



**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**TÜRKİYE ALMANYA ARASINDAKİ TİCARİ KARAYOLU
TAŞIMACILIĞI, İÇ DAĞITIM KANALLARI VE DEPO
OPTİMİZASYONU**

Sertaç AKAY

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği

Anabilim Dalı

Danışman

Prof. Dr. Fevzi ERDOĞMUŞ

Ocak, 2010

İSTANBUL



**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**TÜRKİYE ALMANYA ARASINDAKİ TİCARİ KARAYOLU
TAŞIMACILIĞI, İÇ DAĞITIM KANALLARI VE DEPO
OPTİMİZASYONU**

Sertaç AKAY

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği

Anabilim Dalı

Danışman

Prof. Dr. Fevzi ERDOĞMUŞ

Ocak, 2010

İSTANBUL

İSANTBUL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Bu çalışma 11/02/2010 tarihinde aşğıdaki jüri tarafından Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Öye
Prof.Dr. Fevzi ERDOĞMUŞ

Danışman
Fevzi Erdoğan

Öye
Prof.Dr. Güler Bilen ALKAN

Güler Bilen Alkan

Öye
Yrd.Doç.Dr. Gökhan KARA

Gökhan Kara

Öye
Yrd.Doç.Dr. Murat YILDIZ

Murat Yıldız

Öye
Yrd.Doç.Dr. Münip BAŞ

Münip Baş

ÖNSÖZ

Yüksek lisans öğrenimim sırasında ve tez çalışmalarım boyunca gösterdiği her türlü destek ve yardımdan dolayı değerli hocam Prof. Dr. Fevzi ERDOĞMUŞ'a, değerli müdürüm Avşar DADA'ya, tüm hayatım boyunca her kararımda ve anımda desteklerini ve varlıklarını yanımda hissettiğim sevgili aileme ve nişanlım Serap AKKIN'a en içten dileklerimle teşekkür ederim.

Bu çalışma boyunca yardımlarını esirgemeyen sevgili ev arkadaşım Turgay ÖZTÜRK'e ve Hamit BAKICI'ya teşekkürü borç bilirim.

Ocak, 2010

Sertaç AKAY

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	I
İÇİNDEKİLER	II
ŞEKİL LİSTESİ	VII
TABLO LİSTESİ	IX
KISALTMALAR	XI
ÖZET	XIII
SUMMARY	XIV
1. GİRİŞ	1
2. GENEL KISIMLAR	3
2.1. TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARET HACMİNİN İNCELENMESİ	3
2.2. TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETİNDEKİ ÜLKELER	7
2.3. TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETİNDEKİ SEKTÖRLER VE ÜRÜN KALEMLERİ	15
2.4. ALMANYA’NIN COĞRAFI VE NÜFUS YAPISI	20
2.4.1. Ülke Kimliği	20
2.4.2. Coğrafya	20
2.4.3. Nüfus Yapısı	21
2.5. ALMANYA EKONOMİSİ	22
2.5.1. Almanya Ekonomisinin Genel Durumu	22
2.5.2. Almanya’nın Dış Ticaret Verileri	23
2.6. TÜRKİYE – ALMANYA TİCARİ İLİŞKİLERİ	28
2.6.1. İkili Anlaşma Ve Protokoller	29
2.6.2. Türkiye - Almanya Dış Ticaret İstatistikleri	30

3. MALZEME VE YÖNTEM	36
3.1. ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ TANIMI	36
3.2. ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ BİLEŞENLERİ.....	37
3.2.1. Sürücüler	37
3.2.2. Araçlar	37
3.3. ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ DİĞER TAŞIMA MODLARINA GÖRE AVANTAJ VE DEZAVANTAJLARI.....	40
3.4. ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA ULUSAL VE ULUSLARARASI KURULUŞLAR	41
3.4.1. Uluslararası Nakliyeciler Derneği	43
3.4.2. Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği.....	44
3.4.3. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği	44
3.4.4. Türkiye İhracatçılar Meclisi.....	45
3.4.5. Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği.....	45
3.4.6. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi.....	46
3.4.7. Uluslararası Taşıma Organizatörleri Dernekleri Federasyonu	47
3.4.8. Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı	48
3.4.9. Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi	48
3.5. ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER	49
3.5.1. CMR Konvansiyonu.....	49
3.5.2. ADR Konvansiyonu.....	50
3.5.3. TIR Konvansiyonu	50
3.5.4. AETR Konvansiyonu	52
3.5.5. ATP Konvansiyonu	53
3.6. ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA KULLANILAN BELGELER.....	54
3.6.1. Sürücü İçin Gerekli Belgeler	54
3.6.2. Araç İçin Gerekli Belgeler	56
3.6.3. Taşınacak Yük İçin Gerekli Belgeler.....	60

3.7. İÇ DAĞITIM KANALLARI.....	63
3.7.1. Lojistik Merkezler	67
3.7.2. Lojistik Köyler	68
<i>3.7.2.1. Lojistik Köyün Konumu Ve Faaliyetleri.....</i>	<i>69</i>
<i>3.7.2.2. Lojistik Köyde Olması Gereken Özellikler.....</i>	<i>70</i>
<i>3.7.2.3. Lojistik Köylerin Getirileri</i>	<i>72</i>
3.8. DEPO OPTİMİZASYONU	73
3.9. DEPO VE DEPOLAMA TÜRLERİ.....	75
3.9.1. Ürün Cinsine Göre Depo Türleri	75
3.9.1.1. Parça (Birim) Mal Depoları.....	75
3.9.1.2. Dökme Mal Depoları.....	77
3.9.2. İşleyiş ve Niteliğine Göre Depo Türleri.....	78
3.10. DEPO EKİPMANLARI.....	78
3.10.1. Paletler.....	78
3.10.2. Taşıma Kapları	78
3.10.3. Konteynerler	79
3.10.4. Raflar	79
3.10.5. Forkliftler	79
3.10.6. Konveyörler	80
3.10.7. Vinçler	80
3.11. DEPO İNŞAA TASARIM SÜRECİ.....	80
3.12. AVRUPA ULAŞIM AĞLARI VE KORİDORLARI	83
3.12.1. Trans - Avrupa Ulaşım Ağı	83
3.12.2. Pan-Avrupa Ulaşım Koridorları.....	83
3.12.3. Pan- Avrupa Ulaşım Alanları.....	85
3.12.4. Genişletilmiş Avrupa Ulaşım Yolları.....	85
3.12.5. Akdeniz Ve Trans-Avrupa Ulaşım Ağları.....	87
3.12.6. Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu	87
3.13. ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ DÜNYA VE TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ	88
3.13.1. Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığının Dünya Ekonomisindeki Yeri.....	88

3.13.2. Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri.....	91
3.14. ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE EKONOMİSİ İÇİN YARATTIĞI DÖVİZ GİRDİSİ	98
3.15. TÜRKİYE-ALMANYA TİCARİ KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI İSTATİSTİKLERİ	100
3.16. TÜRK-ALMAN KARAYOLU TAŞIMACILIĞI KARMA KOMİSYON PROTOKOLÜ	102
4. BULGULAR	105
4.1. TÜRKİYE-ALMANYA TİCARİ KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA KULLANILAN SALT KARAYOLU, RO-RO VE RO-LA GÜZERGAHLARININ İNCELENMESİ.....	105
4.2. RO-RO TAŞIMACILIĞI	106
4.2.1. Ro-Ro Taşımacılığının Tanımı	106
4.2.2. Türkiye’de Ro-Ro Taşımacılığının Tarihçesi	107
4.2.3. Ro-Ro Taşımacılığının Avantajları Ve Dezavantajları.....	108
4.2.4. Türkiye- Almanya Karayolu Yük Taşımacılığında Kullanılan Ro-Ro Güzergahları	109
4.2.5. Türkiye- Almanya Karayolu Yük Taşımacılığında Kullanılan Ro-Ro Servisi Hizmet Sağlayıcıları.....	111
4.2.5.1. UN Ro-Ro İşletmeleri	111
4.2.5.2. Ulusoy Denizcilik İşletmeleri.....	111
4.2.6. Türkiye- Almanya Karayolu Yük Taşımacılığında Kullanılan Ro-Ro Limanları.....	112
4.2.6.1. İstanbul-Ambarlı Set Ro-Ro Terminali	112
4.2.6.2. İstanbul-Pendik Ro-Ro Terminali.....	113
4.2.6.3. İzmir-Çeşme Limanı Ro-Ro Terminali.....	115
4.2.6.4. Mersin Limanı Ro-Ro Terminali	116
4.2.6.5. İtalya Trieste Limanı.....	117
4.2.7. Türkiye- Almanya Karayolu Yük Taşımacılığında Ro-Ro İle Yapılan Taşımaların İstatistikleri	118

4.3. RO-LA TAŞIMACILIĞI.....	121
4.3.1. Ro-La Taşımacılığının Tanımı	121
4.3.2. Avrupa'daki Ro-La Güzergahları Ve Almanya Karayolu Taşımacılığında Kullanılan Güzergahlar.....	122
4.3.3. Ro-Lo Taşımacılığı Yapan Avrupa'daki Şirketler	123
4.3.3.1. <i>Ökombi</i>	123
4.3.3.2. <i>Adriakombi</i>	124
4.3.3.3. <i>Hungarokombi</i>	124
4.3.4. Türkiye'de Ro-La Taşımacılığı	124
4.3.5. Ro-La Taşımacılığının Avantajları.....	127
4.4. TÜRKİYE-ALMANYA TİCARİ KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA KULLANILAN SALT KARAYOLU GÜZERGAHLARININ İNCELENMESİ VE MALİYET HESAPLARI	128
4.5. TÜRKİYE-ALMANYA TİCARİ KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA KULLANILAN KARAYOLU, RO-LA KOMBİNE TAŞIMACILIĞIN GÜZERGAHLARININ İNCELENMESİ VE MALİYET HESAPLARI	134
4.6. TÜRKİYE-ALMANYA TİCARİ KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA KULLANILAN KARAYOLU RO-LA VE RO-RO KOMBİNE TAŞIMACILIĞIN GÜZERGAHLARININ İNCELENMESİ VE MALİYET HESAPLARI.....	139
 5. TARTIŞMA VE SONUÇ	146
 KAYNAKLAR	148
 EKLER	154
 ÖZGEÇMİŞ	164

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1	: 2007-2008 Aylar İtibariyle İhracatın İthalatı Karşılama Oranı	6
Şekil 2.2	: 2006-2008 Aylık Dış Ticaret Açığı	7
Şekil 2.3	: Almanya Federal Cumhuriyeti Haritası.....	21
Şekil 3.1	: Mega Treyler	38
Şekil 3.2	: Maxima Treyler	38
Şekil 3.3	: Jumbo Treyler	39
Şekil 3.4	: Kamyon Römork.....	39
Şekil 3.5	: Türkiye-Almanya Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Kullanılan İç Dağıtım Kanalları ve Liman Hinterlandları.....	63
Şekil 3.6	:Almanya Türkiye Arasındaki Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Kullanılabilecek Sefer Hizmeti Sağlanan Kabotaj Hatları.....	65
Şekil 3.7	: Pan-Avrupa Ulaşım Koridoru IV	84
Şekil 3.8	: Pan-Avrupa Ulaşım Koridoru X	84
Şekil 3.9	: 2000-2009 Üçüncü Çeyreği Dahil Karayolu Taşımacılığının Dış Ticaret Taşıma Modları Arasındaki Payı	93
Şekil 3.10	: 2000-2009 Üçüncü Çeyreği Dahil Karayolu Taşımacılığının İhracat Taşıma Modları Arasındaki Payı.....	95
Şekil 3.11	: 2000-2009 Üçüncü Çeyreği Dahil Karayolu Taşımacılığının İthalat Taşıma Modları Arasındaki Payı.....	96
Şekil 4.1	: Yükleme Operasyonu Altındaki Ro-Ro Gemisi.....	106
Şekil 4.2	: Türkiye-Almanya Karayolu Yük Taşımacılığında Kullanılan Ro-Ro Güzergahları.....	110
Şekil 4.3	: Ambarlı Set Ro-Ro Terminali.....	113
Şekil 4.4	: Beş Pendik Ro-Ro Terminali TIR parkı.....	114
Şekil 4.5	: Pendik Ro-Ro Terminali.....	114
Şekil 4.6	: Çeşme Ro-Ro Terminali.....	115
Şekil 4.7	: Mersin Ro-Ro Terminali.....	116
Şekil 4.8	: Trieste Ro-Ro Terminali.....	117
Şekil 4.9	: Trieste Ro-Ro Terminali.....	118
Şekil 4.10	: Trenlere Yüklendi TIR'lar.....	122
Şekil 4.11	: Avrupa'daki Ro-La Güzergahları.....	122
Şekil 4.12	: Halkalı-Vels Ro-La Güzergahı.....	125
Şekil 4.13	: Türkiye Almanya Karayolu Taşımacılığında Kullanılan Alternatif Güzergah	128
Şekil 4.14	: Türkiye Almanya Karayolu Taşımacılığında Kullanılan Alternatif Güzergah	129
Şekil 4.15	: Türkiye Almanya Karayolu Taşımacılığında Kullanılan Alternatif Güzergah	130
Şekil 4.16	: Türkiye Almanya Karayolu + Ro-La Taşımacılığında Kullanılan Alternatif Güzergah.....	134

Şekil 4.17	: Türkiye Almanya Karayolu + Ro-La Taşımacılığında Kullanılan Alternatif Güzergah	137
Şekil 4.18	: Türkiye- Almanya Karayolu Yük Taşımacılığında Kullanılan Ro-Ro Güzergahları	140
Şekil 4.19	: Türkiye Almanya Karayolu + Ro-Ro Taşımacılığında Kullanılan Alternatif Güzergah	141
Şekil 4.20	: Türkiye Almanya Karayolu + Ro-Ro + Ro-La Taşımacılığında Kullanılan Alternatif Güzergah	143

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1	: 2000-2008 Ve 2008-2009 Ocak-Eylül Karşılaştırmalı Dış Ticaret İstatistikleri.....	4
Tablo 2.2	: 2006-2008 Yıllık Dış Ticaret Hacimleri, Denge ve Değişim İstatistikleri.....	5
Tablo 2.3	: Ülke Gruplarına Göre 2003-2008 İhracat Verileri.....	8
Tablo 2.4	: Ülke Gruplarına Göre 2003-2008 İthalat Verileri.....	9
Tablo 2.5	: Diğer Avrupa ve Ab 27 Ülkeleri 2008-2009 Eylül , 2008-2009 Ocak-Eylül İhracat Verileri.....	10
Tablo 2.6	: Diğer Avrupa Ve Ab 27 Ülkeleri 2008-2009 Eylül, 2008-2009 Ocak-Eylül İthalat Verileri.....	10
Tablo 2.7	: Türkiye'nin Dış Ticaret Hacminde İlk 30 Ülke.....	11
Tablo 2.8	: Türkiye'nin İhracatında İlk 20 Ülke.....	12
Tablo 2.9	: Türkiye'nin İthalatında İlk 20 Ülke.....	13
Tablo 2.10	: Almanya İhracatında 2008-2009 Eylül, 2008-2009 Ocak-Eylül İstatistikleri.....	14
Tablo 2.11	: Almanya İthalatında 2008-2009 Eylül, 2008-2009 Ocak-Eylül İstatistikleri.....	15
Tablo 2.12	: 2006-2008 Sektörlerin Dış Ticaret Dengeleri.....	16
Tablo 2.13	: 2006-2008 Yılları Arası Türkiye İhracatın Sektörel Dağılımı, Değişim Oranları Ve Payları.....	16
Tablo 2.14	: 2006-2008 Yılları Arası Türkiye İthalatının Sektörel Dağılımı, Değişim Oranları Ve Payları.....	17
Tablo 2.15	: Türkiye İhracatındaki İlk 20 Fasıl - 2008-2009 Ocak-Eylül Karşılaştırmalı Değer Sıralamasına Göre	18
Tablo 2.16	: Türkiye İthalatındaki İlk 20 Fasıl - 2008-2009 Ocak-Eylül Karşılaştırmalı Değer Sıralamasına Göre.....	19
Tablo 2.17	: Almanya Federal Cumhuriyeti'nin Nüfus Dağılımı.....	22
Tablo 2.18	: Almanya'nın Gayri Safi Yurt İçi Hasılasının , Ulusal Gelirinin Ve Kişi Başına Düşen Gelirinin 2000-2008 Yılları Arasındaki Gelişimi	23
Tablo 2.19	: Almanya'nın 2000-2008 Yılları Arası İthalat, İhracat, Dış Ticaret Dengesi ve Dış Ticaret Hacimleri.....	24
Tablo 2.20	: Almanya'nın 2008 Yılı İhracatındaki Başlıca 10 Ülke ve Türkiye'nin Yeri.....	25
Tablo 2.21	: Almanya'nın 2008 Yılı İthalatında Başlıca 10 Ülke ve Türkiye'nin Yeri.....	26
Tablo 2.22	: 2008 Yılı Almanya Üretim İstatistikleri Ürün Grupları Sınıflandırması.....	27
Tablo 2.23	: Türkiye Almanya 2000-2008 Yılları Arası İhracat, İthalat, Denge Ve Dış Ticaret Verileri.....	30

Tablo 2.24	: 2007 Ve 2008 Yıllarında Türkiye'nin Almanya'ya İhraç Ettiği Ürünlerin Sektörel Dağılımı.....	32
Tablo 2.25	: 2007 Ve 2008 Yılları İçin Türkiye'nin Almanya'dan İthal Ettiği Ürünlerin Sektörel Dağılımı.....	34
Tablo 3.1	: Türkiye Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Filosu.....	91
Tablo 3.2	: 2000-2009 Üçüncü Çeyreği Dahil Türkiye Dış Ticaretin Taşıma Modlarına Göre Dağılımı.....	92
Tablo 3.3	: 2000-2009 Üçüncü Çeyreği Dahil Türkiye İhracatının Taşıma Modlarına Göre Dağılımı.....	93
Tablo 3.4	: 2000-2009 Üçüncü Çeyreği Dahil Türkiye İthalatın Taşıma Modlarına Göre Dağılımı.....	96
Tablo 3.5	: 2004 Ve 2005 Yıllarına Ait Dış Ticaretin Taşıma Modlarına Göre Miktar Ve Mal Değeri Olarak Dağılımı.....	97
Tablo 3.6	: 2006 Ve 2007 Yıllarına Ait Dış Ticaretin Taşıma Modlarına Göre Miktar Ve Mal Değeri Olarak Dağılımı.....	98
Tablo 3.7	: 2002 - 2008 Yılları Arasında Uluslararası Karayolu Taşımacılığının Türkiye Ekonomise Sağladığı Döviz Girdisi.....	99
Tablo 3.8	: 2000-2009 Üçüncü Çeyreği Dahil Almanya İhracat, Avrupa İhracat ve Toplam İhracat Sefer İstatistikleri.....	100
Tablo 3.9	: 2000-2009 Üçüncü Çeyreği Dahil İhracat, İthalat ve Toplam Sefer İstatistikleri.....	102
Tablo 3.10	: 2006 Yılı İçinde Türk-Alman Karayolu Taşımacılığı Karma Komisyonu Tarafından Kesin Tespit Edilen Kotalar.....	103
Tablo 3.11	: 2007 Yılı İçin Türk-Alman Karayolu Taşımacılığı Karma Komisyonu Tarafından Belirlenen Geçici Kotalar.....	103
Tablo 3.12	: 2008 Yılı İçinde Türk-Alman Karayolu Taşımacılığı Karma Komisyonu Tarafından Kesin Tespit Edilen Kotalar.....	104
Tablo 3.13	: 2009 Yılı İçin Türk-Alman Karayolu Taşımacılığı Karma Komisyonu Tarafından Belirlenen Geçici Kotalar.....	104
Tablo 4.1	: 2004 - 2009 Yılı İkinci Çeyreği Dahil Avrupa'ya Yapılan Ro-Ro Seferleri.....	119
Tablo 4.2	: 2004 - 2009 Yılı Üçüncü Çeyreği Dahil Almanya'ya Yapılan İhracat Çıkışlarındaki Salt Karayolu, Ro-Ro Verileri ve 2008 Yılı İle 2009 Yılı İlk Üç Çeyrek Karşılaştırmaları.....	121
Tablo 4.3	: 2000-2009 İlk İki Çeyreği Dahil Türkiye - Almanya Karayolu Taşımacılığı Yapan Araçların Kullanmış Olduğu Güzergahlardaki Araç İstatistikleri.....	125
Tablo 4.4	: Türkiye Almanya Arasında Yapılacak Ticari Bir Seferde Kullanılan Taşıma Modlarının Sefer Süresi, Mesafe ve Maliyet Karşılaştırmaları.....	145

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ADR	: Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
AETR	: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması
ATP	: Bozulabilir Gıda Maddelerinin Uluslararası Taşımacılığı ve Taşımalarında Özel Araçların Kullanımı Antlaşması
BM	: Birleşmiş Milletler
CEE	: Avrupa Ekonomik Komisyonu
CMR	: Karayoluyla Uluslararası Yük Taşımacılığına İlişkin Sözleşme
DEİK	: Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu
DTÖ(WTO)	: Dünya Ticaret Örgütü
ECMT-UBAK	: Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı
EFTA	: Avrupa Serbest Ticaret İşbirliği
ERF	: Avrupa Birliği Yol Federasyonu
FIATA	: Uluslararası Taşıma Organizatörleri Dernekleri Federasyonu
GSYİH	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
ILO	: Uluslararası Çalışma Örgütü
IRU	: Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
MEDA TEN-T	: Akdeniz ve Trans-Avrupa Ulaşım Ağları
OECD	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
OGT	: Ortak Gümrük Tarifesi
PETRA	: Pan- Avrupa Ulaşım Alanları
RODER	: Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği
RO-LA	: Rollande Landstrasse
RO-RO	: Roll on / Roll off
SECI	: Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi
TEM	: Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu
TEN-T	: Trans - Avrupa Ulaşım Ağı
TIR	: TIR Karnesi Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi
TİM	: Türkiye İhracatçılar Meclisi
TND	: Türkiye Nakliyeciler Derneği
TRACECA	: Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TTOK	: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu

UATOD	: Uluslararası Kara Taşıyıcıları Birliği
UKAD	: Uluslararası Hava Kargo Acenteleri Derneği
UND	: Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UNECE	: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi
UNMAD	: Uluslararası Nakliye Müteahhid ve Acentaları Derneği
UTİKAD	: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği

ÖZET

TÜRKİYE ALMANYA ARASINDAKİ TİCARİ KARAYOLU TAŞIMACILIĞI, İÇ DAĞITIM KANALLARI VE DEPO OPTİMİZASYONU

Türkiye’de karayolu taşımacılığı, altyapının olanak vermesi sayesinde Avrupa’nın en önemli filolarından biri konumuna gelmiştir. Türkiye’nin önemli ticaret partneri Almanya ile yapılan ithalat ve ihracat taşımalarında karayolu servisleri sık kullanılan bir sistem olmuştur. Önemli bir konu olan geçiş belgeleri, yol yasakları ve kotalar gibi sorunların minimuma indirildiği, şöför çalışma şartlarının daha elverişli olduğu denizyolu ve demiryolu servisleri ile entegre edilen karayolu taşımacılığı Almanya ile ticarete avantajlı konuma gelmiştir. Lojistik hizmet sunmanın sadece uluslararası taşıma olmadığı konumda, ürünlerin düzenli ve zamanında dağıtılması ve toplanması, buna bağlı olarak optimum seviyede depolanması ve atıl kapasite kullanımının ortada kalkmasında önem arz etmektedir.

Çalışmada Türkiye Almanya ticari karayolu taşımacılığı analiz edilmiş, alternatif güzergahlar üzerinde çalışmalar yapılmıştır. Dağıtım kanalları içerisinde, lojistik merkezlerin, köylerin önemi belirtilmiş ve depolama, depo optimizasyonunun önemi vurgulanmıştır.

SUMMARY

INNER DISTRIBUTION CHANNELS AND STORAGE OPTIMIZATION OF TRADE ROADWAY TRANSPORTATION BETWEEN TURKEY AND GERMANY

Thanks to its well based and integrated infrastructure opportunities, Turkey's roadway transportation truck fleet has become one of the Europe's largest and the most important ones. Roadway transportation service is a mode that used very frequent for the both export and import carriages between Turkey and its important foreign trade partner Germany. With minimized problems on issues such as transit bills, driving bans and quotas, more convenient work conditions for the truck drivers and seaway / railroad integrated roadway transportation network helps the roadway transportation services to take the advantageous position at the trade with Germany. In a medium that furnishing logistics services' mean is not only an international transportation; orderly and timely distribution and picking up of the goods, depending on this the storage at the optimum level and disappearance of the usage of idle capacity have also cardinal importance.

In the study, commercial roadway transportation between Turkey and Germany has been analysed and studied on the alternative routings. Also, the importance of the logistics centers have been highlighted and the importance of storage and warehouse optimization have been underlined which are parts of a distribution channel.

1. GİRİŞ

Son yıllarda Türkiye'nin artan dış ticaretine bağlı olarak dünya ile birlikte büyüyen Türkiye lojistik sektörü, kaynakların daha verimli kullanılması için Türk ithalat ve ihracatçısının nakliyecisi olmaktan çıkıp lojistik çözüm ortağı olması yönünde önemli gelişmeler göstermiştir. Genç ve büyük bir TIR filosuna sahip olan karayolu hizmet sağlayıcıları bu gelişmede aktif rol üstlenmişlerdir.

Uzun bir geçmişe dayanan Türkiye Almanya ilişkileri günümüzde de büyük ticaret ortaklıkları yaratmıştır. Ayrıca Almanya'yı yurt edinen iki milyonun üstündeki Türk vatandaşı Almanya'yı Türkiye için önemli bir ülke konumuna getirmiştir. Dünyanın en büyük ekonomik güçlerinden biri olan Almanya lokomotif sektörleri ile dünyaya mal satmakta ve dünya ihracat liderliğini devam ettirmektedir. Büyüyen ekonomisi ile dünyada ilk yirmi ekonomi arasına giren Türkiye ise istikrarlı bir şekilde pazarlarda olmaya devam etmektedir. Almanya son yıllarda Türkiye'nin en büyük dış ticaret partneri olmuştur. Türkiye, Almanya için coğrafi açıdan pazarlara yakınlığı, lojistik dağıtım açısından avantajlı konumda olması ve kendine ait büyük bir TIR filosuna sahip olması sebebi ile önemli bir üretim üssü konumundadır. Almanya ise Türkiye için hem barındırdığı Türk vatandaşları ve onların ihtiyaçları için hemde artan tüketime bağlı olarak ürettiği ve dünyaya sattığı büyük marka ve ürünlerle önemli bir ticaret ortağıdır.

Bu çalışmanın amacı Türkiye'nin en büyük ticaret partneri olan Almanya'ya yapılan ithalat ve ihracat taşımalarında kullanılan karayolu taşıma modunun incelenmesi, optimum sefer maliyetlerinin belirlenmesi, kullanılan güzergahların analizinin yapılması, dünya ticaretinde kullanılan en yoğun taşımacılık şekli olan denizyolu taşımacılığı ve geliştirilmesi planlanan demiryolu taşımacılığının entegrasyonlarının incelenmesidir. Ayrıca hizmet üretenlerin sadece nakliyecilik yapmadığı günümüz şartlarında yapılan ithalat ve ihracatın; iç dağıtım ve toplama kanallarının durumu, geliştirilmesi, depolama ve depo yatırım sürecinin incelenmesidir.

Çalışmanın birinci kısmında; çalışmanın amacı, ortaya çıkış sebebi ve çalışmanın kapsam ve bölümleri hakkında genel bilgiler verilmiştir.

İkinci kısımda; Türkiye'nin dış ticaret hacmi, dış ticaretindeki ülkeler, sektörler ve ürün kalemleri analiz edilerek incelenmiştir. Daha sonra Almanya'nın coğrafi, demografik yapısı, Almanya ekonomisi, dış ticareti ve gelişme süreci, Türkiye Almanya arasındaki ticari anlaşmalar, protokoller ve dış ticaret istatistikleri incelenmiş ve yorumlanmıştır.

Üçüncü kısımda; çalışmanın ana konusu olan ticari karayolu taşımacılığı, bileşenleri, avantaj ve dezavantajları, ulusal ve uluslararası kuruluşlar, karayolu taşımacılığında uluslararası seviyede oluşturulan sözleşmeler amaç ve işleyişleri ile anlatılmıştır. Türkiye Almanya arasında ticari karayolu taşımacılığı yaparken kullanılması gerekli olan belgeler amaç ve gereklilikleri ile anlatılmıştır. Daha sonra iç dağıtım ve toplama kanalları, Türkiye'de kabotaj hattında hizmet sunan firmalar ve hatlar, depolama ve depo bileşenleri, depo inşaa tasarım süreci incelenmiştir. Gelişen taşımacılık sektöründe oluşturulan ulaşım ağları ve koridorları ayrıca Türkiye'nin bu projelerde bulunduğu konumlar anlatılmıştır. Türkiye Almanya arasındaki ticari karayolu taşımacılığı istatistikleri, karayolu taşımacılığının dünya ve Türkiye ekonomisindeki yeri ve sağladığı döviz girdisi analiz edilmiştir.

Dördüncü kısımda; Türkiye Almanya arasında yapılacak karayolu taşımacılığı için alternatif güzergahların belirlenmesi, Ro-Ro ve Ro-La taşımacılığı ile entegrasyonu incelenmiştir. Seçilmiş bir yükleme için alternatif güzergahlarla maliyet hesapları yapılmıştır.

Çalışmanın beşinci ve son kısmında; elde edilen analiz sonucu ve bulgular irdelenerek değerlendirme yapılmıştır. Türkiye Almanya arasında yapılan ticari taşımanın diğer taşıma modlarına göre avantajları vurgulanmıştır.

2.GENEL KISIMLAR

2.1.TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARET HACMİNİN İNCELENMESİ

Küresel düzeyde yaşanan rekabet ve pazarlara zamanında ulaşma isteği coğrafi açıdan pazara yakınlığı ile Avrupa ülkeleri için önemli bir üretim üssü olan Türkiye’nin dış ticaret hacminin artmasında önemli bir unsur olmuştur. Son 8 yıllık veriler incelendiği zaman Türkiye’nin ihracat değerlerinin 2000 yılından 2008 yılına gelindiğinde yaklaşık 4,5 kat arttığı görülür. Türkiye’nin 1985 sonrası dış ticarete yönelik olarak ekonomisini dışa açması, ülke içi pazarları uluslararası seviyeye çekmek istemesi ve ihracata yönelik politikaları uygulamaya başlaması bu düzenli artışın temelini oluşturmaktadır. Tablo 2.1’de görüldüğü gibi 2009 yılında ihracatta düzenli artış 2009 yılının üçüncü çeyreği dahil 2008 yılı başında tüm dünyada patlak veren global krizin Türkiye ihracatında da yüzde 30 oranında azalmaya yol açtığını göstermektedir.

2008 verilerine göre dünyanın 17. büyük ekonomisi olan Türkiye, ithalat açısından incelenecek olursa[1]; Türkiye’de 1980 öncesi ithalatta korumacılık, miktarda kısıtlamalar ve yüksek tarife oranları mevcuttu. Amaç yerli sanayiye ve üreticiyi korumaktı. 1985 ve sonrası yıllar Türkiye’nin ithalat politikasında ithal ikamesine dayalı uygulamaların terk edilmeye başlandığı ve aşırı korumacı dış ticaret politikasının yerini giderek daha açık ve ihracata dayalı bir politikanın aldığı bir dönemin başlangıcı kabul edilebilir. İhracat verilerinde de bahsedildiği gibi 1990 ve sonrası yıllarda ihracat ve ithalat rakamlarındaki büyük artışlar bu şekilde sağlanmıştır.

Tablo 2.1: 2000-2008 ve 2008-2009 Ocak-Eylül Karşılaştırmalı Dış Ticaret İstatistikleri [2]

DIŞ TİCARET												
Milyon \$												
	YILLIK									OCAK-EYLÜL		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008	2009	DEĞ. %
İHRACAT (FOB)	27.775	31.334	36.059	47.253	63.167	73.476	85.535	107.272	132.027	105.187	73.116	-30,5
İTHALAT (CIF)	54.503	41.399	51.554	69.340	97.540	116.774	139.576	170.063	201.964	163.543	100.142	-38,8
DIŞ TİCARET HACMİ	82.278	72.733	87.613	116.593	160.707	190.251	225.111	277.334	333.991	268.729	173.258	-35,5
DIŞ TİCARET AÇIĞI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	26.728	10.065	15.495	-22.087	-34.373	-43.298	-54.041	-62.791	-69.936	-58.356	-27.026	-53,7
İHRACAT / İTHALAT (%)	51,0	75,7	69,9	68,1	64,8	62,9	61,3	63,1	65,4	64,3	73,0	13,5
İHRACAT / GSMH (%)	10,5	15,9	15,6	15,5	16,2	15,3	16,2	16,5	17,8	...	...	...
İTHALAT / GSMH (%)	20,5	21,0	22,4	22,7	25,0	24,3	26,5	26,2	27,2	...	...	...

Türk ekonomisinin hassas olarak kabul edilen bazı sektörlerinde, yerli sanayinin korunması amacıyla yüksek oranlarda gümrük vergisi uygulaması belli bir süre devam etmekle birlikte, özellikle Gümrük Birliği kararının yürürlüğe girmesi sonucu AB'nin Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) oranlarının benimsenmesi ile, gümrük tarife oranlarında önemli ölçüde indirimler gerçekleşmiştir. 1995 yılında imzalanan Gümrük birliği anlaşması ile de Türkiye'de ithalat rakamları yıl ve yıl artışa geçmiştir. Türkiye'nin ithalat değerlerinin 2000 yılından 2008 yılına gelindiğinde ihracat değerlerinde olduğu gibi artış göstererek yaklaşık 4 katına çıktığı görülür. Dış ticaret hacmi olarak da aynı süreler içinde doğrusal olarak 4 katlık bir artış mevcuttur. 2009 ilk üç çeyreği dahil, ithalat da ihracatta olduğu gibi bir düşüş mevcuttur. İhracat ürünlerinin büyük bir kısmının ithal hammadde ve yarı mamuller ile karşılandığı için ithalat oranında düşüş daha fazla olmuştur. 2008 sonu Dünya Ticaret Örgütü verilerine göre Türkiye'nin dış ticaret hacmi 333,9 Milyar dolara ulaşmıştır. 2007 yılına göre yüzde 23,1' lik ihracat artışı ve 132 Milyar dolarlık ihracat ile Türkiye dünya ihracat liginde bir basamak yükselerek 32. sıraya yükselmiştir. Dünya ithalat liginde ise yüzde 18,8'lik ithalat artışı ve 201 Milyar dolarlık ithalat ile 2007 yılına göre bir sıra gerileyerek 20'liğe düşmüştür [3]. Gelişen bir ekonomiye sahip Türkiye'nin 2009 yılı içinde düşük kur politikasının izlenmeye devam edilmesi, yeni pazarlara açılımı ile ihracat hacminde artış, Avrupa

ortalamasından hızlı artan nüfusu ve ihracat ürünlerinin üretimindeki hammadde ve yarı mamullerdeki ithalat oranının yüksekliği sebebi ile de ithalatında artış beklenmektedir. Fakat küresel krizin etkisi ile 2009 ilk üç çeyreği dahil bu beklentilerin gerisinde kalınmıştır. Bu bağlamda küresel kriz sonrası dış ticaret hacminin artışı dünya sıralamasında Türkiye'nin daha üst sıralara çıkmasını sağlayacaktır.

Tablo 2.2: 2006-2008 Yıllık Dış Ticaret Hacimleri, Denge ve Değişim İstatistikleri [2]

	Milyon \$			Fark		% Değişim	
	2006	2007	2008	07/06	08/07	07/06	08/07
İhracat	85.535	107.272	132.025	21.737	24.753	25,4	23,1
İthalat	139.576	170.063	201.963	30.487	31.900	21,8	18,8
Hacim	225.111	277.335	333.988	52.224	56.653	23,2	20,4
Denge	-54.041	-62.791	-69.938	-8.750	-7.147	16,2	11,4

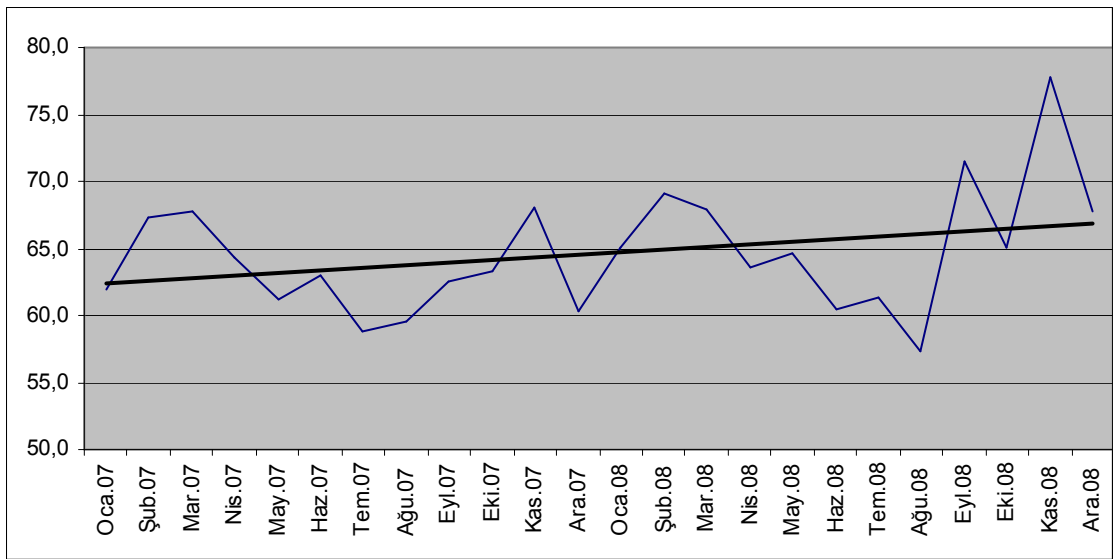
Tablo 2.2’de 2008 yılına bakılacak olursa; 2008 yılında ihracat 2007 yılına göre yüzde 23,1 oranında artarak 132 milyar dolara, ithalat ise yüzde 18,8 oranında artarak 201,9 milyar dolara yükselmiştir. Artış oranları açısından incelendiğinde 2008 yılı dış ticaret artış hızının performansı, 2007 yılından daha düşük gerçekleşmiştir. 2007 yılında bu oran yüzde 23,2 iken 2008 yılında yüzde 20,4’de kalmıştır. Rakamsal olarak artış 2007 değerlerine göre daha iyi olmuş ve 56,6 milyar doları bulmuştur.

2008 yılında dış ticaret hacmi yüzde 20,4 oranında artış göstermiş ve 333,9 milyar dolara ulaşmıştır. Dış ticaret açığı ise yüzde 11,4 oranında artarak 69,9 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Dış ticaret açığının artış oranı, önceki yıla göre yüzde 11,4’de kalarak gerilemiştir, fakat açık rakamsal olarak 4,4 milyar daha artmıştır [4].

Son 8 yıllık dış ticaret verilerine bakıldığında diğer önemli bir konu ise dış ticaret açığıdır. 2000-2008 yılları arasında dış ticaret açığı 2000 yılına göre 2,5 kat artmıştır. İthalat-ihracat arasındaki dengesizlik sürekli artış göstererek karşılama oranlarını değiştirmiştir. Şekil 2.1’de 2007 ve 2008 yıllarına ait ihracatın ithalatı karşılama oranları mevcuttur.

İhracatın ithalatı karşılama oranı, 2008 yılında inişli çıkışlı bir seyir izlemiştir. Ancak, Eylül ayından itibaren iç tüketimin kısılması ve ithalatın ciddi oranda azalması sebebiyle bir yükseliş trendine girmiştir..

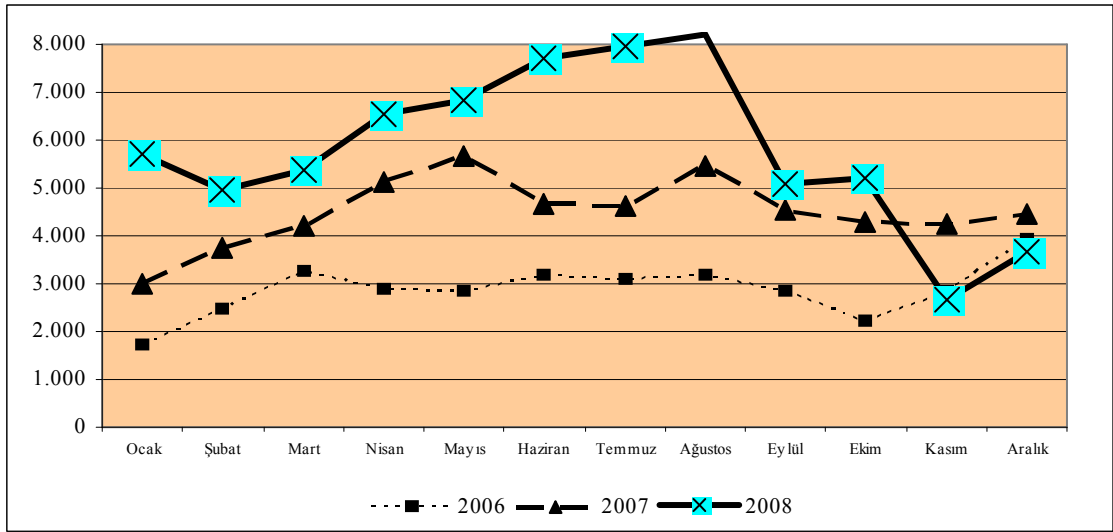
Şekil 2.2’de siyah çizgi ile gösterilen karşılama oranının eğilimi, orta ve uzun dönemde karşılama oranının hafif bir yükselme içinde olduğunu ortaya koymaktadır. 2006’da yıllık yüzde 61,3 olan ihracatın ithalatı karşılama oranı 2008’de yüzde 66’ya yükselmiştir [4].



Şekil 2.1: 2007-2008 Aylar İtibariyle İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%) [2]

Dış ticaret açığı, 2008 yılının Ağustos ayında 8 milyar doları aşmıştır. Bu açık son üç yılda bir ayda verilen en büyük rakamdır (Şekil 2.2). Ancak, küresel krize paralel olarak, 2008 yılının Eylül ayından itibaren gerilemeye başlamıştır. Dış ticaret açığının hacmine oranındaki değişimler, dış ticaret hacminde ihracat veya ithalatın hangisinin daha etkin olarak geliştiğini göstermektedir [4].

Dış ticaret açığının hacmine oranında 2007 yılının ikinci çeyreğinde yüzde 22,8’e yükselmiş, son çeyrekte ise yüzde 17,7’ye gerilemiştir. 2008 yılının ortalama dış ticaret açığının hacmine oranı 2007 yılının gerisinde gerçekleşmiştir. Dolayısıyla, dış ticaretin gelişiminde ihracat, ithalata göre daha etkin rol oynamaya başlamıştır [4].



Şekil 2.2: 2006-2008 Aylık Dış Ticaret Açığı (Milyon \$) [2]

2.2.TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETİNDEKİ ÜLKELER

2008 yılından itibaren dünya ekonomisini etkisi altına alan küresel kriz öncelikle finansal sektörleri etkilemiş ve fon akımlarında daralmalar yaratmıştır. Krizin küresel ticarete etkisi ise 2008 yılının üçüncü çeyreğinden itibaren gözlemlenmeye başlamıştır. Son çeyrekte ve 2009 yılında daralma devam etmiştir. Türkiye’nin ticaret yapmış olduğu ülkeler ithalat-ihracat ve ülke grubu bazında incelenecek olursa, 2008 ihracat tutarının yüzde 50’si AB 27 ülkelerine, ithalat tutarının ise yüzde 35’i AB 27 ülkelerinden yapıldığı görülür.

AB 27 ülkeleri içinde yüksek ekonomik göstergelere sahip önceki üyeler AB 15 ülkeleri yüzde 50’lik oran içindeki büyük paya sahip ülkelerdir, aynı şekilde ithalatta da AB 15 ülkeleri yüzde 35’lik oran içindeki büyük paya hakimdir.

