neyse siz müşterinizle papaz

oluyorsunuz. Hep Rusya'dan gittik çünkü en problemlı yer Rusya aslında en basit yükleme yapılan yer orası bir taraftan da en zor olanı o. Mesela lastik yükü götürüyoruz. Örnek veriyorum sana Goodyear, Michalin, Petlas vs. lastiklerden götürüyoruz. Yüklemişsin Ro-Ro hattıyla Ukrayna üzerinden gidiyoruz. Yasağı yok. Karşıya geçtin Ukrayna'da işlemlerini hallettin. Çıkış kapısına geldin. Ukrayna'dan çıkıyorsun artık Rus gümrüğüne gireceksin. Rus gümrüğü öncelikle olmazsa olmazı ne tür araba giderse gitsin. Her arabayı bir kantara sokar. Bu bütün ülkelerde var. Ama bununki daha farklı iklim şartlarından dolayı bize göre daha ağır kış şartları geçiriyorlar. Mesela giden arabaların üzerinde buz olabiliyor, su olabiliyor, kar veya yağmurdan kaynaklı bunlardan arabanın üzerine yapışmış bir vaziyette oluyor. Sınır kapısındaki kantarda seni tartıyor. Hâlbuki evrakla normalde Türkiye çıkışındaki kantarın her şeyin doğru. Çünkü usulüne aykırı olsa bir kere seni Türkiye çıkarmaz. Ne hareket gümrüğü ne çıkış kapısı ne de Ukrayna senin geçişine izin verir. Geliyorsun arabanın üstünde oldukça ağırlık binmiş. Suyuda var. Buzuda var. Onun kantarına girdin mutlaka oradaki kantarda soğuktan kaynaklı elektronik kantarlar olduğu için bir problem var. Çünkü donmuş, araba da don biniyorsun üstüne 2 ton-3 ton fark çıkıyor. Neyse şoför arabayı temizliyor. Tekrar kantara alıyorlar. Bakıyorlar ikna olmuyorlar. Açıktan da para almıyorlar. Büyük şef diyor ki biraz oyalayalım bunu bakalım ne kadar yolabiliriz. Bunlar hep olan şeyler. Hani makbuzlu masrafa girersen orda kantar cezaları çok ağırdır. Bunlar ne yapıyorlar. Bu sefer sen diyor kenara alıyor. Arabayı inceleyeceğiz diyor. Mührünü açıyorlar. Kontrol ediyorlar. Beğenmiyorlar. Yakınında büyük gümrük var iç gümrük oraya sevk ediyor. Arabayı hangara tamamen indiriyorlar. Bütün malı sayıyorlar. Ama bu süreç tabi 1 saat-2saat'lik bir zaman dilimi değil. Bazen bir hafta yayabiliyorlar. Bazen 3-5 gün arasında değişebiliyor. İndirdiler saydılar, işte gönülleri keyifleri geldi hadi arabayı yükleyelim. Gümrük prosedürüne sil baştan başlayalım. Diye işlemi tekrar yaptırabiliyorlar.

Peki, bu sorunla çok sık mı karşılaşıyorsunuz?

Evet, evet özellikle kış döneminde yani 10 araba gönderiyorsan bu 10 arabadan 2'sinde bu başına gelebilir. Yaz döneminde de şu olayımız var. Diyelim ki burada yükleyici firma ihracatçılar çoğu zaman onlarla da aynı sorunu yaşayabiliyoruz. Dorseler dingillerine göre yüklenmeleri gerekiyor. Rusya'da bu kurala çok önem veriyor. Diğer ülkelerde aynı şekildedir. Fakat Rusya yine biraz daha ağırdır.