Tablo 2.3: Ülke Gruplarına Göre 2003-2008 İhracat Verileri (Milyon \$) [2]

ÜLKE GRUPLARINA GÖRE İHRACAT						
Milyon \$						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
GENEL İHRACAT TOPLAMI	47.253	63.167	73.476	85.535	107.272	132.027
A- AB (27)	27.394	36.581	41.365	47.935	60.399	63.390
B-TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ	1.928	2.564	2.973	2.967	2.943	3.008
C-DİĞER ÜLKELER	17.931	24.022	29.137	34.633	43.930	65.622
1-Diğer Avrupa	3.362	4.507	5.855	7.962	10.843	15.678
2-AFRİKA	2.131	2.968	3.631	4.566	5.976	9.063
Kuzey Afrika	1.577	2.203	2.544	3.097	4.030	5.850
Diğer Afrika	554	765	1.087	1.469	1.947	3.212
3-AMERİKA	4.269	5.733	5.960	6.328	5.603	6.532
Kuzey Amerika	3.973	5.207	5.276	5.439	4.541	4.802
Orta Amerika ve Karayipler	166	334	411	548	549	829
Güney Amerika	131	193	274	341	514	901
4-ASYA	7.813	10.465	13.213	15.257	20.309	32.505
Yakın ve Orta Doğu	5.465	7.921	10.184	11.316	15.081	25.430
Diğer Asya	2.348	2.544	3.029	3.942	5.227	7.074
5-Avustralya ve Yeni Zelanda	158	264	271	327	343	435
6-Diğer Ülke ve Bölgeler	197	84	208	192	857	1.410
Seçilmiş ülke grupları						
OECD Ülkeleri	30.425	40.518	44.355	54.481	65.675	70.472
EFTA Ülkeleri	538	667	821	1.189	1.328	3.262
Karadeniz Ekonomik İşbirliği	5.044	6.779	8.620	11.584	16.784	20.867
Ekonomik İşbirliği Teşkilatı	1.569	2.206	2.670	3.341	4.700	6.248
Bağımsız Devletler Topluluğu	2.963	3.962	5.057	6.993	10.088	13.938
Türk Cumhuriyetleri	899	1.194	1.409	1.982	2.874	3.749
İslam Konferansı Teşkilatı	7.205	10.214	13.061	15.007	20.311	32.597

Tablo 2.3’de görüldüğü gibi ihracat toplamında tüm Avrupa’nın oranı yüzde 60’a çıkmaktadır. Bu oran ithalata bakıldığında zamanda Avrupa’dan yapılan ithalat tüm ithalatın yine oransal olarak yüzde 60’ını karşılamaktadır. AB’ye 2005 ve 2007 yılında üye olan ve birliğe dinamizm getirmesi beklenen GYÜ (Gelişme Yolundaki Ülkeler)

niteliğindeki 12 ülke AB 12 ile Türkiye'nin dış ticaret hacmi 2008 yılında, diğer AB ülkeleri AB 15 ile karşılaştırıldığında daha yavaş bir artış göstermiştir [4].

Tablo 2.4: Ülke Gruplarına Göre 2003-2008 İthalat Verileri (Milyon \$) [2]

ÜLKE GRUPLARINA GÖRE İTHALAT						
<i>Milyon \$</i>						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
GENEL İTHALAT TOPLAMI	69.340	97.540	116.774	139.576	170.063	201.964
A- AB (27)	35.140	48.103	52.696	59.401	68.612	74.802
B-TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ	589	811	760	944	1.224	1.334
C-DİĞER ÜLKELER	33.611	48.626	63.318	79.231	100.227	125.827
1- Diğer Avrupa	10.342	15.757	20.386	25.695	34.254	44.196
2- AFRİKA	3.338	4.820	6.047	7.405	6.784	7.770
Kuzey Afrika	2.519	3.231	4.212	4.878	3.616	5.267
Diğer Afrika	820	1.589	1.835	2.526	3.168	2.503
3- AMERİKA	4.922	6.595	7.857	9.401	12.152	17.224
Kuzey Amerika	3.741	5.114	5.823	6.936	9.033	13.404
Orta Amerika ve Karayipler	169	209	287	335	448	560
Güney Amerika	1.012	1.271	1.747	2.131	2.671	3.260
4- ASYA	14.099	21.085	28.548	36.226	46.300	55.715
Yakın ve Orta Doğu	4.455	5.585	7.967	10.568	12.641	17.628
Diğer Asya	9.644	15.500	20.581	25.658	33.658	38.087
5- Avustralya ve Yeni Zelanda	247	302	321	399	672	876
6- Diğer Ülke ve Bölgeler	662	67	158	105	66	45
SEÇİLMİŞ ÜLKE GRUPLARI						
OECD Ülkeleri	43.899	59.650	66.107	77.813	91.857	102.902
Avrupa Serbest Ticaret İşbirliği (EFTA)	3.396	3.911	4.440	4.522	5.775	6.218
Karadeniz Ekonomik İşb. Teşkilatı (KEİ)	9.298	15.368	20.480	27.021	34.809	45.632
Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT)	2.736	3.218	5.108	8.102	9.972	13.221
Bağımsız Devletler Topluluğu(BDT)	7.777	12.927	17.253	23.373	31.263	42.614
Türk Cumhuriyetleri	623	754	1.267	1.967	2.669	4.279
İslam Konferansı Teşkilatı (İKT)	8.195	10.631	14.459	19.111	21.524	29.179

Avrupa'dan sonra en büyük ihracat Yakın ve Orta doğuya yapılmıştır. İthalat da ise diğer Avrupa içinde bulunan Rusya'dan yapılan enerji ithalatı bu oranı arttırmıştır. Dünya piyasalarına hakim olan ucuz iş gücüne sahip Asya, Avrupa dışındaki en yüksek ithalat payına sahiptir (Tablo 2.4). Türkiye'nin diğer pazarlara girmesi ile önümüzdeki yıllarda Avrupa ile yapılan ticaret de rakamsal olarak artış beklenirken oransal olarak artış beklenmemektedir.

Dış ticarete Avrupa'nın Türkiye'nin en büyük ticaret partneri olduğu görülür. Küresel krizin 2008 sonunda etkilemeye başladığı küresel ticaret verilerine göre Türkiye toplam dış ticaretinin yüzde 60'ını Avrupa ülkelerine ve bu ticaretin yüzde 70'inde AB 27 ülkelerine yapmaktadır. Küresel kriz ile birlikte 2009 verilerinde azalmayla birlikte son durum Tablo 2.5 ve Tablo 2.6'daki şekli almıştır.

Tablo 2.5: Diğer Avrupa ve AB 27 Ülkeleri 2008-2009 Eylül , 2008-2009 Ocak-Eylül İhracat Verileri (Milyon \$) [2]

ÜLKE GRUPLARINA GÖRE İHRACAT										
										Milyon \$
	EYLÜL					OCAK-EYLÜL				
	2008	% DAĞ.	2009	% DAĞ.	% DEĞ.	2008	% DAĞ.	2009	% DAĞ.	% DEĞ.
GENEL İHRACAT TOPLAMI	12.793	100	8.501	100	-33,6	105.187	100	73.116	100	-30,5
A- AB (27)	5.720	44,7	4.255	50,1	-25,6	51.268	48,7	32.971	45,1	-35,7
DİĞER AVRUPA	1.331	10,4	848	10	-36,3	12.275	11,7	8.503	11,6	-30,7

Tablo 2.6: Diğer Avrupa ve AB 27 Ülkeleri 2008-2009 Eylül, 2008-2009 Ocak-Eylül İthalat Verileri (Milyon \$) [2]

ÜLKE GRUPLARINA GÖRE İTHALAT										
										Milyon \$
	EYLÜL					OCAK-EYLÜL				
	2008	% DAĞ.	2009	% DAĞ.	% DEĞ.	2008	% DAĞ.	2009	% DAĞ.	% DEĞ.
GENEL İTHALAT TOPLAMI	17.885	100	12.449	100	-30,4	163.543	100	100.142	100	-38,8
A- AB (27)	6.099	34,1	5.172	41,5	-15,2	60.522	37	40.127	40,1	-33,7
1- DİĞER AVRUPA	3.788	21,2	2.220	17,8	-41,4	36.222	22,1	18.605	18,6	-87,4

1995 sonrası gümrük birliği antlaşmasıyla birlikte Türkiye-Avrupa ticareti yükselişini artarak devam ettirmiştir. İthalat ve ihracat yapılan ülkeler verilere göre incelenecek olursa, AB 27 üyesi ve sosyal piyasa ekonomisi anlayışıyla gelişmiş bir pazar yapısına sahip olan Almanya Türkiye'nin dış ticaretteki en büyük ticaret ortaklarından biridir.

2008 yılı verilerine göre Türkiye Almanya ile dış ticaret hacmini bir önceki seneye göre rakamsal olarak arttırmıştır. Tüm ticaret hacminde Almanya ile yapılan ticaretin oranı 2008 itibari ile yaklaşık yüzde 9,8 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 2.7: Türkiye'nin Dış Ticaret Hacminde İlk 30 Ülke (Milyon \$) [2]

	Dış Ticaret Hacmi			Hacimde Fark		Hacimde % Değişim	
	2006	2007	2008	2007/2006	2008/2007	2007/2006	2008/2007
RUSYA FEDERASYONU	21.044	28.235	37.846	7.191	9.610	34,2	34,0
ALMANYA	24.454	29.533	31.639	5.079	2.106	20,8	7,1
İTALYA	15.416	17.448	18.831	2.032	1.382	13,2	7,9
ÇİN HALK CUMHUR.	10.362	14.274	17.095	3.911	2.822	37,7	19,8
A.B.D.	11.322	12.337	16.276	1.015	3.939	9,0	31,9
FRANSA	11.844	13.824	15.640	1.980	1.815	16,7	13,1
İNGİLTERE	11.952	14.104	13.483	2.152	-621	18,0	-4,4
İRAN	6.694	8.057	10.229	1.363	2.173	20,4	27,0
BİR.ARAP EMİRLİK.	2.338	3.711	8.667	1.373	4.956	58,7	133,5
İSPANYA	7.553	8.923	8.595	1.370	-328	18,1	-3,7
İSVİÇRE	4.916	6.204	8.445	1.288	2.241	26,2	36,1
UKRAYNA	4.180	6.000	8.294	1.820	2.294	43,5	38,2
ROMANYA	5.019	6.757	7.535	1.737	778	34,6	11,5
HOLLANDA	4.699	5.674	6.200	975	526	20,7	9,3
SUUDİ ARABİSTAN	3.235	3.927	5.524	692	1.597	21,4	40,7
BELÇİKA	3.858	4.604	5.273	746	669	19,3	14,5
IRAK	2.965	3.490	5.238	525	1.748	17,7	50,1
CEZAYİR	2.885	3.340	4.876	455	1.535	15,8	46,0
GÜNEY KORE CUM.	3.712	4.522	4.363	810	-159	21,8	-3,5
JAPONYA	3.480	3.950	4.357	471	407	13,5	10,3
BULGARİSTAN	3.231	4.012	3.992	780	-20	24,2	-0,5
YUNANİSTAN	2.648	3.213	3.581	565	368	21,3	11,5
POLONYA	2.497	3.083	3.565	586	482	23,5	15,6
İSRAİL	2.311	2.740	3.383	429	643	18,5	23,5
KAZAKİSTAN	1.691	2.364	3.223	673	859	39,8	36,3
HİNDİSTAN	1.802	2.648	3.001	846	353	47,0	13,3
İSVEÇ	2.275	2.599	2.828	324	229	14,2	8,8
GÜNEY AFRİKA CUM.	2.392	2.826	2.741	434	-85	18,2	-3,0
AZERBAYCAN-NAHÇ.	1.036	1.377	2.596	342	1.219	33,0	88,5
AVUSTURYA	1.787	2.195	2.516	408	321	22,9	14,6
LİSTE TOPLAMI	183.599	225.972	269.830	42.373	43.859	23,1	19,4
GENEL TOPLAM	225.111	277.336	333.986	52.225	56.650	23,2	20,4

Tablo 2.7 incelendiği zaman; Türkiye'nin dış ticaret hacminde ilk 30 ülkeden 13'ü AB üyesi, 4'ü Diğer Avrupa, 5'i Diğer Asya, 6'sı ise Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkesidir. Diğer ikisi ise dünyanın en büyük ekonomisi olan ABD ile altın ithalatı yapılan Güney Afrika Cumhuriyetidir. İran, Irak, Cezayir, BAE, Kazakistan, Suudi Arabistan ve

Rusya'dan yapılan ithalatın büyük kısmını madencilik ürünleri meydana getirmiştir. Rusya Federasyonu'ndan yapılan ithalatın yüzde 81'ini, Cezayir'den yapılan ithalatın yüzde 97'sini ve Suudi Arabistan'dan yapılan ithalatın yüzde 70'ini madencilik ürünleri oluşturmaktadır. Madencilik ürünleri içerisinde ise petrol ve demir ve çeliğin büyük payı bulunmaktadır. 2008 yılında dış ticaret hacminin en yüksek oranlı artış gösterdiği ülkeler; BAE, Azerbaycan, Irak, Cezayir ve S.Arabistan olmuştur [4].

Tablo 2.8: Türkiye'nin İhracatında İlk 20 Ülke (Milyon \$) [2]

		Milyon \$			% Değişim		% Pay		
		2006	2007	2008	07/06	08/07	2006	2007	2008
1	Almanya	9.686	11.993	12.952	23,8	8,0	11,3	11,2	9,8
2	İngiltere	6.814	8.627	8.159	26,6	-5,4	8,0	8,0	6,2
3	BAE	1.986	3.241	7.975	63,2	146,1	2,3	3,0	6,0
4	İtalya	6.752	7.480	7.819	10,8	4,5	7,9	7,0	5,9
5	Fransa	4.604	5.974	6.618	29,8	10,8	5,4	5,6	5,0
6	Rusya Fed.	3.238	4.727	6.481	46,0	37,1	3,8	4,4	4,9
7	A.B.D.	5.061	4.171	4.300	-17,6	3,1	5,9	3,9	3,3
8	İspanya	3.720	4.580	4.047	23,1	-11,6	4,3	4,3	3,1
9	Romanya	2.350	3.644	3.987	55,0	9,4	2,7	3,4	3,0
10	Irak	2.589	2.845	3.917	9,9	37,7	3,0	2,7	3,0
11	Hollanda	2.539	3.019	3.144	18,9	4,1	3,0	2,8	2,4
12	İsviçre	901	935	2.857	3,8	205,5	1,1	0,9	2,2
13	Yunanistan	1.603	2.263	2.430	41,2	7,4	1,9	2,1	1,8
14	Suudi Arabistan	983	1.487	2.202	51,2	48,1	1,1	1,4	1,7
15	Ukrayna	1.121	1.481	2.188	32,1	47,7	1,3	1,4	1,7
16	Bulgaristan	1.568	2.060	2.152	31,4	4,4	1,8	1,9	1,6
17	Belçika	1.381	1.736	2.122	25,7	22,3	1,6	1,6	1,6
18	İran	1.067	1.441	2.030	35,1	40,8	1,2	1,3	1,5
19	İsrail	1.529	1.658	1.935	8,4	16,7	1,8	1,5	1,5
20	Azerbaycan	695	1.048	1.667	50,7	59,2	0,8	1,0	1,3
Liste Toplamı		60.190	74.410	88.982	23,6	19,6	70,4	69,4	67,4
Genel Toplam		85.535	107.272	132.025	25,4	23,1	100,0	100,0	100,0

2008 yılında Türkiye'nin ihracatında ilk 5 sırada yer alan ülkeler Almanya, İngiltere, B.A.E., İtalya ve Fransa olarak sıralanmıştır (Tablo 2.8). Bu ülkeler içinde Birleşik Arap Emirlikleri'ne ihracat artış oranı, genel ihracat artış oranının üzerindedir.

Türkiye'nin ihracatındaki ilk 20 ülkeden yalnızca İngiltere ve İspanya'ya yönelik ihracatta bir düşüş gözlenmiştir. İhracatta ilk 20 ülkenin toplam ihracat içindeki payı son iki yılda sırasıyla 1 ve 2 puan gerileyerek yüzde 67,4 olmuştur. Bu ülkeler içinde payı en belirgin şekilde düşen, 1,8 puan ile İngiltere, 1,4 puan ile Almanya ve 1,2 puan

ile İspanya olmuştur. Bu bakımdan, son iki yılda bölgesel çeşitlendirme bakımından gelişme sağlanmıştır [4]. Bu ülkelerin 10'u AB üyesi, 10'u ise AB üyesi olmayan Türkiye'nin komşu çevre ülkeleridir. Buradan da anlaşılabileceği gibi, Türkiye'nin ihracatında coğrafi yakınlık, AB ile entegrasyon ve Komşu-Çevre Ülkeler Stratejisi etkili olmaktadır [4].

Almanya'ya yapılan ihracatta son üç yıl verilerine bakıldığında oransal olarak düşüş yaşansa da rakamsal olarak artış görülmektedir. 2008 verilerinde Almanya'ya yapılan ihracat tüm ihracat toplamı içinde yaklaşık yüzde 9,8'lik paya sahiptir. Bu oran Türkiye'nin en büyük ihracat ülkesinin Almanya olduğunu göstermektedir.

Tablo 2.9: Türkiye'nin İthalatında İlk 20 Ülke Ülke (Milyon \$) [2]

		Milyon \$			% Değişim		% Pay		
		2006	2007	2008	07/06	08/07	2006	2007	2008
1	RUSYA FEDERASYONU	17.806	23.508	31.364	32,0	33,4	12,8	13,8	15,5
2	ALMANYA	14.768	17.540	18.687	18,8	6,5	10,6	10,3	9,3
3	ÇİN HALK CUMHUR.	9.669	13.234	15.658	36,9	18,3	6,9	7,8	7,8
4	A.B.D.	6.261	8.166	11.976	30,4	46,7	4,5	4,8	5,9
5	İTALYA	8.663	9.968	11.012	15,1	10,5	6,2	5,9	5,5
6	FRANSA	7.240	7.850	9.022	8,4	14,9	5,2	4,6	4,5
7	İRAN	5.627	6.615	8.200	17,6	23,9	4,0	3,9	4,1
8	UKRAYNA	3.059	4.519	6.106	47,7	35,1	2,2	2,7	3,0
9	İSVİÇRE	4.015	5.269	5.588	31,2	6,1	2,9	3,1	2,8
10	İNGİLTERE	5.138	5.477	5.324	6,6	-2,8	3,7	3,2	2,6
11	İSPANYA	3.833	4.343	4.548	13,3	4,7	2,7	2,6	2,3
12	GÜNEY KORE CUM.	3.556	4.370	4.092	22,9	-6,4	2,5	2,6	2,0
13	JAPONYA	3.217	3.703	4.027	15,1	8,7	2,3	2,2	2,0
14	ROMANYA	2.669	3.113	3.548	16,6	14,0	1,9	1,8	1,8
15	SUUDİ ARABİSTAN	2.252	2.440	3.322	8,3	36,2	1,6	1,4	1,6
16	CEZAYİR	1.865	2.108	3.262	13,1	54,7	1,3	1,2	1,6
17	BELÇİKA	2.477	2.869	3.151	15,8	9,8	1,8	1,7	1,6
18	HOLLANDA	2.160	2.655	3.056	22,9	15,1	1,5	1,6	1,5
19	HİNDİSTAN	1.579	2.300	2.458	45,6	6,9	1,1	1,4	1,2
20	KAZAKİSTAN	994	1.284	2.332	29,2	81,6	0,7	0,8	1,2
Liste Toplamı		106.847	131.332	156.734	22,9	19,3	76,6	77,2	77,6
Genel Toplam		139.576	170.063	201.963	21,8	18,8	100,0	100,0	100,0

Tablo 2.9 incelendiğinde ithalatı en çok paya sahip ilk yirmi ülkenin toplam ithalat içerisindeki payının 2008 yılında yüzde 77,6 seviyesinde olduğu görülür.

Bu dönemde Türkiye'nin ithalatında birinci sırayı yüzde 15,5 paya sahip olan Rusya Federasyonu, yüzde 9,3 pay ile ikinci sırayı da Almanya almıştır. Söz konusu

gelişmede, 2008 yılının son çeyreğine kadar enerji fiyatlarındaki artış etkisinin devam etmesi ve Rusya Federasyonu'nun Türkiye'nin enerji ithalatındaki payının artması etkili olmuştur. Benzer nedenlerle İran'dan yapılan ithalat da bu dönemde yüzde 23,9 oranında artarak 8,2 milyar dolara ulaşmıştır. Türkiye'nin ithalatında öne çıkan bir diğer ülke ise yüzde 7,8 pay ile 15,6 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirilen Çin Halk Cumhuriyeti'dir. 2008 yılında yüzde 18,3 oranında artan Çin Halk Cumhuriyeti kaynaklı ithalatın, özellikle demir çelik ürünleri, otomotiv sanayi ürünleri, diğer makine ve ulaşım araçları, hazır giyim, kimyasallar ve gıda maddeleri gibi ürünlerde ağırlığının arttığı gözlenmektedir.

Sonuç olarak Almanya ve Çin Halk Cumhuriyeti çok çeşitli ürün grupları itibariyle Türkiye'nin en önemli tedarikçileri durumuna gelmiştir [4].

Küresel kriz ile birlikte 2008 ve 2009 yılı ilk üç çeyreği dahil Almanya ile dış ticaretteki ithalat ve ihracat verileri karşılaştırılacak olunursa. İhracatta 2009 eylül ayı ile birlikte toplam ihracat içinde Almanya ihracatı geçen seneye göre oransal olarak artış göstermiştir fakat rakamsal olarak yüzde 25'lik bir kayıpla 849 milyon dolara düşmüştür. 2009 yılı üçüncü çeyreği dahil Almanya'ya yapılan ihracat 2008 yılına göre tüm ihracat içinde oransal olarak düşüş göstermiş ve rakamsal olarak da 7,040 milyar dolara gerileyerek yüzde 31,6 oranında kayıp yaşamıştır. Bu Türkiye'nin 2009 yılı ilk üç çeyreği dahil dış ticaret hacmindeki düşüşle yaklaşık aynı oranlara sahiptir. (Tablo 2.10)

Tablo 2.10: Almanya İhracatında 2008-2009 Eylül, 2008-2009 Ocak-Eylül İstatistikleri (Milyon \$) [2]

İHRACAT											
MİLYON \$											
ÜLKELER		EYLÜL					OCAK - EYLÜL				
		2008	DAĞ.%	2009	DAĞ.%	DEĞ.%	2008	DAĞ.%	2009	DAĞ.%	DEĞ.%
1-	Almanya	1.133	8,9	849	10,0	-25,1	10.289	9,8	7.040	9,6	-31,6

İthalat açısından incelenecek olunursa; Almanya ile yapılan ithalat 2008 senesine göre oransal olarak artış göstermiştir fakat rakamsal olarak yüzde 17,1'lik kayıpla 1,275 milyar dolara gerilemiştir. 2009 yılı üçüncü çeyreği dahil 2008 yılına göre tüm ithalat içinde oransal olarak artış göstermiş fakat rakamsal olarak yüzde 32,4'lük kayıpla 10,024 milyar dolara gerilemiştir (Tablo 2.11).

Tablo 2.11: Almanya İthalatında 2008-2009 Eylül, 2008-2009 Ocak-Eylül İstatistikleri (Milyon \$) [2]

İTHALAT											
MİLYON \$											
ÜLKELER		EYLÜL					OCAK - EYLÜL				
		2008	DAĞ. %	2009	DAĞ. %	DEĞ. %	2008	DAĞ. %	2009	DAĞ. %	DEĞ. %
2-	Almanya	1.537	8,6	1.275	10,2	-17,1	14.826	9,1	10.024	10,0	-32,4

2.3.TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETİNDEKİ SEKTÖRLER VE ÜRÜN KALEMLERİ

2008 yılında tarımın toplam dış ticaret hacmi içindeki payı çok fazla değişmezken, madenciliğin payı artmıştır, sanayi ürünlerinin payı yüzde 3,5’e yakın bir düşüş göstermiştir.

Tablo 2.12 incelenecek olursa 2008 yılında dış ticaret hacminin yüzde 66,6’sını sanayi ürünleri, yüzde 23,1’ini madencilik ürünleri ve yüzde 7,3’ünü tarımsal ürünler meydana getirmiştir.

Türkiye’nin 2008 yılındaki dış ticaretinin yüzde 9,9’u otomotiv sanayi ürünleri olmak üzere yüzde 27,2’si makineler ve ulaşım araçları, yüzde 11’i dokumacılık ürünleri ve hazır giyim, yüzde 9,5’i ise kimyasal ürünler meydana getirmiştir [4].

Tablo 2.12: 2006-2008 Sektörlerin Dış Ticaret Dengeleri (Milyon \$) [2]

	Milyon \$			% Pay			% Değişim	
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2007/2006	2008/2007
1- TARIMSAL ÜRÜNLER	15.919	19.582	24.511	7,1	7,1	7,3	23,0	25,2
i- Gıda Maddeleri	11.418	14.175	19.208	5,1	5,1	5,8	24,1	35,5
ii- Tarımsal Ham maddeler	4.502	5.407	5.303	2,0	1,9	1,6	20,1	-1,9
2- MADENCİLİK ÜRÜNLERİ	45.111	55.937	77.100	20,0	20,2	23,1	24,0	37,8
i- Maden cevherleri ve dokümanları	6.360	8.771	12.807	2,8	3,2	3,8	37,9	46,0
ii- Mineral yakıtlar ve mineral yağlar	32.425	39.031	55.812	14,4	14,1	16,7	20,4	43,0
iii- Demir dışı metaller	6.326	8.135	8.480	2,8	2,9	2,5	28,6	4,2
3- SANAYİ	158.581	194.402	222.483	70,4	70,1	66,6	22,6	14,4
i- Demir ve çelik	15.380	20.927	31.875	6,8	7,5	9,5	36,1	52,3
ii- Kimyasallar	22.331	26.846	31.663	9,9	9,7	9,5	20,2	17,9
iii- Diğer yarı mamuller	14.611	17.982	21.325	6,5	6,5	6,4	23,1	18,6
iv- Makinalar ve ulaşım araçları	69.789	84.109	90.740	31,0	30,3	27,2	20,5	7,9
Otomotiv sanayi ürünleri	24.651	30.265	33.028	11,0	10,9	9,9	22,8	9,1
Büro makineleri ve haberleşme cihazları	10.840	11.595	10.519	4,8	4,2	3,1	7,0	-9,3
Diğer makina ve ulaşım araçları	34.298	42.249	47.194	15,2	15,2	14,1	23,2	11,7
v- Dokümanlık ürünleri	12.412	15.102	15.208	5,5	5,4	4,6	21,7	0,7
vi- Hazır giyim	13.150	15.453	15.806	5,8	5,6	4,7	17,5	2,3
vii - Diğer tüketim malları	10.909	13.982	15.864	4,8	5,0	4,7	28,2	13,5
4- DİĞER ÜRÜNLER	5.500	7.414	9.894	2,4	2,7	3,0	34,8	33,4
GENEL TOPLAM	225.111	277.334	333.988	100,0	100,0	100,0	23,2	20,4

Tablo 2.13: 2006-2008 Yılları Arası Türkiye İhracatın Sektörel Dağılımı, Değişim Oranları Ve Payları (Milyon \$) [2]

	Milyon \$			% Değişim		% Pay		
	2006	2007	2008	07.Haz	08.Tem	2006	2007	2008
Tarımsal Ürünler	8.633	9.769	11.474	13,2	17,4	10,1	9,1	8,7
Madencilik Ürünleri	6.511	9.005	12.089	38,3	34,3	7,6	8,4	9,2
Sanayi Ürünleri	69.326	87.007	104.254	25,5	19,8	81	81,1	79
Diğer Ürünler	1.065	1.491	4.208	40	182,3	1,2	1,4	3,2
TOPLAM İHRACAT	85.535	107.272	132.025	25,4	23,1	100	100	100

2006-2008 yılları arasında yapılan ihracatın sektörel dağılımı Tablo 2.13’de görülmektedir. 2008 yılında yapılan ihracatın yüzde 8,7’sini tarımsal ürünler, yüzde 9,2’sini madencilik ürünleri, yüzde 79’unu ise sanayi ürünleri meydana getirmiştir. Diğer ürünlerin de payı artarak yüzde 3,2’ye ulaşmıştır. Son iki yılda ihracatı sırasıyla yüzde 38,3 ve yüzde 34,3 oranlarında artış gösteren madencilik ürünlerinin toplam ihracattaki payı artarken, sanayi ürünlerinin payında dikkate değer bir değişim olmamıştır. Tarımsal ürünlerin payı ise 2006 yılındaki yüzde 10,1 düzeyinden 2008 yılında yüzde 8,7’ye gerilemiştir [4].

Tablo 2.14: 2006-2008 Yılları Arası Türkiye İthalatının Sektörel Dağılımı, Değişim Oranları Ve Payları (Milyon \$) [2]

	Milyon \$			% Değişim		% Pay		
	2006	2007	2008	07/06	08/07	2006	2007	2008
Tarımsal Ürünler	7.286	9.813	13.037	34,7	32,9	5,2	5,8	6,5
Madencilik Ürünleri	38.600	46.932	65.011	21,6	38,5	27,7	27,6	32,2
Sanayi Ürünleri	89.255	107.394	118.229	20,3	10,1	63,9	63,1	58,5
Diğer Ürünler	4.435	5.923	5.685	33,6	-4,0	3,2	3,5	2,8
TOPLAM İTHALAT	139.576	170.063	201.963	21,8	18,8	100,0	100,0	100,0

2006-2008 yılları arasında yapılan ithalatın sektörel dağılımı Tablo 2.14’de görülmektedir. 2008 yılında yapılan yaklaşık 202 milyar dolarlık toplam ithalatın yüzde 58,5’ini sanayi ürünleri, yüzde 32,2’sini madencilik ürünleri, yüzde 6,5’ini tarımsal ürünler ve yüzde 2,8’ini altın başta olmak üzere diğer ürünlerin oluşturduğu görülmektedir. Sektörel açıdan en fazla artış madencilik ürünlerde görülmüştür. 2008 yılı içerisinde madencilik sektörü ithalatı 2007 yılına göre 46,9 milyar dolardan yüzde 38,5 oranında artışla 65 milyar dolara yükselmiştir. Sanayi ürünlerindeki ihracat ve ithalat verileri toplam dış ticaret içinde büyük paya sahiptir.

İhraç ve ithal edilen ürünler fasıl olarak Tablo 2.15 ve Tablo 2.16’da incelenecek olursa, yabancı yatırımcıların Türkiye’de faaliyet gösteren otomotiv fabrikaları ihracat ürünü olarak en yüksek paya sahip ürünler olduğu, ithalatı ise enerji ve hammadde ithalatında bulunan Türkiye’de en büyük ithalat payının bu ürünlerde olduğu görülür.

Tablo 2.15: Türkiye İhracatındaki İlk 20 Fasil - 2008-2009 Ocak-Eylül Karşılaştırmalı Değer Sıralamasına Göre (Milyon \$) [2]

TÜRKİYE İHRACATINDAKİ İLK 20 FASIL - 2008 Yılı değer sıralamasına göre						
Milyon \$						
	FASILLAR	O C A K - E Y L Ü L				
		2008	% Dağ.	2009	% Dağ.	% Değ.
1	87 Motorlu kara taşıtları, traktör, bisiklet, motosiklet ve diğer	15.508	14,7	8.501	11,6	-45,2
2	72 Demir ve çelik	12.949	12,3	5.663	7,7	-56,3
3	84 Makineler, mekanik cihazlar, kazanlar ve aksam, parçalar	8.142	7,7	5.867	8	-27,9
4	85 Elektrikli makine ve cihazlar, aksam ve parçaları	6.020	5,7	4.514	6,2	-25
5	61 Örme giyim eşyası ve aksesuarları	6.218	5,9	5.012	6,9	-19,4
6	27 Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve müstahsalları, mumlar	6.274	6	2.686	3,7	-57,2
7	73 Demir veya çelikten eşya	4.471	4,3	3.274	4,5	-26,8
8	71 İnciler, kıymetli taş ve metal mamulleri, madeni paralar	3.727	3,5	4.931	6,7	32,3
9	62 Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	4.276	4,1	3.108	4,3	-27,3
10	39 Plastik ve plastikten mamul eşya	2.796	2,7	2.230	3,1	-20,2
11	8 Yenilen meyveler, kabuklu yemişler, turunçgil ve kavun kabuğu	1.805	1,7	1.817	2,5	0,6
12	89 Gemiler, suda yüzen taşıt ve araçlar	2.057	2	1.406	1,9	-31,7
13	25 Tuz, kükürt, toprak ve taşlar, alçılar ve çimento	1.776	1,7	1.590	2,2	-10,5
14	63 Mensucattan mamul diğer eşya, kullanılmış eşya, paçavralar	1.645	1,6	1.151	1,6	-30
15	94 Mobilyalar, aydınlatma, reklam lambaları, prefabrik yapılar	1.465	1,4	1.132	1,5	-22,8
16	40 Kauçuk ve kauçuktan eşya	1.460	1,4	1.057	1,4	-27,6
17	76 Alüminyum ve alüminyum eşya	1.422	1,4	978	1,3	-31,2
18	52 Pamuk, pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	1.299	1,2	900	1,2	-30,7
19	20 Sebze, meyve, bitki parçaları, sert kabuklu yemiş konserveleri	1.093	1	872	1,2	-20,2
20	54 Dokumaya elverişli suni ve sentetik lifler	1.057	1	750	1	-29,1
	LİSTE TOPLAMI	85.463	81,2	57.438	78,6	-32,8
	GENEL İHRACAT	105.187	100	73.116	100	-30,5
	GENEL İHRACAT İÇİNDEKİ PAYI (%)	81,2		78,6		

Tablo 2.16: Türkiye İthalatındaki İlk 20 Fası - 2008-2009 Ocak-Eylül Karşılaştırmalı Değer Sıralamasına Göre (Milyon \$) [2]

TÜRKİYE İTHALATINDAKİ İLK 20 FASIL - 2008 Yılı değer sıralamasına göre							
Milyon \$							
		F A S I L L A R	O C A K - E Y L Ü L				
			2008	% Dağ.	2009	% Dağ.	% Değ.
1	27	Mineral yakıtlar,mineral yağlar ve müstahsalları,mumlar	38.667	23,6	21.455	21,4	-44,5
2	72	Demir ve çelik	20.003	12,2	8.070	8,1	-59,7
3	84	Kazan:makine ve cihazlar,aletler,parçaları	17.998	11	12.197	12,2	-32,2
4	85	Elektrikli makine ve cihazlar,aksam ve parçaları	10.886	6,7	8.515	8,5	-21,8
5	87	Motorlu kara taşıtları,traktör,bisiklet,motosiklet ve diğer	10.256	6,3	6.238	6,2	-39,2
6	39	Plastik ve plastikten mamul eşya	7.699	4,7	4.892	4,9	-36,5
7	71	İnciler,kıymetli taş ve metal mamulleri,madeni paralar	5.427	3,3	1.601	1,6	-70,5
8	29	Organik kimyasal müstahsallar	3.590	2,2	2.453	2,4	-31,7
9	30	Eczacılık ürünleri	3.320	2	2.995	3	-9,8
10	90	Optik,fotoğraf,sinema,ölçü,kontrol,ayar cihazları,tıbbi alet.	2.659	1,6	1.955	2	-26,5
11	74	Bakır ve bakırdan eşya	2.808	1,7	1.340	1,3	-52,3
12	48	Kağıt ve karton:kağıt hamurundan kağıt ve kartondan eşya	2.026	1,2	1.566	1,6	-22,7
13	76	Alüminyum ve alüminyum eşya	2.054	1,3	1.121	1,1	-45,4
14	52	Pamuk,pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	1.867	1,1	1.398	1,4	-25,1
15	73	Demir veya çelikten eşya	1.757	1,1	1.075	1,1	-38,8
17	40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	1.758	1,1	1.064	1,1	-39,5
16	10	Hububat	1.768	1,1	917	0,9	-48,1
18	38	Muhtelif kimyasal maddeler	1.396	0,9	1.065	1,1	-23,7
19	55	Sentetik ve suni devamsız lifler	1.351	0,8	985	1	-27,1
20	28	İnorganik kimyasal müstahsallar,organik,inorganik bileşikler	1.346	0,8	777	0,8	-42,3
		LİSTE TOPLAMI	138.633	84,8	81.679	81,6	-41,1
		GENEL İTHALAT	163.543	100	100.142	100	-38,8
		GENEL İTHALAT İÇİNDEKİ PAYI (%)	84,8		81,6		

2.4 ALMANYA’NIN COĞRAFI VE NÜFUS YAPISI

2.4.1. Ülke Kimliği

-Devletin Adı:	Almanya Federal Cumhuriyeti
-Başkenti:	Berlin
-Resmi Dili:	Almanca
-Para Birimi:	Avro
-Yüz Ölçümü:	357.092,90 Km ² [5]
-Nüfus:	82.314.906 [5]
Kadın:	42.013.740
Erkek:	40.301.166
Yıllık Nüfus Artışı:	Nüfus Azalma eğilimindedir. -0.053% (2009 tahmini) [1]

Almanya, Avrupa Birliğinin kurucusu olan 6 ülkeden biridir. 16 eyaletten oluşan federal bir devlet yapısına sahiptir. Avrupa’da Rusya’nın ardından en kalabalık nüfusa sahiptir, AB 27 ülkeleri içinde ise nüfus açısından en büyük ülkedir. Ekonomik büyüklük açısından Avrupa kıtasında birinci, Dünyada ise üçüncüdür. Türkiye için ise toplam nüfus içinde yüzde 2,5’e yakın Türk nüfusunun ve en büyük dış ticaret ortaklarından biri olması açısından önemli bir ülkedir.

2.4.2. Coğrafya

Almanya Federal Cumhuriyeti orta Avrupa’nın kuzeyinde 357.092,90 Km² yüzölçümüne sahip bir ülkedir [5]. Almanya coğrafi olarak Avrupa’nın tam ortasında yer almaktadır. Dokuz ülke ile sınırdış durumdadır. Kuzeyde Danimarka, Hollanda, Belçika, Lüksemburg, batıda Fransa, güneyde İsviçre, Avusturya ve doğuda Çek Cumhuriyeti, Polonya bulunmaktadır. Kara sınırlarının uzunluğu Avusturya ile 784 km, Belçika ile 167 km, Çek Cumhuriyeti ile 646 km, Danimarka ile 68 km, Fransa ile 451 km, Lüksemburg ile 138 km, Hollanda ile 577 km, Polonya ile 456 km, İsviçre ile 334 km şeklindedir [1].

Avrupa'nın orta kısmında bulunması ve 231,259 km'lik toplam karayolu ve 38,206 km'lik demiryolu ağına sahip olması Avrupa taşımacılığında kilit rol oynamasını sağlamıştır [6].



Şekil 2.3: Almanya Federal Cumhuriyeti haritası [7]

Almanya Federal Cumhuriyeti eyalet sistemine sahip bir ülkedir. Toplamda 16 eyaletten oluşmaktadır. Eyaletler şu şekildedir. Bade-Württemberg, Bavyera, Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Worpommern, Aşağı Saksonya, Kuzey Ren-Vestfalya, Rheinland-Pfalz, Saarland, Saksonya, Saksonya-Anhalt, Schleswing-Holstein, Thüringen.

2.4.3. Nüfus Yapısı

Almanya Federal Cumhuriyeti'nin başkenti Berlin'dir. Rusya'nın ardından nüfus olarak Avrupa'nın en büyük ülkesidir. Avrupa birliği içindeki ise en büyük ülkedir. Toplam nüfusun yaklaşık yüzde 9'u Alman asıllı değildir. Alman asıllı olmayan bu nüfus içinde

Türkler yaklaşık 2,2 milyonluk nüfusla ilk sırada bulunurlar. 2008 yılı nüfus verilerine göre Almanya'nın nüfusu 82.314.906 kişidir. Bunların 42.013.740'ı kadın, 40.301.166'sı erkektir [5]. Tablo 2.17'deki nüfus dağılımına bakıldığında ise Almanya'nın yaşlı nüfus oranı Almanya nüfusun azalma eğilimi içinde olduğunu gösterir.

Tablo 2.17: Almanya Federal Cumhuriyeti'nin Nüfus Dağılımı [8]

20 yaş altı	16.204.000
20 - 30 yaş	9.767.000
30 - 60 yaş	35.741.000
60 – 80 yaş	16.798.000
80 yaş üstü	3.805.000

30-60 yaş arası üretimde aktif rol üstlenen nüfusun toplam nüfus içindeki payı yaklaşık yüzde 45 oranındadır. Genç nüfusun azlığı yılda yaklaşık 200,000 göçmen kabul etmesine rağmen Almanya'nın nüfusunun eksi yönde artmasına yol açmıştır.

2.5 ALMANYA EKONOMİSİ

2.5.1.Almanya Ekonomisinin Genel Durumu

Almanya dünyanın ABD ve Japonya'dan sonra üçüncü Avrupa'nın ise birinci ekonomik gücü konumundadır. Dünya genelinde ise en fazla ihracat gerçekleştiren ülkedir. Ayrıca Türkiye'nin en büyük ticaret ortaklarından biridir (2008 sonu itibari ile 31,639 milyar dolar, 2006 ve 2007 yıllarındaki verilere göre ise bir numaralı ticaret ortağıdır) [2]. Alman ekonomisi gücünü temelde imalat sektörüne dayamıştır, (makine, kimya ve otomotiv sektörü) ileri ki bölümlerde ithalat ve ihracat sektörleri ve ürünleri detaylı bir şekilde incelenecektir.

Almanya'da Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH) (Gross Domestic Product: GDP) ve Ulusal Gelir'in (Gross National Income: GNI) 2000 yılından 2008 yılına gelindiğine gelişimi Tablo 2.18'de görüldüğü şekildedir.

Tablo 2.18: Almanya ‘nın Gayri Safı Yurt İçi Hasılasının (GSYİH), Ulusal Gelirinin ve Kişi Başına Düşen Gelirinin 2000-2008 Yılları Arasındaki Gelişimi [8]

Yıllar	GSYİH	Ulusal Gelir	Kişi Başına GSYİH
	(Milyar Avro)		(Avro)
2000	2.030,00	2.020,30	24.700
2001	2.073,70	2.065,60	25.200
2002	2.110,40	2.108,80	25.600
2003	2.129,80	2.115,50	25.800
2004	2.207,20	2.209,40	26.754
2005	2.241,00	2.248,10	27.175
2006	2.321,50	2.362,40	28.185
2007	2.422,90	2.464,20	29.453
2008	2.492,00	2.528,60	30.342

2008 yılına kadar Alman ekonomisi düzenli bir şekilde büyüme göstermiştir. Orantılı olarak Ulusal gelir ve Kişi başına düşen gelirden artmıştır. 2000 yılından 2008 yılına gelindiğinde kişi başına düşen gelirden yüzde 25’lik artış gözde çarpılmaktadır. Reel olarak GSYİH büyüme hızı son üç yılda yüzde 3, yüzde 2,5 ve yüzde 1,3 şeklinde olmuştur.

2008 yılından itibaren dünya ekonomisini etkisi altına alan küresel kriz 2008 yılının son çeyreğinde, Almanya’nın son yıllarda elde ettiği yüksek büyüme oranlarını düşürmüştür de, 2008 yılı Alman ekonomisi için dış ticaret bakımından en yüksek değerlere ulaştığı yıl olmuştur. 2009 yılı sonu itibari ile kriz ile birlikte daha önceki senelere göre daralmalar beklenmektedir.

2.5.2.Almanya’nın Dış Ticaret Verileri

Dünya Ticaret Örgütü’nün 2008 yılı verilerine göre, dünya ihracatının yüzde 9,1’i ve ithalatının yüzde 7,4’ü Almanya tarafından gerçekleştirilmektedir. Almanya dünyanın en büyük ihracatçısı, ABD’den sonra en büyük ikinci ithalatçısı konumundadır. Ayrıca dış ticaret hacmi bakımından ABD’den sonra ikinci, en çok dış ticaret fazlası veren birinci ülkesidir. Sahip olduğu bu büyük dış ticaret potansiyelinin arkasında Alman ürünlerinin kalite standartları açısından dünya çapında kavuştuğu ün ve dev otomotiv, kimya ve makine sanayi sektörleri yer almaktadır. Bu durum Alman ekonomisini dışa bağımlı bir şekilde sokmuştur buda küresel düzeyde yaşanan krizlerde Alman

ekonomisinin direk etkilenmesine sebep olur. 2008 yılının son çeyreğinde küresel krizin etkileri piyasaları daraltmaya başlasa da, Almanya dış ticaretinde bir önceki yıla göre

ihracat da yüzde 2,6 ve ithalat da yüzde 5,9 oranlarında büyüme sağlamıştır. Aynı dönemde Türkiye ekonomisinde ise dış ticaret hacmi daha büyük oranda artmış ve Türkiye ihracatını yüzde 23,3 ithalatını ise yüzde 18,8 oranlarında arttırmıştır.

Tablo 2.19: Almanya'nın 2000-2008 Yılları Arası İthalat, İhracat, Dış Ticaret Dengesi ve Dış Ticaret Hacimleri [8]

Yıllar	İthalat	İhracat	Denge	Hacim
2000	538.311	597.440	+59.129	1.135.751
2001	542.774	638.268	+95.494	1.181.042
2002	518.532	651.320	+132.778	1.169.852
2003	531.970	661.613	+129.643	1.193.583
2004	575.448	731.544	+156.096	1.306.992
2005	628.087	786.266	+158.179	1.414.353
2006	733.994	893.042	+159.048	1.627.036
2007	772.511	969.049	+196.538	1.741.560
2008	818.621	994.870	+176.249	1.813.491
Birim: Milyon Avro				

Tablo 2.19'da görüldüğü gibi 2008 yılı dünya ihracat lideri Almanya 2000 yılına göre ihracatını yaklaşık yüzde 65 oranında arttırmıştır, ayrıca aynı dönemde dış ticaret fazlası 2000 yılına göre yaklaşık üç katına çıkmıştır. Alman hükümetinin ihracatı destekleme projeleri meyvesini vermiştir. (“Dünya Çapında Aktif - Daha Fazla Büyüme ve İstihdam İçin Ticaret ve Yatırımları Destekleme Programı,” 2003 yılı Haziran ayında Alman Kabinesi'nce kabul edilmiştir) [9].

Dış ticarete halihazırda ABD'den sonra 2. büyük ülke olmasına karşın, Almanya yine de çağın olgusu küreselleşme karşısında dış ticaret stratejilerini gözden geçirme gereği duymaktadır. Ayrıca ihracat, Almanya ekonomisi için büyük öneme sahiptir. Almanya'daki işletmelerin kazandığı her üç avro'dan biri ülke dışından gelmektedir. Alman sanayisindeki her üç işten biri Alman mallarının ihraç edilmesi sayesinde oluşmaktadır. Bunlara ilave olarak ihracat, iç piyasanın daraldığı dönemlerde ekonominin düzelmesinde de öncü rol oynamaktadır [9].

Tablo 2.20: Almanya'nın 2008 Yılı İhracatındaki Başlıca 10 Ülke ve Türkiye'nin Yeri [8]

Milyon Avro			
SIRA	ÜLKE	İHRACAT	PAY(%)
1.	Fransa	96.858,90	9,7
2.	ABD	71.466,80	7,1
3.	İngiltere	66.787,70	6,7
4.	Hollanda	65.643,90	6,6
5.	İtalya	64.002,80	6,4
6.	Avusturya	53.840,70	5,4
7.	Belçika	51.635,20	5,2
8.	İspanya	43.704,30	4,4
9.	İsviçre	40.148,60	4
10.	Polonya	38.990,20	3,9
17.	TÜRKİYE	15.140,10	1,5

Tablo 2.20’de 2008 yılında dünya ihracat lideri Almanya’nın yapmış olduğu ihracatın verileri incelenecek olursa, (konu istatistik Almanya istatistik kurumu’nun istatistikleridir) yüzde 9,7’lik oranla Fransa’nın Almanya’nın en büyük ihracat ortağı olduğu görülür. Dünya ithalat lideri ABD ise Almanya’nın ihracat yaptığı ikinci ülke konumundadır. Türkiye ise 15,1 milyar avro ile ülkeler sıralamasında onyedinci sıradadır, genel ihracat payı içindeki oranı ise yüzde 1,5’dir. Görüldüğü gibi Almanya’nın en önemli ihracat ortakları Fransa, İngiltere, Hollanda, İtalya gibi AB ülkeleridir. AB ülkelerinin Alman ihracatında payı toplam ihracatın yaklaşık yüzde 65’i oranındadır.

2008 sonu itibari ile ABD’den sonra dünyada ikinci büyük ithalatçı olan Almanya’nın Tablo 2.21’de ithalat verileri incelenecek olursa, yüzde 8,8’lik oranla Hollanda’nın Almanya ithalatında birinci sırada olduğu görülür. En fazla ihracat yaptığı Fransa ise yüzde 8,1’lik oranla ikinci sıradadır. Son yıllarda artan ticaret hacmi ile dünya pazarlarına hakim olan ve gelecek yıllarda dünya ihracat lideri olması beklenen Çin Halk Cumhuriyeti üçüncü sıradadır. Türkiye ise 9,6 milyar avro ile sıralamada yirminci ülkedir. Türkiye’nin genel ithalat payı içinde oranı yüzde 1,1’dir. Türkiye cephesinden bakıldığında Almanya Türkiye’nin bir numaralı ihracat yaptığı ülkedir.

Tablo 2.21: Almanya'nın 2008 Yılı İthalatında Başlıca 10 Ülke ve Türkiye'nin Yeri [8]

Milyon Avro			
SIRA	ÜLKE	İTHALAT	PAY(%)
1.	Hollanda	72.083,20	8,8
2.	Fransa	66.710,30	8,1
3.	Çin Halk Cumhuriyeti	59.377,90	7,2
4.	ABD	46.060,30	5,6
5.	İtalya	45.962,30	5,6
6.	İngiltere	44.261,10	5,4
7.	Belçika	39.775,20	4,8
8.	Rusya	35.908,90	4,3
9.	Avusturya	33.147,80	4,1
10.	İsviçre	31.160,80	3,8
20.	TÜRKİYE	9.644,70	1,1

Görüldüğü gibi Almanya'nın en önemli ithalat ortakları ihracat da olduğu gibi Hollanda, Fransa, İtalya, İngiltere gibi AB ülkeleridir. AB ülkelerinin Alman ithalatındaki payı ise yaklaşık yüzde 60 oranındadır. Çin Halk Cumhuriyeti, ABD, Rusya ve İsviçre Almanya'nın AB üyesi olmayan diğer önemli tedarikçileri konumundadırlar.

Fransa yaklaşık 163,5 milyar Avro, Hollanda 137,7 milyar avro, ABD 117,5 milyar avro, İngiltere 111,1 milyar avro ve İtalya 109,9 milyar avro ile Almanya'nın dış ticaret içindeki en büyük partnerleridir. Türkiye'nin Almanya ile 2008 sonu itibari ile toplam dış ticaret hacmi yaklaşık 24,7 milyar avro'dur.

2008 yılı sonu ile Almanya dış ticaretinde ihracı ve ithali yapılan ürün grupları Tablo 2.22'de görünmektedir. Almanya ekonomisinde otomotiv, kimya ve makine sanayi sektörleri lokomotif durumdadır. 2008 yılı sonu ile ihraç edilen ürün grupları incelenecek olursa; motorlu araçlar, römork ve yarı-römorklar 174,1 milyar avro ve yaklaşık yüzde 17,5'lik payla birinci sıradadır, bunu takip eden ürün grupları ise, makine ve ekipman 146,9 milyar avro yüzde 14,7'lik pay, kimyevi maddeler ve kimya ürünleri 137,9 milyar avro yüzde 13,8 pay ve temel metaller 62,6 milyar avro yüzde 6,2 pay şeklindedir. Yine aynı dönem içinde ithal edilen ürün gruplarında ise kimyevi maddeler ve kimya ürünleri 94,8 milyar Avro ve yaklaşık yüzde 11,5 payla birinci sıradadır, bunu takip eden ürün grupları ise, ham petrol ve doğal gaz 82,2 milyar avro

yüzde 10 pay, Motorlu araçlar, römork ve yarı-römorklar 74 milyar avro yüzde 9,1 pay ve temel metaller 63,3 milyar Avro yüzde 7,7 pay şeklindedir.

Tablo 2.22: 2008 Yılı Almanya Üretim İstatistikleri Ürün Grupları Sınıflandırması [8]

ÜRÜN GRUPLARI (MİLYON €)	2008	
	İTHALAT	İHRACAT
Tarımsal ürünler, avcılık ürünleri	20.779	7.137
Orman ürünleri	456	501
Balık ve balıkçılık ürünleri	362	203
Kömür ve linyit	4.281	299
Ham petrol ve doğal gaz	82.255	3.418
Uranyum ve toryum cevheri	-	-
Metal cevheri	5.962	123
Taşlar, kum ve kil, mineraller, tuz, diğer madencilik ürünleri	1.435	1.296
Gıda ürünleri ve içecekler	37.866	39.854
Tütün ürünleri	795	3.053
Tekstil	12.301	11.428
Giyim eşyası, giyim ürünleri	18.098	10.405
Deri, çanta, eyer, koşum takımı ve ayakkabı	6.966	4.155
Ağaç ve ağaç ürünleri ve mantar, kamış and örgü maddeleri (mobilya hariç)	4.601	6.619
Kağıt hamuru, kağıt ve kağıt ürünleri	14.085	18.005
Yayım ve baskı ürünleri	2.328	5.321
Kok kömürü, rafine petrol ürünleri ve nükleer yakıt	23.388	18.144
Kimyevi maddeler ve kimya ürünleri	94.837	137.954
Kauçuk ve plastik ürünleri	19.740	32.456
Diğer metal dışı mineral ürünler (cam, seramik, tuğla, fayans, çimento, kireç, siva, beton, taş ürünleri vb.)	7.638	12.199
Temel metaller	63.376	62.650

Makine ve ekipman hariç imal edilmiş metal ürünleri	20.111	33.284
Makine ve ekipman	58.330	146.926
Ofis makineleri ve bilgisayarlar	28.637	21.660
Elektrik makine ve cihazları	32.679	52.030
Radio, televizyon ve iletişim ekipman ve cihazları, elektronik aksam	41.201	32.523
Tıbbi, hassas ve optik cihazlar, saatler	22.626	39.868
Motorlu araçlar, römork ve yarı-römorklar	74.014	174.140
Diğer taşıma ekipmanı	31.129	34.220
Mobilya ve diğer ürünler (mücevher, müzik aletleri, spor malzemeleri, oyunlar, oyuncaklar vb.)	18.007	19.280
Enerji	2.042	3.655
Diğer ürünler	68.298	62.064
TOPLAM	818.621	994.870

2.6. TÜRKİYE – ALMANYA TİCARİ İLİŞKİLERİ

Türk Alman ilişkileri çok uzun ve geleneksel bir dostluğa dayanmaktadır. Bu ilişki Osmanlı Devleti'ne dek uzanmaktadır. Almanya, Türkiye'nin en önemli ticaret ortaklarından biridir. Türkiye ile Almanya arasında yoğun siyasi, ekonomik ve kültürel bağlar bulunmaktadır. Türk Alman ilişkilerini en önemli kılan unsurlardan biri Almanya'yı yurt edinen yaklaşık 2,2 milyon Türk vatandaşdır. Türk nüfusu toplam Alman nüfusu içinde yüzde 2,5 ile en büyük yabancı topluluktur. Aynı zamanda Türk vatandaşlarının en fazla bulunduğu yabancı ülkede Almanya'dır.

Türk Alman Ticaret ve Sanayi Odaları İstanbul ve Köln'de olmak üzere 1994 yılında kurulmuştur. Ayrıca iki ülke arasında ekonomik ve kültürel işbirliğini güçlendirmeyi hedefleyen Almanya ve Türkiye'de birçok sivil toplum örgütü bulunmaktadır. (Türklerin yoğun yaşadıkları yerleşim bölgelerinde Türk-Alman Kültür Dernekleri bulunur. Bunlar çeşitli kültür, eğitim ve uyum çalışmalarında bulunmaktadırlar.

Almanya Türklerinin en büyük sivil toplum kuruluşu 870'i aşkın bağlı derneğe ulaşan Diyanet İşleri Türk İslam Birliği'dir (DİTİB). Yapılan kamuoyu araştırmalarına göre Almanya'daki Müslümanların yüzde 70'ini temsil etmektedir. Bu kuruluş Almanya genelinde kendisine bağlı dernekleri koordine ederek, dini, sosyal, kültürel ve sportif faaliyetler gerçekleştirmektedir. Almanya'nın hoşgörülü dernek yasalarından yararlanan ve çeşitli amaçlı siyasi veya kültürel Türk dernekleri mevcuttur. Türk Alman Sağlık Vakfı ise yurttaşların sağlık sorunları yanında çeşitli hayır işlerini yapmakta olan bir sivil toplum örgütüdür) [10]. 1994 yılından bu yana bir yıl Türkiye'de bir yıl Almanya'da dönüşümlü olmak üzere iki ülke dışişleri bakanlıkları arasında, ticaret, turizm, yatırım, bilim, araştırma vs. gibi konuların ele alındığı Türk-Alman İşbirliği Konseyleri düzenlenmektedir [7]. Ayrıca bu yıl Türk-Alman Kalkınma İşbirliği'nin 50. Yılıni kutlamıştır. Son 50 yılda farklı alanlarda ve sektörlerde 400'ü aşkın ortak proje için 3,7 milyar avro uygun koşullu kredi ve hibeler ve 275 milyon avro teknik işbirliği için olmak üzere toplam yaklaşık 4 milyar avro tutarında destek verilmiştir [11].

2.6.1.İkili Anlaşma Ve Protokoller

Türkiye ve Almanya arasında imzalanan başlıca anlaşma ve protokoller şu şekildedir [2], [12].

Anlaşma Adı	İmza Tarihi
Ticaret ve Ödeme Anlaşmaları	16.02.1952
Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Anlaşması	20.06.1962
Teknik İşbirliği Anlaşması	16.06.1970
Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi Anlaşması	16.04.1985
İşbirliği Konseyi 9. Dönem Protokolü	24.01.2003
İşbirliği Konseyi 9. Dönem Protokolü	19.03.2004
İşbirliği Konseyi 11. Dönem Protokolü	11.03.2005
İşbirliği Konseyi 11. Dönem Protokolü	23.04.2008

Ayrıca karayolu taşımacılığına ilişkin 08 Eylül 1977’de Karayolu ile Uluslararası Yük ve Yolcu Taşınması Anlaşması, 30 Mayıs 1983’de Karayolu Taşıtlarının karayolu Taşıtlar Vergisi ve Yol Geçiş Ücretlerinden Muaf Tutulmasına İlişkin Anlaşması imzalanmıştır. [13] Anlaşmaların amacı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Federal Almanya Cumhuriyeti Hükümeti ülkeleri arasında ve ülkeler üzerinden transit olarak yapılan uluslararası yolcu ve eşya nakliyatını, milli kanunlar esaslı üzerine düzenlemek arzusudur (Ek 1) [14].

2.6.2.Türkiye - Almanya Dış Ticaret İstatistikleri

İkili ticarete Almanya Türkiye için önemli bir yere sahiptir. Dış Ticaret Müsteşarlığının verilerini göre 2008 yıl sonu itibari ile Almanya ile yapılan dış ticaret tüm ticaretin yaklaşık yüzde 9,8’ine tekabül etmektedir. Almanya 2008 yılında Türkiye’nin 12,9 milyar dolar ile en fazla mal ihraç ettiği ülkedir, ithalatta ise 18,6 milyar dolar ile Rusya Federasyonundan sonra ikinci sırada gelir. Almanya ile yapılan ticaret 2008 yılında 2007 yılında göre yaklaşık yüzde 7 oranında artmıştır. Aynı dönemde Türkiye’nin dış ticaret artışı yaklaşık yüzde 20 oranındadır. Tablo 2.23’de son 8 yıla ait veriler incelenecek olursa, 2000 yılından 2008’e gelindiğinde Almanya ile yapılan ticaretin yaklaşık 2,5 kat arttığı görülür. 2001 yılında Türkiye’de patlak veren ulusal kriz sonrasında Almanya ile ticaret düzenli olarak artış göstermiştir.

Tablo 2.23: Türkiye Almanya 2000-2008 Yılları Arası İhracat, İthalat, Denge Ve Dış Ticaret Verileri (Milyon \$) [2]

YIL	İHRACAT	İTHALAT	DENGE	DİŞ TİCARET HACMİ
2000	5.180	7.198	-2.018	12.378
2001	5.367	5.335	32	10.702
2002	5.869	7.042	-1.173	12.910
2003	7.485	9.453	-1.968	16.938
2004	8.745	12.516	-3.770	21.261
2005	9.455	13.634	-4.179	23.089
2006	9.686	14.768	-5.082	24.454
2007	11.993	17.540	-5.547	29.533
2008	12.952	18.687	-5.735	31.639

İhracat tarafından tablo incelenecek olursa 2008 yılında Almanya’ya yapılan ihracat 2007 yılına göre yaklaşık yüzde 7,9 oranında artmıştır. Tüm ihracat ise aynı dönemde

yaklaşık yüzde 23,1’lik bir artış göstermiştir. 2000 yılından 2008 yılına gelindiğinde ise ihracatın sürekli arttığı ve 2000 yılı ihracatının yaklaşık 2,5 katına ulaştığı görülür.

İthalat tarafından tablo incelenecek olursa 2008 yılında Almanya’dan yapılan ithalat 2007 yılına göre yaklaşık yüzde 6,5 oranında artmıştır. Tüm ithalat ise aynı dönemde yaklaşık yüzde 18,8’lik bir artış göstermiştir. 2000 yılından 2008 yılına gelindiğinde ise ithalatın sadece 2001 yılında kriz etkisi ile düştüğü daha sonra sürekli artış gösterdiği ve 2000 yılı ithalatının yaklaşık 2,6 katına ulaştığı görülür. Aynı zaman diliminde ithalat ihracattan daha fazla artış göstermiştir.

Türkiye’nin dış ticareti son yıllarda büyüyerek dış ticaret açığı vermeye devam etmektedir. Almanya ile yapılan dış ticaretin açığı incelenecek olursa, 2001 yılında kriz etkisi ile ithalatın düştüğü ve dış ticaret fazlası verildiği ama onu izleyen senelerde artarak dış ticaret açığı verildiği görülür. 2008 yılında Türkiye’nin dış ticaret açığı 69,9 milyar dolar olarak görünmektedir. Bu tutar içinde Almanya’nın payı 5,7 milyar dolardır. 2008 yılında Almanya ile yapılan ticarete 2007 yılına göre yaklaşık yüzde 3 oranında artışla dış ticaret açığı verilmiştir. Aynı dönem için Türkiye’nin dış ticaret açığı 2007 yılına göre yüzde 11,3 artmıştır.

Türkiye’nin Almanya’ya yaptığı ihracat 2008 yılında 2007 yılına göre yaklaşık yüzde 7,9 oranında artarak 12,952 milyar dolara ulaşmıştır. İhracat yapılan sektörler incelenecek olursa; yapılan ihracatın yüzde 86,9’unun sanayi ürünleri sektörünün, yüzde 8,7’sinin tarım sektörünün, yüzde 3,6’sının madencilik sektörünün ve yüzde 0,8’inin diğer sektörlerden oluştuğu görülür. 2008 yılında Türk ihraç ürünlerinin yüzde 79’unu sanayi ürünleri oluşturmuştur. Almanya’ya yapılan en büyük ihracat sektöründe sanayi ürünlerinden oluşmaktadır.

Almanya’ya ihraç edilen ürünler incelenecek olursa; makineler ve ulaşım araçları 4,798 milyar dolar ve yaklaşık yüzde 37 pay ile ilk sıradadır, takip eden ürünler ise 3,309 milyar dolar yüzde 25,5’lik pay ile hazır giyim ürünleri, 1,119 milyar dolar ve yüzde 8,6’lık pay ile diğer yarı mamuller, 1,079 milyar dolar ve yüzde 8,3’lük pay ile gıda maddeleri şeklindedir.

Türkiye'nin Almanya'dan yaptığı ithalat 2008 yılında 2007 yılına göre yaklaşık yüzde 6,5 oranında artarak 18,687 milyar dolara ulaşmıştır. İthalat yapılan sektörler incelenecek olursa; Almanya'dan yapılan ithalatın yüzde 93,8'ini sanayi ürünleri sektörünün, yüzde 2,7'sinin tarım sektörünün, yüzde 2,6'sının madencilik sektörünün ve yüzde 0,9'unun diğer sektörlerden oluştuğu görülür.

Almanya'dan ithal edilen ürünler incelenecek olursa; makineler ve ulaşım araçları 10,071 milyar dolar ve yaklaşık yüzde 54 pay ile ilk sıradadır, takip eden ürünler ise 3,754 milyar dolar yüzde 20,1'lik pay ile kimyasal ürünler, 1,165 milyar dolar yüzde 6,2'lik pay ile diğer tüketim ürünleridir.

Dünya ihracat lideri Almanya'nın üretimindeki en önemli sektörleri, otomotiv, kimya ve makine sanayi sektörleri, Türkiye'ye yapmış olduğu ihracatta da en yüksek paya sahip sektörlerdir.

Tablo 2.24: 2007 ve 2008 Yıllarında Türkiye'nin Almanya'ya İhraç Ettiği Ürünlerin Sektörel Dağılımı [2]

	1.000 Dolar	
	OCAK-ARALIK	
TÜRKİYE'NİN SEKTÖREL İHRACATI	2007	2008
1- TARIMSAL ÜRÜNLER	1.080.918	1.128.724
i-Gıda Maddeleri	1.032.862	1.079.037
(0) Canlı hayvanlar ve gıda maddeleri	963.354	1.014.205
(00) Canlı hayvanlar	87	174
(04) Hububat ve mamulleri	34.606	48.138
(05) Meyva, sebze ve mamulleri	856.495	877.354
(06) Tabii bal, şeker ve mamulleri	17.911	18.654
(08) Hayvan yemleri	137	164
(01, 02, 03, 07, 09) Diğer Gıda Maddeleri	54.118	69.721
(1) İçkiler, tütün ve mamulleri	60.083	54.500
(11) Alkollü ve alkolsüz içkiler	23.071	24.073
(12) Tütün ve mamulleri	37.011	30.427
(4) Hayvansal ve bitkisel yağlar ve mumlar	2.723	2.413
(22) Yağlı tohumlar ve meyvalar	6.702	7.918
ii-Tarımsal Ham maddeler	48.056	49.688
(21) Deri, kösele ve ham postlar	0	0
(23) Tabii, sentetik ve rejenere kauçuk	1.440	4.365
(24) Tabii mantar ve yuvarlak ağaçlar	124	178
(25) Odun hamuru ve kağıt döküntüleri	7	148
(26) Dokumaya elverişli lifler ve döküntüleri	19.900	18.546

(29) Bitkisel ve hayvansal diğer ham maddeler	26.584	26.451
2- MADENCİLİK ÜRÜNLERİ	402.125	469.751
i- (27, 28) Maden cevherleri ve döküntüleri	93.829	72.053
ii- Mineral yakıtlar ve mineral yağlar (3)	64.936	118.565
(32) Kömür	11	1
(33) Petrol ve ürünleri	64.925	118.564
iii- Demir dışı metaller (68)	243.359	279.133
3- SANAYİ	10.437.310	11.268.580
i-Demir ve çelik (67)	253.641	290.616
ii-Kimyasallar	230.638	287.188
(57, 58) Plastikler	84.656	116.042
(54) Eczacılık ürünleri	79.810	82.016
(51, 52, 53, 55, 56, 59) Diğer kimyasallar	66.172	89.130
iii-Diğer yarı mamuller	889.980	1.119.426
(61) Hazırlanmış deriler, postlar ve mamulleri	11.457	7.950
(62) Kauçuk mamulleri	312.054	348.675
(63) Mantar ve ağaç mamulleri	7.630	9.027
(64) Kağıt-karton ve kağıt, karton esaslı mamuller	23.764	24.930
(66) Metal dışı mineral mamuller	141.039	189.298
(661) Alçı, çimento vb. inşaat malzemeleri	9.846	14.059
(664, 665) Cam ve cam eşya	54.258	84.093
(66-(661+664+665)) Diğerleri	76.935	91.145
(69) Metal eşya	394.037	539.547
iv- Makinalar ve ulaşım araçları	4.358.053	4.798.561
(781,782,783, 784, 7132, 7783) Otomotiv sanayii ürünleri	1.802.638	2.073.314
(75, 76, 776) Büro makineleri ve haberleşme cihazları	511.311	482.454
Diğer makina ve ulaşım araçları	2.044.104	2.242.793
(71-713) Enerji üreten makina	85.941	91.302
(72, 73, 74) Diğer elektriksiz makinalar	544.646	657.313
(79, 785, 786, 7131, 7133, 7138, 7139) Diğer ulaşım araçları	1.031.369	1.001.817
(77- (776+7783)) Elektrikli makina ve cihazlar	382.147	492.362
v- Dokumacılık ürünleri (65)	858.951	925.267
vi- Hazır giyim (84)	3.357.588	3.309.372
(848.1, 848.3) Deri ve kürkten giyim	83.099	77.114
(84-(848.1, 848.3)) Diğer giyim eşyası	3.274.489	3.232.258
vii - Diğer tüketim malları (81, 82, 83, 85, 87, 88, 89 (-891))	488.459	538.150
(81) Sıhhi tesisat, ısıtma ve aydınlatma malzemeleri	87.396	70.788
(82) Mobilyalar	138.639	158.823
(83) Seyahat eşyası	11.666	12.701
(85) Ayakkabı	15.786	17.661
(87) Mesleki, bilimsel ölçü ve kontrol cihazları	32.921	38.501
(88, 89-(891)) Diğer tüketim malları	202.051	239.676
4- DİĞER ÜRÜNLER (9+891)	72.880	91.840

Tablo 2.25: 2007 ve 2008 Yılları İçin Türkiye'nin Almanya'dan İthal Ettiği Ürünlerin Sektörel Dağılımı [2]

1.000 Dolar		
	OCAK-ARALIK	
TÜRKİYE'NİN SEKTÖREL İTHALATI	2007	2008
1- TARIMSAL ÜRÜNLER	498.505	503.003
i-Gıda Maddeleri	230.423	253.944
(0) Canlı hayvanlar ve gıda maddeleri	184.995	207.775
(00) Canlı hayvanlar	2.732	3.609
(04) Hububat ve mamulleri	47.585	65.891
(05) Meyva, sebze ve mamulleri	23.412	26.670
(06) Tabii bal, şeker ve mamulleri	4.812	5.552
(08) Hayvan yemleri	4.058	6.648
(01, 02, 03, 07, 09) Diğer Gıda Maddeleri	102.396	99.405
(1) İçkiler, tütün ve mamulleri	38.888	36.908
(11) Alkollü ve alkolsüz içkiler	1.782	1.296
(12) Tütün ve mamulleri	37.105	35.613
(4) Hayvansal ve bitkisel yağlar ve mumlar	6.478	9.011
(22) Yağlı tohumlar ve meyvalar	61	251
ii-Tarımsal Ham maddeler	268.082	249.058
(21) Deri, kösele ve ham postlar	5.134	2.306
(23) Tabii, sentetik ve rejenere kauçuk	43.586	50.749
(24) Tabii mantar ve yuvarlak ağaçlar	13.657	9.866
(25) Odun hamuru ve kağıt döküntüleri	2.667	2.479
(26) Dokumaya elverişli lifler ve döküntüleri	185.421	164.759
(29) Bitkisel ve hayvansal diğer ham maddeler	17.618	18.899
2- MADENCİLİK ÜRÜNLERİ	400.207	499.027
i- (27, 28) Maden cevherleri ve döküntüleri	124.894	209.144
ii- Mineral yakıtlar ve mineral yağlar (3)	37.998	60.249
(32) Kömür	3.794	5.148
(33) Petrol ve ürünleri	32.760	54.886
(34) Petrol gazları, doğal gaz	1.444	215
iii- Demir dışı metaller (68)	237.316	229.634
3- SANAYİ	16.452.888	17.528.522
i-Demir ve çelik (67)	659.453	755.274
ii-Kimyasallar	3.446.946	3.754.068
(57, 58) Plastikler	1.210.886	1.171.548
(54) Eczacılık ürünleri	677.436	827.527
(51, 52, 53, 55, 56, 59) Diğer kimyasallar	1.558.624	1.754.992
iii-Diğer yarı mamuller	1.333.528	1.453.977
(61) Hazırlanmış deriler, postlar ve mamulleri	21.559	17.466
(62) Kauçuk mamulleri	162.558	172.596
(63) Mantar ve ağaç mamulleri	91.046	103.455
(64) Kağıt-karton ve kağıt, karton esaslı mamuller	382.622	439.582
(66) Metal dışı mineral mamuller	172.741	183.375

(661) Alçı, çimento vb. inşaat malzemeleri	1.052	1.444
(664, 665) Cam ve cam eşya	53.318	57.024
(66-(661+664+665)) Diğerleri	118.370	124.908
(69) Metal eşya	503.003	537.502
iv- Makinalar ve ulaşım araçları	9.616.492	10.071.686
(781,782, 783, 784, 7132, 7783) Otomotiv sanayii ürünleri	3.576.909	3.756.150
(75, 76, 776) Büro makineleri ve haberleşme cihazları	444.929	341.964
Diğer makina ve ulaşım araçları	5.594.654	5.973.573
(71-713) Enerji üreten makina	235.489	410.715
(72, 73, 74) Diğer elektriksiz makinalar	3.703.991	3.448.722
(79,785,786,7131,7133,7138,7139) Diğer ulaşım araçları	679.389	1.032.363
(77- (776+7783)) Elektrikli makina ve cihazlar	975.785	1.081.772
v- Dokumacılık ürünleri (65)	301.481	285.343
vi- Hazır giyim (84)	33.924	42.182
(848.1, 848.3) Deri ve kürkten giyim	1.823	2.326
(84-(848.1, 848.3)) Diğer giyim eşyası	32.101	39.856
vii - Diğer tüketim malları (81, 82, 83, 85, 87, 88, 89 (-891))	1.061.064	1.165.992
(81) Sıhhi tesisat, ısıtma ve aydınlatma malzemeleri	122.995	137.894
(82) Mobilyalar	85.940	91.332
(83) Seyahat eşyası	1.749	1.576
(85) Ayakkabı	2.794	3.428
(87) Mesleki, bilimsel ölçü ve kontrol cihazları	493.391	565.285
(88, 89-(-891)) Diğer tüketim malları	354.194	366.477
4- DİĞER ÜRÜNLER (9+891)	188.355	151.563

3. MALZEME VE YÖNTEM

3.1.ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ TANIMI

Taşımacılık türleri içerisinde birim taşıma maliyeti en düşük ve en uygun taşımacılık şekli denizyolu taşımacılığıdır. Dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 85’lik kısmı denizyolu ile taşınır. Türkiye’ye dönüldüğü zaman ise 2008 yılı sonu itibari ile yapılan 132 milyar dolar ihracatın yüzde 50,3’ü ve 201,9 milyar dolar ithalatın yüzde 61,5’inin denizyolu ile yapıldığı görülür. Türkiye ihracatında yüzde 60’lık ve ithalatında yine yüzde 60’lık paya sahip olan Avrupa için yakınlık, kısa sefer süresi ve esnek taşımaya izin vermesi itibari ile de karayolu taşımacılığı önemli bir paya sahiptir. 2008 yılı sonunda karayolu taşımacılığı ihracat taşımalarında yüzde 38,6’lık, ithalatında ise yüzde 20,4’lük pay almıştır.

Karayolu yük taşımacılığı, ücret karşılığında yükün bir yerden diğer bir yere taşınmasını karayolu ile sağlayan ve taşımacı ile taşıtan arasında bir sözleşme yapılmasını gerektiren taşıma şeklidir [15]. Uluslararası karayolu yük taşımacılığı Karayolları Taşıma yönetmeliğinin 65. maddesinde şu şekilde tanımlanmaktadır.

Madde 65- (1) Uluslararası yolcu ve yük taşımaları;

- a) Türkiye'ye karayoluyla veya demiryoluyla herhangi bir hudut kapısından giren veya Türkiye'nin herhangi bir deniz limanına deniz yoluyla gelen yüklü karayolu taşıtlarının, herhangi bir aktarma olmadan yapacağı transit taşımaları,
- b) Türkiye'ye demiryolu, denizyolu veya havayoluyla gelen yolcunun, eşyanın ve kargonun varış yerlerinden karayolu taşıtlarıyla üçüncü ülkelere yapılan taşımaları,
- c) Türkiye'den karayolu taşıtları ile diğer ülkelere yapılan ikili taşımaları,
- ç) Diğer ülkelerden karayolu taşıtları ile Türkiye'ye yapılan ikili taşımaları,
- d) İndirme, bindirme ve/veya yükleme, boşaltma yerleri, taşımayı yapan taşıtın ait olduğu ülke dışındaki ülkeler olan üçüncü ülke taşımalarını, kapsar.

Karayolu ağlarının çok geniş olması ve son zamanlarda bütün dünyada transit yolların sayısının artmasına bağlı olarak karayolu taşımacılığı yaygın olarak kullanılan bir taşımacılık türüdür. Oldukça esnek olan karayolu taşımacılığı, yükleme ve boşaltmaların kolaylıkla yapılabilmesi, tarifeli yüklemelerin sıkça yapılabilmesi, kapıdan kapıya hizmet verebilmesi, kısa sefer süreleri ve kitle halinde taşımacılığa uygun olması karayolu taşımacılığının cazip hale gelmesini sağlamıştır [16]. İleri ki bölümlerde karayolu taşımacılığının avantaj ve dezavantajları incelenecektir.

3.2.ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ BİLEŞENLERİ

3.2.1 Sürücüler

Karayolu yük taşımacılığında sürücüler ve kullanılan araçlar bileşenleri oluştururlar. Araç sürücüleri, farklı prosedür ve uygulamaların bulunduğu uluslararası geçişlerde önemli unsurlardan biridir. Araç sürücülerinin çalışma ve dinlenme süreleri, çalışma koşulları yasal düzenleme AETR (European Agreement Concerning the Work of Crew of Vehicles Engaged in International Road Transport / Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması) konvansiyonunda belirtilmiştir [17]. AETR başlıklı Birleşmiş Milletler Anlaşması, taraf ülkelerde uluslararası karayolu taşımacılığı alanında çalışanların çalışma koşullarını düzenlemek, iyileştirmek ve güvenli karayolu taşımacılığını sağlamak amacıyla sınırları ve çerçevesi belirlenmiş kurallar getirmektedir. 1 Temmuz 1970 tarihinde imzalanan anlaşma gerekli onaylar sağlandıktan sonra 5 Ocak 1976 tarihinde yürürlüğe girmiştir [18].

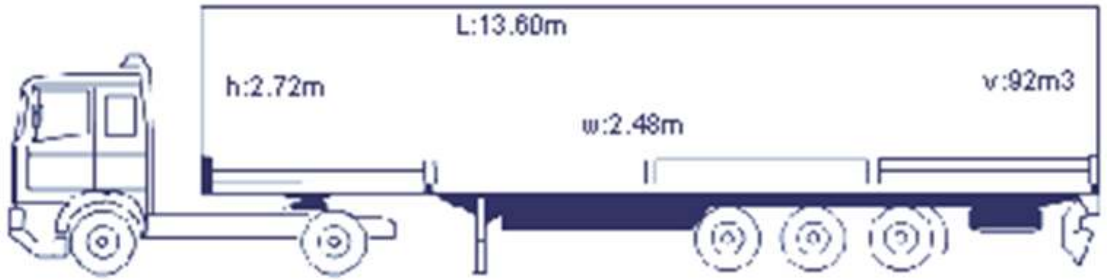
3.2.2 Araçlar

Karayolu yük taşımacılığında diğer bir bileşen, kullanılan araçlardır. CMR Konvansiyonunda (Karayoluyla Uluslararası Yük Taşımacılığına İlişkin Sözleşme) taşıt sözcüğü 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafiki Anlaşmasının 4. maddesinde tarif edilen, motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar anlamına gelir [19]. 11 Haziran 2009 tarihli resmi gazetede yayınlanan Karayolu taşıma yönetmeliğine göre;

Eşya ve kargo taşımalarında;

C2, C3, L2 ve M3 yetki belgeleri eki taşıt belgelerine asgari kapasitenin dışında kaydedilecek taşıtlar 20 yaşından büyük olamaz. Bu yetki belgeleri için asgari kapasiteyi sağlayacak sayıda özmal taşıtların ilk başvuru ve faaliyet süresince 14 yaşından büyük olmaması şarttır [20]. Uluslararası karayolu yük taşımacılığında kullanılan araçlar incelenecek olursa; mega treyler, maxima treyler, jumbo treyler ve kamyon römork uluslararası karayolu taşımacılığında en çok kullanılan treyler türleridir. Bunlardan başka askılı treyler, çift katlı treyler (double decker), soğutmalı treyler (frigofik) bulunur.

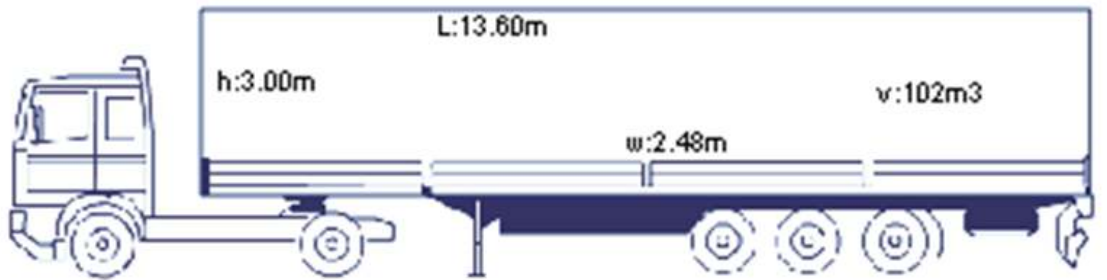
MEGA TREYLER



Şekil 3.1: Mega Treyler [21]

Şekil 3.1’de görüldüğü gibi mega treyler 13,6 metre uzunluk, 2,72 metre yükseklik ve 2,48 metre genişliğe sahiptir. İç hacmi 92 m³’tür.

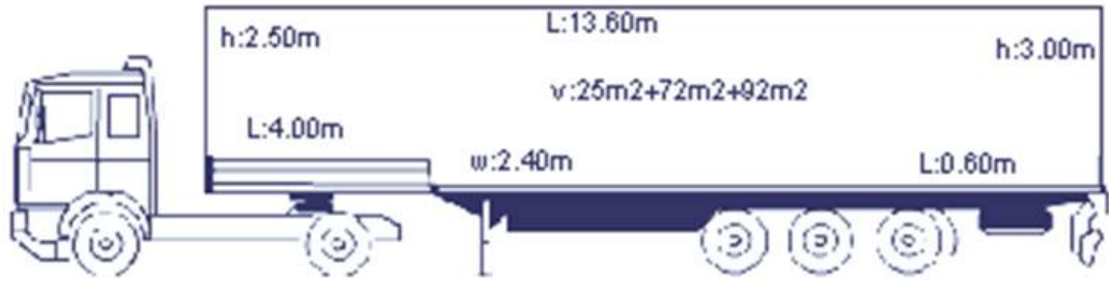
MAXIMA TREYLER



Şekil 3.2: Maxima Treyler [21]

Şekil 3.2’de görüldüğü gibi maxima treyler 13,6 metre uzunluk, 3,0 metre yükseklik ve 2,48 metre genişliğe sahiptir. İç hacmi 102 m^3 ’tür.

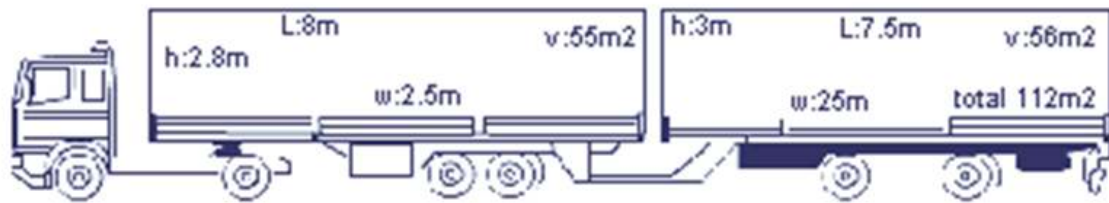
JUMBO TREYLER



Şekil 3.3: Jumbo Treyler [21]

Şekil 3.3’de görüldüğü gibi jumbo treyler deve boynu olarak adlandırılan ön bölüme sahiptir 13,6 metre uzunluk, ön kısmı 2,50 metre ve 3,0 metre yüksekliğe 2,48 metre genişliğe sahiptir. İç hacmi 92 m^3 ’tür.

KAMYON RÖMORK



Şekil 3.4: Kamyon Römork [21]

Şekil 3.4’de görüldüğü gibi kamyon römorklar iki parçadan oluşmaktadırlar. İlk bölüm 8,0 metre uzunluk, 2,8 metre yükseklik ve 2,50 metre genişliğe sahiptir. İç hacmi 55 m^3 ’tür. İkinci bölüm ise 7,5 metre uzunluk, 3,0 metre yükseklik ve 2,50 metre genişliğe sahiptir. İç hacmi 56 m^3 ’tür. Kamyon römork toplam 112 m^3 hacme sahiptir. Genellikle hacimli yüklemelerde kullanılırlar.

3.3.ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ DİĞER TAŞIMA MODLARINA GÖRE AVANTAJ VE DEZAVANTAJLARI

Uluslararası karayolu yük taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine göre başlıca avantaj ve dezavantajları şunlardır [15].

- Kapıdan kapıya aktarmasız taşıma ve yükün yükleme yeri ile boşaltma yerleri dışında elleçlenmemesi, yükün yıpranmasını en aza indirmektedir.
- Müşterinin istediği ve karayolunun olduğu her noktaya taşıma imkanı sunmaktadır.
- Karayolu araçlarının taşıma kapasitelerinin denizyolu, demiryolu araçlarına göre daha küçük olması sebebi ile taşımacılık sektöründe daha esnek hareket imkanı sağlamaktadır.
- Türkiye gibi karayoluyla uluslararası yük taşımacılığında kullanılabilecek taşıt sayısının talebe göre daha fazla olduğu ülkelerde, rekabet üst seviyelere ulaşmakta ve böylelikle müşteri lehine düşük navlun fiyatlarının oluşmasına neden olmaktadır.
- Karayolu yük taşımacılığı diğer taşıma modlarına göre daha az araç (filo) yatırım maliyeti gerektirmektedir.
- Karayoluyla daha düzenli ve sık sefer imkanı bulunmaktadır.
- Taşıtanın kendisinin organize ettiği, özellikle küçük çaplı sevkiyatlara oranla taşıma maliyetini azaltmaktadır.
- Ambalajlama ve sevkiyata hazırlamada zaman ve kaynaklardan tasarruf olanağı sağlanmaktadır.

Uluslararası karayolu yük taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine göre başlıca dezavantajları ise şunlardır [15].

- Karayoluyla yapılan taşımacılıkta ihracat ve ithalat ülkeleri arasında yükün transit geçtiği ülkelerde uyulması gereken gümrük mevzuatları bulunmaktadır. Buna karşılık deniz ve havayolunda çoğunlukla ithalatçı ve ihracatçı olarak transit geçiş ülkeleri bulunmamaktadır. Karayoluyla yapılan taşımacılıkta, transit gümrükler ilave bekleme süreleri oluşturmaktadır.

- Parsiyel (grupaj) yüklerin bir araç içinde sevk yerlerine ayrı ayrı ulaştırılması gerekmektedir. Parsiyel malların toplanması, dağıtımı, zaman ve maliyet yönünden olumsuzluk yaratmaktadır. Havayolu parsiyel taşımalarında daha fazla tercih edilebilen bir taşıma türüdür.

- Ağır ve yüksek hacimli yüklerin karayolu ulaştırma mevzuatına uyumlu olmaması, taşınmalarını çoğunlukla imkansız hale getirmektedir. Bu tür yüklerin demiryolu ve denizyoluyla taşınması daha verimli olacaktır. Karayolu ile uluslararası yük taşımacılığında hukuki mevzuat; bekleme süreleri ile eşyanın hacmi ve niteliğine bağlı olarak diğer taşıma türlerine göre olumsuzluklar yaratabilmektedir.

3.4.ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA ULUSAL VE ULUSLARARASI KURULUŞLAR

Uluslararası karayolu yük taşımacılığında etkili olan ulusal kuruluşlar, kamu kuruluşları ve sivil toplum kuruluşları olmak üzere iki başlık altında incelenebilir.

Uluslararası karayolu yük taşımacılığında etkili olan başlıca kamu kuruluşları;

- Ulaştırma Bakanlığı
- Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü
- Dış Ticaret Müsteşarlığı
- Gümrük Müsteşarlığı'dır.

Uluslararası karayolu yük taşımacılığında etkili olan başlıca sivil toplum kuruluşları;

- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND),
- Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği (RODER),
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTİKAD),
- Türkiye Nakliyeciler Derneği (TND),
- Uluslararası Kara Taşıyıcıları Birliği (UATOD),
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK),
- Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM),

Uluslararası karayolu yük taşımacılığında etkili olan başlıca uluslararası kuruluşlar;

- Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU),
- Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UNECE),
- Uluslararası Taşıma Organizatörleri Dernekleri Federasyonu (FIATA),
- Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD),
- Avrupa Birliği Yol Federasyonu (ERF),
- Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (ECMT-UBAK),
- Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI),
- Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA),

Uluslararası karayolu yük taşıyıcılığı yapacakların Ulaştırma Bakanlığından yetki belgesi alması gereklidir. Karayolu taşıma yönetmeliğine göre A, B, C, D, F, G, H, K, L, M, N, P, R,T sınıfı yetki belgeleri bulunmaktadır [22]. Uluslararası karayolu taşımacılığında kullanılan yetki belgeleri şu şekildedir.