Özellikle ön dingil olayı dediğimiz, 9 buçuk tonu geçirmemeleri gerekiyor. Ama müşteri diyor ki ben treylerin en başından en sonuna kadar tamamen yükleyeceğim. Tamam, yükle ama ağırlıkları ayarla öyle yükle. Çünkü belli bir istiap haddimiz var. Bunu yapmamız gerekiyor. Bunu yapmıyorlar veya şoförün şu şekilde yükleyelim demesine itiraz ediyorlar. İşte bizim konuşmalarımız falan vs. diyelim ki tamamen yüklediler. Ön kısım ağır bastı 10 tonu geçti. 10 tonu geçtikten sonra zaten kapılardaki kantar cezasına takılmamana imkân yok. Makbuzlu ceza seni mahkemeye sevk ediyorlar. Evet, bu bu şekilde gelmiş. Diye bir süre şeyi var.

Peki, bunlar dış gümrükte yaşadığınız sorunlar iç gümrüklerde bir sorun yaşıyor musunuz?

Bunlar sınır kapısında yaşadığımız sorunlar iç gümrükte ihracat yaparken Türk gümrüklerimizde yok. İkili taşımalarda transit bir taşıma ise devir vs. işlemleri yapılmadıysa araba gümrük sahasına girer. Gümrüklü alandan yüklenecekse işte o işlemler uzun sürerse bekleme sürecin orda olur. Eğer oda çözülürse tamam bir sıkıntı yok. Ama çoğu ihracatçı üçlü taşımalarında şunu yapabiliyor. Evrak değişikliğine gidebiliyorlar. İşte karşıda vergiyi az ödesinler vs. diye Bizim Türk sınırından sonra evrak değiştirme olayları var. Eğer o evrakı doğru düzgün buradaki ihracatçı düzenlettirmese iç gümrüğe geldiğimizde büyük sıkıntılar yaşıyoruz. Ve Ruslar özellikle şunu istiyor; bize gelmeden evvel biz evrak kontrolü yapalım. Bilinçli olanları diyorum. Biz evrak kontrollerini yapalım. Tedbirimizi alalım. Ona göre sevk ederiz. O bu şartlarda gelsin diye çoğu zaman bu uyarıyı veriyor.

3-) Mevzuatlardan kaynaklı yaşadığınız sorunlar nelerdir? Detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

Mevzuat şöyle arabaların geçiş belgeleri ile ilgili özellikle yine Rusya'dan bahsedelim. Şimdi Rusya ile Türkiye arasında iki ülke belli bir belli bir kota koymuşlar. Şunu yapıyorlar özellikle Türk plakalar için ayın ilk günleri ayın biri ile altısı arasında diyor ki sana bizim ticaret odamız size diyor şu kadar hak tanıyorum. Belge veriyorum. Bu tarihten itibaren bu belge ayın sonuna kadar yok diyor. Yani bir sonraki ayın başına kadar bu belge yok. Türk plakalıları zaten ayın altısına maksimum işte yedisi sekizine kadar yükledin sınıra kadar getirdin. Belgeyi aldın kurtardın. Alamadın geçmiş olsun UBAK centin yoksa zaten hapyı yuttun. Ay sonuna kadar beklemek zorundasın. Ya da diyelim ki Türk plakalı var elinde ama belge bitiyor

kullanamıyorsun. O zaman devreye otomatikman UBAK'lı araba ya da yabancı plaka o ülkeye gidebilecek o ülkenin normlarına uygun elinde geçiş belgesi olan yabancı plakalı arabaları yüklüyorsun. Ve tabii biliyorsun ki Rusya'ya giderken de her malzeme için mutlaka güzergâh sorma şartımız var. Bu Ukrayna'dan gidebilir mi yasağı var mı? Kontrol etmek zorundayız. İşte cevap alamıyorsak bile hemen Gürcü güzergâhına dönüyoruz. Oradan da zaten gidişat malum kış şartları bekleyen bekleyene böylece günün ve seferin uzuyor. Sana örnek veriyorum 20 günde Türkiye'ye geri döneceksen bu özellikle kış döneminde 40 günü bile bulabiliyor.