Yetki belgeleri:

C türü yetki belgesi: Uluslararası ve yurtiçi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır:

a) C1 yetki belgesi: Sadece kendi esas iştiğal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara,

b) C2 yetki belgesi: Ticari amaçla eşya taşımacılığı yapacaklara,

c) C3 yetki belgesi: Ticari amaçla ev ve büro eşyası taşımacılığı yapacaklara, verilir.

K türü yetki belgesi: Yurtiçi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır:

a) K1 yetki belgesi: Ticari amaçla eşya taşımacılığı yapacaklara,

b) K2 yetki belgesi: Sadece kendi esas iştiğal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara,

c) K3 yetki belgesi: Ticari amaçla ev ve büro eşyası taşımacılığı yapacaklara, verilir.

L türü yetki belgesi: Ticari amaçla lojistik işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Faaliyetin şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır:

a) L1 yetki belgesi: Yurtiçi lojistik işletmeciliği yapacaklara,

b) L2 yetki belgesi: Uluslararası ve yurtiçi lojistik işletmeciliği yapacaklara, verilir.

M türü yetki belgesi: Tarifeli olarak ticari amaçla kargo işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Faaliyetin şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır:

a) M1 yetki belgesi: İl içi kargo işletmeciliği yapacaklara,

b) M2 yetki belgesi: Yurtiçi kargo işletmeciliği yapacaklara,

c) M3 yetki belgesi: Uluslararası ve yurtiçi kargo işletmeciliği yapacaklara, verilir.

R türü yetki belgesi: Ticari amaçla taşıma işleri organizatörlüğü yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Faaliyetin şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır:

a) R1 yetki belgesi: Yurtiçi taşıma işleri organizatörlüğü yapacaklara,

b) R2 yetki belgesi: Uluslararası ve yurtiçi taşıma işleri organizatörlüğü yapacaklara verilir.

3.4.1.Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)

UND, 1974 yılında Türkiye kara nakliye sektörünün her türlü sorununu ulusal ve uluslararası platformda çözmek amacıyla bir araya gelen sektör temsilcileri tarafından bir meslek örgütü kimliğiyle kurulmuştur. Aradan geçen yıllarda dünyaya hakim olan küresel ekonomi düzeni, hem Türkiye ekonomisini hem de kara nakliyesi sektörünü değiştirmiş ve sektör Türkiye'nin dikkat çekici gelişme gösteren sektörlerinden biri haline gelmiştir. 3.5 milyar dolar yatırımı olan ve yan sektörleri ile birlikte yaklaşık

300.000 kişiye istihdam sağlayan sektörün 940 üyeli öncü kuruluşu olan UND'nin %90'ını temsil ettiği uluslararası karayolu nakliye sektörü toplam Türkiye ihracatının değer bazında yaklaşık % 53'ünü taşımaktadır. Bu faaliyetleri ile her yıl 3-3.5 milyar dolar katma değer sağlamaktadır [23].

3.4.2. Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği (RODER)

Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği 28.11.2001 günü İstanbul'da kurulmuştur. RODER, Türkiye'de faaliyet gösteren tüm uluslararası karayolu eşya taşımacılık firmalarının yanı sıra bu firmalara hizmet tedarikinde bulunan Ro-Ro gemi işletmecileri ve kombine taşımacılık ile iştigal eden firmalara hizmet sunmak amacı ile kurulmuş olan bir dernektir. RODER üyeleri arasında gerek Batı Avrupa'da gerekse de Doğu Avrupa ve B.D.T. ülkelerinde kombine taşımacılık imkanlarını kullanan birçok firma bulunmakta ve bu firmaların uluslararası ve ulusal alanda ulaştırma, gümrük, mevzuatlar ile dış işleri ve taşımacılık hukukundan zaman zaman kaynaklanan sorunları bulunmaktadır. RODER, bu perspektivden bakıldığında Avrupa'ya B.D.T.'ye ve Orta Doğu ülkelerine taşıma faaliyetlerinde bulunan üyelerine her türlü hizmeti sunmaktadır, faaliyet alanlarında ise ülkesinde ve dünya ölçeğinde önder kuruluş olmayı amaçlayan bir sivil toplum meslek kuruluşudur. Bu bakımdan RODER, gerek özel, gerek kamusal alanda, uluslararası eşya taşımacılık sektörüne ilişkin her türlü faaliyete etkin olarak katılımda bulunmayı ve işbirliği içerisinde olmayı kendisine bir hedef olarak koymuştur. Ayrıca dernek kombine taşımacılığın hem ulusal, hem de uluslar arası arenada gelişmesini hedeflemektedir [24].

3.4.3. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTİKAD)

UTİKAD Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, 1986 yılında 30 firmanın katılımı ile Uluslararası Nakliye Müteahhid ve Acentaları Derneği (UNMAD) adı altında kurulmuştur. Türkiye'de taşıma işleri organizatörlüğü yapan tüm firmaları aynı çatı altında toplamak için çalışmalarına başlayan UNMAD, 1995 yılında Uluslar arası Hava Kargo Acenteleri Derneği (UKAD) ile birleşerek 162 üyenin oybirliği ile "Uluslararası Taşıma işleri Komisyoncuları ve Acenteleri Derneği (UTİKAD)" adını almıştır. Ancak son yıllarda bu meslek grubunda uluslararası planda yaşanan dönüşümleri dikkate alan UTİKAD üyesi firmaların oybirliği ile dernek ünvanı 1999 yılında "Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği" olarak

değiştirilmiştir. Kısa adı UTİKAD olan Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, Türkiye’de ve uluslararası alanda kara, hava, deniz, demiryolu, kombine taşımacılık ile lojistik hizmetler üreterek taşıma organizasyonunu üstlenen 350 civarında ki firmayı aynı çatı altında toplayan bir sivil toplum örgütüdür [25].

3.4.4. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM)

Türkiye İhracatçılar Meclisi; bölgesel ve sektörel 59 İhracatçı Birliğini, 23 İhracatçı Sektörü, ihracatçılara ve ihracatçı birliklerine hizmet veren 13 Genel Sekreterliği, ulusal ve uluslararası düzeyde temsil etmektedir. TİM’in amacı ihracatın ve ihracatçının sorunlarının çözüm merkezi olmak, ihracatçıları yurt içinde ve yurt dışında temsil etmek, ihracatın geliştirilmesi yönünde politikalar oluşturmaktır [26].

Uluslararası karayolu yük taşımacılığında uluslararası örgütler incelenecek olursa. Karayolu taşımacılık endüstrisinin bu örgütler vasıtası ile Türkiye ve yurtdışı ulaştırma ve taşımacılık politikalarının irdelenmesi; işletmelerin ve ülkelerin dış ticarete rekabetçi üstünlüğü sağlamasından önemli bir fonksiyon olacaktır [27].

3.4.5. Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU)

1945 yılında Birleşmiş Milletler (BM) kurulduktan üç yıl sonra, BM bünyesinde Avrupa Ekonomik Komisyonu (CEE) oluşturulmuştur. IRU, bu girişim ile ilişkili olarak 23 Mart 1948’de Cenevre’de, 8 Avrupa ülkesinin taşımacılık derneği tarafından kurulmuştur. IRU’nun amacı; karayolu taşımacılığının ortak çıkarlar temelinde gelişmesini ve tüm ülkelerde zenginleşmesini sağlamaktır. IRU’nun karayolu taşımacılığını geliştirmek amacına uygun örgütlenmesi ve katılımcı çalışmaları giderek gelişmiş ve bugün 65 ülkede, 156 ulusal temsil yetkisi olan taşımacılık derneği IRU’nun üyesi olmuştur. 1958 Yılında oluşan Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET), dolaşım serbestliği yanında "taşımacılık ortak politikasını" çalışmaları kapsamına almıştır. Avrupa Komisyonu bünyesinde Uzman Komiteler ile Ekonomik ve Sosyal Komite içinde "Taşımacılık Bölümü" oluşturulmuş ve IRU, 27 Mayıs 1958’de AET ile işbirliği yapmak üzere, AET İlişki Komitesi’ni kurmuştur. Aynı yıl görüşlerini "Genel Taşımacılık Politikası ve AET kitabı olarak yayınlamıştır. Taşımacılık alanında, AET politikaları ve yönetiminin ağırlığı nedeniyle IRU’nun, AET İlişki Komiteleri 1973 "Devamlı AET Temsilciliği" olarak tekrar yapılandırılmıştır. IRU, bu konumu

sayesinde, Avrupa Topluluğu kurumları çevresinde, karayolu taşımacılığını doğrudan temsil etmeye başlamıştır. IRU, ulusal karayolu taşımacılık derneklerinin çatı örgütü konumuna gelmiştir. Üyeleriyle tüm dünyada yolcu ve yük taşımacılığı mesleğinin tamamını temsil etmektedir. Büyük araç filolarından küçük bağımsız işletmecilere kadar, otobüs, kamyon ve taksi işletmecilerinin temsilcisidir. IRU, tüm uluslararası kurumlarda, karayolu taşımacılığı mesleğinin çıkarlarını temsil eder. Mesleğin geliştirilmesi ve etkinlikler konusunda kararlar alır. Karayolu taşımacılığı üzerine, hükümetlerin ulusal ve uluslararası düzeyde, kanun ve düzenlemeler geliştirmesine yardım eder. IRU ve üyeleri aracılığı ile meslek teknoloji ve yönetim konusunda yükseltilecek normları tespit eder. Çok sayıda amaçları, bir yönetimi, filolarının ve araçların yüksek masraflarını ve sürücüler için uygun çalışma koşullarını şekillendirir. IRU, dünyanın her yerinde yüklerin ve insanların taşınmasını kolaylaştırmak, karayolu ağlarını iyileştirmek ve karayolu taşımacılık usullerini normalleştirmek için kampanyalar yönetir.

3.4.6. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UNECE)

İç Ulaşım Komitesi, Karayolu Trafik Güvenliği, Bozulabilir Maddelerin Taşınması, Kombine Taşımacılık, Tehlikeli Maddelerin Taşınması çalışma gruplarından oluşmaktadır.

İç Ulaşım Komitesinde yapılan görüşmeler sonrasında çeşitli Avrupa Birliği üye ülkelerin katıldığı anlaşmalar aşağıdaki gibi sıralanabilir [28].

- **CMR Sözleşmesi** (Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma): Türkiye'nin sözleşmeye taraf olma prosedürü tamamlanmış olup, 30 Ekim 1995 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

- **TIR Sözleşmesi** (TIR Karnesi Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi): Türkiye'nin 1985 yılında kabul ettiği sözleşme halen uygulanmaktadır.

-**ADR Sözleşmesi** (Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması): Türkiye Haziran 2005'te TBMM Ulaştırma Alt Komisyonu'nda

onaylanan ADR Konvansiyonuna taraf olunmasına ilişkin yasa tasarısı, TBMM Genel Kurulu'nun 30 Kasım 2005 tarihinde yapılan oturumunda kabul edilerek kanunlaşmıştır. Ardından karar 6 Aralık 2005 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanmıştır [29].

-KEİ (Karadeniz Ekonomik İşbirliği), **İKT** (İslam Kalkınma Teşkilatı) bu anlaşmalar Türkiye tarafından izlenmekte olup gerekli çalışmalar yapılmaktadır.

3.4.7. Uluslararası Taşıma Organizatörleri Dernekleri Federasyonu (FIATA)

FIATA Fransızca'da "Federation Internationale des Associations de Transites et Assimiles " , İngilizce "International Federation of Freight Forwarders Associations " , Almanca "Internationale Föderation der Spediteur organisationen " merkezi Viyana'da (Avusturya) bulunan ve 31 Mayıs 1926 'da kurulan freight forwarderler topluluğu dünyanın her yerinde forwarderlerin tanıtımı ve haklarını korumak için çalışır.

FIATA tüm üye ülkelerdeki forwarderlerin oluşturduğu bir özel kurumdur. Bugün dünyada 1920 üye 132 ülke 90 organizasyonu kapsar. Yaklaşık 35.000 forwarding firmasının üye olduğu grup taşıma organizatörü olarak yaklaşık sekiz milyon insanı temsil etmektedir. Üye ülkelerde freight forwarder endüstrisini temsil eder ve hükümet nezdinde özel sektörde ve taşımacılık sektöründe Uluslararası ticaret Odası/International Chamber of Commerce (ICC), The International Air Transport Associations (IATA) , The International Union of Railways (UIC) , The International Road Transport Union (IRU) ve The Custom Co-operation Council (CCC) adına görüş bildirir.

FIATA taşımacılık sektöründe hükümetlere bağlı olmayan dünyanın bütün ülkelerinde olan özel bir federasyondur.

FIATA, üyelerin katılımıyla freight forwarder aktivitelerini düzenler ve bilgileri toplar. FIATA, freight forwarderlerin ticaret şartlarını standartlaştırır ve sigorta yükümlülüklerini sağlar. FIATA, dokümanlarının kullanımını ve geliştirilmesine sağlar. FIATA, üye ülkelerdeki eğitim programları ile forwarderlere destek verir. FIATA, ulusal yükleyici toplulukları ile temas kurar. FIATA, düzenli taşıma yapan taşıyıcı toplulukları ve konferansları ile temas kurarak daha iyi servis oluşturulması için çalışır [30].

3.4.8. Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (ECMT), (UBAK)

1853 yılında Avrupa'nın sınır geçişlerinin kolaylaştırılması, ülkeler arası ulaşırma ve gümrük mevzuatının uyumlaştırılmasının sağlanması amacıyla kurulmuştur. Kuruluşun yapmış olduğu başarılı çalışmalar nedeni ile işlevi Avrupa sınırlarını da aşarak 41 üye ülke ile bazı Orta Asya ve Kuzey Afrika ülkelerini de kapsar konuma ulaşmıştır. UBAK çalışmalarını “Çalışma Grupları” halinde sürdürmektedir. Daimi sekretarya Paris'te bulunmaktadır. Türkiye'nin de kurucu üyesi olduğu konferansın çalışmalarında, taşımacılığın geliştirilmesi, trafik, karayolu güvenliği, çevrenin korunması gibi konular mevcuttur fakat öncelik taşımacılıktadır [31].

UBAK üyesi ülkeler Türkiye'ye göre dört gruba ayrılır; [32]

I. Grup; Bulgaristan Bulgaristan, Makedonya, Arnavutluk, Gürcistan, Yunanistan, Sırbistan, Romanya ve Karadağ,

II. Grup; Slovenya, İtalya, Macaristan, Azerbaycan, Bosna Hersek, Moldova, Ukrayna, Avusturya, Malta, Hırvatistan ve Slovak Cumhuriyeti,

III. Grup; Almanya, Fransa, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Beyaz Rusya, Belçika, Lüksemburg, Hollanda, İsviçre, Lihtenştayn ve Rusya Federasyonu,

IV. Grup; Estonya, Litvanya, Letonya, İsveç, Norveç, Danimarka, Finlandiya, Birleşik Krallık, İrlanda, İspanya, Portekiz ve İzlanda

3.4.9. Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI)

Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI) (Southeast European Cooperation Initiative) 11 üyenin katılımı ile kurulmuştur. Bu girişime Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik İş Birliği (UNECE), Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) destek vermektedir. SECI girişiminin amacı, bölge ülkeler arasında karayolu eşya taşımaya yönelik sınır geçişlerinin kolaylaştırılması ve ticaretin arttırılmasıdır. Bu amaca yönelik ortak girişim üye ülkeler arasında 1999 yılında mutabakat zaptı ile sonuçlandırılmıştır. Türkiye de taraf ülke olarak imzalamış, 1999 yılında mutabakat zaptı yürürlüğe girmiştir [33].

3.5. ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

3.5.1. CMR Konvansiyonu

CMR Konvansiyonu (Convention Marchandise Routier) (Eşyaların Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma): Uluslararası karayolu taşımacılığında koşulları standardize ederek taşıyıcının sorumluluklarını belirleyen bir sözleşmedir. Bu sözleşme 1978 yılında Cenevre'de yazılmış ve 1979 yılında Birleşmiş Milletler tarafından imzalanması için dünya devletlerine gönderilmiştir.

Türkiye 30 Ekim 1995 tarihinde bu sözleşmeyi imzalayarak Uluslararası Karayolu nakliyesini bu sözleşmenin yükümlülükleri altında gerçekleştirmeye başlamıştır [34].

CMR Konvansiyonu kısaca incelenecek olursa; [35]

Uygulama Alanı:

Bu sözleşme, sözleşmede belirtildiği gibi yükleme yeri ve teslim için belirlenen yerin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır.

Taşımacının Sorumlu Olduğu Kişiler:

Bu sözleşmenin uygulanması bakımından taşımacı, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır.

Taşıma Mukavelesinin Akdedilmesi ve Uygulanması:

Taşıma mukavelesi bir sevk mektubunun düzenlenmesi ile gerçekleştirilir. Bu mektubun yokluğu usule aykırı oluşu veya kaybolması bu sözleşme hükümlerine tabi olacak olan taşıma mukavelesinin varlığı ve geçerliliğini etkilemez.

Taşımacının Sorumluluğu:

Taşımacı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybından ve doğacak hasardan sorumludur. Eğer kayıp, hasar veya gecikme

istek sahibinin hatası veya ihmaldinden, taşımacının hatasından değil de, istek sahibinin verdiği talimattan, yüke has bir kusurdan yahut ta taşımacının önlemesine olanak bulunmayan durumlardan ileri gelmiş ise taşımacı sorumlu tutulamaz. Taşımacı taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıtları, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin yahut ta çalışanlarının hata ve veya ihmallerinden dolayı sorumludur.

3.5.2. ADR Konvansiyonu

ADR Konvansiyonu (Accord Dangereuse Routiers) (European Agreement Concerning The International Carriage Of Dangerous Goods By Road) (Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması) : ADR Konvansiyonu 30 Eylül 1957 tarihinde Cenevre’de imzalanmış ve 29 Ocak 1968 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye Haziran 2005’te TBMM Ulaştırma Alt Komisyonu’nda onaylanan ADR Konvansiyonuna taraf olunmasına ilişkin yasa tasarısı, TBMM Genel Kurulu’nun 30 Kasım 2005 tarihinde yapılan oturumunda kabul edilerek kanunlaşmıştır. Ardından karar 6 Aralık 2005 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanmıştır [29].

Uluslararası tehlikeli eşya taşımalarını düzenleyen ADR Konvansiyonu tehlikeli madde taşımalarına yönelik olarak bir dizi tedbiri zorunlu kılmaktadır.

Amaçları: [36]

Karayoluyla uluslararası taşımacılıkta güvenliğin artırılması,

Tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin BM Tavsiyelerine dayanarak tehlikeli atıklar dahil olmak üzere tehlikeli malların sınıflandırması, paketlenmesi, etiketlenmesi ve test edilmesiyle alakalı hükümlerin, diğer taşıma şekilleri ile uyumlu biçimde ortaya koyulması,

Karayoluyla tehlikeli mal taşıyan araçların yapımı, donanımı ve işleyişine yönelik koşulların ortaya konmasıdır.

3.5.3. TIR Konvansiyonu

TIR Konvansiyonu (Transports Internationaux Routiers) (TIR Karnesi Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi): Birleşmiş Milletler Teşkilatı

bünyesindeki, Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU) tarafından 15 Ocak 1959 tarihinde Cenevre'de imzalanan bir anlaşmadır. Bu anlaşma 11 ülke (Avusturya, İsveç, Portekiz, Bulgaristan, Finlandiya, Macaristan, Fransa, Malta, İsviçre, Tunus ve Yugoslavya) arasında imzalanan birleşik taşımacılığına (karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu) ve konteyner kullanılmasına izin veren bir sözleşmedir. Türkiye'nin 1975 tarihli "TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi"ni kabulü Bakanlar Kurulunca 16.1.1985 tarihinde gerçekleşmiştir. 85/8993 sayılı Kararı ile 12 Mayıs 1985 tarihinden geçerli olmak üzere yürürlüğe girmiştir. 1975 TIR Sözleşmesi 1978 yılından itibaren günün gelişen ekonomik şartlarına uygun olarak 20 defa revize edilmiş, en son yapılan değişiklikler 12 Mayıs 2002 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştır [37]. Bu sözleşmenin amacı; karayolu ile yapılacak nakliyatı araçlara özel bir belge olan TIR karnesi verilmesi ve bu karneye sahip araçlar ile bu sözleşmeye taraf ülkeler arasında yapılacak transit taşımacılıkta teminat aranmamasıdır. Kuralların uygulanmasında taraf ülkelerde kefil kuruluşlar görevlendirilmiş olup, Türkiye'de bu kuruluş Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB)'dir.

TOBB bu sözleşmenin tatbikatında Birleşmiş Milletler tarafından vazifelendirilmiş olan “ Milletlerarası Kara Nakliyatı Birliği (IRU)’ne üye olmuş ve TIR karnesi himayesinde nakliyat sistemi hakkında IRU tarafından konulan esaslara riayet edeceğine dair taahhütname vermiştir. IRU tarafından bastırılarak üye ülkelerin kullanımına sunulan TIR karneleri Türkiye’de TOBB’den temin olunmaktadır. Türk karayolu taşımacılığının uluslararası işlemlerdeki sorumluluğunu ise, bir dernek hüviyetinde bulunan Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) yürütmektedir.

Tır sisteminin prensipleri:

TIR sistemi eşyanın uluslararası taşınmasında kullanılan bir gümrük transit sistemidir. Dayandığı beş temel prensip vardır [38].

- Araç veya konteynerlerin güvenliği
- Uluslararası garanti zinciri
- TIR karnesi
- Gümrük kontrollerinin karşılıklı olarak tanınması

- Kontrollü giriş

Araç veya Konteynerlerin Güvenliği:

Eşyalar mühürlü araç yada konteynerde taşınır. Bu araçlar gümrük makamları tarafından onaylanır ve bu onay her iki yılda bir yenilenir.

Uluslararası Garanti Zinciri:

Taşıma işlemi süresince oluşabilecek düzensizlikler nedeni ile ortaya çıkan gümrük vergi ve resimleri, uluslararası garanti zincirinin güvenliği altındadır.

TIR Karnesi:

Eşyaların uluslararası taşınması için düzenlenen TIR Karnesi tüm giriş, çıkış yada transit ülke gümrük makamları tarafından kabul görmüş bir garanti belgesidir.

Gümrük Kontrollerinin Karşılıklı Olarak Tanınması:

Hareket gümrükleri tarafından alınan güvenlik önlemleri transit ve varış gümrük idarelerince kabul görür.

Kontrollü Giriş:

TIR sisteminde karne verme ve garantör kuruluş olma görevi yetkili ulusal makamlarca verilir. Taşımacılar için ise sisteme giriş, karne veren ve garantör kuruluş ile ulusal gümrük makamları tarafından verilir.

3.5.4. AETR Konvansiyonu

AETR Konvansiyonu (European Agreement Concerning the Work of Crew of Vehicles Engaged in International Road Transport / Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması):1 Temmuz 1970 tarihinde imzalanan anlaşma gerekli onaylar sağlandıktan sonra 5 Ocak 1976 tarihinde yürürlüğe girmiştir [18]. Karayoluyla uluslararası yolcu ve yük taşımacılığının geliştirilmesi ve iyileştirilmesini teşvik etmek isteği ile, karayolu trafiğinin güvenliğini artırma ihtiyacına kani olarak, uluslararası karayolu taşımacılığı alanındaki bazı çalışma koşullarına, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ilkeleriyle uyumlu düzenlemeler getirmek ve bu düzenlemelere uyulmasını temin etmek üzere bazı önlemleri birlikte

almak amacı ile anlaşılmiş hususları kapsar [39]. Coğrafi olarak söz konusu konvansiyona taraf olan 51 ülke bulunmaktadır: Almanya, Andora, Arnavutluk, Avusturya, Azerbaycan, Belçika, Fransa, Hollanda, İtalya, İspanya, Lüksemburg, Portekiz, Danimarka, Finlandiya, Birleşik Krallık, Yunanistan, İsveç, İrlanda, Kıbrıs Rum Kesimi, Beyaz Rusya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Gürcistan, Macaristan, Malta, Karadağ, Kazakistan, Kırgızistan, Litvanya, Letonya, Liechtenstein, Makedonya, Moldova, Polonya, Romanya, Rusya, Slovakya, Slovenya, Tacikistan, Türkiye, Türkmenistan, Ukrayna, Özbekistan, Norveç, Sırbistan, İsviçre, San Marino, Ermenistan'dır. Türkiye'nin söz konusu anlaşmayı kabulü Temmuz 1999 yılında olmuştur.

3.5.5. ATP Konvansiyonu

ATP Konvansiyonu (The Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuff and on the Special Equipment to be used for such Carriage) (Bozulabilir Gıda Maddelerinin Uluslararası Taşımacılığı ve Taşımalarında Özel Araçların Kullanımı Antlaşması): ATP antlaşması Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomi Komitesi'nin Dahili Nakliye Komitesi tarafından 1970-71 yıllarında hazırlanmıştır. 1 Eylül 1970 tarihinde Cenevre'de imzalanmıştır. Antlaşmanın yürürlüğe girme tarihi 21 Kasım 1976'dır [40]. Antlaşmaya 1971 yılında ilk olarak imza atan ülkeler Avusturya, Almanya, İtalya, Lüksemburg, Hollanda, Portekiz ve İsviçre'dir. Antlaşma 1976 yılında onaylanarak hayata geçmiştir. ATP antlaşmasını günümüzde kabul eden 41 ülke bulunmaktadır. Bunlar: Arnavutluk, Avusturya, Azerbaycan, Beyaz Rusya, Belçika, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Gürcistan, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İrlanda, İtalya, Kazakistan, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Monako, Fas, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan ve Karadağ, Sloveky, Slovenya, İspanya, İsveç, İsviçre, Sırbistan ve Makedonya, İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri ve Özbekistan'dır. Türkiye antlaşmaya taraf değildir.

Antlaşmanın fonksiyonları şöyle özetlenebilir:[40]

ATP'ye göre taşınması gereken gıda maddelerini listeler ve ilgili maddelerin taşınabilecekleri olası en yüksek ısı derecelerini belirtir.

ATP kapsamında taşınacak malların taşınmasında kullanılan araç, makine, teçhizatın standartlarını belirler.

Isı kontrollü bulunan taşıma araçları (karayolu taşıyıcı, tren yolu vagonu ve deniz yolları 150 km altında) için ortak standartlar belirler.

Standartlara uyulması için ilgili ekipmanlara yapılması gereken testleri belirtir.

Standartlara uygun ekipmanlara sertifika sağlayan bir sistem kurulmasını sağlar.

Antlaşmaya taraf ülkelerde uygun otoriteler tarafından antlaşma esasına göre verilmiş sertifikaların diğer taraf ülkelere kabul görmesini sağlar.

3.6. ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA KULLANILAN BELGELER

Karayolu ile uluslararası yük taşımacılığı alanında gerekli belgeleri sürücü için gerekli belgeler, araç için gerekli belgeler ve taşınacak yük için gerekli belgeler olmak üzere üç grupta toplamak mümkündür [41].

3.6.1.Sürücü İçin Gerekli Belgeler

Uluslararası karayolu eşya taşımacılığında sürücünün görevini yapabilmesi için aşağıdaki belgeleri edinmesi zorunludur. Bu belgeler şu başlıklar altında toplanabilir. [41]

- Vize almış pasaport
- Uluslararası ehliyet (Sürücü belgesi)
- Çalışma karnesi
- ADR taşıma sertifikası
- Sürücü vekaletnamesi
- Sürücü sertifikası

Vize Almış Pasaport:

Sürücünün uluslararası kara yollarında araç kullanabilmesi için gerekli olan belgedir. Bazı ülkeler bu pasaporta ilave olarak ilgili elçilik ve konsolosluklardan o ülkeye girmek, transit geçiş için vize uygulamaları getirmiştir [41].

Uluslararası ehliyet (sürücü belgesi):

Karayollarında ağır vasıta kullanabilmek için şoförlerin E sınıfı sürücü belgesi olması gerekir. Uluslararası taşımacılık yapabilmek, diğer ülkelerde araç kullanabilmek için uluslararası sürücü belgesi zorunludur. Türkiye’de bu belge Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu (T.T.O.K)’dan da temin edilir [41].

Çalışma Karnesi:

Takometresi olmayan araçlar için sürücülerin denetimini sağlayan bir belgedir. Sürücü bu karneye hareket noktasını ve çalışma süresini yazarak uygun koşullarda araç kullandığını trafik denetimleri sırasında ibraz eder [41].

Ticari Taşıt Kullanım Belgesi:

Uluslararası karayolu taşımacılığı yapabilmek için ulaştırma bakanlığınca sürücülere verilen belgelerdir [41].

ADR Taşıma Sertifikası:

Tehlikeli maddelerin karayolu ile uluslararası taşınmasını sağlamak için sürücülerin bu kursu başarı ile bitirmeleri ve sertifikayı almaları gerekir [41].

Sürücü Vekaletnamesi:

Araç sahibi tarafından uluslararası taşıma işlemini yapacak olan sürücüye aşağıdaki konulara ait vekaletname verilir; [41]

- İlgili aracı yurtdışına çıkarmaya
- Yurtiçinde ve dışında sürücü olarak kullanmaya
- İlgili gümrük evraklarını imzalamaya
- Gümrük işlemlerini takip etmeye
- Vasıtanın arızalarını yaptırmaya ve şirket namına hareket etmeye izin verir.

Sürücü Sertifikası:

Uluslararası eşya taşımacılığı yapan sürücüler, sürücü derneklerinin açacağı eğitim kurslarından ve sınavlardan geçerek, başarılı olanlara Ulaştırma Bakanlığı'na verilen bir belgedir [41].

3.6.2.Araç İçin Gerekli Belgeler

Uluslararası karayolu eşya taşımacılığı yapabilmek için belirli kamu idareleri tarafından verilen belgelerdir. Bu belgelerin başlıcaları şunlardır [41].

- Kara taşıtı uygunluk belgesi
- Yeşil kart sigortası
- Ükelere ait geçiş belgeleri
- C kartı (C yetki belgesi)
- Taşıt kira sözleşmesi
- Triptik

Kara Taşıtı Uygunluk Belgesi:

Bu belge uluslararası taşımalarda kullanılacak yarı römorklar, yani yükün taşındığı bölüm için tanzim olunur. Bağlı bulunan gümrük idarelerince verilen bu belgenin temininde en önemli husus aracın herhangi bir kaçakçılığa meydan vermeyecek şekilde uluslararası standartlara uygun, brandası, gümrük halatı ve taban tahtalarının sağlam olmasıdır. Uygunluk Belgeleri 2 yıl için verilir. Bu süre içerisinde araçta herhangi bir değişiklik yapılması halinde, söz konusu değişiklik gümrük idarelerine tespit ettirilmelidir. Çeşitli gümrük idarelerine ibrazı şart olan bu belgenin araçta bulundurulması zorunludur [41].

Yeşil Kart Sigortası:

Motorlu bir vasıta ile transit geçilen üye ülkelerden birinde araç sürücüsünün kaza, hastalık gibi nedenlerle ortaya çıkan sorunlarına karşı güvence amacıyla oluşturulmuştur. Avrupa ülkelerinde 1953 yılında uygulamaya geçilmiştir. 38 Avrupa ülkesi ile 5 Avrupa ülkesi dışında toplam 43 ülkede uygulanmaktadır [41].

Ükelere Ait Geçiş Belgeleri:

İlgili ülkelere ait geçiş belgeleri Türkiye ile anlaşması bulunan ülkeler arasında karşılıklılık esasına göre tespit edilen ve her yıl kotası tekrardan gözden geçirilen geçiş belgeleri ile yapılmaktadır. Ülkelerin verecekleri karayolu geçiş belgeleri dört gruptan oluşur; [41]

- Giriş-Çıkış
- Transit Geçiş Belgesi
- Tek Tip Geçiş Belgesi
- Üçüncü Ülke Geçiş Belgesi

Giriş- Çıkış:

İki ülke arasında yapılan ithalat ve ihracata kullanılır.

Transit Geçiş Belgesi:

İki ülke arasında bulunan ülkelerden geçiş için kullanılır.

Tek Tip Geçiş Belgesi:

Giriş – çıkış ve transit belgelerinin yerine kullanılır. Bir geçiş belgesi bir gidiş- dönüş için geçerlidir, dönüş güzergahında değişiklik olduğu takdirde ilgili firma tarafından Avrupa'ya yapılan çıkış ve girişlerde Kapıkule Şube Müdürlüğü'nden gerekli belge istenir.

Üçüncü Ülke Geçiş Belgesi:

Devletlerin ihracatlarını yaparken kendi araçları yetmediği takdirde veya başka bir menfaat sağlamak amacı ile karşılıklı olmak üzere bir yabancı devlet aracı tarafından taşınmasına müsaade edildiğinde verilen belgedir.

Geçiş Belgesi Alınabilmesi İçin Gerekli Evraklar:

Türkiye'de geçiş belgeleri ile ilgili düzenleme Ulaştırma Bakanlığınca yapılmaktadır. 30 Karayolu ile uluslararası eşya taşımalarında öngörülen şartlara uygun öz mal veya kiralık taşıtların geçiş belgesi alabilmesi için aşağıdaki belirtilen evrakları ibraz etmeleri gerekmektedir. Bunlar;

Uluslararası eşya taşınması yapmaya yetkili firmaların geçiş belgesi istediği taşıta ait başvuru,

- Taşıtın kayıtlı olduğu firma adına çıkışını gösterir belge,
- Taşıt kartı veya yetki belgesine ek taşıt listesi,
- Kiralık taşıtlarda taşıt kira sözleşmesi,
- Taşıt sürücülerinin geçiş belgesi ile ilgili işlemleri firma adına yürütebilmeleri için şirket yetkilisi veya yetkilileri tarafından imzalanmış noter onaylı vekaletname,
- Gümrüklemenin yapıldığı tır karnesi veya çıkış kara manifestosu,
- Taşıtların uygunluk belgesi,
- Taşıt sürücüsüne ait Ulaştırma Bakanlığınca düzenlenmiş sürücü sertifikası,
- Taşıtın kayıtlı olduğu firma adına çıkışını gösteren belge,
- Ruhsatın aslı,
- Taşıta bir önceki seferinde verilen geçiş belgelerini gösterir geçiş belgesi dağıtım formu ile yük götürülen ülkenin dışındaki İspanya, Fransa, Almanya, Ukrayna ve Hırvatistan'dan dönüş yükü olmak üzere belge almış ise alınan geçiş belgesi ile yükleme yapıldığı ülkenin gümrük mühür taşıyan TIR karnesinin fotokopisi veya taşıma TIR karnesi sermayesinde yapılmamış ise ilgili gümrük evrakının fotokopisi (T1, EX1, ATA Karnesi vs.) ibraz edilecektir. Dönüş yükü olarak alınan İspanya, Fransa, Almanya, Ukrayna ve Hırvatistan geçiş belgelerinin dışında alınan geçiş belgelerinin iadesi gerekmez.

Uluslararası Taşımalarda Geçiş Belgelerinden Muaf Taşımalar:

- İtfaiye hizmetleri ile ilgili taşımlar,
- Ambulans taşımaları,
- Cenaze taşımaları,
- Doğal afetler başta olmak üzere, acil durumlarda ilaç, alet ve tıbbi teçhizatlar ile gerekli diğer malzemelerin taşınması,
- Kamu hizmeti çerçevesinde yapılan posta taşımaları,
- Arıza, kaza veya benzeri durumlardaki taşımalar,

- Mütakabiliyet esasına göre, istiap haddi 3,5 tonu veya toplam yüklü ağırlığı 6 tonu geçmeyen taşıtlarla yapılan eşya taşımaları.

C Kartı (C Yetki Belgesi):

Karayolu ile uluslararası karayolu eşya taşımacılığı yapan firmalara bu iş için Ulaştırma Bakanlığı'nca verilen yetki belgesine C2 Yetki Belgesi veya C Kartı denir. Bu belge uluslararası eşya taşımacılığı firmalarının kayıtlı öz mal araçları için tanzim edilmektedir. C Kartı çekici ve römork için ayrı ayrı verilir. Bu konu ile ilgili detaylı bilgi "Uluslar arası Karayolu Eşya Taşımacılığında Yetki ve Geçiş Belgeleri " başlığı ile verilmektedir. Ticari amaçla uluslararası, eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Türleri;

-C1 Yetkili Belgesi; Yetkili belgesi sahibinin kendi adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt ve taşıtlarla, sadece kendi esas iştiğal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara verilir.

-C2 Yetkili Belgesi; Belirli bir zaman tarifesine göre ve belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya durumuna göre sefer düzenleyecek taşıma yapacaklara verilir.

-C3 Yetkili Belgesi; Ev ve büro eşyası taşınması yapacaklara verilir.

Taşıt Kira Sözleşmesi:

Eğer araçlar firmaların kendilerine ait değilse firma adına yapılan taşımalarda kullanılan şahıs veya başka bir firmaya ait araçlar için C kartı yerine " taşıt kira sözleşmesi" gerekmektedir. Bu sözleşme taşıt sahibi ve taşıyıcı firma arasında noter huzurunda yapılan resmi bir yazılı anlaşmadır.

Triptik:

Bir ülkede tescil edilmiş bulunan bir aracın yurt dışına çıkışında tekrar ülkesine döneceğine teminat veren bir belgedir. Triptik belgesi mevcut bir araç başka bir ülkeye geçici olarak girişinde, tekrar ülkesine döneceğinden ötürü herhangi bir gümrük resmine tabi tutulmaksızın 6 aya kadar kalmasını mümkün kılar. Tır Karnesi teminatı altında taşıma yapan araçlar için Türkiye'de triptik mecburiyeti yoktur. Bu tür araçlar triptik

belgesi arayan ülkelere yönelik taşıma yapamamaları halinde triptik yerine Uluslar arası Nakliyeciler Derneği (UND) den temin edebilecekleri geçici çıkış belgelerini kullanabilirler. Türkiye’de triptik belgeleri Türkiye Turing Otomobil Kurumu (TTOK) tarafından verilir.

3.6.3.Taşımacak Yük İçin Gerekli Belgeler

Uluslar arası karayolu yük taşımacılığında yüke ait belgeler şunlardır [41].

- Tır Karnesi
- Hamule Senedi
- Manifesto
- Mal Faturası
- Çeki Listesi
- Menşe Şahadetnamesi
- Sağlık Sertifikaları

Tır Karnesi:

Araçlarda yüklü bulunan malın detaylarını kapsar. Bu nedenle malın gümrüklerde kontrolü yapılırken Tır Karnesinde bulunan kayıtların birbirini tutması gerekir. Bu karne sözleşmeye taraf olan bütün Avrupa ülkelerinde geçerlidir. Tır karnesi yük detaylarını ve malın çıkış ve varış gümrüklerini kapsar. Tır Karneleri Türkiye’de bağlı bulunan Ticaret Odaları’nca dağıtılır ve taşıma işlemi bittikten sonra yine aynı kuruluşa iade edilir.

Hamule Senedi (Konşimento Senedi):

Yüklenen malın taşıma koşullarını, teslim şeklini ve teslim edilecek şahıs veya kuruluşu belirleyen bir evraktır. Bu evrak, malı gönderen ile taşıyan arasında yapılmış yazılı bir anlaşmadır. Hamule senedi üzerinde malı gönderen, taşıyan, malı teslim alan ve taşınan yük ile ilgili tüm detaylar kayıt edilir. En önemli husus malın senet üzerinde belirtilen alıcıya teslim edilmesidir. Eğer bu kısımda bir bankanın adı yer alıyorsa, ilgili bankanın yazılı müsaadesi olmaksızın mal teslim edilmemelidir. Bu belgede beyan olunanın aksine hareket edilemez.

Kara Manifestosu:

Türkiye'ye ithal ve Türkiye'den ihraç edilen mallar için T.C. Gümrüklerine beyan niteliğinde verilen bir belgedir. Bu belgede şu bilgiler bulunur; ilgili gümrük idaresi, gönderen, alıcı ve taşıyıcı firma, plaka numarası ve mal ile ilgili bilgilerdir. Kara manifestosu ile TIR Karnesindeki bilgilerin birbirini tutması gerekir. Kara Manifestoları ithal taşımalarında malın boşaltılacağı son gümrük idaresince istenmektedir. İhraç taşımalarında ise, ihraç işlemini yapacak ve sınır gümrüğüne sevk edecek olan iç gümrük idaresine verilir. Üç nüsha halinde düzenlenmesi gereken manifestonun bir nüshası gümrükte kalır, bir nüshası aracın çıkış yapacağı sınır gümrüğüne, diğer nüshası ise sınır gümrüğüne tasdiklenerek aracın çıkış yaptığını göstermek üzere ilk işlemi yapan iç gümrük idaresine gönderilir.

Mal Faturası:

Satılan malın fiyatını, miktarını, niteliğini ve başkaca açıklamaları içeren ve satıcı tarafından alıcıya verilen hesap pusulasıdır. Diğer bir deyişle araçta yüklü bulunan malın satış bedelini gösteren belgedir. Mal faturası İngilizce ve Türkçe olarak hazırlanmalıdır. Faturada şu hususlar bulunmalıdır

- Tanzim edildiği dilde fatura başlığı
- Antetli olarak ihracatçının adı, adresi, ticari unvanı, kaşesi ve imzası
- İthalatının adı, unvanı, adresi
- Malın miktarı, adı, ağırlık ve ölçüleri
- Malın ambalajı üzerindeki markalar
- Malın birimi, toplam fiyatı
- Teslim şekli
- Ödeme şekli
- Nakliye şekli
- Malın menşeidir.

Çeki Listesi (Kolisaj):

Araca yüklü bulunan malın ayrıntılı bilgisini içeren bir belgedir. Bu belgede; mal cinsi, koli ve diğer ambalajlarda bulunan miktarlar belirtilir. Bir başka deyişle çeki listesi ihraç için sevk edilen malların brüt veya net ağırlıklarının ihracatçı veya tarafsız üçüncü

bir şahıs/kuruluş tarafından beyan edildiği ayrı bir belgedir. Kamyon veya vagon ile yapılan taşımada otomatik tartı cihazlarından çıkan kantar fişleri de çeki listesi yerine geçer.

Menşe Şahadetnamesi:

İhraç edilen malın menşeyini, imal edildiği (üretildiği) yeri, (ülkeyi) gösteren ve teşvik eden belgelerdir.

Şu Özellikler Yer Alır;

- İhracatçı firmanın adı, unvanı, açık adresi ve ülkesi,
- Malın gönderildiği şahıs (ithalatçı) adı, unvanı, açık adresi ve ülkesi,
- Menşe no'su ve serisi,
- İhracat ve varış ülkeleri,
- İhraç edilen malın menşe ile ilgili bilgiler,
- İhracatçı firma beyanı, mührü, kaşe ve yetkili imzası,
- İhracatçı firmanın, ticaret odası gibi bağımsız yetkili kuruluşunun mührü, kaşe ve yetkili imzası, gibi bilgiler yer alır. Türkiye'de menşe şahadetnamesi Ticaret ve Sanayi Odası tarafından tasdik edilir.

Veteriner Sertifikası ve Bitki Sağlık Sertifikası:

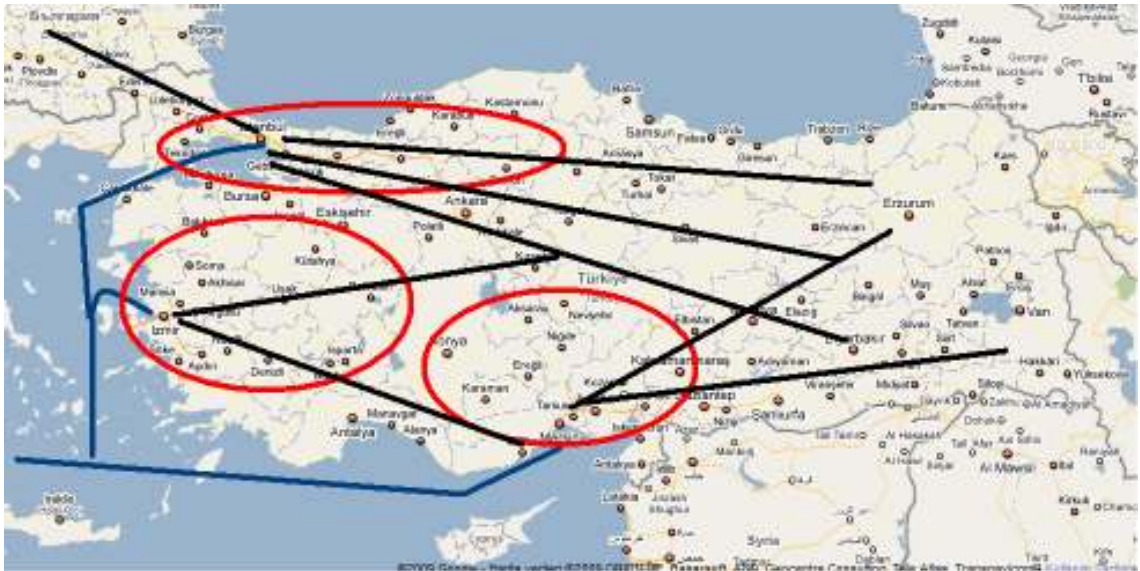
Veteriner Sertifikası; canlı ve hayvansal ürünlerin (et, süt, yumurta, bal, deri, yün, yapağı, tiftik, bağırsak, sakatat, kan, kemik ve gübre, deniz ve tatlı su ürünlerinin tuzlanmış, salamura edilmiş, kurutulmuş, fume edilmiş hazır konserve şekilleri, balık yağları vb.) ihraç veya ithal edilebilmesi için bu malların sağlıklı olduğuna ve bulaşıcı hastalık taşımadığına dair, gümrük giriş-çıkış kapılarında resmi veteriner hekim tarafından yapılan kontrollerin sonucunu gösteren bir belgedir.

Bitki Sağlık Sertifikası; ithal veya ihraç edilecek bitki veya bitkisel ürünlerin hastalık veya zararlı haşarat taşımadıklarının giriş-çıkış gümrüklerine kanıtlanması için ihraç ülkesinde ihracatçı tarafından talep edilip, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı'na bağlı Tarım İl Müdürlükleri veya Zirai Karantina Müdürlükleri tarafından alınan numune üzerinde yapılan analiz sonucunda, yine bu kurumlar tarafından düzenlenip verilen bir belgedir.

3.7. İÇ DAĞITIM KANALLARI

İç dağıtım kanallarının planlanması yurtiçine girmiş malın ithalatçısına oradan da pazara zamanında ulaşması için önemli bir bileşendir. İthalat müşterilerinin Almanya Türkiye arasındaki bir ithalat taşımasında karayolu taşıma modunu seçmesindeki en önemli etkenlerden biri sefer süresinin diğer taşıma modlarına göre avantaj sağlamasıdır. Bu bağlamda gümrüksel sürecin bitiminde ithalatçının malına ulaşma süresinin kısalığı pazar üstünlüğü ve stok kontrol avantajlarını beraberinde getirecektir.

Türkiye Almanya karayolu taşımacılığı açısından incelenecek olursa; Almanya'dan ithalat ile dönen bir araç salt karayolu ile Türkiye'ye giriş yapacak olursa batı kapıları olan İpsala yada Hamzabeyli'den geçerek İstanbul'a varış yapacaktır. Daha sonra Türkiye ticaretinde ve lojistik merkez olarak önemli bir konumda olan İstanbul'dan Anadolu'ya dağıtım gerçekleşecektir. Aynı güzergahta Ro-Ro servisi kullanarak ithalat yükü ile Mersin veya İzmir limanına gelen TIR gümrük sürecinin bitiminde Anadolu'ya geçiş yapacaktır. İstanbul'a varış yapan araç ise Anadolu veya Avrupa yakasındaki tahliyesine ilişkin bölgelere dağılacaktır.



Şekil 3.5: Türkiye-Almanya Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Kullanılan İç Dağıtım Kanalları Ve Liman Hinterlandları [42]

Şekil 3.5’de salt karayolu yada Ro-Ro servisi kullanarak Türkiye’ye giriş yapmış ithalat yükünün iç dağıtım kanallarını kullanarak Türkiye içinde nasıl dağıldığı görünmektedir.

Karayolu taşımacılığının müşterilere sağladığı en önemli avantajlardan biride yükleme ve tahliye noktaları arasında bir defa kapanan ekipmanın alıcısına ulaşana kadar açılmaması ve başka yüklerle birleştirilmeyerek yüklenen malzemeye fiziksel hasar verilmemesidir. İç dağıtım kanallarında salt karayolu kullanarak batı kapılarından giriş yapan bir araç Türkiye’nin diğer ucu doğu kapılarına kadar seferine devam edebilir.

Türkiye ekonomisinde önemli yere sahip liman kentleri olan İstanbul, İzmir ve Mersin içinde Ro-Ro servisi kullanarak Türkiye’ye giriş yapan TIR lar bu bölgelerden dağıtım yapacaklardır. Şekil 3.5’de İstanbul, İzmir veya Mersin’e Ro-Ro ile varış yapan TIR için iç dağıtım kanalları ve liman hinterlandları görünmektedir.

Müşteriler için pazarlara zamanında ulaşma, stokları kontrol edebilme isteğinin artması nakliye firmalarının sadece nakliye yapmalarının yeterli olmadığı aynı zamanda müşteriler için lojistik çözüm ortağı olması gereken bir dönem getirmiştir. Kapıdan kapıya taşıma şeklinde aracın yurtiçindeki gümrüksel sürecinin tamamlanmasından sonraki müşterinin istediği zamanda ve yerde olması için iç dağıtım kanallarının uygun bir şekilde planlanması önem arz etmektedir.

Kabotaj taşıma hattının kullanılmasıyla iç dağıtım kanallarının nasıl denizyolu taşımacılığına entegre edildiği incelenecek olursa.

1 Temmuz 1926 yılında yürürlüğe giren kabotaj kanunu ile birlikte kabotoj hatlarında Türk bayraklı gemilerin çalışma hakkı doğmuştur. Kabotaj hattında sefer sağlayarak salt karayolu ile Almanya’dan ithalat yükü getiren araçlar hem TEM üzerinde yer alan İstanbul’da zaman kaybetmeyerek hem de daha hızlı bir şekilde Marmara Denizi’ni geçerek tahliye yerlerine vardırılabirler.



Şekil 3.6: Almanya Türkiye Arasındaki Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Kullanılabilinecek Sefer Hizmeti Sağlanan Kabotaj Hatları [42]

Şekil 3.6’da kabotaj hattında varolan seferler gösterilmektedir.

Uluslararası nakliye yapan firmalar içinde gümrük kapılarından geçtikten sonra nihai teslim noktasına varmak için kullanılabilinen alternatif güzergahlardır.

Kabotaj hattında bugün TIR’lar için Ro-Ro seferlerinin bulunduğu hatlar şu şekildedir.

- Haydarpaşa-Bandırma
- Ambarlı- Bandırma
- Tekirdağ-Bandırma
- Saraylar-Erdek
- Gelibolu-Çardak

T.C. Başbakanlık, Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü’nden alınan verilere göre; Haydarpaşa-Bandırma hattında 2006 yılında 294.464 ton, 2007 yılında 1.204.032 ton ve 2008 yılında ise 2.240 ton yük taşıması yapılmıştır [43].

Batı kapılarında girerek Türkiye içinde dağıtım yapacak araçlar için son yıllarda daha da büyüyerek önem kazanan Ambarlı Limanı önemli bir merkezdir. T.C. Başbakanlık,

Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nden alınan verilere göre; Ambarlı- Bandırma hattında 2006 yılında 5.828.888 ton, 2007 yılında 7.561.008 ton ve 2008 yılında ise 8.349.068 ton yük taşınması yapılmıştır [43]. Bu hatta yıl içerisinde yaklaşık 7.000 adet uluslararası taşıma yapan TIR'a servis verilmektedir [44]. Tekirdağ-Bandırma, Saraylar-Erdek, Gelibolu-Çardak kabotaj hatları daha yoğun olarak yurtiçi taşıma yapan firmalara hizmet vermektedirler.

Kabotaj hattında taşımacılık yapan şirketler şu şekildedir;

- Tramola Denizcilik
- İstanbul Lines
- Kale Nakliyat
- Erdemler Denizcilik

Bu firmalar kabotaj hatlarında düzenli seferler sunmaktadır. İç dağıtım kanallarında Ro-Ro servisini kullanmak şu şekilde avantajlar sağlamaktadır.

- Karayolu ile ortalama 10 saatte gerçekleşen sefer süresi, Ro-Ro servisi kullanıldığında 3,5 saatte alınmaktadır.
- Seyir esnasında hem araç, hem de sürücü dinlenmektedir.
- Sürücünün ve aracın yıpranması azalmakta; aracın ömrü uzamaktadır.
- Aracın amortisman süresi artmaktadır.
- Karayollarında kaza oranı azalmaktadır.
- Trafik problemi ortadan kalkmaktadır.
- Karayollarının yıpranması ve aşınması önlenmektedir.
- Karayolu taşımacılığındaki en büyük gideri akaryakıt oluşturduğundan dolayı, akaryakıt tüketimi azalmakta; milli ekonomiye çok büyük katkıda bulunmaktadır.
- Çevre ve gürültü kirliliği ortadan kalkmaktadır.

3.7.1. Lojistik Merkezler

İç dağıtım kanallarının uygun bir şekilde kullanılmasında aktif rol üstlenen diğer bir birleşende aktarma, dağıtma ve toplama merkezleridir. Kısaca bu merkezlere lojistik merkezler yada lojistik köyler denmektedir. Türkiye içinde günümüz itibari ile depolar, antrepolar bu işlemleri yapmaktadırlar. Henüz lojistik köy adı ile anılan bir merkez faaliyete geçmemiştir. Bu konu ile ilgili planlar ve projeler mevcuttur. Lojistik merkez olmaya aday liman kentleri; İstanbul, İzmir, Mersin, İzmit lojistik köylerin kurulması için uygun merkezlerdir. Yurtiçinde yapılacak dağıtım ve toplama ayrıca paketleme depolama gibi hizmetler bu lojistik merkezlerden yapılabilinecektir.

Lojistik merkezler uluslararası yapılacak taşımalar için önemli bir dağıtım ve toplama merkezleridir. Dağıtım kanallarının etkili bir şekilde kullanılabilmesi için lojistik merkezler önemli bir birleşendir. Ne için bu merkezlere ihtiyaç duyulduğunun sebebi şu şekildedir [45].

- Ürün trafik akışının optimize etmesi,
- Kombine taşımacılığı teşvik etmesi ve kullanımını arttırması,
- TIR yükleme boşaltma faaliyetlerinin iyileştirilmesi,
- Lojistik merkezden faydalanan firmaların, tüketicilerinin ihtiyaçlarına daha hızlı cevap vermelerini sağlaması,
- Kullanıcıların işletme maliyetlerinin düşürülmesi,
- Bölgesel gelişimde lojistik merkez altyapısının önemli bir rolünün bulunması,
- Lojistik merkez kurulumu vasıtasıyla çevresel düzenlemelerin ve gereklerin gerçekleştirilmesi,
- Hava, kara, demiryolu ve deniz ulaşım merkezlerine bağlantı için olanak sağlaması,
- Şirketlerin kendi dağıtım kanalları üzerindeki kontrolü arttırmaları için bir platform yaratması,
- Firmalar için tedarik zinciri operasyonlarının esnekleştirilmesini sağlaması.

3.7.2. Lojistik Köyler

Lojistik köy, hem ulusal hem de uluslararası geçişlerde taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok bütünleşmiş lojistik faaliyetin ticari temele dayandırılarak belirli bir alanda çeşitli işletmenler tarafından yerine getirildiği özel merkezlerdir. Lojistik köy, ulusal ve uluslararası tüm lojistik ve ona bağlı faaliyetlerin, çeşitli işletmeler tarafından uygulanabildiği tanımlanmış alanlardır. Genelde lojistik köyleri, büyük ve önemli üretim merkezlerine (sanayi bölgeleri, iş merkezleri vs.) şehirlere, demiryolu, karayolu hatlarına ve mümkünse limanlara yakın, ancak şehir trafiğini doğrudan etkilemeyecek noktalarda kurulmaktadır. Lojistik köylerdeki hizmetler de, uzun mesafe taşımacılık, dağıtım, malların sınıflandırma ve gruplandırılması, depolama, ayrıştırma (dekonsolidasyon) ve bütün bu işlemlerin yapılabilmesi için gerekli diğer bağlı işlemler (bankacılık, sigortacılık, vb.) olarak özetlenebilir [46].

Lojistik köylerin temelini 4 önemli unsur oluşturmaktadır:

1. Alt yapı sistemlerinin rasyonalizasyonunun yanında bölgesel planlamanın yapılması.
2. Taşımacılık kalitesinin artırılması.
3. Farklı taşıma türlerinin bütünleşmiş kullanımının geliştirilmesi.
4. Bütünleşmiş taşıma sistemleri arasında yüksek düzeyde bilgi sistemine dayalı koordinasyonun sağlanması.

Alt yapı sistemlerinin rasyonalizasyonunun yanında bölgesel planlamanın yapılması için alan kullanımını optimize etmek ve çevreyi korumak (yerleşim bölgelerindeki yoğun trafiğini lojistik köylere taşıyarak) amacıyla operatör ihtiyaçlarına göre belirli ölçütlere dayandırılan alt yapı sistemleri içeren bölgesel planlamanın yapılması ve alt yapı sistemlerinin rasyonalize edilmesi gerekmektedir. Taşımacılık kalitesinin artırılması konusunda anahtar sözcük uzmanlaşmaktır. Lojistik köyler, üretim sektörüne mümkün olan en iyi hizmeti sağlamalıdır. Ayrıca taşıma maliyetlerindeki artışın ve sektördeki rekabet ortamının kontrol edilmesinde bir üstünlük oluşturmalıdır [46].

Lojistik köy; hem ulusal hem de uluslar arası geçişlerde taşımacılık, lojistik ve dağıtım ile ilgili tüm faaliyetlerin ticari temele dayandırılarak çeşitli işletmeler tarafından yerine getirildiği özel merkezlerdir. Lojistik ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli işletmeler tarafından yürütüldüğü belirli bir bölge olarak tanımlanan lojistik köylerde, iyi planlanmış ve iyi yönetilen, yük taşımalarıyla ilişkili faaliyetlerin, bu amaçla inşa edilmiş ortak alan içerisinde kümelenmesi söz konusudur. Lojistik köy kavramı ilk olarak ABD’de endüstrinin gelişmesiyle doğmuştur. Bu kavramın Japonya’da da trafik sıkışıklığını, çevresel, enerji ve işgücü maliyetlerini azaltmak için önerildiği de bilinmektedir. Daha sonra Batı Avrupa’ya geçmiş olan uygulamanın ilk örnekleri Fransa’da geniş ölçekte Paris bölgesel alanında Garanor ve Sogoris (Rungis)’te oluşturulmuştur. 1960’ların sonları ve 70’lerin başında ise lojistik köyler, İtalya ve Almanya’da görülmeye başlanmıştır. Bu sırada lojistik köy kavramı da şekillenmeye başlamış ve karayolu/demiryolu çok türlü taşımacılığını sağlar hale gelmiştir. 1980 ve 90’lı yıllarda ise lojistik köyler dünyada hızla artmış ve Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Belçika ve İngiltere’de ilerlemeler kaydetmiş, ABD’de doğan bu kavram Avrupa’da benimsenmiştir. Günümüzde Avrupa’da 60’ın üzerinde lojistik köy ve bu köylerden faydalanan binlerce taşıma operatörü bulunmaktadır. Lojistik köyler; yük akışları, taşımacılık, depolama ve diğer lojistik faaliyetlerin metropolitan alanlardaki kötü etkilerini indirmek, lojistik sektörünün ve firmaların ulusal ve uluslararası ölçekte rekabet edebilmesini sağlamak ve bölgesel ve uluslararası ticaret ve ekonominin kalkınmasına yardımcı olmak amacıyla kurulur ve şehre uygulanırlar [47].

3.7.2.1. Lojistik Köyün Konumu Ve Faaliyetleri

Lojistik köylerin yer seçimi, çok türlü ve kombine taşımacılık faaliyetleri ve lojistik faaliyetlere odaklanmakta olup, bu merkezler genellikle yerleşim bölgelerin dışında kalan ve farklı taşıma türleri bağlantılarına (limanlar, havaalanları vb.) yakın konumda bulunan bölgelerde seçilmektedirler. Değişik taşıma türlerini kullanarak yükünü bir noktadan başka bir noktaya taşıyacak olan tüm taşıma operatörleri için lojistik köyün konumu, anahtar bir etmendir. Lojistik köylerin görevleri arasında taşıma bağlantıları arasındaki akışı sağlamak ve tüm taşıma türlerini koordine etmek de yer alır.

Lojistik köylerin faaliyetlerinin, lojistik köyü yönetecek işletme tarafından yapılması gerekmektedir. Lojistik köyün faaliyetleri temel olarak 6 başlıkta toplanmaktadır: [46]

1. Alt yapı sistemi ihtiyaçlarının belirlenmesi: Karayolu, demiryolu ve limanlarla bağlantılar gibi alt yapı ihtiyaçlarının belirlenmesi gereklidir.
2. Lojistik köyünün yapı planı: Lojistik köyün yapı planında gümrükleme işlemleri, posta/ banka/sigorta servisleri, ofis alanları, farklı taşıma türleri arasında aktarmaların yapıldığı terminaller, depolar, diğer genel servisler göz önüne alınarak belirlenmelidir.
3. İş planı: Bir lojistik köyün yönetilmesi yatırım ve yapı planıyla bağlantılı olarak kalkınma planının oluşturulmasını da gerektirmektedir.
4. Genel alt yapı sisteminin, depoların ve bütünleşmiş servislerin oluşturulması: Lojistik köyü yöneten işletme, yapı planı ve iş planı tamamlandıktan sonra tüm alt yapı sistemlerinin yapımından sorumludur.
5. Taşımacılık işletmelerine arazi kiralınması/depoların ve ofislerin kiralınması / depoların ve ofislerin satışı: Lojistik köyünün yönetim şirketi, kiralama veya satışla ilgili tüm işlemlerden (ticari ve kanuni) sorumludur.
6. Lojistik köyünün idari, ticari olarak yönetilmesi ve işletilmesi: Lojistik köyün yönetim şirketi, ortak kullanım alanlarının tüm bakım ve yönetim işlerini üstlenir.

3.7.2.2.Lojistik Köyde Olması Gereken Özellikler

Lojistik köylerin planlanması ve inşa edilmesindeki en önemli neden, yük hareketine ilişkin tüm faaliyetlerin en iyi şekilde yönetilebilmesidir. Bu bağlamda, bir lojistik köyün ihtiyaçları karşılayabilmesi için çok iyi organize edilmiş alt yapı sistemleri gerekmektedir. Lojistik köy içerisindeki en önemli alt yapı sistemleri, depolar ve intermodal/çok türlü terminallerdir. Taşımacının taşıdığı yükün türüne göre farklı depolar şu şekilde sınıflandırılabilir: [46]

- Genel depolar.
- Geniş depolar (lojistik aktiviteler için).
- Demiryolu/karayolu aktarmalarının olduğu depolar.
- Gemilerin yanaşabileceği yükseklikte koyların olduğu depolar.
- Soğutuculu depolar.
- Intermodal terminali (Karayolu /demiryolu).
- Çoklu türlü terminali (demiryolu/karayolu/iç su yolları/deniz taşımacılığı).

Ancak alt yapı sistemleri tek başına yeterli değildir. Lojistik köy bu alt yapı sistemleri ile verdiği hizmetlerin uyuşmasıyla performansını yükseltebilir. Bu hizmetler şu şekilde sıralanabilir: [46]

- Gümrük hizmeti.
- Banka/postane/telefon hizmetleri /otobüs hizmetleri (lojistik köye ve lojistik köyden ulaşım için).
- Park ve yükleme/boşaltma işlemleri için gerekli alanlar.
- Lokanta/Kafeterya.
- Benzin/Bakım istasyonları vb.
- Ulusal dağıtım hizmeti.
- Uluslararası dağıtım hizmeti.
- Denizyolu ile taşınan eşyalar için özel hizmetler.
- İdari hizmetler.
- Kombine taşımacılık hizmetleri.
- Isısı yüksek eşyalar için özel hizmetler.
- Sınıflandırılmış eşyalar için özel hizmetler.
- Havayolu kargosu için özel hizmetler.
- Şehir içi dağıtım merkezi olma.
- Eğitim ve araştırma birimi

3.7.2.3. Lojistik Köylerin Getirileri

Lojistik köylerde tek bir taşıma türü ile hizmet görülebilmesi söz konusu olabilir ancak çok türlü taşımalara olanak veren tesisler, küresel ve bölgesel pazarlara doğrudan erişim olanağı sağlamaktadır. Eşya elleçlemelerinde çok türlü taşımaların teşvik edilmesi için bir lojistik köyüne birden fazla taşıma türüyle hizmet verilmesi tercih edilmektedir (karayolu, demiryolu, denizyolu ve iç suyolları). Lojistik köylerin geliştirilmesi, birbiriyle doğrudan bağlantısı olmayan birtakım kullanıcılar (ayrı sektörlerden gelen kuruluşlar) tarafından gerçekleştirilen eşya hareketlerinin bir ölçek ekonomisi kapsamında yönetilmesi açısından önemli faydalar getirmektedir. Zira bu kullanıcılar, büyük kısmı bir ulaşım terminali etrafında bulunan aynı tesisleri ve donanımları kullanmaktadır. Böylelikle, taşıma maliyetleri düşmekte, taşımaların güvenilirliği ve sağlıklı gerçekleşmesi sağlanmaktadır. Bu durum, lojistik köyün kullanıcılara sağladığı en önemli faydadır [46].

Bunun dışında, çok iyi planlanmış ve yük taşımacılığıyla ilişkili tüm faaliyetlerin en iyi şekilde yönetildiği bir lojistik köy; [46]

- Yük taşımalarıyla ilgili ticari faaliyetlerin bir araya toplanması suretiyle lojistik zincirin en mükemmel hizmet sunabilmesi,
- Araç (kamyon-tır), depo, insan gücü kullanımının en uygun hale getirilebilmesi,
- Tüm faaliyetler için güvenli bir ortam/çevrenin yaratılabilmesi,
- Tek elden/merkezden yönetim oluşturulabilmesi,
- Tek elden planlama yapılabilmesi,
- Toplam nakliye, sınav ve personel maliyetlerinde düşüş sağlanabilmesi,
- Taşıma cirolarının arttırılabilmesi,
- Kaliteli çalışma ortamı sağlanabilmesi,
- Destekleyici hizmetleri sunabilmesi

gibi üstünlükler sunmaktadır.

3.8. DEPO OPTİMİZASYONU

Küreselleşen dünya yaşam şekillerini değiştirmektedir. Lojistik bilinç hizmet verenlerde olduğu gibi hizmet alanlar tarafında da gün geçtikçe önemini arttırmaya devam etmektedir. Tedarik zincirinde hizmet alanların bir türlü dış kaynak kullanımını kabul edemediği bir hizmet de depo yönetimidir. Üretici veya toptan satıcıların büyük çoğunluğu depolarının yanında çalışmaktadırlar. Fabrikalar planlanırken üretime ayrılarak artı değer yaratacak fabrika alanları, büyük, çoğunluğu boş duran ve artı değer yaratmasının ötesinde, bir masraf kalemi olan depolarla kısıtlanmaktadır. Arazi, inşaat, işletme, eskime, koruma gibi giderler anlamsız şekilde lojistik gideri olarak, satılan ürünün satış fiyatı içinde % 5 – %8 oranında maliyet olarak yer almaktadır [48].

Lojistiğin temelini hammadde, yarı mamul ve ürün hareketi, yani taşıma oluşturmaktadır. Hareket eden her cisim başlangıç noktasında, taşıma şekli değiştirdiği noktalarda, üzerine bir ilave veya eksiltme yapıldığı yerlerde ve teslim anında durmaktadır. Hareketin durduğu yere de depo, aktarma merkezi, dağıtım merkezi, ambar, transfer merkezi, antrepo gibi isimler verilmektedir. Depolama hareketin hızının kesildiği nokta yani "hızı sıfır olan bir nakliye" olarak tanımlanmaktadır [49].

Depolar, tedarik zinciri içinde yer alan ürünlerin korunması, stoklanması ve en verimli şekilde ilgili yerlere ulaştırılması amacıyla konumlandırıldığı alanlardır ve bu ürünlerin geçici olarak saklandığı, dizildiği, ürün tipine göre tasarımı yapılmış yardımcı işletmelerdir. Bu alanlarda gerçekleştirilen depolama faaliyeti, fiziksel dağıtımın en önemli hareket merkezlerinden biridir. Depolama işlevinin temel amacı, büyük miktarlarda ve müşteri siparişlerine göre düzenlenmiş mamullerin depoya ve depodan pazara olan hareketlerinde kolaylık sağlamaktır [50].

Lojistik açıdan önemli bir birleşen olan ve tedarik zinciri yönetiminde önemli bir halka olan depolar için stok yönetiminin ve yük sirkülasyonunun verimli bir şekilde yapılması için optimum şekilde inşa edilmelidir. Ayrıca inşa sonrası depo yönetiminin verimli olması gerekir.

Depo yönetiminde verimlilik ve performans ölçütleri şu şekildedir; [51]

- Deponun kurulduğu alan ve depo fiziksel ortamı,
- Güvenlik, temizlik, disiplin ve düzen yönetmelikleri,
- Kalite kontrol sistemleri,
- Kullanılan ekipman, araç ve gereçten faydalanma düzeyi,
- Fiziksel depolama yöntemlerini kullanma düzeyi,
- Depo personelinin çalışma verimliliği ve denetimi,
- Doğru envanter yöntemlerinin uygulanması,
- Müşteri memnuniyetinin dikkate alınmasıdır.

Stok yönetimi:

Üretim planına uygun, şirket stok hedeflerine göre ürün ve malzeme stok seviyelerinin belirlenmesi ve stokların verimli yönetimi fonksiyonudur. Temel özellikler: stok takip entegre bir sistem üzerinde yapılmalıdır, tüm stok hareketleri sistem üzerinde tanımlanmalı ve kayıt edilmelidir, gerçekçi talep planlaması ile stok seviyeleri minimuma düşürülmelidir, tedarik zinciri boyunca stok takibi sistemleri kullanılmalıdır, stok yönetim maliyetlendirme ile entegre çalışmalıdır.

Depo yönetimi:

Stokların uygun şartlarda, uygun maliyetlerle, hızlı hareket sağlayacak altyapılarla ve nerelerde depolanacağı kararları tedarik zincirinde depo yönetiminin görevleridir. Temel gereklilikler: depo yönetimi, satın alma, planlama ve stok yönetimi fonksiyonları entegre çalışmalıdır, merkezi ve dağıtık depolama operasyonları şirket kaynakları dikkate alınarak dengeli bir şekilde gerçekleştirilmelidir, depo yerleşimi malzeme karakteristiklerine uygun olmalıdır, depo otomasyonu araçlarından hız ve maliyet avantajı sağlayacak şekilde yararlanılmalıdır.

Sevkiyat ve dağıtım:

Satışa hazır ürünün depolardan müşterilerin istedikleri noktalara dağıtımını amacıyla yapılan aktivitelerin bütünüdür. Gerekli nitelikler: dağıtım kanalları, şirket iş yapma şekillerine uygun olarak fayda/maliyet analizine göre belirlenmelidir, sevkiyat planlaması entegre bir sistem üzerinde otomatik sistemlerle yapılmalıdır, sevkiyatlar siparişlere göre filolara en optimum şekillerde dağıtılmalıdır, rota tanımları doğru yapılmalıdır, sistem destekli filo yönetimi uygulamasından yararlanılmalıdır, sevkiyat ve dağıtım performansı sürekli ölçülmeli ve iyileştirme uygulamalarına odaklanılmalıdır.

3.9. DEPO VE DEPOLAMA TÜRLERİ

Taşınacak ve depolanacak malların tanımları gerçekçi ve iyi yapılmalıdır. Depolanacak maddeler; hal, karakteristik özellikler ve miktar olmak üzere üç temel grup altında toplanırlar. Taşınacak ve depolanacak malların bu özellikleri, kurulacak taşıma ve depolama tesisinin yapısal özelliklerinin saptanmasında ve yapı türünün belirlenmesinde en önemli rolü oynarlar. Taşınacak ve depolanacak mallar; dökme (yığıntı) mallar ve parça (tane halinde) mallar olarak iki ana gruba ayrılırlar [52].

3.9.1. Ürün Cinsine Göre Depo Türleri

Depolar, depolanacak ürün çeşidine göre parça depoları ve dökme mal depoları olmak üzere 2 sınıfta gruplanabilir [52].

3.9.1.1. Parça (Birim) Mal Depoları

Birim (parça) mallar, birbirlerinden ayrı şekilleri olan, boyutları farklılık gösteren mallardır. Parça malların taşınması ve depolanmasına etki eden faktörler parça malların boyutları, ağırlıkları, hacimleri, biçimleri vb. özellikleridir. Parça malların belirli bir şekli ve boyutlarının olması, depolama ve taşımayı dökme mallara göre daha zorlaştırır. Parça malların depolanmasında; paletler, raflar, modüler çekmeceler, kutular, konteynerler, açık alanda istifleme, mobil raflar vb. kullanılır. Birim mal depolarını oluşturan yapıların başlıca görevi depo malını dış dünyanın etkilerine karşı korumaktır [52].

Stoklama deposu : Stoklama depoları (yedek deposu, biriktirme deposu) genellikle hacimsel kapasiteleri ve uzun depolama süreleri ile diğerlerinden ayrılırlar. Bunlar, malları uzun süreler için stoklayıp, saklamakta kullanılırlar. (örneğin hammaddeler, kömür, tahıl depoları)

Geçiş deposu : Geçiş depoları, depoya giren malların çıkışa kadar geçen kısa süre içinde ayrılmaları için kullanılırlar. Depo malları aynı veya belirli aralıklarla yüklenir ve boşaltılır. Depolama zamanı genellikle çok kısadır. (hava alanlarındaki veya tren istasyonlarındaki muhafaza depoları)

Tasnif deposu : Tasnif depoları malzeme akışı sırasında belli bir düzenlemenin ve ayırımın yapıldığı yerlerdir. Bu depoların çok kısa bir depolama süreleri vardır. Fazla miktardaki çeşitler söz konusu olduğunda bu tür depolar tam otomasyon için çok uygundur.

Satış deposu : Daha önceleri kullanılmış olan en uygun depo sistemi alçak depolardır. Depolama işleminin komplike olmayışı, tesisin ucuza mal olması ve koridorların kolayca değiştirilebilmesi gibi olumlu özelliklere karşı, alçak depoların istenmeyen yönleri daha fazla ve önemlidir. Bunlar, depo mahallinin verimli kullanılmaması, malın depo zeminini tamamen kaplaması, sadece en üstte bulunan mal kümesi veya mal biriminin direkt olarak alınabilmesi, depolama işlemlerinin fazla zaman alması ve nihayi deponun otomatik düzenlere uygunluk göstermemesi gibidir.

Çok katlı depo : Çok katlı depolar üst üste düzenlenmiş satış depoların oluşturduğu depolardır. Bu tür depolar depo taban alanının az olduğu durumlarda depo kapasitesini arttırmak amacıyla düşünülmüşlerdir. Transport için kullanılan yardımcı araçlar satış depolarda kullanılanlar ile aynı olmakla birlikte, çok katlı depolarda asansör gibi düşey taşıyıcılar da önem kazanırlar.

Yüksek raflı depo : Yüksek raflı depolarda yükseklik 12 metreden fazladır. Yükseklikleri 30 metreyi aşarken genişlikleri 120 metreye ulaşabilen çok büyük

kapasiteli depolar da inşa edilmiştir. Rafları depo duvarından oluşturulmuş veya serbest duran tipte olabilir.

Hava şişmeli depo : Hava şişmeli depolar bir pnömatik konstrüksiyon türünün ürünüdür. Bu balonsu yapılarda şişirme sonucu 0,01 – 0,03 bar arası bir basınç oluşur. Şişme yapı plastik veya PVC den yapılmıştır

Açık depo : Açık depolarda hava şartlarına karşı koruyucu üst kısım bulunmaz. Bu yüzden, bu tip depolarda ne tür depo malının teknik olarak korunabileceğinin bilinmesi gerekmektedir. Kapalı ve naylon yada plastik ile paketlenmiş depo malları, maliyeti düşürme açısından açık depolarda depolanabilirler.

3.9.1.2. Dökme Mal Depoları

Dökme mallar, hacimsel ve belli bir şekil verilmemiş, paketlenmemiş olarak taşınan ve depolanan mallardır. Bunlar belirli bir şekli olmayan irili ufaklı parçalardan oluştuğu gibi sıvı hallerde de bulunabilirler. Dökme malların depolanmasında çeşitli kaplar, silolar, depolar, yığma alanları kullanılır. Dökme mal depoları genelde açık hava veya yarı kapalı depo şeklinde inşa edilirler. Bunlar hava şartlarına karşı hassas olmayan kömür, demir filizi gibi malzemeler için kullanılırlar. Genellikle deponun bir tabanı bulunur. Bu gibi depolarda taşıma için genellikle ekskavatörler, raysız taşıyıcılar ve bantlı konveyörler kullanılır. Bunker ve silo kavramı genelde birbirinin yerine kullanılırlar. Ancak ağır sanayi ve endüstride bunker terimi kullanılırken, gıda ve yem sanayinde silo terimi daha yaygındır. Silolar yüksekliğin genişliğe oranla çok büyük olduğu, yuvarlak yada köşeli kesite sahip olan baca biçimli muhafaza depolarıdır. Buna karşın bunkerler genişliğin yüksekliğe oranla çok daha büyük olduğu “bunker hücreleri” denilen bölümlere ayrılmış kapalı muhafaza depolarıdır. Bunker ve silolar; dökme mallar, sıvı mallar ve gazların saklanması ve depolanmasında kullanılırlar [52].

3.9.2. İşleyiş ve Niteliğine Göre Depo Türleri

Genel işleyiş ve niteliklerine göre depolar, “dağıtım merkezi” ve “işletme deposu” olarak ikiye ayrılmaktadırlar. Dağıtım merkezi, eşyaların muhafaza edildiği ve müşteri siparişlerine göre hızlı, sık ve kapsamlı sevkiyatlara elverişli büyük hacimli depolardır. Bir dağıtım merkezindeki farklı özellikteki eşyaların sayısı fazlayken, çok sayıdaki siparişler için istenen miktarlar çok çeşitlilik gösterebilir. Bu durum karmaşık ve dolayısıyla maliyetli sipariş sürecine neden olacaktır. İşletme deposunun fonksiyonu ise; giriş-çıkış ambarları ve ara depolar olmak üzere hammadde, yan mamul veya tamamlanmış ürünleri, üretim sürecinde kullanılmak üzere veya dağıtım öncesinde stoklamaktır. Ana tasarım kriteri depolama kapasitesi ve işletim maliyetleridir [50].

3.10. DEPO EKİPMANLARI

Depolarda muhafaza edilen eşyaların, yarı mamullerin ve hammaddelerin depo içerisinde taşıma ve istifleme işlemlerinin gerçekleştirilmesi, yükleme ve boşaltılmalarının sorunsuz bir biçimde yapılması için, gördükleri işe, kapasitelerine ve tasarımlarına göre farklılıklar gösteren araçlardan faydalanılmaktadır.

3.10.1. Paletler

Paletler, depolama sürecinde kullanılan en yaygın mekanik olamayan araçlardır. Hemen hemen her depo bunları kullanmaktadır. Bazı depolar, tüm stoklarının yönetiminde ve depolanmasında paletleri kullanırlar. Ürünleri normal olarak paketlenmiş depolar bile, faaliyetlerinde bazı paletleri kullanırlar. Neredeyse evrensel depolama aracı konumuna gelmişlerdir. Malzemeleri istiflemek, taşımak ve depolamak için uygun ve basit bir yol sağlarlar. Palet seçimindeki en önemli etkenler, paletlerin kalitesi, malzemesi ve maliyetleridir. Kötü kalitedeki paletler, gerek mala verdikleri zararlar, üretimi yavaşlatma ve gerekse de hasarlı taşıma yaparak büyük miktarda işletme sermayesinin harcanmasına neden olabilir.

3.10.2. Taşıma Kapları

Taşıma kapları, üstü açık veya kapaklı ahşap veya çelik muhafazalardır. Taşıma kaplarının ebatları, paletlerin boyutları ile aynıdır. Taşımacak yükün yapısına ve malzemesine bağlı olarak farklı şekillerdeki taşıma kapları kullanılabilir.

3.10.3. Konteynerler

Konteynerler, standartlaştırılmış muhafazalar olup, yakın geçmişte taşıma tekniğinde büyük bir atılıma yol açmıştır. Belirli bir taşıma sistemine göre ölçülendirilen kutular standartlaştırılmıştır. Böylece çeşitli büyüklüklerdeki kutuların kombinasyonu mümkün kılınmıştır.

Taşıma tekniğinde konteyner kullanımıyla elde edilecek faydalar şunlardır :

- Ambalaj malzemesi masrafından tasarruf sağlanır,
- Taşıma sırasında meydana gelebilecek sarsıntı ve çarpmalara karşı, hava şartlarına karşı yüklerin korunması,
- Taşıma sürelerinde önemli oranda kısalma,
- Yüklerin hırsızlık olaylarına karşı daha güvenli taşınması,
- Yüklerin birim taşıma masraflarının %50'ye yakın tasarruf elde edilmesi.

3.10.4. Raflar

Raf ve çekmece tipi depoların tasarımındaki önemli etkenler; depolanan malların tipi, kullanılan yükleme ve boşaltma sisteminin türü, depo binasının hacmi ve şekli ile firmanın stok kodlama karakteridir. Tasarımda depolanan malların boyutları, ağırlıkları ve ne şekilde paketlenecekleri (koli, fiçı, rulo vb.) veya yüklenecekleri önem kazanır. Rafların dizilmesi ve düzenlenmesinde, yükleme ve boşaltma şartlarının dışında; deprem, yangın ve can emniyeti gibi faktörler de dikkate alınmalıdır. Bu tür önlemlere dahil olarak; rafların sık dizilmesi, devrilme mukavemetini arttıracak ağırlıklar veya yere bağlama gibi işlemler sayılabilir [52].

3.10.5. Forkliftler

Forkliftler depolamada kullanılan en faydalı araçlardır. Depolamada kullanılan tek parça malzeme elleçleme ekipmanları arasında en fazla işe uygunluğu olan araçlardır. Malzemeleri yatay ve dikey olarak taşıyabilir, serbestçe hareket edebilir ve farklı aksesuarlar ile bir çok farklı şekildeki objeleri toplayabilir, döndürebilir, itebilir ve çekebilir. Oldukça güvenilir ve kolay kullanımı olan araçlardır. Diğer malzeme elleçleme ekipmanlarının yapabileceği bir çok şeyi yapabilmekte fakat diğer malzeme elleçleme ekipmanlarının hiç biri onun yapabileceği işleri yapamamaktadırlar. Bu bağlamda depolar için forkliftler çok önemli ekipmanlardır.

3.10.6.Konveyörler

Forklift araçlarından sonra depolarda yaygın olarak kullanılan ikinci malzeme taşıma araçları konveyörlerdir. Konveyörler, sabit bir rotada düzenli olarak akan yüksek hacimli mallar için idealdir. Çoğu konveyör sistemleri tasarlanan depolama fonksiyonuna göre değiştirilebilmekte uygunluğu sağlanabilmektedir. Konveyörleri malzeme elleçlemede bu kadar değerli yapan bir özelliği otomatik kontrol cihazlarıyla kolaylıkla donatılabilmesidir. Seçme, tartma, ayıklama, gibi otomatik kontrol sistemleri konveyörlere takılabilmektedir.

3.10.7.Vinçler

Vinçler, forkliftler ve konveyörlerle birlikte depolamada malzeme elleçleme sistemlerinin üçüncü temel çeşidini oluştururlar. Genel olarak forkliftler zemin üzerindeki taşımaları sağlarlar. Konveyörler herhangi mertebedeki sabit rota transferini gerçekleştirirler. Vinçler ise tavanla zemin arasındaki dikey taşımaları ve tavana paralel taşımaları gerçekleştirirler. Bazı vinçlerin temel avantajı yerden bağımsız olarak çalışabilmeleridir. Forkliftlerdeki gibi manevranın gerekli olduğu koridorlar vinçler için gerekli değildir. Malzemeler depolama alanlarının ve çalışılan zeminin üzerinde rahatlıkla taşınabilmektedir. Vinçlerin başka bir önemli avantajı ise malzemeleri yüksek seviyelerde verimli ve güvenli biçimde elleçleyebilmeleridir. Böylece deponun dikey boşluğundan daha iyi yararlanılmış olur. Vinçler aynı zamanda kamyon gibi araçlara da monte edilebilmektedir

3.11. DEPO İNŞAA TASARIM SÜRECİ

Yeni bir depo tasarlanırken optimum düzeyde inşa alanı kullanmak gerekir. Bu optimum alanın belirlenmesinde kullanılacak alana göre yer seçimi ve depodaki mal sirkülasyonu önemli değişkenlerdir. Depo yeri seçiminde depo alanının limanlara, ticaret merkezlerine yakınlığı, lojistik üst olarak gelişmesini sağlayacak çevre yatırımcıların incelenmesi gerekir.

Depo inşa sürecinde var olan veriler incelenerek, gereksiz giderler elenerek yapılacak depo için temeller atılır. Gelecek 5 (orta) ve 10 (uzun) yıllık hedeflerin ve kriterlerin tanımları ortaya konur. Depodaki mal giriş çıkışını takip edecek uygun bir yazılımın

kullanılması gereklidir. Bu yazılımı belirlerken de deponun ihtiyaçları doğrultusunda bir program seçilmelidir. Daha sonra bu programa uygun olarak gerekli donanımın kullanılması ,otomatik sistemlerde el terminalleri, barkod, bilgisayar vb. gereken donanımların alınması gerekir.

- Taşıyıcı eleman
- Zemin , klimalandırma, ısklandırma
- Rampa, kapı
- Yangın söndürme sistemi
- Raf sistemi
- Forklift seçimi
- malzeme tasıma sistemleri

gibi depo demirbaşlarının seçimine dikkat etmek gerekir.

Depo optimizasyonunda temel amaçlar şu şekildedir.

- En az alan/hacim
- En fazla depolama
- Talepleri hızla karşılamak
- En az fire
- Etkin güvenlik
- Veri güvenilirliği
- En az hatalı sevkıyat

Depo düzeninin ve tasarımının amacı şu şekildedir.

Kübik Kapasite Kullanımı : Depo düzeninin ana amacı depo kübik kapasitesinin kullanımının maksimizasyonudur. Hızlı hareket eden mallar için rahat ulaşım sağlanması için koridorların geniş olması, yavaş hareket eden mallar için dar koridorlar ve yüksek raf sistemleri kullanılması gereklidir [52].

Koruma : Depolama planı çeşitli mal gruplarını birbirinden ayırmalıdır. Öncelikle patlayıcı, yanıcı ve oksidize olabilecek tehlikeli mallar, diğer mallardan ayrılmalıdır. Yüksek değerli ve özellikle ufak boyuttaki malların korunması için bu mallar için de belirli güvenlik sistemlerine sahip ve kolay ulaşılabilen özel bir alan yapılmalıdır. Belirli ısıtma ve soğutma gerektiren ürünlerin depolama stratejisinde belirtilmelidir.

Depo çalışanları hafif ve kırılabilir ürünlerin üzerine ağır mallar koymamaları için uyarılmalıdır. Depo yönetim sisteminde de bu durum planlanarak açık alanda hafif malın üstüne daha ağır mal istiflenmesi engellenmelidir [52].

Verimlilik : Dizayn verimliliğinin iki boyutu vardır. Depo hacminin verimli kullanımı ve depodaki insan gücü ve elleçleme masraflarının minimize edilmesi için depolama stratejisi belirlenmesi. Hızlı hareket eden ve az depolanan ürünler en rahat erişilebilir alanda depolanmalıdır. Büyük ve çok hacimli mallar elleçleme zamanının en aza indirilebilmesi için sevk alanına en yakın bölgeye konulmalıdır [52].

Mekanik Sistemler : Mekanik sistemler her depo için çözüm olmasa da, standart işlemlerin yapıldığı depolarda verimi önemli ölçüde arttırabilir. Otomasyona karar verip yatırım yapmadan önce bütün riskleri göz önüne alan çok dikkatli bir planlama yapılmalıdır. Bu riskler içinde hızlı teknolojik değişimlerden doğacak eskime payı, pazardaki değişimlerden etkilenecek müşteri kaybı artması ve bu büyük yatırımın kendini amorti etme sınırı yer alır. Planlama safhasında ayrıca operasyonel bir analiz de yapılmalıdır. Mekanize sistemler, elleçlenecek ürünler düzgün şekilli ve kolayca elleçlenebilecek standartlıkta olduklarında, sipariş toplama toplam işin yarısı kadarını oluşturduğunda, ve ürünlerin elleçlenme hacmi yüksek ve düzgün akışlı olduğunda iş hacminde ani iniş çıkışlar yaşanmadığında en iyi sonucu verir. Ürüne göre uygun sistem seçimi yapılmaz ise, yıllarca atıl kalacak bir sistem satın alındığını öğrenmek hiç de hoş bir tecrübe değildir [52].