4-) Taşıma yaptığınız ülkelerde ne tip sorunlarla karşılaşılıyorsunuz? Detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

Dediğim gibi Rusya'dan dönerken de giderken de olan şeylerin hepsine dikkat etmen gerekiyor. Çünkü yine Ukrayna takıntısı olabilir. Geçemeyebilir. Kapıdan geri dönebilir. Örnek veriyorum işte Rusya'daki yükleyicide herhangi bir sıkıntı yok Ukrayna kapıya geldin güzergâh üzerinde bir ülke mesela burada kapıdaki memur konuyu belki yaptığın taşımayı anlamadığı için seni kapıda kasabiliyor. Seni daraltabiliyor. Nasıl vay bu olmamış bu şöyle olmuş böyle olmuş gibi sana bahaneler uydurup seni kapıda bekletebilir. Sana zorluk çıkartabilir. Bu tür şeylerde başımıza gelebiliyor. Ama bu tabii her arabada oluyor diye bir şey yok. Sadece birazda şey memurların hani konuyu prosedüre işte o anki o kapının geçiş düzenini alışamadığı için yeni memurlarda bu başımıza geliyor. Bir de sıra varsa zaten hapi yuttun bekliyorsun. Avrupa ülkelerinde de zaten önce ithalat yükü alacaksan Türk plakalı da yüklesen yabancı plakalıda yüklesen mutlaka ikili yükleme mi? Yoksa üçlü yükleme mi? Bunu öğrenmek zorundasın. Çünkü tahsis edeceğin araba bu normlara uymak zorunda özellikle geçiş belgesi açısından. Yine yükün cinside çok önemli geliş ülkelerine göre bazı malzemeler geçemeyebiliyor. Ağır malzeme yüklemiş olabilirsin. İşte dingil problemi çıkabilir. Kantar problemi çıkabilir. Zaten nakliyecinin en büyük sorunu geçiş belgesi problemi ve kantar sorunu önemli olan belgenin tam olması ve yüklemenin dingil ağırlıklarına göre düzgün yapılmış olması gerekiyor.

Peki, geçiş belgesi kısmında fazla göndermek, az göndermek gibi bir sorun mu?

Değil, her ülkeyle senin ikili anlaşman var. Sana ne tanındıysa öyle olmak zorunda.

Peki, geçiş belgesi ayrı incelersek bununla ilgili bir sorunla karşılaşıyor musunuz?

şöyle her arabana UBAK veremiyorsun. Diyelim ki 15 tane arabayı kullanıyorsun dönüşümlü olarak hem Rus hattında hem Avrupa hattında elinde geçerli kaç CEMT belgen var işte örnek veriyorum sana Ulaştırma Bakanlığı tahsis etmiş ey firma sana ben 5 tane verebiliyorum. Bu hatta bunu kullanabilirsin. Sen 15 tane araba gönderiyorsun. Dönüşümlü olarak bunlar gidiyor. 15 arabanın sadece 5'inde bu CEMT dediğimiz defteri serbest geçişe izin veren belge var. Bu defter yüklediğin ülkelere göre geçerli olmak zorundadır. Ona göre 5 aracına kullanılabiliyorsun. İşte 2'si karşı tarafta 2'si bu tarafta arabalar döndükçe onlara vermek zorundasın. Diyelim ki Litvanya belgesi bitti. Litvanya'ya gidiyorsun kaçak geçmek zorundasın. Ya da gece veya sabaha karşı ama bir BAG'ye yakalandığın zaman sana çok ağır cezalar yazabilir. Artık Avrupa ülkeleri de değişti. Her ülke girişinde kendine göre kuralları var. İşte benim ülkeme girerken mutlaka beyanda bulunacaksın. Benim ülkeme girerken işte örnek veriyorum otobanlarını gelmeden veya burada transit geçişini kaç günde tamamlayacaksın. Bunun gibi sistemler var. Bunun üzerinden bana bildirim yap diyor. Bunları artık şart koştu. Bu bütün Avrupa genelinde tamamen var. Baltıklarda da var. Rusya'da da var mesela. Gidip şoförlere sadece kapıdan geçtikten sonra hadi gümrük adresine gidiyorsun diye bir şey yok. Otoban kâğıdını almazsan hani bizde nasıl HGS falan var. Bunun için ceza yazabiliyorlar. Bize göre onların transport polisleri çok daha fazla ve Türk plaka gördükleri zaman bizim kelimizi alıyorlar. Hiçbir sorunun olmasa bile mutlaka bir yerden buluyor. Bir Almanya ülkesinde bir yere git. Disklerinden biri çizik polis seni gördü. Ne yapıyor seni hemen bir incelemeye alıyor. Lastik kalınlıklarına bakıyor. Yaz kışına göre örnek veriyorum takometre saatine bakıyor. Örnek olarak lastiğinde sorun var. Seni orada serbest bırakmıyor. Sana diyor ki bu lastik gidemezsin böyle ben seni böyle göndermem diyor. Ne yapıyor seni en yakın lastikçi neredeyse oraya gönderiyor servise öyle sıradan bir tamirciye de değil servise gönderiyor. Onu orada iki katı parayla yaptırıyorsun. Üstüne bir de sana ceza yazıyor. Hem o cezayı ödettiriyor. Hem de lastiğin parasını ödettiriyor. Ondan sonra serbestsin diyor. Yoksa evrakını vermem diyor. Bunlar Avrupa'nın kati kurallarıdır. Ama bizim ülkemizde Kapıkuleden veya doğu kapılarından yabancı plakalılar girdiler. Bizim ülkemizde cirit atıyor. Otoban polislerimiz çok da o kadar şey yapmıyor. Sadece hızlı geçiş sistemlerinde arkadan