Üretkenlik : Firma, deponun hayata geçme aşamasında gerekli kararları aldıktan sonra günlük işlemleri olurlarına bırakmamalıdır. Günlük işler en ince ayrıntısına kadar günlük operasyonlara karışılmadan gözetlenmelidir. Gözetleme metodları değişmekle beraber, firma üretkenliğini optimize edebilmek için kendi maliyetleri ve operasyonları için amaç ve standartlar belirlemelidir. Şirket üretkenliğini attırarak kaynak kullanımını, nakit akışını, karını, yatırımlarının getirisini arttırabilir ve müşterilerine daha iyi hizmet sunabilir. Bir üretkenlik programına geçilmesi için depo operasyonları fonksiyonel kısımlara ayrılmalıdır. Her kısmın üretkenliği, kullanım oranı ve performansı; iş gücünde, ekipmanda ve tesislerde iyileştirmelere odaklanarak ve belirlenecek standartlarla karşılaştırarak incelenmelidir [52].

3.12.AVRUPA ULAŞIM AĞLARI VE KORİDORLARI

Avrupa ulaşım ağlarının geliştirilmesi ve bölge ülkelerle entegre edilmesi, Avrupa Birliği ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) bünyesinde çeşitli çalışmalar ve projelerle yürütülmektedir.

3.12.1. Trans - Avrupa Ulaşım Ağı / Trans-European Transport Network for Transport (TEN-T)

Avrupa Birliğinde, tek pazarın gerçekleştirilmesi, ekonomik ve sosyal uyumun sağlanması açısından önemli bir unsur olan Avrupa ulaşım ağlarının geliştirilmesi politikası 1993 yılındaki Maastricht Anlaşması ile başlamıştır. 2020 yılına kadar, TEN-T kapsamında gerçekleştirilmesi öngörülen ve 600 milyar € tutarındaki yatırımlar, şu şekildedir;

- 89 500 km karayolu,
- 94 000 km demiryolu, (bunun yaklaşık 20 000 km'si en az 200 km/h hıza uygun yüksek hız hattıdır)
- 11 250 km, içsuyolu (210 adet iç liman dahil)
- 294 deniz limanı
- 366 havalimanı
- Trafik yönetim, kullanıcıları bilgilendirme ve navigasyon sistemleri.

3.12.2. Pan-Avrupa Ulaşım Koridorları / Pan-European Transport Corridors

Sovyetler Birliği'nin parçalanması ile Doğu Bloğu'nun çökmesi ve sözkonusu ülkelerin serbest piyasa ekonomisine geçmeleri sonucunda ortaya çıkan ekonomik, siyasi ve sosyal gelişmeler, Batı Avrupa ülkelerinin ulaştırma ile ilgili stratejilerini değiştirmelerine yol açmıştır. Kendi ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ve entegrasyonunun diğer Avrupa ülkelerini de içine alan bir ulaşım ağının sağlanmasıyla gerçekleşeceğine inanan topluluk, Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkeleri ve diğer çevre ülkeleriyle ulaşım alanında işbirliği amacıyla Pan - Avrupa kavramını yaratmıştır. Türkiye, sözkonusu Pan-Avrupa Ulaşım Koridorlarından IV. ve tali hat olarak X. Koridorlarda İstanbul'a kadar gelen hat ile yer almıştır.



Şekil 3.7: Pan-Avrupa Ulaşım Koridoru IV

Koridor IV:

Dresden – Prag – Bratislava/Wien – Budapeşte – Arad demiryolu: 4.340 km

Nürnberg – Prag karayolu: 3.640 km

Arad – Bucuresti – Köstence

Arad – Sofya – İstanbul

Sofya – Selanik



Şekil 3.8: Pan-Avrupa Ulaşım Koridoru X

Koridor X:

Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Belgrad – Nis – Üsküp demiryolu: 2.528 km

Veles – Selanik karayolu: 2.300 km

Graz – Maribor – Zagreb

Budapest – Novi Sad – Belgrad

Nis – Sofya-Koridor IV’ten İstanbul

Veles – Florina

3.12.3. Pan- Avrupa Ulaşım Alanları / Pan-European Transport Area (PETRA)

23-25 Haziran 1997’de Helsinki’de yapılan III. Pan Avrupa Konferansında;

- Barents Euro-Arktik
- Karadeniz havzası
- Akdeniz havzası
- Adriyatik-İyonya denizi olmak üzere Pan-Avrupa Ulaşım Alanları (PETRA)

oluşturulmuştur. Türkiye’nin Karadeniz ve Akdeniz Petra’sı içinde değerlendirmeye alınması kabul edilmiştir. Türkiye AB’ye aday ülke olmadığı bir dönemde Pan-Avrupa Ulaşım Koridorlarından IV. ve X. Koridorlarda; Pan-Avrupa Ulaşım Alanlarından (PETRA) ise Karadeniz ve Akdeniz alanlarında yer alabilmiştir AB’nin 1994 ve 2007 genişlemeleri sonucu Pan-Avrupa koridorlarının büyük bir kısmı Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T) kapsamına girmiştir. Böylece, Pan-Avrupa kavramı önemini yitirmiş, TEN-T kavramı öne çıkmıştır.

3.12.4. Genişletilmiş Avrupa Ulaşım Yolları / Wider Europe for Transport

Avrupa Komisyonu, ana Trans-Avrupa ulaşım yollarının komşu ülkelere ve bölgelere genişletilmesi amacıyla 2004 yılında Genişletilmiş Avrupa Ulaşım Yolları “Wider Europe for Transport” çalışması başlatmış ve bu çalışmayı yapmak amacıyla Yüksek düzeyli grup oluşturmuştur. Söz konusu grup çalışmaları sonucu 5 ana uluslararası yol belirlemiştir.

Bunlar;

1. Deniz Otoyolu (Motorways of the Sea): Baltık, Barents, Atlantik, Akdeniz, Karadeniz ve Hazar Denizi havzasını ve kıyı ülkeleri birbirine bağlamakta ve Süveyş kanalından Kızıl denize uzanmaktadır.

2. Kuzey Yolu (Northern Axis): Avrupa Birliğinin kuzeyini Norveç, Beyaz Rusya ve Rusya'ya ve daha doğuya bağlamaktadır. Norveç'i İsveç ve Finlandiya üzerinden Rusya'ya bağlayan Barents Bölgesi bağlantısı da öngörülmüştür.

3. Orta Yol (Central Axis): Avrupa Birliğinin orta kısmını Ukrayna ve Karadeniz'e; içsuyolu bağlantısı ile Hazar Denizine bağlamaktadır. Orta Asya ve Kafkaslar'a bağlantı, Trans-Sibirya demiryoluna direkt bağlantı ile Don/Volga içsuyolundan Baltık Denizi'ne bağlantı da öngörülmüştür.

4. Güneydoğu Yolu (South Eastern Axis): Avrupa Birliği'ni Balkanlardan ve Türkiye üzerinden Kafkaslara ve Hazar Denizi'ne, ayrıca, Mısır'a ve Kızıl Deniz'e bağlamaktadır. Balkan ülkelerine, Rusya'ya , İran'a, Irak'a ve İran Körfezine erişim bağlantıları öngörülmüştür.

5. Güneybatı Yolu (South Western Axis): Güneybatı AB'yi İsviçre ve Fas ve ilerisine (Fas ,Cezayir ve Tunus'u birbirine bağlayan Trans-Magreb hattı dahil) bağlamaktadır. Trans-Magreb hattının Mısır'a ve güneyde diğer Afrika ülkelerine uzantısı da öngörülmüştür.

Pan-Avrupa Ulaşım Koridorları/Alanlarının coğrafi alanını komşu ülkelere uzatacak şekilde düzenleyen sözkonusu yollar içinde Türkiye, Avrupa Birliği'ni Balkanlardan ve Türkiye üzerinden Kafkaslara ve Hazar Denizi'ne, ayrıca, Mısır'a ve Kızıl Deniz'e bağlayan Güneydoğu Yolu (South Eastern Axis)'de yer almaktadır.

3.12.5. Akdeniz ve Trans-Avrupa Ulaşım Ağları / Mediterranean and Trans-European Networks for Transport (MEDA TEN-T)

Trans-Avrupa Ağlarının Akdeniz ülkeleri ile entegre edilmesi amacını taşıyan ve Topluluğun Besinci Çerçeve programı çerçevesinde yürütülen MEDA TEN-T projesi kapsamında 11 koridor oluşturulmuştur. Bu koridorlardan Türkiye'den geçenler;

- Klaipeda- Varsova- Budapeşte- Belgrad- Sofya- İstanbul- Ankara- Halep- Beyrut- Şam-Bağdat
- Odesa- Bükreş- Alexandroupolis- İzmir- Antalya- Nicosia- Beyrut- Amman- Cidde'dir.

3.12.6. Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu / Trans-European North-South Motorway (TEM)

Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) projesi, 1977 yılında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı desteğinde Orta, Doğu ve Güney Doğu Avrupa ülkeleri tarafından alt bölgesel işbirliği projesi olarak başlatılmıştır. Projeye Avusturya, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Macaristan, İtalya, Polonya, Romanya, Türkiye, Hırvatistan, Litvanya, Gürcistan, Bosna-Hersek olmak üzere 13 ülke katılmış durumdadır. İsveç, Ukrayna ile Yugoslavya da gözlemci statüsündedirler. Proje; Baltık, Adriyatik, Ege ve Karadeniz'i bağlayan modern otoyol ve ekspres yol niteliğinde bir karayolu ağı inşasını ve yönetimini amaçlamaktadır. Proje Merkez Ofisi Varşova'dadır. TEM ağının toplam uzunluğu, 2003 tarihi itibarıyla 23.858 km olup Türkiye içinde kalan ağ uzunluğu 6.921 km'dir. Bu uzunluk tüm ağın % 29'unu oluşturmaktadır. TEM ağı Türkiye'ye Kapıkule'den girmekte doğuda Sarp (Gürcistan) ve Gürbulak (İran), güneyde ise Habur (Irak) ve Cilvegözü (Suriye) kapılarına ulaşmaktadır.

3.13. ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ DÜNYA VE TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ

3.13.1. Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığının Dünya Ekonomisindeki Yeri

Dünya Ticaret Örgütü'nün 2008 raporunda, gelişmiş ülkelerde meydana gelen talep daralmasının dünya ihracat artışında genel olarak bir düşüşe yol açtığı, bu nedenle 2006 yılında % 8,5 oranında artış göstermiş olan ihracatın, 2007 yılı artışının % 5,5 düzeyinde kaldığı belirtilmektedir [53]. Bu artış ile birlikte 2008 yılı sonu ile dünya ticaretinin yaklaşık 16,422 trilyon dolar olduğu hesaplanmaktadır [53]. Dünya ticaretindeki bu hızlı artış, bu ticarete konu olan malların fiziki olarak taşınması gerektiği gerçeğinden yola çıkılarak taşımacılık ve lojistik sektörünün dünya ekonomisinin en önemli sektörlerinden biri haline geldiğini ve büyüme ile orantılı olarak daha da önem kazanacağını işaret etmektedir.

Dünyada ticaretin giderek serbestleşmesine paralel olarak rekabetin artması ve küresel ve bölgesel ölçekte organizasyonların ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzaması, hız unsurunu öne çıkarmıştır. Bu durum, hammadde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının önemini artırmış, lojistik hizmetler ile desteklenen kombine taşımacılık sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırmıştır [54].

Dünya ticaretine deniz taşımacılığı egemendir. Dünya coğrafyasında su kürenin ağırlıklı yer tutması, gemilerle büyük çapta taşıma yapılabilmesi, deniz taşımacılığının en ucuz taşıma şekli olması bu olgunun temel nedenlerini teşkil eder. Deniz taşımacılığı, dünya ticaretinin %92'sini omuzlamaktadır. Ülkeler ve kıtalar arasında denizden taşınan yük miktarı da 7 milyar tondur [55]. Taşımacılık türleri içerisinde birim taşıma maliyeti en düşük (büyük hacimli kitle tipi yükler petrol, kömür, tahıl gibi) ve uygun taşımacılık türü denizyolu taşımacılığıdır. Deniz taşımacılığı havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olmasından dolayı dünyada en çok tercih edilen ulaşım şeklidir [16]. Denizyolu taşımacılığına göre yüksek taşıma maliyeti oluştursa da karayolu taşımacılığı kapıdan kapıya taşıma hizmetini sunması ile birlikte kombine taşımacılık için önem arz etmektedir. Büyük hacimli yüklerin taşınmasına olanak

vermesi denizyolu taşımacılığının dünya üzerinde oranını arttırsa da Türkiye'ye döndüğü zaman bu oranların daha farklı olduğu görülür.

AB, 2001 yılında hazırladığı “2010 Yılı İçin Avrupa Taşımacılık Politikası” raporuyla ilk kez müşteri odaklı bir uygulamaya geçmiş ve oldukça fazla tedbirler alınması gerektiğinin altını çizmiştir. 60 kadar olan bu tedbirlerin en önemli özelliği taşımacılık türleri arasındaki gelişim farkının giderilmesi ve demiryolu ve denizyollarının canlandırılmasıdır. Aynı zamanda değişik taşımacılık türleri arasında koordinasyon ve bağlantının sağlanması yönünde adımlar atılması da planlanmaktadır [57].

AB içinde taşımacılık türleri arasındaki dengesizlik son 30 yılda artış göstermiştir. Demiryolu ve denizyolu taşımacılığının avantajlarının kullanılamaması karayolu taşımacılığı lehine dengelerin daha da bozulmasına sebep olmuştur. Avrupa içinde karayolu taşımacılığı diğer türlere göre tüketici taleplerine cevap vermekte daha esnek bir konuma sahip bulunmaktadır. Ancak, taşıyıcı firmaların da aralarında çok yoğun bir rekabet bulunmaktadır. Nakliye fiyatlarının aşırı düşmesi ise firmaları hayatta kalabilmek için çok uzun süre direksiyon başında kalma gibi yol güvenliğini dahi sarsabilecek yöntemlere sevk etmektedir. Aday ülkelerdeki nakliye maliyetlerinin daha düşük olmasının ileride fiyat rekabetini daha da kızıştırması beklenmektedir [57].

Küresel mali krizin ekonomik krize dönüşmeye başladığı bu son dönemde, iç talepteki azalma sonucunda üretimde ve uluslararası ticarete yaşanan daralmalar, bu eğilimin bir sonucu olan Tersine Küreselleşme ile birlikte küresel ulaşım ve lojistik sektörünü olumsuz yönde etkilemeye başlamıştır.

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı UNCTAD'ın yayınladığı bir araştırmaya göre; 2008 yılının sadece Mayıs'ı ile Kasım'ını karşılaştırdığımızda mali krizin uluslararası ticareti yavaşlattığını kanıtlar şekilde, küresel navlun fiyatlarının “11 kat azaldığı” tespit edilmiştir. Bu durum tüm taşıma türlerinde aynı seyri izlemektedir. Karayolu taşımacılığında işletme ve sefer maliyetler giderek artarken; navlun fiyatları azalmaya devam etmiştir.

Öte yandan, uluslararası taşımalarda yaşanan maliyet artışı henüz küresel kriz gündeme yerleşmeden önce baş göstermiştir. Gerek denizyolu, gerek havayolu gerekse karayolu taşımalarında maliyetler 2007 yılında başlayıp, rekor üzerine rekor kırarak 2008 yılında da yakın tarihe kadar tırmanmaya devam etmiştir.

2008 yılının yaz aylarına kadar akaryakıt fiyatlarındaki keskin ve durdurulamayan artış nedeniyle bunu navlun fiyatlarına yani müşterilerine yansıtamayan dünya çapında çok sayıda karayolu taşımacılığı şirketi ekonomik çöküntüye uğramıştır.

Artan petrol fiyatları ve çok sayıda ülkede pompadaki fiyatın % 56'sına kadar çıkan ağır vergi yükü nedeniyle son iki yıldır akaryakıttaki sürekli fiyat fırlamalarının, karayolu taşımacılığı sektörünün akaryakıt fiyat artışlarını her zaman ve kısa sürede müşterilerine yansıtamaması nedeniyle, karayolu nakliyecileri üzerinde yıkıcı etkilere yol açmıştır. Sektörde yaşanan sıkıntılar küresel düzeyde isyanlara ve grevlere dönüşmüştür.

Büyük şehirlerin etrafında ve Fransa-İspanya sınırında 10 km'yi bulan uzun trafik kuyrukları oluşmuştur. Bordeaux'ya giden 4 ana otobanda bir araya gelen ve "kamyonculuk mesleğinin öldüğünü" belirten afişlerle hükümetten acil tedbirler talep eden 200 kamyoncu şehir etrafında 30 km'lik kuyruğa neden olmuştur. İspanya'daki 380.000 kamyon sürücüsünün 70.000'ini temsil ettiğini iddia eden, ülkenin en büyük ikinci nakliyeciler birliği FENADISMER, hükümetin iyileştirme tekliflerini yeterli bulmayarak 16 Haziran 2008'de ucu açık bir grev başlatmıştır. Aynı hafta, kendilerine "Taşımacılık Sektörünü Savunma Platformu" adını veren ve 50.000 nakliyecinin sözcülüğünü yapan bir grup ise iş bırakma eylemi gerçekleştirmiştir ve Madrid'de binlerce çiftçi yakıt fiyat artışları nedeniyle dibe vuran üretici fiyatları nedeniyle motorin vergisinin düşürülmesi için yolları tıkamıştır.

Yaşanan akaryakıt fiyatı krizi nedeniyle çok sayıda karayolu taşımacılığı şirketinin ekonomik çöküntüye uğraması sonucunda dünya çapında karayolu taşımacılığı sektöründe yaşan sıkıntıların isyan boyutuna ulaşması karşısında çözüm arayışına giren IRU (International Road Transport Union) öncülüğünde IRU üyeleri, 26 Haziran tarihinde Brüksel'de bir araya gelmiştir. Toplantıda kabul edilen "IRU Kararı" ile, hükümetlere, "karayolu taşımacılığının bir üretim aracı olarak sosyal ve ekonomik

gelişimdeki vazgeçilmez rolünü kabul ederek, bu sektör üzerindeki ağır vergi yükünü hafifletecek ve diğer taşıma türlerinde uygulanacak standart bir akaryakıt vergisinin uygulamaya konmasını sağlayacak girişimlerde bulunmaları çağrısı yapılmıştır [58].

3.13.2. Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri

Türkiye’de uluslararası karayolu taşımacılığı sektörü 44.000 çekiciyle Avrupa’nın en genç ve en modern filolarından birine sahiptir (Tablo 3.1). Uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörü 400.000 kişiye istihdam ve 5 milyar Avro’yu aşan yatırımı ile Türkiye ekonomisine yılda ortalama 3,5 milyar Avro katma değer sağlamaktadır. Küresel rekabette önem taşıyan esneklik, maliyet ve hız avantajları ile kapıdan kapıya taşıma beklentisinin yükselmesi karayolu taşımacılığının artmasına sebebiyet vermiştir.

Tablo 3.1: Türkiye Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Filosu [65]

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 *
C2 YETKİ BELGELİ FİRMA SAYISI	934	1005	1096	1164	1386	1389	1420
ÇEKİCİ (ADET)	25197	30741	28.816	30.800	42866	41.639	44.039
Y.RÖMORK(ADET)	28434	34777	32980	35196	48666	47.893	52.583
KAMYON(ADET)	6119	13025	4145	3989	21296	16.614	15.613
KAMYONET					1201	224	708
RÖMORK					3214	2360	3025
TANKER (ADET)	8271	12223	3009	778	---**	---**	---**
TOPLAM FİLO	68.021	78.543	68.950	70.763	117.243	108.730	108.937

* Ocak-Eylül 2008 dönemi ve C2 + L2 (uluslararası lojistik işletmeciliği) yetki belgeli firmalara ait istatistiklerdir.

** verisi mevcut değildir.

Türkiye’nin artarak büyüyen dış ticareti taşıma modlarına göre incelenecek olursa uluslararası karayolu taşımacılığının Türkiye içinde dünya ortalamasından daha fazla paya sahip olduğu görünür. Bu oranların oluşmasındaki en büyük etken dış ticaret ortaklarının yakın komşu ülkelerin ve Avrupa ülkelerinin olması, ayrıca 1945 yılından sonra karayollarına büyük miktarlarda yatırım yapılmasının olduğu görülür.

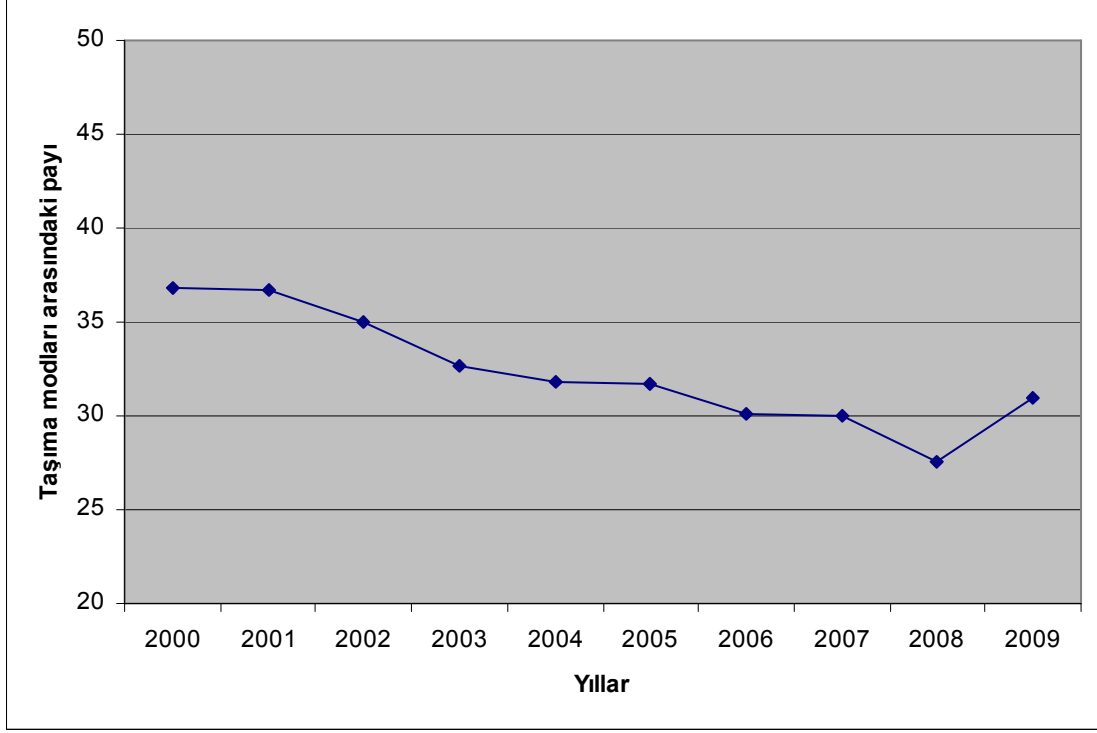
Tablo 3.2: 2000-2009 Üçüncü Çeyreği Dahil Türkiye Dış Ticaretin Taşıma Modlarına Göre Dağılımı (Bin \$) [2]

Yıl	Deniz Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Demir Yolu	Diğer	Toplam
2000	40.638.510	30.314.727	8.230.708	323.847	2.769.936	82.277.727
2001	35.691.816	26.731.123	7.486.871	454.937	2.368.551	72.733.299
2002	45.347.608	30.641.094	8.705.439	710.165	2.208.582	87.612.886
2003	62.960.768	38.130.115	11.673.306	1.040.028	2.788.311	116.592.528
2004	88.034.273	51.086.695	16.201.418	1.836.501	3.548.032	160.706.919
2005	102.167.289	60.271.018	17.050.735	2.573.457	8.188.060	190.250.559
2006	124.066.678	67.853.942	18.574.108	3.107.865	11.508.256	225.110.850
2007	153.025.595	83.126.263	23.932.461	3.623.067	13.627.077	277.334.464
2008	190.691.605	92.198.602	27.333.724	3.833.971	19.932.868	333.990.770
2009	92.394.669	53.705.317	15.866.775	1.881.704	9.409.989	173.258.454

Tablo 3.2’de Türkiye’nin dış ticaretinin taşıma modlarına göre 2000 yılından 2009 yılı üçüncü çeyreği dahil dağılımı görülmektedir. 1985 yılı sonrası dış ticarete açılım denizyolu, havayolu ve karayolu taşımacılığında büyük yatırımların yapılmasına olanak vermiştir. Türkiye’nin ticari uluslararası karayolu taşımacılığı yapan filosu hızlı bir büyüme yakalamıştır. 2000 yılından 2008 yılına gelindiğinde Türkiye dış ticareti yaklaşık 4 katlık bir artış seyri izlemiştir. Aynı dönemde karayolu taşımacılığı ile yapılan ticaretin tutarı ise 3 kat artmıştır. 2000 yılında karayolu ile yapılan ticaret 30,3 milyar dolar iken 2008 yılında bu rakam 92,2 milyar dolara yükselmiştir. 2009 yılına gelindiğinde küresel kriz ile birlikte dış ticaretteki düşüş rakamları etkilemiştir. İlk üç çeyrek verilerine göre 2009 yılında karayolu taşımacılığı ile yapılan ticarete 2008 yılındaki aynı dönemine göre geri kalındığı görülmektedir. Yıl sonu itibari ile bir önceki seneye göre yüzde 25’lik bir kayıp beklenmektedir.

Şekil 3.9’da karayolu taşımacılığının taşıma modları arasındaki payı görünmektedir. Dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 92’si denizyolu ile yapılırken bu oran Türkiye’de yüzde 40 civarındadır. Türkiye’de taşıma modları arasında denizyolundan sonra en çok kullanılan taşıma şekli karayolu taşımacılığıdır. 2000 yılından 2009 yılına kadar olan veriler incelendiğinde karayolu taşımacılığının payının gerileme içinde olduğu görülür. 2000 yılında dış ticaret içindeki karayolu taşımacılığının payı yüzde 36,8 iken 2008 yılında bu oran yüzde 27’ye düşmüştür. Dış ticaret artmış taşınan mal miktarı artmış fakat karayolu taşımacılığının payı düşmüştür. Bu oranın düşmesinde Türkiye’nin Uzakdoğu ile ticaretini arttırması, karayolu ile taşınmayan petrol, petrol türevleri ve doğalgaz ithalatının artması etkili olmuştur. 2009 yılına gelindiğinde ilk üç çeyrek

verilerine göre ise dış ticaret miktarı düşüş göstermiş fakat toplam ticaret içinde karayolu ile yapılan ticaretin miktarı ilk üç çeyrek içinde yüzde 30,9'a yükselmiştir.



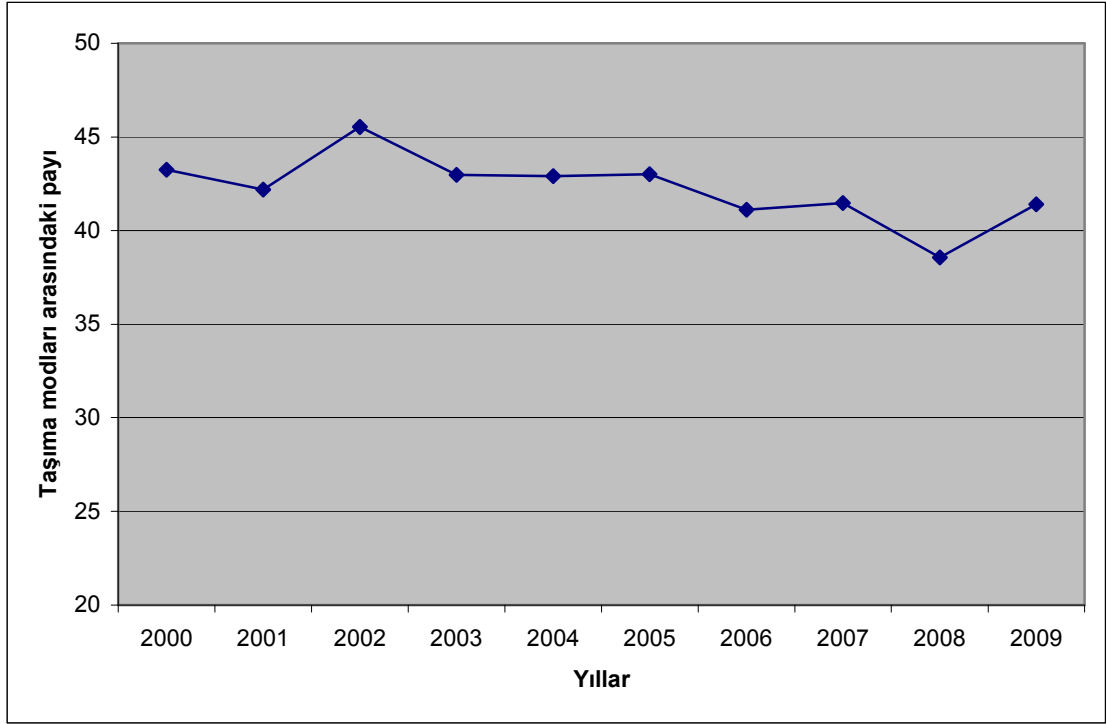
Şekil 3.9: 2000-2009 Üçüncü Çeyreği Dahil Karayolu Taşımacılığının Dış Ticaret Taşıma Modları Arasındaki Payı [2]

Tablo 3.3: 2000-2009 Üçüncü Çeyreği Dahil Türkiye İhracatının Taşıma Modlarına Göre Dağılımı (Bin \$) [2]

Yıl	Deniz Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Demir Yolu	Diğer	Toplam
2000	13.080.017	12.013.620	2.338.492	93.957	248.819	27.774.906
2001	15.521.220	13.219.437	2.263.689	173.592	156.277	31.334.216
2002	17.013.192	16.416.566	2.339.331	249.366	40.634	36.059.089
2003	23.233.359	20.306.073	3.227.575	394.459	91.370	47.252.836
2004	31.259.851	27.104.284	3.906.835	577.822	318.361	63.167.153
2005	35.425.856	31.602.012	3.978.592	756.935	1.713.013	73.476.408
2006	42.655.303	35.156.474	4.863.452	911.754	1.947.692	85.534.676
2007	52.174.049	44.482.360	7.018.292	1.081.911	2.515.138	107.271.750
2008	66.443.247	50.902.371	10.435.259	1.260.202	2.986.117	132.027.196
2009	33.125.839	30.269.345	7.595.338	679.412	1.446.272	73.116.207

Tablo 3.3’de Türkiye’nin ihracatının taşıma modlarına göre 2000 yılından 2009 yılı üçüncü çeyreği dahil dağılımı görülmektedir. Artan dış ticaret, yapılan teşvikler Türk ihracatının artışında pozitif etkiler sağlamıştır. 2000 yılından 2008 yılına gelindiğinde toplam ihracat tutarı 2000 yılına göre yaklaşık 4,5 kat artış göstermiştir. Aynı dönemde karayolu taşımacılığı ile yapılan ticaret tutarı 12,1 milyar dolardan 50,9 milyar dolara yükselmiştir. 2000 yılına göre karayolu ile yapılan ihracat yaklaşık 4,2 kat artmıştır. 2009 yılına gelindiğinde Türkiye’nin ihracatında gerileme göze çarpmaktadır. 2009 yılı sonu itibari ile 2008 yılına göre toplam ihracatta yüzde 20-25’lik gerileme beklenmektedir. İlk üç çeyrek verilerine göre 2009 yılında karayolu taşımacılığı ile yapılan ihracatta 2008 yılındaki aynı dönemine göre geri kalındığı görülmektedir. Yıl sonu itibari ile bir önceki seneye göre yüzde 20’lik bir kayıp beklenmektedir.

Şekil 3.10’da karayolu taşımacılığının ihracat taşıma modları arasındaki payı görülmektedir. İhracat taşımalarında karayolu taşımacılığının payı denizyolu taşımacılığından sonra gelmektedir. Fakat toplam dış ticarete sahip olduğu pay gibi denizyolu taşımacılığından oransal olarak uzak değildir. Genellikle toplam oran içinde payı yüzde 40-45 arasındadır. Bu oranın oluşmasında ihracat yapılan ülkelerin ağırlıklı olarak yakın, komşu ülkeler ve Avrupa ülkeleri olmasının büyük payı vardır. Toplam ihracat içindeki yüksek paya sahip Avrupa ülkeleri direk olarak karayolu bağlantısının olması, esnek taşıma şekline sahip olması ve kısa sefer süresinin olması gibi avantajlara sahip karayolu taşımacılığını tercih etmektedirler. İhracat taşımalarında karayolu taşımacılığının payı 2000 yılında yüzde 43,2, 2002 yılında 45,5, 2005 yılında yüzde 43 iken 2006 yılı itibari ile düşüş göstermiş ve 2008 yılı itibari ilede toplam taşıma içinde yüzde 38,5 paya sahip olmuştur. Yükselen petrol fiyatları buna bağlı navlun fiyatları ihracat taşımalarında da daha ucuz olan denizyolu taşımacılığının payını daha da arttırmıştır. 2009 yılına gelindiğinde ilk üç çeyrek verilerine göre karayolu taşımacılığı payını yüzde 41,3’e yükseltmiştir.

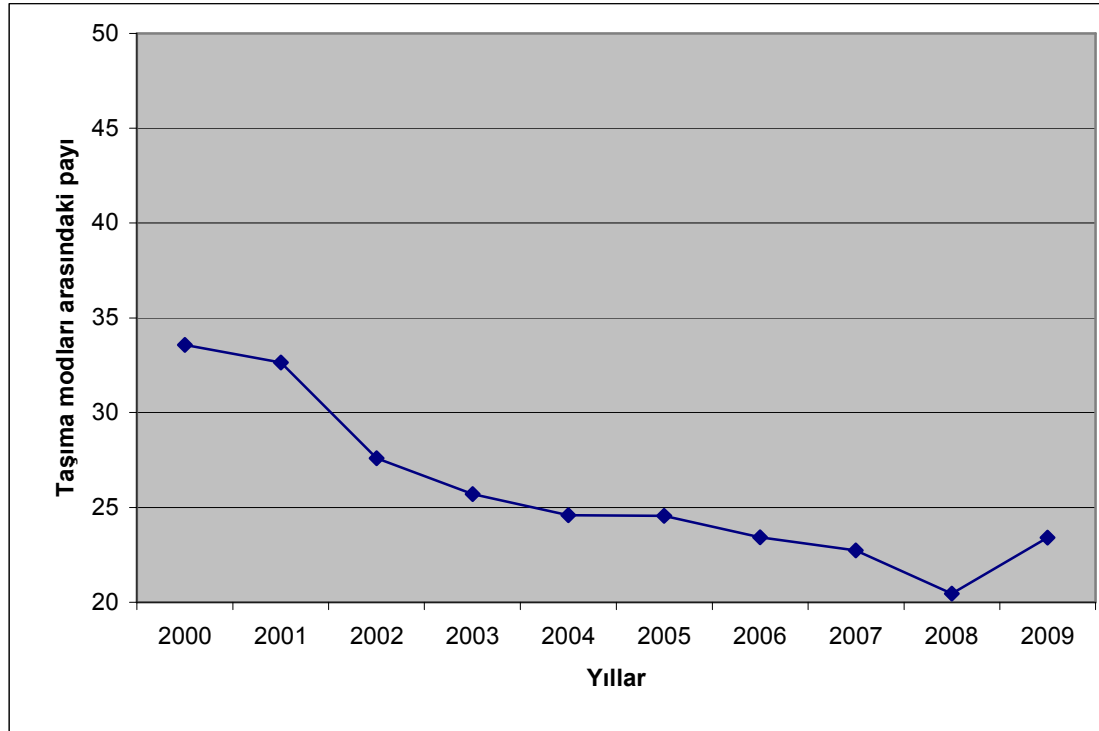


Şekil 3.10: 2000-2009 üçüncü çeyreği dahil karayolu taşımacılığının ihracat taşıma modları arasındaki payı [2]

Tablo 3.4’de Türkiye’nin ithalatının taşıma modlarına göre 2000 yılından 2009 yılı üçüncü çeyreği dahil dağılımı görülmektedir. Küreselleşme ucuz iş gücünün uzakdoğu da bulunması, ithalat kotalarının kalkması Türkiye’de ithalatın artışına katkıda bulunmuştur. 2000 yılından 2008 yılına gelindiğinde toplam ithalat tutarı 2000 yılına göre yaklaşık 4 kat artış göstermiştir. Aynı dönemde karayolu taşımacılığı ile yapılan ticaret tutarı 18,3 milyar dolardan 41,2 milyar dolara yükselmiştir. 2000 yılına göre karayolu ile yapılan ithalat yaklaşık 2,2 kat artmıştır. Karayolunun ithalat taşımalarında gelişimi ithalat artışı kadar büyüme gösterememiştir. Bunun en önemli sebepleri; karayolu ile taşınmayan petrol ve türevleri, uzakdoğu taşımalarında denizyolu taşımacılığının kullanılması olmuştur. 2009 yılına gelindiğinde Türkiye’nin ithalatında gerileme göze çarpmaktadır. 2009 yılı sonu itibari ile 2008 yılına göre toplam ihracatta yüzde 25-28’lik gerileme beklenmektedir. İlk üç çeyrek verilerine göre 2009 yılında karayolu taşımacılığı ile yapılan ithalat 2008 yılındaki aynı dönemine göre geri kaldığı görülmektedir. Yıl sonu itibari ile bir önceki seneye göre yüzde 25’lik bir kayıp beklenmektedir.

Tablo 3.4: 2000-2009 Üçüncü Çeyreği Dahil Türkiye İthalatın Taşıma Modlarına Göre Dağılımı (Bin \$)[2]

Yıl	Deniz Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Demir Yolu	Diğer	Toplam
2000	27.558.493	18.301.107	5.892.215	229.889	2.521.117	54.502.821
2001	20.170.596	13.511.686	5.223.182	281.345	2.212.274	41.399.083
2002	28.334.416	14.224.528	6.366.107	460.799	2.167.947	51.553.797
2003	39.727.409	17.824.042	8.445.731	645.569	2.696.941	69.339.692
2004	56.774.423	23.982.411	12.294.583	1.258.679	3.229.670	97.539.766
2005	66.741.433	28.669.005	13.072.143	1.816.522	6.475.047	116.774.151
2006	81.411.375	32.697.468	13.710.656	2.196.112	9.560.564	139.576.174
2007	100.851.546	38.643.904	16.914.169	2.541.156	11.111.939	170.062.715
2008	124.248.358	41.296.231	16.898.466	2.573.769	16.946.750	201.963.574
2009	59.268.830	23.435.972	8.271.437	1.202.292	7.963.717	100.142.247



Şekil 3.11: 2000-2009 üçüncü çeyreği dahil karayolu taşımacılığının ithalat taşıma modları arasındaki payı [2]

Şekil 3.11’de karayolu taşımacılığının ithalat taşıma modları arasındaki payı görülmektedir. İthalat taşımalarında karayolu taşımacılığı denizyolu taşımacılığından sonra gelmektedir fakat oransal olarak bu fark dış ticaretteki farktan daha büyüktür. Bu oran 2000 yılından 2008 yılına gelindiğinde yüzde 35’i geçememiştir. İthalat taşımalarında karayolu taşımacılığının payı 2000 yılında yüzde 33,5, 2002 yılında 27,5, 2005 yılında yüzde 24,5 iken 2008 yılı itibari ile de en düşük oran oluşarak toplam taşıma içinde yüzde 20,4 paya sahip olmuştur. Yükselen petrol fiyatları buna bağlı

navlun fiyatları ithalat taşımalarında da daha ucuz olan denizyolu taşımacılığının payını daha da arttırmıştır. 2009 yılına gelindiğinde ilk üç çeyrek verilerine göre karayolu taşımacılığı payını yüzde 23,4'e yükseltmiştir.

Dünya üzerindeki 16,4 trilyon dolarlık yıllık ticaretin yüzde 85'i denizyolu, yüzde 9'u ise karayolu ile taşınmaktadır. Taşınan yük miktarı olarak ise yüzde 92'si denizyolu, yüzde 4'ü ise karayolu ile taşınmaktadır. Büyük ölçekli yüklerin denizyolu ile taşınması, değerli yüklerin karayolu ve denizyolu ile taşınması bu oranların farklı olmasına sebep olmuştur.

Türkiye'de ise 333,9 milyar dolarlık yıllık ticaretin yüzde 57'i denizyolu, yüzde 27,6'sı ise karayolu ile taşınmaktadır. Taşınan yük miktarı olarak ise yüzde 85'i denizyolu, yüzde 11,5'i ise karayolu ile taşınmaktadır.

Tablo 3.5: 2004 Ve 2005 Yıllarına Ait Dış Ticaretin Taşıma Modlarına Göre Miktar Ve Mal Değeri Olarak Dağılımı (Miktar Ton) (Mal Değeri \$) [70]

	2004				2005			
	MİKTAR (TON)		MAL DEĞERİ (USD)		MİKTAR (TON)		MAL DEĞERİ (USD)	
	000. TON	%	000. \$	%	000. TON	%	000. \$	%
DENİZYOLU	150.453	86,4	88.034.273	54,8	159.221	86,1	102.167.289	53,7
DEMİRYOLU	2.102	1,2	1.836.501	1,1	2.168	1,2	2.573.457	1,4
KARAYOLU	19.790	11,4	51.086.695	31,8	21.845	11,8	60.271.018	31,7
HAVAYOLU	237	0,1	16.201.418	10,1	275	0,1	17.050.735	9
DİĞER	1.648	0,9	3.548.032	2,2	1.431	0,8	8.188.060	4,3
TOPLAM	174.231	100	160.706.919	100	184.940	100	190.250.559	100

2004 yılından 2007 yılına kadar olan veriler incelenecek olursa (Tablo 3.5 ve Tablo 3.6). 2004 yılında 160,7 milyar dolarlık dış ticaretin mal değeri olarak yüzde 31,8'inin ve miktar olarak 174,2 milyon ton yükün ise yüzde 11,4'ünün karayolu ile taşındığı görülür. Bu veriler 2007 yılına kadar incelenecek olursa.

2005 yılında 190,2 milyar dolarlık dış ticaretin mal değeri olarak yüzde 31,7'sinin ve miktar olarak 190,2 milyon ton yükün ise yüzde 11,8'inin karayolu ile taşındığı.

2006 yılında 225,1 milyar dolarlık dış ticaretin mal değeri olarak yüzde 30,1'inin ve miktar olarak 203,3 milyon ton yükün ise yüzde 10,4' ünün karayolu ile taşındığı.

2007 yılında ise 277,3 milyar dolarlık dış ticaretin mal değeri olarak yüzde 30,'unun ve miktar olarak 216,4 milyon ton yükün ise yüzde 10,3' ünün karayolu ile taşındığı görülür.

Tablo 3.6: 2006 Ve 2007 Yıllarına Ait Dış Ticaretin Taşıma Modlarına Göre Miktar Ve Mal Değeri Olarak Dağılımı (Miktar Ton) (Mal Değeri \$) [70]

	2006				2007			
	MİKTAR (TON)		MAL DEĞERİ (USD)		MİKTAR (TON)		MAL DEĞERİ (USD)	
	000. TON	%	000. \$	%	000. TON	%	000. \$	%
DENİZYOLU	178.079	87,6	124.066.678	55,1	190.309	87,9	153.025.595	55,2
DEMİRYOLU	2.162	1,1	3.107.866	1,4	2.758	1,3	3.623.067	1,3
KARAYOLU	21.165	10,4	67.853.942	30,1	22.330	10,3	83.126.263	30
HAVAYOLU	275	0,1	18.574.108	8,3	712	0,3	23.932.461	8,6
DİĞER	1.705	0,8	11.508.256	5,1	387	0,2	13.627.077	4,9
TOPLAM	203.386	100	225.110.850	100	216.496	100	277.334.464	100

3.14. ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE EKONOMİSİ İÇİN YARATTIĞI DÖVİZ GİRDİSİ

Karayolu taşımacılığı 1945 yılı sonrası yapılan yatırımlar ile birlikte Türkiye ekonomisi için önemli bir sektör haline gelmiştir. 400,000 kişiye istihdam sağlanmaktadır. Yıllık yapılan 1,2 milyon taşıma ile Türkiye'ye önemli bir döviz girdisi sağlamaktadır. Tablo 3.7'deki 2002 yılından 2008 sonuna kadar olan veriler incelenecek olursa; 2002 yılında yapılan 686.053 seferde 1,47 milyar dolar girdi sağlanmıştır. Avrupa taşımalarının bu değerlerdeki payı ise toplam seferde yüzde 46,5 ve navlun gelirinde yüzde 60,4 olmuştur.

2003 yılında toplam 840.396 seferde 2,36 milyar dolar girdi sağlanmıştır. Avrupa taşımalarının bu değerlerdeki payı ise seferde yüzde 45,4 ve navlun gelirinde yüzde 53,4 olmuştur.