yazıyorlar. Çıkış kapısında denk gelirse bu kadar cezan var öde. Adamda şaşıyor. Nerden işte Osmangazi Köprüsünden geçmemişim. Balıkesir'den gitmişim ben diyor.

Bu soru için başka eklemek istediğiniz var mı?

Yok. Bizim en büyük sorunumuz geçiş belgesi ve kantar probleminde yaşanan cezalardır.

5-) Yaptığınız taşımalarda taşıma kotalarından kaynaklı yaşadığınız sorunları detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

Dönemine göre çok değişebiliyor. İlk başta demiştim ya ihracatta burada herkes sanki bir anda ihracat patlaması varmış zannediyor. Hâlbuki yok, Normal rutininde olan bir şey. Araç olmadığından kaynaklı herkes yoğun bir araç arayışı içinde Avrupa'ya ve Baltıklara şöyle genel bir bakış atıyorsun. Arabalar nerde? İthalatta bekleyen boş araba var. İthalat döngüsü yok. Bu tarafa geliş için bir kısım arabaya bakıyorsun bunlar yollarda kuyruk bekliyor. Sıkıntı ondan kaynaklı bu kotaların ülke varışlarına göre değişebilir. Burada Letonya'ya araba gönderiyorsun. O hafta Letonya'da yaprak kıvıldamıyor. Eğer elinde geçiş belgen varsa transit geçtiğin ülkelerden yük alabilirsin. Yoksa orda zaten kalıyorsun. Bulabilmek için uğraşıyorsun.

6-)Vize alanında yaşadığınız sorunları detaylı bir şekilde açıklayabilir misiniz?

Evet, Schengen vizeleri. Ondaki en büyük sorun şu şimdi Avrupa ülkelerinin belli ülkelerden vize alıyorsun zaten. Schengen vizesi özellikle Almandan alınıyor. İşte İtalya'dan alabiliyorsun. Biz Baltık ülkelere gittiğimiz için Polonya hattından da alıyoruz. İtalya'ya gittiğimiz için İtalya'dan da alıyoruz. Mesela Almanya vize sokmaya çalışsak Alman Schengen bize vize verirken şöyle bizi bir incelemeye alacak. Neden? Çünkü ben Almanya'ya gitmemişim. Gitsem bile yani bana vereceği vize süresi çok kısa gelecek. Yani örnek veriyorum 1 yıllık yerine 3 aylıkta verebilir. 30 günde verebilir. 6 aylıkta verebilir. Bunu benim kendi vize aldığım ülkenin konsolosluğu yapmıyor mu bunu? Yapıyor. Bir dönem Polonya vizelerini alabilmek için bir buçuk ay beklediğimiz oldu. Şoförü hiç kullanamıyorsun. Adam daimî şoförü vizesi bitmiş müracaat ediyorsun işte randevusunu almak istiyorsun. Randevusu için sana 20 günlük bir süreç veriyor. Vize başvurusunda bulunuyorsun. Sonuç çıkmadı, Sonuç çıkmadı. Bekliyorsun hop bir buçuk ay olmuş. Misal böyle vizelerimizde geldi. Veya normal döndüğünde vermişsin randevusuna girmiş vizeyi bekliyorsun. Her

zaman Schengen giden adam elinde bir sürü Schengen vizesi var. Ama bir anda bir bakıyorsun ki konsolosluğun yaptığı bir tercihle o pasaporta ret verebiliyor. Son 2 senedir bunu çok yaşadık. Hiç ret almayacak kişi bile ret aldı. Yani düşünsene pasaportunun içi tamamen Schengen vizesi ile dolu ve Schengen ülkelerine gitmiş yani bu vizeyi kullanmış ama bir anda bakıyorsun ki yeni müracaatta sen olur diye cevap beklerken ret gelebiliyor. Bir de şoförlere karşı tarafta gittikleri zaman oturma süreleri var. Bunlar daha çok bizim canımızı sıkanlar. Adam diyor ki 90 günlük oturma süresi veriyor. Ya bu iş yürümüyor ki oradaki ithalatçı ihracatçıyı da bir taraftan uyar. Sana gelen yabancı plakayı ya da o ülkenin kuralına göre gümrüğü uyar. Bu işi bitir.

Yani bu 90 günlük süre mi yeterli olmuyor?

Olmuyor tabi bir yıl içerisinde düşünsene senin 6 aylık bir vizen var. Sana tanıdığı süre işte örnek veriyorum. 90 gün vermemişte 60 gün vermiş. Sürene bakıyorsun senin gitti geldi orda kaldığın günleri hesap ediyorsun. Sınır kapısında senin önüne geliyor. Süren dolmuş giremezsin diyor. Vizen var. Giremezsin diyor. Mesela öyle bir durum da vizede var. Oturma süremiz o çok önemli. Vizeyi kullandığın müddetçe onu doldurmamak gerekiyor. Kaç aylıksa vizen sana tanınan süre neyse onu doldurmadan bu vizeyi kullanarak devam ettirmen gerekiyor. Buda tabi dönemine göre, yerine göre, malzemesine göre, karşıdaki alıcının yapacağı işleve göre olmuyor. Senin tekrar dönüş yükünü diyelim ki oradaki ithalatçı gecikti. Bir hafta işlemi uzattı. Bir haftan kafadan senin gitti. Sen bir sonraki hafta dönüş programı ayarlamışsın. Bitecek zannetmişsin bir daha ayarlamışsın tekrar iptal olmuş. Araban açıkta arabayı getirmek bir an evvel zorundasın. Hızlı hareket etmeye çalışıyorsun. Yükü buldun adamın süresi doluyor. Bir günü var. Adam hızlıca geliyor. Sonra takometre falan her şey bozuluyor. Sınıra geldiğinde polis çevirdiğinde takometre bozuk bu sefer takometre cezası kesiliyor. Avrupa bizi böyle kullanıyor. Ama biz o yabancı plakalı araçlara o eziyeti yapmıyoruz Şurada bir yabancı plakalı dursa adam bir şey sorsa biz adama bir şekilde yardım edebilmek için elimizden gelen gayreti gösteririz.