Tablo 3.7: 2002 - 2008 Yılları Arasında Uluslararası Karayolu Taşımacılığının Türkiye Ekonomise Sağladığı Döviz Girdisi [24]

Taşıma Yapılan Bölge	Taşıma Türü	2002		2003	
		<u>Sefer</u>	<u>Usd</u>	<u>Sefer</u>	<u>Usd</u>
Avrupa Taşımaları	İhraç	178.783	519.722.181	213.221	713.650.687
	İthal	140.266	370.161.974	168.807	549.297.978
Toplam		686.053	1.470.951.085	840.396	2.361.165.020
Taşıma Yapılan Bölge	Taşıma Türü	2004		2005	
		<u>Sefer</u>	<u>Usd</u>	<u>Sefer</u>	<u>Usd</u>
Avrupa Taşımaları	İhraç	246.346	818.607.758	279.033	841.373.786
	İthal	207.242	667.526.482	216.552	651.139.381
Toplam		1.123.010	3.204.497.299	1.208.760	3.225.642.109
Taşıma Yapılan Bölge	Taşıma Türü	2006		2007	
		<u>Sefer</u>	<u>Usd</u>	<u>Sefer</u>	<u>Usd</u>
Avrupa Taşımaları	İhraç	303.563	1.033.935.578	366.291	1.307.658.870
	İthal	239.568	776.104.493	280.768	1.052.262.310
Toplam		1.048.372	3.563.369.005	1.216.894	4.596.391.778
Taşıma Yapılan Bölge	Taşıma Türü	2008			
		<u>Sefer</u>	<u>Usd</u>		
Avrupa Taşımaları	İhraç	359.521	1.192.973.368		
	İthal	266.302	909.117.746		
Toplam		1.251.243	4.911.151.624		

2007 yılında toplam 1.216.894 seferde 4,59 milyar dolar girdi sağlanmıştır. Avrupa taşımalarının bu değerlerdeki payı ise seferde yüzde 53,2 ve navlun gelirinde yüzde 51,3 olmuştur.

2008 yılına gelindiğinde ise toplam 1.251.243 seferde 4,91 milyar dolar girdi sağlanmıştır. Avrupa taşımalarının bu değerlerdeki payı ise seferde yüzde 50,1 ve navlun gelirinde yüzde 42,8 olmuştur.

3.15. TÜRKİYE-ALMANYA TİCARİ KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI İSTATİSTİKLERİ

Türkiye’de 44.000 adet çekici kapasitesine ulaşan uluslararası taşımacılık sektöründe, Almanya karayolu trafiği, taşıyanlar için önemli ve büyük bir pazar olmuştur. Yıllık 31,6 milyar dolara ulaşan Türkiye Almanya ticaret ortaklığı için kapıdan kapıya taşıma kolaylığı, kısa sefer süresi, küçük birimli yüklerin düzenli bir şekilde kombine edilebiliyor olması gibi avantajlar sayesinde karayolu taşımacılığı ihracat ve ithalat yapan firmalar için önemli bir taşıma şekli olmuştur.

2008 yılı sonunda 12,9 milyar dolar ihracat ile Türkiye’nin en büyük ihracat gerçekleştirdiği ülke Almanya için 2000 yılından 2009 yılı ilk üç çeyreği dahil, ihracat sefer sayısı, Avrupa ülkelerine yapılan ihracat sefer sayısı ve Türkiye’nin toplam ihracat sefer sayısı Tablo 3.8’de görülmektedir.

Tablo 3.8: 2000-2009 Üçüncü Çeyreği Dahil Almanya İhracat, Avrupa İhracat Ve Toplam İhracat Sefer İstatistikleri [24]

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Almanya İhracat	42.491	39.451	45.858	53.598	60.651	65.464
Avrupa Ülkeleri Toplam	145.948	153.510	179.051	212.697	245.778	283.682
İhracat Toplam	318.396	387.270	396.576	643.723	936.397	1.075.290

	2006	2007	2008	Eyl.08	Eyl.09	Değişim
Almanya İhracat	72.165	80.872	81.858	56.652	48.994	-13,5
Avrupa Ülkeleri Toplam	317.229	369.989	363.850	254.967	212.463	-16,7
İhracat Toplam	871.175	995.157	994.038	772.654	724.135	-6,3

2000 yılında Almanya’ya 42.491 ihracat seferi düzenlenirken bu rakam Türkiye’nin Avrupa’ya düzenlendiği seferler içinde yüzde 29,1’lik paya sahip olmuştur. Aynı yıl içinde düzenlenen tüm ihracat seferleri içinde ise yüzde 13,3 pay almıştır. 2001 yılında Almanya’ya 39.451 ihracat seferi düzenlenirken bu rakam Türkiye’nin Avrupa’ya düzenlendiği seferler içinde yüzde 26,6’lık paya sahip olmuştur. Tüm ihracat seferleri içinde ise yüzde 10,1 pay almıştır. 2002 yılında Almanya’ya 45.858 ihracat seferi düzenlenirken bu rakam Avrupa’ya düzenlenen seferler içinde yüzde 25,6’lık paya sahip olmuştur. Tüm ihracat seferleri içinde ise yüzde 11,5 pay almıştır. 2003 yılında

Almanya'ya 53.598 ihracat seferi düzenlenirken bu rakam Avrupa'ya düzenlenen seferler içinde yüzde 25,1'lik paya sahip olmuştur. Tüm ihracat seferleri içinde ise yüzde 8,3 pay almıştır. 2004 yılında Almanya'ya 60.651 ihracat seferi düzenlenirken bu rakam Avrupa'ya düzenlenen seferler içinde yüzde 24,6'lık paya sahip olmuştur. Tüm ihracat seferleri içinde ise yüzde 6,4 pay almıştır. 2005 yılında Almanya'ya 65.464 ihracat seferi düzenlenirken bu rakam Avrupa'ya düzenlenen seferler içinde yüzde 23,1'lik paya sahip olmuştur. Tüm ihracat seferleri içinde ise yüzde 6,1 pay almıştır. 2006 yılında Almanya'ya 72.165 ihracat seferi düzenlenirken bu rakam Avrupa'ya düzenlenen seferler içinde yüzde 22,7'lik paya sahip olmuştur. Tüm ihracat seferleri içinde ise yüzde 8,2 pay almıştır. 2007 yılında Almanya'ya 80.872 ihracat seferi düzenlenirken bu rakam Avrupa'ya düzenlenen seferler içinde yüzde 21,8'lik paya sahip olmuştur. Tüm ihracat seferleri içinde ise yüzde 8,1 pay almıştır. 2008 yılında Almanya'ya 81.858 ihracat seferi düzenlenirken bu rakam Türkiye'nin Avrupa'ya düzenlendiği seferler içinde yüzde 21,4'lük paya sahip olmuştur. Tüm ihracat seferleri içinde ise yüzde 8,2 pay almıştır.

2009 yılına gelindiğinde ise ilk üç çeyrek verileri dahil olmak üzere Almanya'ya 48.994 ihracat seferi düzenlenirken bu rakam Türkiye'nin Avrupa'ya düzenlendiği seferler içinde yüzde 23,1'lik paya sahip olmuştur. Tüm ihracat seferleri içinde ise yüzde 6,7 pay almıştır. Son dönemde kriz ile düşen ihracat verileri Almanya'ya yapılan karayolu ihracat taşımalarında da azalma meydana getirmiştir. 2009 yılının ilk üç çeyreği 2008 yılının aynı dönemine göre yüzde 13,5'lik azalma ile geçilmiştir.

Genel olarak; 2000 yılından 2008 yılına kadarki süreç Türkiye Almanya ihracat taşımalarında artışlarla geçilmiştir. 2008 yılı sonu ile yapılan taşımalarda 2000 yılına göre yüzde 92'lik artış göstermiştir. Almanya karayolu ihracat taşımaları Avrupa ihracatları içinde aynı seyri izlerken Tüm ihracat taşımalarında oransal olarak düşüş göstermektedir. Bu oranın düşüş sebebi ihracat da yeni pazarlara açılan Türkiye'nin karayolu taşıma modunu daha yoğun olarak kullanmasıdır.

Tablo 3.9: 2000-2009 Üçüncü Çeyreği Dahil İhracat, İthalat Ve Toplam Sefer İstatistikleri [24]

	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>
İhracat Toplam	318.396	387.270	396.576	643.723	936.397	1.075.290
ithalat toplam	232.606	182.129	227.047	274.145	328.683	343.707
karayolu taşıma toplam	551.002	569.399	623.623	917.868	1.265.080	1.418.997

	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>Eylül 08</u>	<u>Eylül 09</u>	<u>Değişim</u>
İhracat Toplam	871.175	995.157	994.038	772.654	724.135	-6,3
ithalat toplam	399.732	432.323	440.540	316.327	258.857	-18,2
karayolu taşıma toplam	1.270.907	1.427.480	1.434.578	1.088.981	982.992	-9,7

2000 yılından 2009 yılı il üç çeyreği dahil Türkiye'nin ticari karayolu taşımacılığı verileri Tablo 3.9'da incelenecek olursa; 2000 yılında 318.396 ihracat, 232.606 ithalat, toplam 551.002 sefer, 2003 yılında 643.723 ihracat, 274.145 ithalat, toplam 917.868 sefer, 2006 yılında 871.175 ihracat, 399.732 ithalat, toplam 1.270.907 sefer, 2008 yılı sonu itibari ile de 994.038 ihracat, 440.540 ithalat, toplam 1.434.578 sefer düzenlendiği görülür.

2009 yılına gelindiğinde ise ilk üç çeyrek verileri dahil olmak üzere 724.135 ihracat, 258.857 ithalat, toplam 982.992 sefer düzenlenmiştir. 2008 yılının aynı dönemine göre ihracatta yüzde 6,3 ithalatta yüzde 18,2 toplam sefer sayısında da yüzde 9,7'lik kayıp oluşmuştur.

3.16. TÜRK-ALMAN KARAYOLU TAŞIMACILIĞI KARMA KOMİSYON PROTOKOLÜ

Türk-Alman Karayolu Taşımacılığı Karma Komisyon 2006 yılı Toplantısı 5-6 Eylül 2006 tarihlerinde Bonn'da yapılmıştır. Gündem olarak; Almanya Türkiye dış ticaretindeki gelişmeler ve istatistiki bilgi paylaşımı, karayolu yük taşımacılığı, 2006 yılı kotasının kesinleştirilmesi ve 2007 yılı geçici kotasının belirlenmesi, UBAK konuları görüşülmüştür [59]. Görüşmeler sonunda geçiş belgeleri sayıları Tablo 3.10'deki ve 3.11'deki gibi olmuştur.

Tablo 3.10: 2006 Yılı İçinde Türk-Alman Karayolu Taşımacılığı Karma Komisyonu Tarafından Kesin Tespit Edilen Kotalar [65]

-Tek-tip geçiş belgesi geleneksel taşıtlar	37.500
-Tek-tip geçiş belgesi ‘yeşil’ TIR (Euro I)	74.000
-Tek-tip geçiş belgesi ‘daha yeşil ve güvenli’ TIR (Euro II)	25.000
-Tek-tip geçiş belgesi ‘Euro 3 güvenli’ TIR (Euro III)	10.000
-Tek-tip süreli geçiş belgesi ‘Euro 3 güvenli’ TIR (Euro III)	50
-Üçüncü ülke geçiş belgesi kendi ülkesini geçmemek kaydıyla canlı hayvan taşımaları	500
Toplam (Süreli geçiş belgesi ve hayvan taşımacılığı geçiş belgeleri hariç)	146.500

Tablo 3.11: 2007 Yılı İçin Türk-Alman Karayolu Taşımacılığı Karma Komisyonu Tarafından Belirlenen Geçici Kotalar [65]

-Tek-tip geçiş belgesi geleneksel taşıtlar	37.500
-Tek-tip geçiş belgesi ‘yeşil’ TIR (Euro I)	74.000
-Tek-tip geçiş belgesi ‘daha yeşil ve güvenli’ TIR (Euro II)	25.000
-Tek-tip geçiş belgesi ‘Euro 3 güvenli’ TIR (Euro III)	15.000
-Tek-tip süreli geçiş belgesi ‘Euro 3 güvenli’ TIR (Euro III)	50
-Üçüncü ülke geçiş belgesi kendi ülkesini geçmemek kaydıyla canlı hayvan taşımaları	500
Toplam (Süreli geçiş belgesi ve hayvan taşımacılığı geçiş belgeleri hariç)	151.500

Ayrıca; TIR karnesi kapsamında güzergah kat etme süreleri, taşıt giriş-çıkış formları, Türkiye Bulgaristan sınır kapısı, Almanya’daki otoyol ücretleri, vize, dijital kontrol cihazı uygulaması konuları hakkında görüşmeler yapılmıştır [59].

2008 yılı Türk-Alman Karayolu Taşımacılığı Karma Komisyon Toplantısı, 9-10 Eylül 2008 tarihlerinde Ankara’da yapılmıştır. Gündem olarak; Almanya Türkiye dış ticaretindeki gelişmeler ve istatistiki bilgi paylaşımı, karayolu yük taşımacılığı, 2008 yılı kotasının kesinleştirilmesi ve 2009yılı geçici kotasının belirlenmesi, konuları görüşülmüştür [60]. Görüşmeler sonunda geçiş belgeleri sayıları Tablo 3.12’deki ve 3.12’deki gibi olmuştur.

Tablo 3.12: 2008 Yılı İçinde Türk-Alman Karayolu Taşımacılığı Karma Komisyonu Tarafından Kesin Tespit Edilen Kotalar [65]

-Tek-tip geçiş belgesi geleneksel taşıtlar	37.500
-Tek-tip geçiş belgesi ‘yeşil’ TIR (Euro I)	74.000
-Tek-tip geçiş belgesi ‘daha yeşil ve güvenli’ TIR (Euro II)	25.000
-Tek-tip geçiş belgesi ‘Euro 3 güvenli’ TIR (Euro III)	26.000
-Tek-tip süreli geçiş belgesi ‘Euro 3 güvenli’ TIR (Euro III)	50
-Üçüncü ülke geçiş belgesi kendi ülkesini geçmemek kaydıyla canlı hayvan taşımaları	500
Toplam (Süreli geçiş belgesi ve hayvan taşımacılığı geçiş belgeleri hariç)	162.500

Tablo 3.13: 2009 Yılı İçin Türk-Alman Karayolu Taşımacılığı Karma Komisyonu Tarafından Belirlenen Geçici Kotalar [65]

-Tek-tip geçiş belgesi geleneksel taşıtlar	37.500
-Tek-tip geçiş belgesi ‘yeşil’ TIR (Euro I)	74.000
-Tek-tip geçiş belgesi ‘daha yeşil ve güvenli’ TIR (Euro II)	25.000
-Tek-tip geçiş belgesi ‘Euro 3 güvenli’ TIR (Euro III)	26.000
-Tek tip geçiş belgesi ”Euro 4 güvenli” TIR(EURO IV)	5.000
-Tek-tip süreli geçiş belgesi ‘Euro 3 güvenli’ TIR (Euro III)	50
-Üçüncü ülke geçiş belgesi kendi ülkesini geçmemek kaydıyla canlı hayvan taşımaları	500
Toplam (Süreli geçiş belgesi ve hayvan taşımacılığı geçiş belgeleri hariç)	167.500

4. BULGULAR

4.1. TÜRKİYE-ALMANYA TİCARİ KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA KULLANILAN SALT KARAYOLU, RO-RO VE RO-LA GÜZERGAHLARININ İNCELENMESİ

2008 yıl sonu itibari ile 12,9 milyar ihracat, 18,6 milyar dolar ithalat toplam ticaret hacminin 31,6 milyar dolara ulaştığı Türkiye Almanya ticaretinde karayolu taşımacılığı ile yapılan taşımalarda kullanılan güzergahlar incelenecek olursa; karayolu, Ro-Ro ve Ro-La taşıma modlarının kombine bir şekilde kullanıldığı görülür. 2008 yılında yapılan bu ticarete Türk plakalı araçlar Almanya'ya toplamda 81.858 adet ihracat seferi düzenlemiştir. Türkiye'den çıkan bir aracın Almanya varışı için kullandığı güzergahlar şu şekildedir.

- 1.Salt karayolu taşımacılığının kullanılması.
- 2.Karayolu ve Ro-La taşımacılığının birlikte kullanılması.
- 3.Karayolu ve Ro-Ro taşımacılığının birlikte kullanılması.
- 4.Karayolu, Ro-Ro ve Ro-La taşımacılığının birlikte kullanılması

Avrupa'daki kotalardan, geçiş belgeleri sorunlarından, ağır tonajlı yüklere uygulanan yaptırımlardan, şoförlerin vize sorunlarından ötürü salt karayolu taşımacılığında belirli zamanlarda sorunlar yaşanmaktadır. Beklemelerin olması, yol yasaklarının olması sebebi ile sefer öncesi planlar yapılmakta ve bu doğrultuda araç çıkışını yapmadan önce güzergahını belirlemektedir. Yaşanan sorunların aşılmasında kombine Ro-Ro ve Ro-La taşımacılığı karayolu taşımacılığında avantaj sağlamıştır.

Güzergahlar incelenmeden önce Ro-Ro ve Ro-La taşımacılığının ortaya çıkması, gelişmesi, Ro-Ro taşımacılığında Türkiye'de faaliyet gösteren firmaları ve kullanılan limanları, Ro-La taşımacılığında Avrupa'dadaki yapısını incelemek gerekmektedir.

4.2. RO-RO TAŞIMACILIĞI

4.2.1. Ro-Ro Taşımacılığının Tanımı

Ro-Ro, Roll on / Roll off teriminin kısaltmasıdır. Ro-Ro taşımacılık, otomobil, treyler, kamyon gibi tekerlekli yüklerin taşınmasını sağlayan bir taşımacılık türüdür. Ro-Ro gemileri limanda, yüklerin gemiye rampalar aracılığıyla tekerlekler üzerinde yüklenip boşaltılmasını sağlar. Bu durum yüklerin yükleme ve boşaltılması için vinç kullanılan lo-lo (lift on-lift off) gemilerine karşıt bir durumdur. Ro-Ro taşımacılığında yük, tekerlekli araçlardır. Limanlar arasında bir anlamda taşıma köprüsü oluşturan Ro-Ro gemileriyle yapılan seferlerde, nakliyecilik sektörünün bileşenlerinden olan kamyon ve römorkların yükleriyle birlikte yine bu sektörün bir bileşeni olan gemiler ile taşınmasıyla, karayolu denizyolu taşımacılığı bir zincir oluşturmaktadır.



Şekil 4.1: Yükleme Operasyonu Altındaki Ro-Ro Gemisi [62]

4.2.2. Türkiye’de Ro-Ro Taşımacılığının Tarihçesi

1965 yılında Türkiye’nin TIR Sözleşmesi’ne imza atmasıyla Avrupa’ya Türk treylerleri girmeye başlamış Ro-Ro taşımacılığı projeleri ise; ilk olarak 1982 yılında Turgut Özal döneminde gündeme gelmiştir, bu yöndeki ilk girişimler başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Yugoslavya’daki iç savaşın patlak vermesi ile Ro-Ro taşımacılığı zorunlu olarak tekrar gündeme gelmiş, önceleri 46 kara nakliyecisi ortak ile 120 tır kapasiteli 15 deniz mili hızında ilk gemi alınmış ve sefere konmuştur. Haziran 1985’de Haydarpaşa-Köstence hattı işletmeye açılmıştır. Bu hattın Güney Avrupa yönüne yapılan taşımalarda ekonomik olmaması Trieste hattının açılmasına neden olmuştur. İtalya ve Fransa gibi ülkelere yönelik taşımalarda vazgeçilmez bir hat halini alan ve 1987 Mart ayında hizmete açılan bu hat üzerinde Avrupalı alıcılara ulaşılmıştır [61].

İtalya ile Türkiye arasındaki taşımalar 1987 yılında başlamış, 1992 yılında hızlı bir gelişim göstermiştir. 11 Nisan 1987 tarihinde İtalya Cumhuriyeti Hükümeti ile imzalanan Derince-Trieste limanları arasında Ro-Ro hattının işletilmesi hakkındaki antlaşmanın onaylanması ile 1993’de Ulusoy, Deniz Nakliyat’a yüzde 70 doluluk garantisi verilerek iki geminin kiralandığını açıklamıştır. O tarihlerde birçok nakliyecisi tarafından destek görmeyen ve tamamen Deniz Nakliyat’ın maddi katkılarıyla ayakta durmaya çalışan Ro-Ro taşımacılığında, 17 Nisan 1993 tarihi, “Büyük Ro-Ro Projesi’nin başlangıç tarihi olarak kayıtlara geçmiştir [61]. Derince Limanındaki lojistik dezavantajları ortadan kaldırmak amacıyla 1993 tarihinden itibaren Türkiye’den hareket limanı Haydarpaşa olarak değiştirilmiştir. Bu yıl içinde kar amacı gütmeyen UND, bu hat üzerinde bağımsız olarak bir Ro-Ro filosu işletmeye karar vermiştir. 1993’te taşınan 25.000 kamyon ve tırla sağlanan başarı, 1998’de 86.000 gibi bir sayıya ulaşmıştır. Bu durum UND’nin seferlerini genişletmesini, yeni gemileri servise koymasına ve organizasyonunu geliştirmesine dayanak olmuştur. 1998 yılının Haziran ayına gelindiğinde ise Trieste seferleri Haydarpaşa limanından yapılmaya başlanmıştır. İlk seferlerini yapan sürücüler otobüslerle Trieste Limanı’na taşınırlarken artık günümüz şartlarında uçakla seyahat etmektedirler [61].

1996 yılının Şubat ayında yapılan UND'nin 22. kongresinde, İzmir'e Ro-Ro hattı sözü verilmiştir. 1996 yılında Karadeniz'deki Ro-Ro taşıma rakamları ise 30 bine ulaşmıştır. 1996'da taşımacıların Avrupa'ya yaptığı sefer sayısı 137 bine, getirdikleri döviz miktarı ise 1,4 milyar dolara ulaşmıştır [61]. Ocak 1997'de UND Marmara filoya katılmıştır. 1996'da 7.ci gemisini (UND Marmara) alan UND Ro-Ro İşletmeleri, hattaki gemi sayısını 1997 başında 9'a çıkarmıştır. Çeşme-Trieste hattında seferler başlamış, bu hatta özelleştirilen Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'ye ait Kaptan Burhanettin IŞIM gemisi de, 19 Ocak 1997'de Çeşme'den ilk seferini yapmıştır [61].

30 Eylül 1997'de 175 treyler taşıma kapasiteli UND Ege ve UND Karadeniz gemileri sipariş verilmiştir. 1998'e kadar geçen sürede 840 ring sefer yapılmış, 2 milyon deniz mili yol kat edilmiştir. Artık UND Ro-Ro İşletmeleri'nin Türk denizciliğindeki yüzde 23'ü bulan bir payı vardır . 1998 yılında Tekirdağ-Trieste hattında faaliyet gösteren Ege Ro-Ro kapanmıştır. 2 Eylül 1998'de Çeşme'den ikinci gemi (ULUSOY IV) sefere konulmuştur. Haziran 1999'da UND Ro-Ro, Kumport'dan da sefer yapmaya başlamıştır. Türkiye suları içinde ise; Marmara Denizi'nde, Bandırma-Tekirdağ arasında 1999 yılından 2004 yılına kadar, Tekirdağ Akport Liman İşletmesi tarafından başlatılan Ro-Ro seferleri 1 gemiyle sürdürülmüş, bunun yerine işletmeciliği Erdemler Denizcilik sürdürmüştür. Daha sonradan Tramola Denizcilik de bu hatta seferleri sürdürmüştür. Mayıs 2000'de 180 treyler taşıma kapasiteli UND Akdeniz'i, 3 Ağustos 2000'de UND Karadeniz'i denize indirtmiştir. 3 Eylül 2000'de Çeşme-Trieste seferlerine katılan ULUSOY Ro-Ro İşletmeleri, gemi ve sefer sayısını 29 Eylül'de üçe çıkarmış, o günden bu yana yıllık araç taşıma kapasitesini 20 bin adede çıkarmıştır [61]. UND Ege ve UND Adriyatik, 2001 yılı içerisinde teslim alınarak sefere konulmuş, 11 Ocak 2002 tarihinde teslim alınan UND Atılım ise 5.ci gemi olarak hatta girmiş bulunmaktadır. UND Birlik bu büyük projenin son gemisidir [61].

4.2.3. Ro-Ro Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları

Ro-Ro taşımacılığının avantajlarını su şekilde sıralanabilir, [68]

- Tahliye ve yükleme çabukluğu ile limanlarda kalış süresinin azlığı nedeniyle liman giderlerinin azalması.
- Belirgin döviz tasarrufu sağlaması.

- Malların taşıma maliyetlerinde düşüş sağlama.
- Karayolu taşıtlarının yıpranma paylarının en aza inmesi.
- Karayolu ağının ömrünün uzatılması.
- Süratlerinin yüksek oluşu ve limanlarda bekleme sürelerinin düşük olması nedeniyle daha çok sayıda sefer olanağı.
- Gemi personel sayısının azlığı ve limanda işçilere az ihtiyaç duyulması nedeniyle insan gücünden tasarruf olanağı.
- Yüklerin yük sahiplerine daha kısa sürede ulaşabilmesi.
- Trafik yoğunluğunun düşürülmesi nedeniyle kaza rizikosunun azaltılması.
- Karayolu ağında daha düşük bakım gideri.
- Malların pazarlama fiyatlarında istikrar sağlama.
- Sürücülere dinlenme imkanı sağlama.

Ro-Ro taşımacılığının dezavantajlarını su şekilde sıralanabilir, [68]

- Gemilerin özel maksatlı olarak dizayn edilmiş olmaları.
- Gemi makinelerinin seri ve manevra kabiliyetlerinin yüksek olması nedeniyle yakıt masraflarının artması.
- Yüklerin özel taşıyıcılarda bulunması ve gemiye özel taşıma aygıtları ile yüklenip tahliye edilebilmesi.
- Özel liman yerleri gerektirmesi.
- Yüklerin belirli olması.
- Yüklerin ağır olması nedeniyle yükleme ve boşaltma esnasında geminin kolayca yalpaya düşebilmesi.
- Hangar içi kayıp hacmin diğer gemilere nazaran fazla olması.

4.2.4. Türkiye- Almanya Karayolu Yük Taşımacılığında Kullanılan Ro-Ro Güzergahları

Artan taşıma maliyetleri, yol yasakları, geçiş belgesi sıkıntıları Almanya'ya düzenli sefer yapan nakliyecilerin salt karayolu kullanmasındaki zorlukları arttırmıştır. Ro-Ro kullanımı Almanya'ya yapılacak taşımalarda artarak önem taşımaya başlamıştır. Türkiye'den çıkan araçlar İtalya Trieste Ro-Ro terminaline varış yaparlar daha sonra ise

karayolu yada demiryolu ile devam ederek Almanya'ya giriş yapmaktadırlar. Türkiye-Almanya arasındaki ticari karayolu taşımacılığında kullanılan hatlar şu şekildedir;



Şekil 4.2: Türkiye-Almanya Karayolu Yük Taşımacılığında Kullanılan Ro-Ro Güzergahları [62]

Türkiye'nin üç önemli denizcilik merkezi İstanbul, İzmir ve Mersin'den İtalya Trieste'ye düzenli Ro-Ro seferleri yapılmaktadır.

İstanbul'da Anadolu ve Avrupa yakasından olmak üzere; Ambarlı ve Pendik Limanından düzenli çıkış yapılmaktadır. İstanbul Trieste sefer süresi üç gündür.

Pendik Limanından haftanın her günü çıkış yapılmaktadır.

Ambarlı Limanından ise çarşamba, cuma ve cumartesi olmak üzere haftanın 3 günü çıkış mevcuttur.

İzmir'de Çeşme Limanından düzenli çıkış yapılmaktadır. İzmir Trieste sefer süresi üç gündür. Çeşme Limanından çarşamba, cuma ve pazar olmak üzere haftanın 3 günü çıkış mevcuttur.

Mersin'de Mersin Limanından düzenli çıkış yapılmaktadır. 2009 Mart ayında açılan bu hat henüz yeni bir hattır. Mersin Trieste sefer süresi dört gündür. Mersin Limanından çarşamba ve cumartesi olmak üzere haftanın 2 günü çıkış mevcuttur.

4.2.5. Türkiye- Almanya Karayolu Yük Taşımacılığında Kullanılan Ro-Ro Servisi Hizmet Sağlayıcıları

Avrupa'ya yapılan Ro-Ro taşımalarında Türkiye'den çıkış yapan dört hat için iki adet servis sağlayıcı mevcuttur. İstanbul Ambarlı, Pendik, ve Mersin limanlarından UN RO-RO işletmeleri, İzmir eşme limanından ise Ulusoy Denizcilik İşletmeleri düzenli servis hizmeti vermektedirler.

Avrupa'ya yapılan bu taşımalarda Ro-Ro gemisinden tahliye edilen araçlar İtalya Trieste üzerinden dağılmaktadırlar. Servis sağlayıcılar incelenecek olursa.

4.2.5.1.UN RO-RO işletmeleri

1994 yılında uluslararası nakliye firmaları tarafından kurulan U.N Ro-Ro İşletmeleri A.ř., kurulduğu günden bugüne büyüyerek Akdeniz ve Dünya'nın en büyük Ro-Ro operatörlerinden biri haline gelmiştir. Kurulduğu yıllarda uluslararası nakliyecilerin Doğu Avrupa ve Balkan'lardaki kara nakliyesinde yaşadığı sıkıntılara alternatif bir yol sunmayı hedefleyen U.N Ro-Ro, günümüzde hızlı, güvenilir ve düşük maliyetli bir servis anlayışı ile faaliyetlerini sürdürmektedir.

Kurulduğu yıllara müteakip yıllar içerisinde filosunun genişlemesinde ve yatırımlarının finansmanında önemli rol oynayan uluslararası nakliye firmalarının ortaklıkları sayesinde U.N Ro-Ro, 200'den fazla ortağa sahip olan bir şirketler topluluğu idi. Aralık 2007'de U.N Ro-Ro ve diğer ilgili iştiraklerin uluslararası bir yatırım fon şirketi olan Kohlberg Kravis & Roberts (KKR) satışını müteakip, U.N Ro-Ro ve ilgili iştiraklerinin çoğunluk hissesi ve yönetimi KKR'ye devredilmiştir.

Aralık 2007'den beri KKR yönetimi altında yatırımlarına devam eden U.N Ro-Ro, filosunun büyüklüğünü 10 Ro-Ro gemisine çıkarmış (yaklaşık olarak 35 KM gemi kapasitesi) ve Mersin-Trieste hattını aarak, gerek uluslararası nakliyecilere, gerekse ihracat ve ithalat yapan firmalara destek olmaya devam etmiştir [62].

4.2.5.2.Ulusoy Denizcilik İşletmeleri

Ulusoy grubu, uzun yıllar acente olarak deniz taşımacılığı çalışmalarında bulunmuş ve deneyim kazanmıştır. UND bünyesinde taşımacılık deneyimini pekiştiren grup, 1995

yılında Ulusoy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'yi kurmuş ve satın aldığı 42 tır kapasiteli Ulusoy-1 gemisi ile öncelikle Karadeniz kıyılarına komşu ülkelerle Ro-Ro taşımacılığının geliştirilmesini hedeflemiştir. Daha sonra Ulusoy-1 gemisi, 1994 yılından, 1999 yılına kadar, Karadeniz'de; Samsun - Novorossisky, Derince – İlyiçevski ve Zonguldak – Evpatoria hatlarında, çalıştıktan sonra, satılmış ve yerine aynı ismi taşıyan 97 treyler kapasiteli çok daha genç ve modern bir Ro-Ro gemisi alınarak, Ulusoy'un deniz filosuna katılmıştır. Daha sonra, kardeş gemi olan; Ulusoy-2 de satın alınarak sefere konmuştur. Bugün Ulusoy-1, Çeşme-Trieste hattında düzenli hat seferlerine devam etmektedir. Daha sonra Ulusoy-3 Ve Ulusoy-4 isimli Ro-Ro Yolcu gemilerinin de filoya katılmalarıyla, gemi sayısı 4'e yükselmiştir. Ulusoy Denizcilik, haftada üç gün, 3 Ro-Ro gemisi ile düzenli Trieste-Çeşme seferleri, yapmaktadır [63].

4.2.6. Türkiye- Almanya Karayolu Yük Taşımacılığında Kullanılan Ro-Ro Limanları

Bu hat üzerinde İstanbul Pendik Ro-Ro terminali, İstanbul Ambarlı Set Ro-Ro terminali, İzmir Çeşme Ro-Ro terminali ve Mersin Ro-Ro terminali olmak üzere toplamda dört adet liman bulunmaktadır. İzmir Çeşme terminalinden Ulusoy denizcilik, diğer üç limanda ise UN Ro-Ro servis sağlamaktadır.

4.2.6.1. İstanbul-Ambarlı Set Ro-Ro Terminali

U.N Ro-Ro İşletmeleri Ambarlı Limanı'ndan, 1999 yılından itibaren hizmet vermeye başlamıştır. Daha önceleri Kumport Limanı'ndan gerçekleştirilen Ro-Ro seferleri, 2002 yılından itibaren SET Terminali'nden gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Ambarlı Limanı'nda SET Terminali'nden yapılan seferler İstanbul'un Avrupa yakasında bulunan veya Trakya'da bulunan nakliye firmalarına, sanayicilerine ve ihracat-ithalatçılarına hizmet vermektedir. Ambarlı SET Terminali'nin işletmeciliğini U.N Ro-Ro yapmaktadır. Ambarlı SET Terminali 15.000 m² arazi üzerine kurulmuştur ve 9.000 m² park alanı mevcuttur. TIR park kapasitesi olarak 110 TIR liman sahası içerisinde yer alabilmektedir. Ambarlı SET Terminali'nde Ro-Ro gemilerinin yanaşabileceği bir rampa yer almaktadır. Limanın coğrafi konumu ve İstanbul'un merkezi endüstriyel bölgelerine olan yakınlığı uluslararası nakliye firmalarına ve ihracatçılara ciddi avantajlar sunmaktadır. Ambarlı Limanı konumu itibarıyla, TEM otoyoluna kolaylıkla ulaşan bir yol bağlantısı mevcuttur. 18 Eylül 2009 tarihinden itibaren de Ro-Ro

gemilerine binerek yurt dışına “Türk İhraç Malı ” taşıyan nakliyeciler araçlarına liman içindeki akaryakıt istasyonundan ÖTV’ siz ve KDV’ siz mazot almaya başlamıştır [62].



Şekil 4.3: Ambarlı Set Ro-Ro Terminali [73]

4.2.6.2. İstanbul-Pendik Ro-Ro Terminali

U.N Ro-Ro İşletmeleri Pendik Limanı’ndan, 29 Nisan 2006 yılından itibaren hizmet vermeye başlamıştır. Daha önceleri Haydarpaşa Limanı’ndan gerçekleştirilen Ro-Ro seferleri yeni liman ile modern bir görünüm kazanmıştır. İstanbul şehir merkezinin dışında olan liman, şehir içinden yoğun kamyon ve treyler trafiğini çıkarmıştır. Pendik Limanı ile, Haydarpaşa Limanı ve civarında yaşanan araç yoğunluğuna son verilmiştir. 110.000 m2 açık alana sahip olan terminalde; 1.000’e yakın aracın geçici olarak park edebileceği bir park sahası bulunmaktadır. Ayrıca demiryolu bağlantısına sahiptir. Pendik Ro-Ro terminali sayesinde taşımacılar, Haydarpaşa’ya göre her bir seferde 3 saatlik zaman kazanmıştır [62].



Şekil 4.4: Pendik Ro-Ro Terminali TIR parkı [62]



Şekil 4.5: Pendik Ro-Ro Terminali [62]

Terminalde 2 adet geminin aynı anda yanaşabilmesini teminen iki adet rıhtım ve rampa bulunmaktadır. UN Ro-Ro Terminali'nden gemiye binen treylerlerin plakaları online olarak Trieste Limanı'na bildirilmekte, bu sayede treylerler Trieste'de yeniden aranmamaktadır. Böylece zaman kayıplarının da önüne geçilmektedir. 09 Eylül 2006 tarihinden itibaren de Ro-Ro gemilerine binerek yurt dışına "Türk İhraç Malı " taşıyan nakliyeciler araçlarına liman içindeki akaryakıt istasyonundan ÖTV' siz ve KDV'siz mazot almaya başlamıştır [62].

4.2.6.3. İzmir-Çeşme Limanı Ro-Ro Terminali



Şekil 4.6: Çeşme Ro-Ro Terminali [72]

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (T.D.İ.A.Ş.) tarafından 1991 yılında hizmete sokulmuş olan Çeşme limanının toplam alanı yaklaşık 27.000 m² dir. 2003 yılındaki özelleştirme kapsamında 06.06.2003 tarihinde TDİ A.Ş tarafından Ulusoy Denizyolları İşletmelerine devredilmiştir. 150 metre boyunda 15 metre eninde, 213,5 metre boyunda 9 metre eninde ve 50 metre boyunda 5 metre eninde 3 iskelesi mevcuttur. Ayrıca Ro-Ro taşımacılığına hizmet edecek; Ro-Ro gemilerine hizmet verecek yeni iskele arkası 10.000 m² geri saha dolgusu inşaatı ve ayrıca tekerlekli araçların gemilere yükleme ve

boşaltmasında kullanılmak üzere 42.124 m² lik TIR parkı inşaatları devam etmekte olup 2010 yılı içinde inşaatların bitişleri planlanmaktadır [63].

4.2.6.4. Mersin Limanı Ro-Ro Terminali



Şekil 4.7: Mersin Ro-Ro Terminali [62]

U.N Ro-Ro İşletmeleri Mersin Limanı'ndan, Mart 2009'dan itibaren hizmet vermeye başlamıştır. Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nden ilk defa Avrupa'ya tarifeli Ro-Ro seferleri düzenleyen U.N Ro-Ro, Mersin International Port (MIP) ile birlikte başlatmış olduğu bu girişim, ağırlıklı olarak Ankara, Konya, Kayseri, Gaziantep, Kahramanmaraş, Adana, Hatay ve Mersin bölgelerindeki uluslararası nakliye firmalarına, ihracat ve ithalatçılara ciddi avantajlar sunmuştur. U.N Ro-Ro'nun seferleri Mersin Limanı'nın 19 no'lu rıhtımından yapılmaktadır. 19 no'lu rıhtımda bulunan 120 araçlık TIR park alanı düzenli çalışan seferlere hizmet etmektedir. Mersin Limanı konumu itibariyle otobanlara kolay çıkış sağlamaktadır. Mersin Limanı'nın işletmeciliğini Mersin International Port yapmaktadır [62].

4.2.6.5. İtalya Trieste Limanı



Şekil 4.8: Trieste Ro-Ro Terminali [62]

Trieste Limanı, İtalya’da konumlanmış, Akdeniz’in en kuzey ve konumu itibariyle Batı ve Orta Avrupa’ya hinterlandı çok geniş olan bir limandır. İtalya’nın en önemli limanlarından biri olmakla beraber, en önemli faaliyetleri ham petrol, Ro-Ro, konteynır ve genel yük taşımalarıdır [62].

Trieste Limanı’nın önemi, yıllar öncesinden Avusturya ile İtalya arasında imzalanmış olan anlaşma ve buna bağlı olarak Trieste Limanı’nın kazandığı özerklidir. Avusturya yönüne gidecek olan taşıtlara herhangi bir kısıtlama getirilmemektedir. Liman bölgesi; 2.304.000 m² olup, 925.000 m² de depolama alanına sahiptir. Bunun 500.000 m² ‘si kapalı alan olmakla beraber, 25 adet rıhtım deposu, 21 adet liman içi depo ve 26 adet de diğer amaçlı kapalı depo bulunmaktadır [64].

Trieste-Parisi Ro-Ro terminali; U.N Ro-Ro’nun Ambarlı’dan kalkan gemilerin yanaştığı ve Trieste’de kullanılan ikinci terminal, Francesco Parisi firmasının işletmeciliğinde olan Terminal Pier 6’dır. Pier 6 Terminali 38,000 m² üzerine kurulmuş olup, gemilerin yanaşabileceği bir rıhtım ve rampası bulunmaktadır. Terminal içerisinde acente ve gümrük işlemlerinin yapılabilceği idari bina bulunmaktadır. Trieste Limanı konumu

itibariyle Avrupa otobanlarına kolay ulaşımı sağlamaktadır. Terminal Pier 6'yı Parisi firması işletmektedir [62].



Şekil 4.9: Trieste Ro-Ro Terminali [62]

Trieste samer Ro-Ro terminali; U.N Ro-Ro'nun Pendik ve Mersin'den kalkan gemilerin yanaştığı ve Trieste'de kullanılan ana terminal, Samer Seaports firmasının işletmeciliğinde olan Riva Triana Terminali'dir. Riva Triana Terminali 80,000 m2 üzerine kurulmuş olup, gemilerin yanaşabileceği üç tane rıhtım ve rampası bulunmaktadır. Terminal içerisinde acente ve gümrük işlemlerinin yapılabileceği idari bina bulunmaktadır. Ayrıca Trieste-Salzburg arasında düzenlenen Ro-La seferlerinin Trieste'deki tren terminali de burada bulunmaktadır. Trieste Limanı konumu itibariyle Avrupa otobanlarına kolay ulaşımı sağlamaktadır. Riva Triana Terminali'ni Samer firmasının bir iştiraki olan Seaports Seaports firması işletmektedir [62].

4.2.7. Türkiye- Almanya Karayolu Yük Taşımacılığında Ro-Ro İle Yapılan Taşımaların İstatistikleri

2008 sonu verilerine göre Türkiye'nin en büyük ihracat partneri Almanya'ya karayolu ile 81,000 ihracat seferi düzenlenmiştir. Yol geçiş belgelerindeki sıkıntılar, ağır tonajlı yüklere uygulanan yol yasakları ve daha az yol kat ederek araç bakım maliyetlerinin

düşmesine yardımcı olan Ro-Ro taşımacılığı Almanya karayolu ticaretinde Türk nakliyecileri için önemli bir alternatif olmuştur.

Tablo 4.1: 2004 - 2009 Yılı İkinci Çeyreği Dahil Avrupa'ya Yapılan Ro-Ro Seferleri [24]

	2004				2005			
	İHRAC		İTHAL		İHRAC		İTHAL	
	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI
PENDİK	52.079	2.106	56.027	2.390	50.729	2.212	48.472	1.949
ÇEŞME	15.017	752	11.281	1.250	16.376	646	11.198	799
AMBARLI	17.480	2.413	16.358	1.637	16.333	1.828	12.613	2.007
MERSİN	0	0	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	84.576	5.271	83.666	5.277	83.438	4.686	72.283	4.755

	2006				2007			
	İHRAC		İTHAL		İHRAC		İTHAL	
	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI
PENDİK	53.632	3.207	55.522	3.051	59.288	3.121	64.374	3.686
ÇEŞME	17.302	797	11.366	710	19.616	694	14.751	645
AMBARLI	19.123	2.104	14.744	2.354	17.709	3.007	16.860	2.972
MERSİN	0	0	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	90.057	6.108	81.632	6.115	96.613	6.822	95.985	7.303

	2008				2009(OCAK-HAZİRAN)			
	İHRAC		İTHAL		İHRAC		İTHAL	
	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI
PENDİK	53.986	3.651	59.191	4.537	20.456	1.073	21.607	1.389
ÇEŞME	19.629	743	15.197	587	7.009	284	5.138	258
AMBARLI	13.235	2.291	10.940	1.954	6.500	587	4.320	449
MERSİN	0	0	0	0	1.047	12	854	86
TOPLAM	86.850	6.685	85.328	7.078	35.012	1.956	31.919	2.182

Tablo 4.1'de Avrupa'ya yapılan Ro-Ro çıkışlarının 2004 yılından 2009 yılı üçüncü çeyreği dahil istatistikleri mevcuttur. Avrupa'ya yapılan çıkışlarda en yoğun kullanılan limanın Pendik limanı olduğu görülür.

2004 yılında Türk ve yabancı plakalı araçlarla Avrupa'ya yapılan 333.057 adet ihracat seferinde Ro-Ro servisi kullanma oranı yüzde 26,9,

2005 yılında 368.251 adet ihracat seferinde Ro-Ro servisi kullanma oranı yüzde 23,9,

2006 yılında 392.470 adet ihracat seferinde Ro-Ro servisi kullanma oranı yüzde 24,5,

2007 yılında 477.942 adet ihracat seferinde Ro-Ro servisi kullanma oranı yüzde 21,6,

2008 yılında 488.466 adet ihracat seferinde Ro-Ro servisi kullanma oranı yüzde 19,1 olarak gerçekleşmiştir.

2009 yılına gelindiğinde ise Ocak-Haziran ilk iki çeyrek verileri incelendiğinde, Türk ve yabancı plakalı araçlarla Avrupa'ya yapılan 255.301 adet ihracat seferinde Ro-Ro servisi kullanma oranı yüzde 14,4 olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye'nin Almanya'ya ihracatının 12,9 milyar dolara ulaştığı 2008 yılı sonu itibari ile Almanya Türkiye'nin bir numaralı ihracat partneri olmuştur. Tablo 4.2'de Türkiye'den çıkış yapan ihracat araçlarının rakamları ve bu pay içinde Ro-Ro ile çıkış yapan ihracat araçlarının payları incelenecek olursa.