7-) Taşıma Yaptığınız ülkelerde geçiş izinlerinden kaynaklı yaşadığınız sorunları detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

O işte ikili hangi ülkeye gidiyorsan o ülkenin güzergâhının üzerinde transit geçişte yaparsan varış ülkesindeki varacağın noktada olsa burada ülkelerarası yapılan ikili

anlaşmalarda bize tanınan kota neyse ona göre gitmek ve ona göre yapmak zorundasın. Eğer hiç kapıda geçiş belgesi yok kota bitmiş. Centin varsa gidebilirsin. Yoksa diğer türlü başına gelebilecek bir sürü hal var işte. Cezalar, geçişine izin verilmeyecek, arabayı bağlarlar, bu süreçte malzemedeki tabi bağlanıyor vs. Yani oraya o geçiş belgesinin gitmesi lazım. O olmadan geçirmezler. Yani yüklediğin yüke varış ülken veya işte 3'lü yükleme yapıyorsan ikili bir taşıma gibi gözüküyor. Ama evrak üzerinde üçlü ise bu o üçlü belgeye de evraklara da geçiş belgeni uymak zorundadır veya Centin uymak zorunda yoksa seni X transit ülkesi durdurabiliyor. Seni bağlayabilir.

8-) Yaptığınız taşımalarda sınır kapılarında yaşadığınız sorunları detaylı olarak açıklayabilir misiniz?

Ülkelere göre değişiyor bu problemler. Hepsinde değişiyor. Bulgar kantara bakar. Romanya kantara bakar.

En temel sorununuz burada nedir?

Kantar, yani sen bir anda kantara düşmüş olabilirsin.

Bekleme ile ilgili bir sorun yaşıyor musunuz?

Tabi, Covid virüsünden kaynaklı o testler oluyor. Öyle geçişlerine izin veriyorlar. Onun dışında bazen sınır kapıları çalışmayabiliyor. İşte örnek veriyorum. Bulgar tarafı çalışıyor. Ama Romen tarafına geçeceksin. Mesela Avrupa sınırı yok aslında geçişini sağlaman lazım. Ama adam çalışmıyor. Yapacağın bir şey yok. Vardiyan gelmiş bitiyor. Gece yarısına aktarılmış bekliyor. Veya şu var bir sınır ülkeleri bir de Schengen ülkesi mesela manuel gümrükten yeni online gümrüğe geçmen için bekliyorsun. Çünkü oraya geçerken de birtakım işlemler yaptırmak zorundasın. Beyanını vereceksin. Seni bilecek bu geliyor diye. O tür sorunlarda oluyor. O tür sorunlarda beklemelere neden oluyor.

9-) Karayolu taşımacılığında bu sorunlara sizin çözüm önerileriniz nelerdir?

Şimdi Türkiye Avrupa gümrüklerine bağlı olan bir ülke bunun altyapısını yapıp serbest hale getirmeleri gerekiyor. Türkiye'den Avrupa'ya açılan manuel gümrüklerde var. Avrupa gümrükleri de var. Bunun hepsinin geçişini daha seri yapabilmeleri aslında bu AB'nin Avrupa Topluluğunun elinde olan bir şey. Gümrükleri serbest hale

getirecek. Belli kuralı tabi ki olacak. Ama daha seri bir şekilde yapacak. Bizim 2 tane kara kapımız var. Kapıdaki kuyruğu görsen almış başını gidiyor. Hem gelişte hem de gidişte ne bu? Neyi bekliyoruz kapıda? Yani örnek veriyorum. Adamın 12 tane peron yapmış sana ama sadece 2 tanesini çalıştırıyor. Veya Bulgar tarafı 20 tane peronu var. Sadece 1 tanesini çalıştırıyor. Evrakına bakıyorsun. Manüel ülkeler var. Manüel ülkelerden geçişini yaparken tamam bu Avrupa ülkesinden geliyor. Tamam, bütün normlara uygun sadece senin altyapın yok diye beni sınırda bekletemezsin. Al evrakını manuel'de olsa senin amirin var. Memurun var. Bunu geçir. Adam seyretsin. Sana süre var zaten bu süreyi veriyorsun ama bu süreyi kuralınca uygula. Bende rahatça senin diğer çıkış kapına gidim ki bir sonraki Avrupa ülkesine geçiş yapayım ve varış noktasına ulaşabileyim.

Başka eklemek istediğiniz bir şey var mı?

Bizim kara kapılarımızdan açılan Avrupa olsun manuel gümrükler olsun, Avrupa Birliği üyesi olmayan ülkeler olsun. Geçişteki bekleme işte zorlu biraz daha asgariye indirmeleri gerekiyor.

10-) Siz olsanız bana ne sorardınız?

Yok, sorunlarımız var tabi Türkiye Cumhuriyeti olarak bizim Avrupa'da seyreden olsun, doğuda seyreden olsun arabalarımız için yaşanan sorun hep bir yabancı plaka manuel bir ülkeden de geçse Avrupa'da çok bir sorun yaşamıyor. Ama biz Türk plaka olduğumuz için mutlaka bizim önümüze bir set çekiyorlar. Engel çekiyorlar. Bu kantarıydı, geçiş belgesiydi, otobanıydı. Bize bir sürü bahane uydurabiliyorlar. Bu zaten Türk nakliyecisinin genel sorunu başka bir şey değil. Onun dışında dış piyasada bir staj yapsaydın. Orada daha rahat görebilirdin. Benim ne demek istediğimin açılımını daha iyi anlayabilirdin. Bir ihracatta ikili taşıma nasıl gidiyor? Üçlü taşıma nasıl gidiyor? Evraksal düzeni nasıl? Veya ithalatta gelirken ikilisi üçlüsü nasıl yapılıyor? Nasıl ülkeme transit uğrayıp gidebilirim. Bunu da daha ayrıntılı görebilirdin.

Yani bu soruda sormak istediğim siz olsanız bana bu soruların dışında başka bir soru veya sorular sorar mıydınız? Yoksa hayır soruların yerinde sorunlar mı diyorsunuz?

Genel çerçevede en büyük sorun dediğim gibi kantar, geçiş belgesi ve takometredir. En büyük sorun nakliyecinin belini büken zaten sorunlar bunlardır. Onun dışında çok büyük aşılamayacak bir sorunu yok. Sadece karşıdaki alıcı net olsun. Resmi bir firma olsun. Karşıya ulaştığımız zaman ithalatı gerçekleşsin. Yani fason bir firma çıkmasın. Bu arada denk gelebilir. Böyle problemlerimizde var bizim. Ama o kırk yılın başı bir denk gelir. Arada bir olur öyle şeyler.

Ek Soru

Ülkelerarası sorunların karayolu taşımacılığını etkisi konusunda siz Başbilen Taşımacılık olarak düşünceniz nedir? Yani ülkeler arasında yaşanan sorun sizi de etkiliyor mu?

Etkiliyor. Rusya ile Ukrayna arası iyi değil. Adam dediği yani ortaya öyle bir katı kural ortaya çıkardılar. İşte Adan Z'ye %70'lik orandaki ürün bu ülkeden gelirse benim ülkeme girmeyecek. Oraya bir duvar ördü. Örnek olarak bu seni etkilemedi mi? Tabi ki etkiledi. Tek hatta düştün. Veya Avrupa güzergâhını kullanacaksın bu sefer maliyetin arttı. Farklı farklı ülkelerden geçeceksin her ülkenin kendine göre masrafı ayrı oraya varış yapana kadar ayrı bir meblağ var. Bu fiyat senin gittiğin güzergâha göre kurtarmayabiliyor. Yani ülkelerin kendi aralarındaki olan şeyde bize yansıyor. Neden? çünkü, gidiyoruz o rutü bir şekilde çizmek zorundayız. Ya A'dan ya B'den gideceğiz. Ama işte burada C kapalı olduğu için A ile B'den gitmek bizi yoruyor. Bize artı artı masraflar getiriyor.

EK-3 ETİK KURUL İZİN FORMU

Evrak Tarih ve Sayısı: 02/03/2021 -25859

ETİK KURUL İZİN BELGESİ
T.C.
NİĞDE ÖMER HALİSDEMİR ÜNİVERSİTESİ ETİK KURUL KARARLARI

Toplantı Tarihi :24/02/2021
Toplantı Sayısı :04

KARAR-2021/04-07: Üniversitemiz Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Programı öğrencisi Sercan Bayram DEMİRCİ'nin Dr. Öğr. Üyesi Buket ÖZÖĞLU danışmanlığında yürüttüğündeki yaptığı "Kariyola Tasımacılığı Firmalarının Sorunlarının İçerik Analiz Yöntemi ile Araştırılması" isimli araştırma etik yönden incelenmiş olup, etik açıdan uygunluğuna, oy birliği ile karar verilmiştir.

Prof. Dr. Mehmet ŞENER
Başkan

Prof. Dr. Ayhan CEYHAN
(Üye)

Prof. Dr. Ayten ÖZTÜRK
(Üye)

Prof. Dr. Çiğdem ULUBAŞ SERÇE
(Üye)

Prof. Dr. Esen GÖRBÜZ
(Üye)

Prof. Dr. Zehra YILDIRIM
(Üye)

Doç. Dr. Nalan GÖRDELES BEŞER
(Üye)

Mustafa ÇOLAK
(Üye)

Prof. Dr. Mehmet ŞENER
Etik Kurul Başkanı



EK-4. GÖNÜLLÜ KATILIM FORMU

Değerli Katılımcı,

Yapılan araştırma uluslararası karayolu taşımacılığı alanında hizmet veren firmaların sorunlarını ortaya koymak adına yapılmış olup, görüşmede ses kayıt cihazı kullanılacaktır.

Tarih:/...../.....

Katılımcı
Firma Adı:

Araştırmacı
Adı, Soyadı: Sercan Bayram DEMİRCİ
Telefon:
e-posta: sercan@demirci407

EK-5 KATILIMCI TEYİDİ ÖRNEKLERİ

Bir ülkenin can damarlarından ve olmazsa olmazlarından biri en önemlisi ekonomi ve ticarettir. ekonomi ve ticaretinde en önemli ayağı ise ihracat ve ithalattır. İhracat ve ithalat işlemleri her ne kadar deniz ve havayolu ile yapılırsa da ağırlık karayoluyla olmaktadır. Ülkemiz filo ve araç sayısı bakımından Avrupa'da hatırı sayılır bir yerededir. İşte bu yüzden Avrupa ülkeleri bunun önünü kesmek için, yazınızda da belirttiğiniz gibi vize, gümrük, geçiş belgesi, bürokrasi vb. çeşitli zorluklar çıkartmaktalar. ne kadar zorluk çıkartsalar Türk nakliyecisinin önünü kesemeyeceklerdir. Bu da devletin daha fazla desteği ve teşvikiyle olacaktır. bizim için imkânsız yoktur zoru zaten başarıyoruz. (Katılımcı-1).

Bu sektörde 18 yılını bitirmiş bir çalışan olarak, ülkemizin Avrupa Birliği ülkesi olmaması nedeniyle maruz kaldığı çok sayıda olumsuzluklar, vize problemleri, geçiş belgesi yetersizliği, mazot -Euro -KDV ilişkilerinin ülkelere göre değişkenlik göstermesi, cezaların yüksek tutulması gibi, her geçen yıl katlanarak büyümüştür. Ayrıca Euro & Dolar kurlarının artışı navlun fiyatlarını ve yurt dışı mazot alımlarını da olumsuz etkilemiştir. Bu sektöre faydası olacağını düşündüğüm bir çalışma gerçekleştirmişsiniz. Uluslararası Nakliye ve Lojistik hem mevzuat hem teknolojik hem global anlamda sürekli gelişmek zorunda olan bir sektördür. Bu bağlamda da tezinizin değerlendirilmesini ve üniversitede bu bölümü okuyan öğrenci arkadaşlarımıza da faydalı geri bildirimler vereceğini umut eder, çalışmalarınızda başarılar dilerim. (Katılımcı-2).

Gayet yerinde tespit ve sonuçlar çıkartmışsınız. Hepsine katılıyorum.(Katılımcı-4).