2004 yılında Türkiye ihracatında Almanya'ya 60.651 sefer düzenlenmiştir, 26.157 adet araç Ro-Ro ile Trieste üzerinden Almanya'ya giriş yapmıştır. Almanya'ya sefer yapan araçların yüzde 43,1'i Ro-Ro servisini kullanmıştır.

2005 yılında ihracat sefer sayısı yüzde 7,9 artış göstermiş ve 65.465'e yükselmiştir, Ro-Ro servisi kullanımı gerilemiş ve 25.886 adet araçta kalmıştır. İhracat taşımalarında Ro-Ro servisi kullanım oranı yüzde 39,5 olarak gerçekleşmiştir.

2006 yılında ihracat sefer sayısı yüzde 10,2 artış göstermiş ve 72.165'e yükselmiştir, Ro-Ro servisi kullanımı artmış ve 27.106 adet olmuştur. İhracat taşımalarında Ro-Ro servisi kullanım oranı yüzde 37,5 olarak gerçekleşmiştir.

2007 yılında ihracat sefer sayısı yüzde 12,1 artış göstermiş ve 80.872'e yükselmiştir, Ro-Ro servisi kullanımı artmış ve 28.047 adet olmuştur. İhracat taşımalarında Ro-Ro servisi kullanım oranı yüzde 34,6 olarak gerçekleşmiştir.

2008 yılında Türkiye ihracatı rekor kırarak tarihinin en yüksek seviyesine çıkmıştır. Almanya ihracatı bu ticaret içinde önemli bir paya sahip olmuştur. İhracat sefer sayısı yüzde 1,2 artış göstermiş ve 81.858'e yükselmiştir, Ro-Ro servisi kullanımı 27.352 adet olarak gerçekleşmiştir.. İhracat taşımalarında Ro-Ro servisi kullanım oranı yüzde 33,4 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 4.2: 2004 - 2009 Yılı Üçüncü Çeyreği Dahil Almanya'ya Yapılan İhracat Çıkışlarındaki Salt Karayolu, Ro-Ro Verileri Ve 2008 Yılı İle 2009 Yılı İlk Üç Çeyrek Karşılaştırmaları [23]

2004			2005		
KARAYOLU	RO-RO	TOPLAM	KARAYOLU	RO-RO	TOPLAM
34.494	26.157	60.651	39.578	25.886	65.464

2006			2007		
KARAYOLU	RO-RO	TOPLAM	KARAYOLU	RO-RO	TOPLAM
45.059	27.106	72.165	52.825	28.047	80.872

2008			Ocak-Eylül 2008		
KARAYOLU	RO-RO	TOPLAM	KARAYOLU	RO-RO	TOPLAM
54.506	27.352	81.858	43.730	20.838	64.568

Ocak-Eylül 2009			2008-2009 Fark		
KARAYOLU	RO-RO	TOPLAM	KARAYOLU	RO-RO	TOPLAM
31.891	17.103	48.994	-27,07	-17,92	-24,12

2009 yılına gelindiğinde ise küresel kriz ile birlikte düşen Türkiye ihracatında, Almanya ile yapılan ticarete de gerileme görülmektedir. 2009 yılı ilk üç çeyreğinde 2008 yılı ilk üç çeyreğine göre Almanya'ya yapılan karayolu ihracat sefer sayısında yüzde 24,1 'lik kayıp oluşmuş ve sefer sayısı 48.994 adet araç olarak gerçekleşmiştir. Ro-Ro servisi kullanan araç sayısı da yüzde 17,9 gerileyerek 17,103 adet araç olarak gerçekleşmiştir.

4.3. RO-LA TAŞIMACILIĞI

4.3.1. Ro-La Taşımacılığının Tanımı

Ro-La anlam olarak; 'Rollande Landstrasse', 'Tekerlekli Karayolu' demektir. Ro-La taşımacılığı, intermodal taşımacılığın ekonomik ve sosyal faydalarını yansıtan önemli sistemlerden biridir. Ro-La taşımacılığı, gelişmiş ülke demiryollarında oldukça yaygın olarak kullanılmakta olup, geleceğin taşıma türü olarak görülmektedir [61].

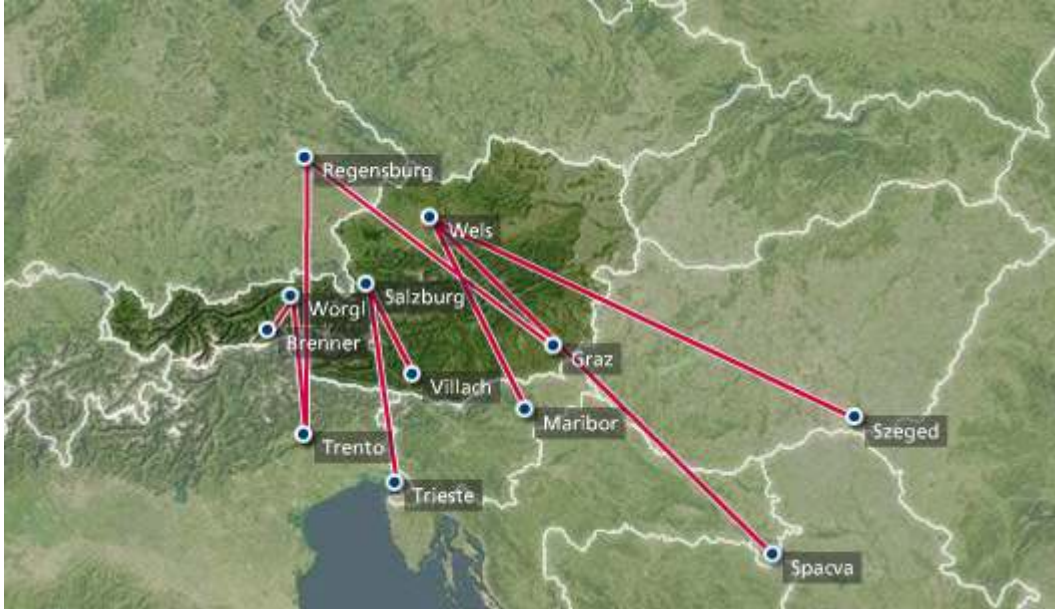
Şekil 4.10'da görüldüğü gibi tırlar, trenlere yüklenmektedir.



Şekil 4.10: Trenlere Yüklendi TIR'lar [56]

Avusturya Devleti, her yıl 17.000 geçiş belgesi vermekte, ancak Ro-La sayesinde her yıl 65.000 civarında geçiş yapılabilmektedir. Ro-La servisi kullanarak geçiş yapan araçlar her geçiş için ekstra geçiş belgesi kazanmaktadırlar [61].

4.3.2. Avrupa'daki Ro-La Güzergahları ve Almanya Karayolu Taşımacılığında Kullanılan Güzergahlar



Şekil 4.11: Avrupa'daki Ro-La Güzergahları [56]

Şekil 4.11’de görüldüğü gibi Avrupa’da Rola taşımacılığında Avusturya önemli bir konumdadır. Almanya karayolu taşımacılığı yapan firmalar Türk nakliyecilerine uygulanan kotalar ve geçiş belgeleri sıkıntısından Ro-La taşımacılığını kullanmaktadırlar. Almanya’ya düzenli hatları bulunan firmaların kullandıkları Ro-La hatları şu şekildedir.

Trieste-Salzburg:Ro-Ro ile Trieste limanına gelen araçlar buradan trenlere yüklenerek Avusturya Salzburg’a ulaşırlar buradan Almanya’ya karayolu ile devam ederler. Bu hat çift taraflı olarak haftada yedi gün günde üç sefer ile hizmet vermektedir.

Maribor-Wels: Karayolu ile yada Ro-Ro’dan indikten sonra Slovenya Maribor’a ulaşan araçlar buradan trenlere yüklenerek Avusturya Wels’e ulaşırlar buradan Almanya’ya karayolu ile devam ederler. Bu hat çift taraflı haftada olarak haftada yedi gün günde üç sefer ile hizmet vermektedir.

Szeged-Wels: Karayolu Macaristan Szeged’e ulaşan araçlar buradan trenlere yüklenerek Avusturya Wels’e ulaşırlar buradan Almanya’ya karayolu ile devam ederler. Bu hat çift taraflı olarak haftada yedi gün günde iki sefer ile hizmet vermektedir.

Var olan diğer hatlar ekonomik olmadığı için Almanya’ya karayolu taşımacılığı yapan firmalar tarafından fazla kullanılmamaktadır.

4.3.3. Ro-Lo Taşımacılığı Yapan Avrupa’daki Şirketler

4.3.3.1 Ökombi

1983 yılında Avusturya’da kurulmuş bir şirkettir, aşağıdaki güzergahlarda düzenli seferler sağlamaktadırlar.

Trieste (İtalya) – Salzburg (Avusturya)

Salzburg (Avusturya) – Villach (Avusturya)

Maribor (Slovenya) – Vels (Avusturya)

Szeged (Macaristan) - Vels (Avusturya)

4.3.3.2 *Adriakombi*

Slovenya demiryolları şirketidir. Düzenli sefer yaptığı güzergah şu şekildedir.

Maribor (Slovenya) – Vels (Avusturya)

4.3.3.3 *Hungarokombi*

Macaristan demiryolları şirketidir. Düzenli sefer yaptığı güzergah şu şekildedir.

Szeged (Macaristan) - Vels (Avusturya)

4.3.4. **Türkiye’de RO-LA Taşımacılığı**

TCDD; Ro-La konusundaki projelere, 13 Nisan 2000 tarihinde dahil olmuştur. Ro-La ile ilgili ilk toplantı 26 Ekim 2000 tarihinde; Türkiye, Bulgaristan, Romanya Demiryolları ile UND ve Bulkombi-Variant firmalarının katılımıyla İstanbul’da yapılmıştır. Bulgaristan, Sırbistan-Karadağ, Hırvatistan, Slovenya, Avusturya, Romanya, Macaristan demiryolu kuruluşları ile karayolu dernek ve özel sektör temsilcilerinin katılımı ile birlikte çalışmalar yapılmıştır. 21 Eylül 2006 tarihinde, ilk aşamada haftada bir gün olmak üzere başlayan Halkalı-Wels (Avusturya) Ro-La taşıması uluslararası demiryolu ağırlıklı kombine taşımacılıkta Türkiye için önemli bir aşamayı oluşturmaktadır [66]. Şekil 4.12’de Halkalı-Vels Ro-La güzergahı görülmektedir. Almanya’ya düzenli sefer yapan firmalar yaşanan aksaklıklar, uzun sefer süresi ve Ro-Ro taşımacılığı kadar düşük maliyetli olmadığı için Halkalı-Vels Ro-La güzergahını kullanmamaktadırlar.



Şekil 4.12: Halkalı-Vels Ro-La Güzergahı [71]

Tablo 4.3: 2000-2009 İlk İki Çeyreği Dahil Türkiye - Almanya Karayolu Taşımacılığı Yapan Araçların Kullanmış Olduğu Güzergahlardaki Araç İstatistikleri [24]

YILLAR	SZEGED WELS		TRIESTE SALZBURG		MARİBOR WELS		TOPLAM		HAKEDİLEN BELGE
	GİDİŞ	DÖNÜŞ	GİDİŞ	DÖNÜŞ	GİDİŞ	DÖNÜŞ	GİDİŞ	DÖNÜŞ	
2000	4.359	4.312	0	0	0	0	4.359	4.312	24.994
2001	3.681	3.602	0	0	0	0	3.681	3.602	19.911
2002	3.812	3.732	0	0	6.233	5.954	10.045	9.686	27.363
2003	3.299	3.075	0	0	9.114	8.753	12.413	11.828	28.763
2004	2.820	2.697	0	0	15.282	14.352	18.102	17.049	40.116
2005	3.213	3.129	13.487	12.340	20.943	19.811	37.643	35.280	39.592
2006	5.351	5.122	15.552	13.138	24.357	23.469	45.260	41.729	44.901
2007	13.648	12.901	14.862	13.284	23.257	22.280	51.767	48.465	52.296
2008	14.768	14.494	12.282	11.596	21.056	21.337	48.106	47.427	49.857
2008 (6AY)	8.602	8.368	6.739	6.406	12.388	12.394	27.729	27.168	28.543
2009 (6 AY)	5.702	5.561	5.050	3.977	6.155	6.205	16.907	15.743	17.926

Tablo 4.3’de Türkiye - Almanya karayolu taşımacılığı yapan araçların da kullanmış olduğu güzergahlar incelenecek olursa;

Szeged (Macaristan) - Vels (Avusturya) hattında 2000 yılında yıllık yaklaşık 8.500 TIR taşınırken bu rakamın 2005 yılından sonra artış göstererek 2006 yılında 10.500, 2007 yılında 26.500 ve 2008 yılında 29.500 araç sayısına ulaşıldığı görülür. 2009 yılına gelindiğinde ise dış ticarete düşmeye bağlı olarak 2009 yılının ilk iki çeyreği geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 35’lik kayıp göstermektedir.

Trieste (İtalya) – Salzburg (Avusturya) Ro-Ro ile trieste limanına tahliye edilen TIR ların yoğun olarak kullandığı hat incelenecek olursa; 2005 yılında faaliyet göstermeye başlayan Trieste – Salzburg Ro-La hattında 2005 yılında 28.000, 2006 yılında 29.000, 2007 yılında 28.000 ve 2008 yılında 24.000 araç sayısına ulaşıldığı görülür. 2009 yılına gelindiğinde ise 2009 yılının ilk iki çeyreği geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 21’lik kayıp göstermektedir.

Maribor (Slovenya) – Vels (Avusturya) hattı 2002 yılında faaliyet göstermeye başlamıştır. En yoğun kullanılan hatlardan biri olmuştur. Maribor – Vels Ro-La hattında 2002 yılında 12.000, 2003 yılında 18.000, 2004 yılında 29.500 2005 yılında 40.500, 2006 yılında 48.000, 2007 yılında 45.500 ve 2008 yılında 42.500 araç sayısına ulaşıldığı görülür. 2009 yılına gelindiğinde ise 2009 yılının ilk iki çeyreği geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 50’lik kayıp göstermektedir.

Almanya’ya karayolu servisi sağlayan firmaların karşılaştığı yol yasakları, ağır tonaj yasakları, kotalar ve en önemlisi kotalı dağıtılan yol geçiş belgeleri hizmet sunan firmaları alternatif yol arayışı olarak Ro-Ro ve Ro-La taşımacılığına yönlendirmiştir. Türk nakliyecilerine uygulanan kotalar dozvola ve geçiş belgelerini önemli kılmaktadır.

UBAK belgeleri incelenecek olursa;

Avrupa sınırları içerisinde artan mal trafiğini karşılayabilmek amacıyla, tüm taşımacılık modlarında işbirliklerini hedefleyen konferans üyeleri, 1973 yılında çok taraflı “UBAK Belgesi” kullanımı kararı almış ve bu karar doğrultusunda; 1974 yılında toplam 385 adet UBAK belgesi deneme amaçlı kullanıma sunulmuştur. UBAK Konferansı, 16

ülkenin (Almanya, Avusturya, Belçika, Danimarka, İspanya, Fransa, İngiltere, Yunanistan, İtalya, Lüksemburg, Norveç, Hollanda, Portekiz, İsviçre ve Türkiye) katılımı ile, 13-17 Ekim 1953 tarihlerinde toplanmış ve 17 Ekim 1953 tarihinde 16 maddelik anlaşmanın imzalanması ile resmileştirilmiştir. 11 adet TIR'a sahip olunması durumunda, Ulaştırma Bakanlığı taşımacılık firmasına, C tipi yetki belgesi vermektedir. UBAK belgeleri, geçiş belgelerinin üstünde bir belgedir. Geçiş belgesi her ülke için ayrı iken, UBAK belgesiyle geçiş sınırlaması olmadan birçok ülkeden geçilebilmektedir. 1.600 civarı UBAK Belgesi temin edilir ve en verimli olarak kullanabilecek nakliyecilere dağıtılır. EURO-2 ve EURO-3 tipi motorlu taşıtlara sahip olan taşımacılar kullanılabilir. Bu taşıtlar, karbondioksit emisyonlarının düşüklüğüne göre sınıflandırılırlar. Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün yayınladığı yönergeye göre; EURO-3 taşıt sayısı en az 2 ve toplamda da 6 adet EURO-2 ve/veya EURO-3 normunda taşıta sahip olan taşımacılara, ücret karşılığında UBAK Belgeleri dağıtılmaktadır [67].

4.3.5. Ro-La Taşımacılığının Avantajları

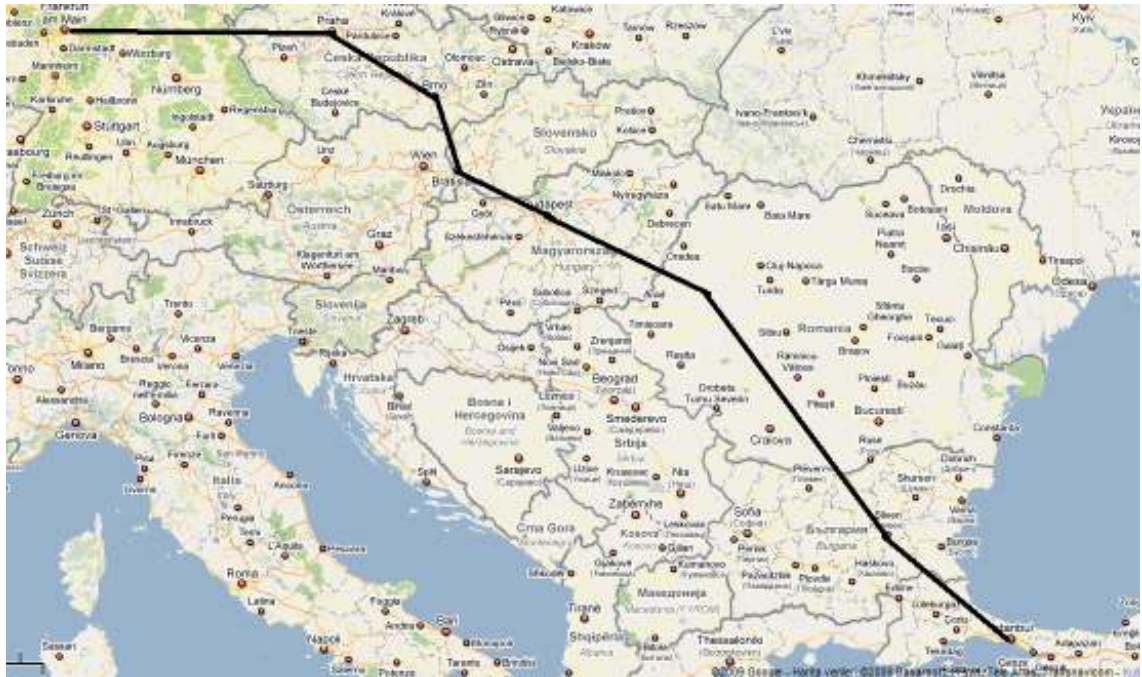
Ro-La taşımacılığının en önemli avantajları; karayolu trafiğini rahatlatması, şoföre dinlenmek için zaman kalması, diğer taşıma modlarına göre daha çevreci olması, ülkeler arası geçişte yaşanan sorunları azaltmasıdır. Ro-La servisinin kullanılmasıyla, karayolu vergilerinden ve personel giderlerinden de tasarruf edilmektedir. Ro-La taşımacılığı Avrupa ülkeleri'nin koyduğu kota ve geçiş belgeleri gibi engeller yüzünden avantaj sağladığını bilmek gerekir. Çünkü Ro-Ro ile gidilecek bir mesafeye direkt Ro-La ile ulaşmak daha pahalıya gelmektedir. Ro-La taşımacılığının avantajları aşağıda sıralanmıştır.

- Karayolu trafiğinin azaltılması
- Mevcut kapasitenin daha iyi kullanımı
- Güvenlik
- Gürültü azlığı
- Çevre, kentsel gelişim
- Düşük personel harcamaları
- Karayolu vergilerinden tasarruf
- Geçiş ve gümrük sıkıntılarının azaltılması

4.4. TÜRKİYE-ALMANYA TİCARİ KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA KULLANILAN SALT KARAYOLU GÜZERGAHLARININ İNCELENMESİ VE MALİYET HESAPLARI

Türkiye – Almanya karayolu taşımacılığında, Tablo 4.2’de incelendiği gibi salt karayolu ile yapılan seferler önemli bir orana sahiptir. Almanya’ya yapılacak karayolu taşımalarında Türkiye çıkışlarında batı kapıları olarak adlandırılan Kapıkule ve Hamzabeyli (yoğun dönemlerde İpsala’da kullanılmaktadır) gümrük kapıları kullanılmaktadır. 2007 yılında Almanya’ya ihracat yükü taşıyan 80.872 adet TIR’ın 52.825’i ve 2008 yılında 81.858 adet TIR’ın 54.506’sı salt karayolu kullanarak seferlerini gerçekleştirmiştir.

Türkiye’den çıkış yapan TIR Almanya’ya salt karayolu ile ulaşmak için Almanya’da varacağı adrese göre üç güzergah kullanabilir. Almanya’da varış yapacağı nokta kuzeyde, güneyde batıda yada doğuda ise giriş yapacağı gümrük kapıları farklı olacaktır. Ayrıca Türk nakliyecilerine uygulanan kota, geçiş belgelerinde yaşanan sorunlar ve yol yasakları da sefer planlanmasında farklılıklar yaratmaktadır.



Şekil 4.13: Türkiye Almanya Karayolu Taşımacılığında Kullanılan Alternatif Güzergah [42]

İstanbul'dan çıkan bir aracın Almanya Frankfurt'a varışı için planlanan güzergah şekil 4.13'deki gibidir. Bu güzergah üzerindeki TIR Çek Cumhuriyeti Almanya arasındaki Waidhaus gümrük kapısına kadar 2050 km ve Waidhaus Frankfurt arasında da 360 km olmak üzere toplamda 2410 km'lik bir yol alır. AETR konvansiyonunda bildirildiği gibi şoförler için günlük çalışma 9 saat ile sınırlandırılmıştır. Bu güzergahtaki ihracat taşıması 4-5 gün sürmektedir.

Bu güzergah üzerinde geçilen ülkeler şu şekildedir.

Bulgaristan – Romanya – Macaristan – Slovakya - Çek Cumhuriyeti ve Almanya'dır.

Salt karayolu kullanılarak planlanan bir diğer güzergah şekil 4.14'deki gibidir. Nakliyecilerin Hırvatistan, Sırbistan geçiş belgelerinde sıkıntı olması durumunda Almanya varışı için bu güzergahı kullanırlar. İstanbul'dan çıkan bir TIR'ın Almanya Münih'e varışı Avusturya Almanya arasındaki Suben gümrük kapısına kadar 1990 km ve Suben Münih arasındada 160 km olmak üzere toplamda 2150 km şeklindedir. Bu güzergahtaki ihracat taşıması 4-5 gün sürmektedir.

Bu güzergah üzerinde geçilen ülkeler şu şekildedir.

Bulgaristan – Romanya – Macaristan – Slovakya – Avustura ve Almanya'dır.



Şekil 4.14: Türkiye Almanya Karayolu Taşımacılığında Kullanılan Alternatif Güzergah [42]

Şekil 4.15’de görünen güzergah Türkiye-Almanya arasındaki en kısa karayolu güzergahıdır. 1990’lı yılların başındaki savaş zamanı bu güzergah kullanılamamıştır. Savaşın sona ermesi ile tekrar en sık kullanılan güzergah olmuştur. İstanbul’ dan çıkan bir TIR’ın Almanya Münih’e varışı Avusturya Almanya arasındaki Suben gümrük kapısına kadar 1705 km ve Suben Münih arasında da 160 km olmak üzere toplamda 1865 km şeklindedir. Bu güzergahtaki ihracat taşıması 4 gün sürmektedir. Bu güzergah üzerinde karşılaşılan sorunlardan biri Sırbistan ve Hırvatistan geçiş belgeleri diğeri ise ADR’li yüklerin yüklenmesi durumunda (yanıcı, parlayıcı, patlayıcı) Sırbistan ve Hırvatistan geçişlerinde ödenmesi gereken 350 Avro luk teminattır [69]. Ayrıca bu güzergahın yoğun şekilde kullanılmasıdaki sebeplerden bir tanesi de Romanya üzerinden yapılan seferlere göre daha kullanışlı ve düzgün otoyolların olmasıdır. Bu durum diğer güzergahlara göre tamir ve bakım masraflarına daha az yol açılmasına sebep olur [69].

Bu güzergah üzerinde geçilen ülkeler şu şekildedir.

Bulgaristan – Sırbistan – Hırvatistan –Slovenya - Avusturya ve Almanya’dır.



Şekil 4.15: Türkiye Almanya Karayolu Taşımacılığında Kullanılan Alternatif Güzergah [42]

Salt karayolu taşımacılığı kullanarak belirlenen bir Türkiye-Almanya gidiş – dönüş sefer maliyeti şu şekilde olacaktır. Türkiye’de Almanya taşımalarında Hamzabeyli ve Kapıkule gümrük kapıları kullanılmaktadır.

İhracat yüklemesi:

Yükleme Yeri: Hadımköy / İstanbul

Tahliye Yeri: Münih / Almanya

Malın Cinsi: Tekstil Ürünü

Yük Miktarı: 108 kap/15.550 kgs

İthalat yüklemesi:

Yükleme Yeri: Münih / Almanya

Tahliye Yeri: İkitelli / İstanbul

Malın Cinsi: Makine Yedek Parçası

Yük Miktarı: 25 kap/16.900kgs

Akaryakıt giderleri: Hadımköy-Münih arası karayolu ile gidilecek yol 1865 km’dir.

Nakliye firmaları tarafından belirlenen ortalama yakıt tüketimi 35 lt/100 km’dir [69].(Avrupa ülkeleri ve Türkiye otoyolları farklı standartlarda olduğu için tüketimler farklılıklar göstermektedir ama bu ortalama kullanılmaktadır.)

Ülkelere göre kat edilecek mesafenin dağılımı şu şekildedir.

Türkiye (Kapıkule çıkışlı)	250 km
Bulgaristan	350 km
Sırbistan	450 km
Hırvatistan	300 km
Slovenya	65 km
Avusturya	290 km
Almanya (Suben Girişli)	160 km

Toplam (Gidiş)	1865 km
Gidiş – Dönüş	3730 km

Hesaplanan ortalama yakıt gideri gidiş dönüş toplam 3730 km * 0,35 lt/km = 1305,5 lt'dir. Yakıt fiyatları Avrupa'nın her ülkesinde farklı değerlerde satılmaktadır. Türkiye'de nakliye sektörünü desteklemek amaçlı gümrük kapılarında (Kapıkule, İpsala, Çeşme Ro-Ro, Pendik Ro-Ro, Ambarlı gümrük kapıları) ÖTV' siz mazot satılmaktadır. Türkiye'den çıkış yapan araçlar bu kapılarda 1,12 TL/lt'den alım yaparken Avrupa ülkelerinde bu fiyat 1,2-1,3 Avro/lt'den satılmaktadır. Konu hesaplamalarda nakliye firmaları tarafından belirlenen ortalama yakıt fiyatı 1,1 Avro/lt kullanılmıştır [69]. Nakliye firmaları gümrük kapılarından çıkarken araç depoları kadar gümrüksüz mazot alma hakkına sahiptir bu miktar 550 litre olarak belirlenmiştir [69]. Seferin toplam yakıt maliyeti $1305,5 \text{ lt} * 1.1 \text{ Avro} = 1436 \text{ Avro}$ 'dur.

Otoyol ve geçiş ücretleri: Türkiye'de yükleme yaptıktan sonra TEM'i kullanarak Kapıkule'ye ulaşmak için otoyol ücreti 13,5 TL, işgaliye 15 TL, kantar ücreti 10 TL olarak ödeme yapılmaktadır. Ayrıca Kapıkule gümrüğüne varış yaptığında geçiş yapacağı ülkeler için gümrükten geçiş belgesi alması gerekmektedir. Ülke başına bu belgeler 5 TL olarak satılmaktadır [69]. Gidiş ve dönüş için birer set TIR karnesi gerekmektedir. Karneler için 140 TL/ karne ödeme yapılmaktadır. Kapıkule gümrük kapısındaki mesai ücreti ve gümrükleme masrafı için 80 TL ödeme yapılmaktadır.

Bulgaristan'da dozvola geçiş belgesi için gidiş 60 avro dönüş için 53 Avro, otoyol kullanımı, kantar ve gümrükleme için 90 avro ödenmektedir.

Sırbistan'da 70 avro otoyol ücreti ve gümrükleme için 25 avro ödenmektedir. Şoför için günlük araç kullanma limiti dolduğu için park alanında mola verecektir. Park ücreti için 20 avro ödenmektedir.

Hırvatistan'da 75 avro otoyol ücreti ve 15 avro park ücreti ödenmektedir.

Slovenya'da 75 avro otoyol ücreti, 25 avro gümrükleme ücreti ve 10 avro park ücreti ödenmektedir.

Avusturya’da otoyol kullanımı aracın kat ettiği km başına ödenmektedir. Birim ücret 0,25 avro’dur. $290 \text{ km} * 0,25 \text{ Avro} = 72,5 \text{ avro}$ otoyol ücreti, gümrükleme için 25 avro ödenmektedir.

Almanya’da da otoyol kullanımı aracın kat ettiği km başına ödenmektedir. Birim ücret 0,15 avro’dur. $160 \text{ km} * 0,15 \text{ avro} = 24 \text{ avro}$ otoyol ücreti, gümrükleme için 50 avro ödenmektedir [69].

Şoför ücretleri: Gidiş dönüş bir sefer için 500 avro şoför harcırahı ödenmektedir [69].

Gidiş ve dönüş bir sefer maliyeti ülkelerde yapılan ödemelere göre dağıtılacak olursa:

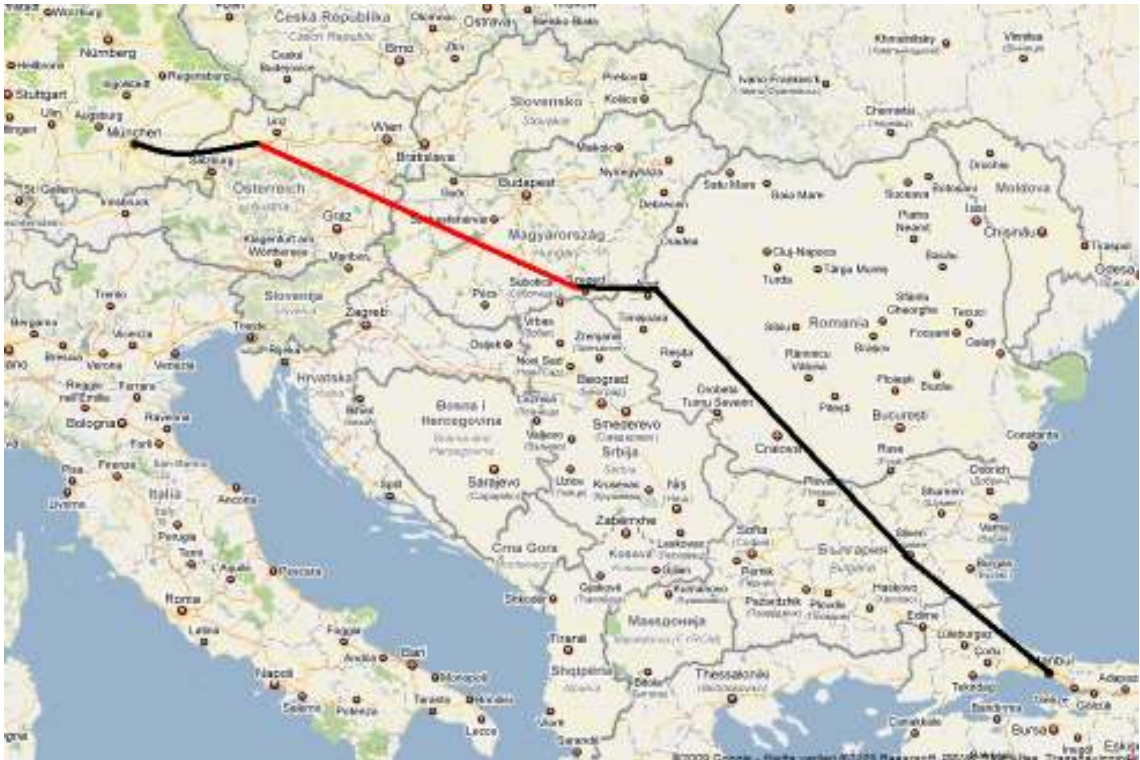
Türkiye	250 Avro
Bulgaristan	293 Avro
Sırbistan	230 Avro
Hırvatistan	180 Avro
Slovenya	220 Avro
Avusturya	195 Avro
Almanya	148 Avro
Şoför Harcırahı	500 Avro

Toplam Gidiş – Dönüş	2016 Avro

Türkiye Almanya gidiş dönüş sefer yapacak bir araç için sefer maliyeti; yakıt giderleri, belgeler ve otoyollar için ödenecek ücretler ve şoför harcırahı dahil 3452 Avro olarak hesaplanmıştır. Salt kara yolu ile yapılacak taşımalarda araç daha fazla yıpranacak ve daha fazla bakım onarım maliyeti ortaya çıkaracaktır.

4.5. TÜRKİYE-ALMANYA TİCARİ KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA KULLANILAN KARAYOLU, RO-LA KOMBİNE TAŞIMACILIĞIN GÜZERGAHLARININ İNCELENMESİ VE MALİYET HESAPLARI

Türkiye Almanya arasında sefer düzenleyen nakliye firmalarının kullandığı bir diğer güzergah ise şekil 4.16'da görüldüğü gibidir. Bu güzergahta Macaristan Szeged'e kadar karayolu ile giden araç burada Ro-La servisini kullanarak Avusturya Vels'a varış yapar. Geçiş belgesi sıkıntısı yaşandığında yada Avrupa'daki yol yasaklarına kalındığı zaman kullanılan güzergahlardan biridir. İstanbul'dan çıkan araç Kapıkule gümrük kapısını kullanarak Bulgaristan'a giriş yapar buradan Romanya ve Macaristan'a ulaşır, Macaristan Szeged'de trene binerek Ro-La servisini kullanır. Avusturya Vels'de trenden tahliye edilerek Suben gümrük kapısında gümrük işlemlerini tamamlar ve Almanya'ya giriş yapar. Bulgaristan sınırındaki gümrük kapılarından Hamzabeyli gümrük kapısında ÖTV'siz indirimli mazot alınamadığı için nakliye firmaları kapılarda sıkışıklık olmadıkça ve müşteri istemedikçe Kapıkule gümrük kapısını kullanırlar [69].



Şekil 4.16: Türkiye Almanya Karayolu + Ro-La Taşımacılığında Kullanılan Alternatif Güzergah [42]

Bu güzergah üzerinde geçilen ülkeler şu şekildedir.

Bulgaristan – Romanya – Macaristan - Avusturya ve Almanya'dır.

Macaristan Szeged'de Ro-La servisinin kullanılmasıyla oluşacak maliyet şu şekildedir.

Ülkelere göre kat edilecek karayolu mesafelerinin dağılımı.

Türkiye (Kapıkule çıkışlı)	250 km
Bulgaristan	280 km
Romanya	630 km
Macaristan	50 km
Avusturya	90 km
Almanya (Suben Girişli)	160 km

Toplam (Gidiş)	1460 km
Gidiş – Dönüş	2920 km

Hesaplanan ortalama yakıt gideri gidiş dönüş toplam 2920 km * 0,35 lt/km = 1022 lt'dir. Seferin toplam yakıt maliyeti 1022 lt * 1.1 Avro = 1124 avro'dur

Tren, otoyol ve geçiş ücretleri: Türkiye'de yükleme yaptıktan sonra TEM'i kullanarak Kapıkule'ye ulaşmak için otoyol ücreti 13,5 TL, işgaliye 15 TL, kantar ücreti 10 TL, geçiş belgeleri 5 TL/adet, TIR karneler için 140 TL/ karne ve Kapıkule gümrük kapısındaki mesai ücreti ve gümrükleme masrafı için 80 TL ödeme yapılmaktadır.

Bulgaristan'da dozvola geçiş belgesi için gidiş 60 avro dönüş için 53 avro, otoyol kullanımı, kantar, köprü ve gümrükleme için 90 avro ödenmektedir.

Romanya'da 90 avro otoyol ve köprü ücreti ve 25 avro park ücreti ödenmektedir.

Macaristan'da 30 avro otoyol ücreti, 15 avro gümrükleme ücreti ve 10 avro park ücreti ödenmektedir. Ayrıca Szeged'de binilecek tren için gidiş dönüş indirimli olarak 880 avro ücret ödenir.

Avusturya’da otoyol kullanımı için $90 \text{ km} * 0,25 \text{ avro} = 22,5 \text{ avro}$ otoyol ücreti, gümrükleme için 25 avro ödenmektedir.

Almanya’da otoyol kullanımı için $160 \text{ km} * 0,15 \text{ avro} = 24 \text{ avro}$ otoyol ücreti, gümrükleme için 50 avro ödenmektedir [69].

Şoför ücretleri: Gidiş dönüş bir sefer için 500 avro şoför harcırahı ödenmektedir [69].

Gidiş ve dönüş bir sefer maliyeti ülkelerde yapılan ödemelere göre dağıtılacak olursa:

Türkiye	250 Avro
Bulgaristan	293 Avro
Romanya	230 Avro
Macaristan	990 Avro
Avusturya	95 Avro
Almanya	148 Avro
Şoför Harcırahı	500 Avro

Toplam Gidiş – Dönüş	2506 Avro

Türkiye Almanya gidiş dönüş sefer yapacak bir araç için sefer maliyeti; yakıt giderleri, belgeler ve otoyollar için ödenecek ücretler ve şoför harcırahı dahil 3630 avro olarak hesaplanmıştır.

Ro-La servisi kullanılarak kullanılan bir diğer güzergah da şekil 8.16’da görüldüğü gibidir. İstanbul’dan çıkan araç Kapıkule gümrük kapısını kullanarak Bulgaristan’a giriş yapar buradan Sırbistan, Hırvatistan ve Slovenya’ya ulaşır, Slovenya Maribor’da trene binerek Ro-La servisini kullanır. 8 saatlik Maribor- Vels seferinden sonra trenden tahliye edilerek Suben gümrük kapısında gümrük işlemlerini tamamlar ve Almanya’ya giriş yapar.



Şekil 4.17: Türkiye Almanya Karayolu + Ro-La Taşımacılığında Kullanılan Alternatif Güzergah [42]

Ülkelere göre kat edilecek mesafenin dağılımı şu şekildedir.

Türkiye (Kapıkule çıkışlı)	250 km
Bulgaristan	350 km
Sırbistan	450 km
Hırvatistan	300 km
Slovenya	50 km
Avusturya	90 km
Almanya (Suben Girişli)	160 km

Toplam (Gidiş)	1650 km
Gidiş – Dönüş	3300 km

Hesaplanan ortalama yakıt gideri gidiş dönüş toplam 3300 km * 0,35 lt/km = 1155 lt'dir. Seferin toplam yakıt maliyeti 1022 lt * 1.1 avro = 1270 avro'dur

Tren, otoyol ve geçiş ücretleri: Türkiye'de yükleme yaptıktan sonra TEM'i kullanarak Kapıkule'ye ulaşmak için otoyol ücreti 13,5 TL, işgaliye 15 TL, kantar ücreti 10 TL,

geçiş belgeleri 5 TL/adet, TIR karneler için 140 TL/ karne ve Kapıkule gümrük kapısındaki mesai ücreti ve gümrükleme masrafı için 80 TL ödeme yapılmaktadır.

Bulgaristan'da dozvola geçiş belgesi için gidiş 60 avro dönüş için 53 avro, otoyol kullanımı, kantar ve gümrükleme için 90 avro ödenmektedir.

Sırbistan'da 70 avro otoyol ücreti, 25 avro gümrükleme ücreti ve 20 avro park ücreti ödenmektedir.

Hırvatistan'da 75 avro otoyol ücreti ve 15 avro park ücreti ödenmektedir.

Slovenya'da 75 avro otoyol ücreti, 25 avro gümrükleme ücreti ödenmektedir. Ayrıca Maribor'da binilecek tren için gidiş dönüş indirimli olarak 580 avro ücret ödenir.

Avusturya'da otoyol kullanımı için $90 \text{ km} * 0,25 \text{ avro} = 22,5 \text{ avro}$ otoyol ücreti, gümrükleme için 25 avro ödenmektedir.

Almanya'da otoyol kullanımı için $160 \text{ km} * 0,15 \text{ avro} = 24 \text{ avro}$ otoyol ücreti, gümrükleme için 50 avro ödenmektedir [69].

Şoför ücretleri: Gidiş dönüş bir sefer için 500 avro şoför harcırahı ödenmektedir [69].

Gidiş ve dönüş bir sefer maliyeti ülkelerde yapılan ödemelere göre dağıtılacak olursa:

Türkiye	250 Avro
Bulgaristan	293 Avro
Sırbistan	230 Avro
Hırvatistan	180 Avro
Slovenya	780 Avro
Avusturya	95 Avro
Almanya	148 Avro
Şoför Harcırahı	500 Avro

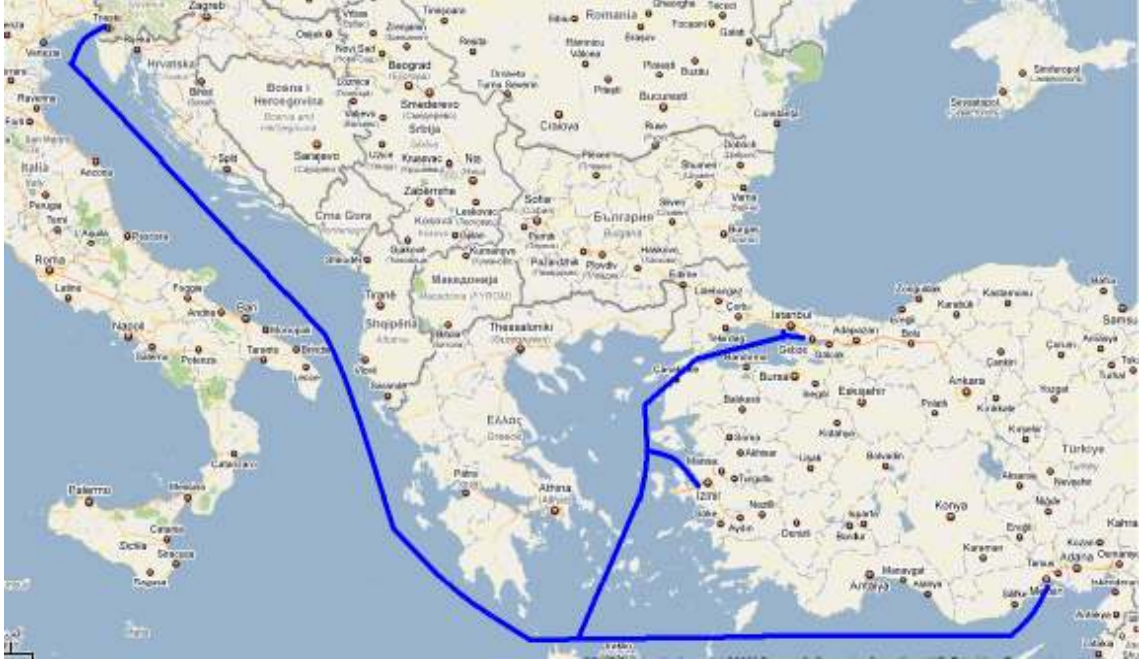
Toplam Gidiş – Dönüş	2476 Avro

Türkiye Almanya gidiş dönüş sefer yapacak bir araç için sefer maliyeti; yakıt giderleri, belgeler ve otoyollar için ödenecek ücretler ve şoför harcırahı dahil 3746 avro olarak hesaplanmıştır.

Salt karayolu ile Almanya'ya yapılan taşımalar Ro-La servisin kullanılmasına göre daha düşük maliyet sağladığı görülmektedir. Nakliye firmalarının yaşadığı geçiş belgesi sorunları bu güzergahların kullanılmasını bazen zorunlu kılmaktadır. Ama Ro-La servisinin kullanılması daha az bakım onarım maliyetlerinin yanı sıra şoförün dinlenmesine de olanak sağlamaktadır.

4.6.TÜRKİYE-ALMANYA TİCARİ KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA KULLANILAN KARAYOLU RO-LA VE RO-RO KOMBİNE TAŞIMACILIĞIN GÜZERGAHLARININ İNCELENMESİ VE MALİYET HESAPLARI

Türkiye Almanya karayolu taşımacılığında kullanılan bir diğer güzergah da Ro-Ro, Ro-Ro ve Ro-La servislerinin kombine bir şekilde kullanılmasıyla meydana gelen güzergahtır. En ucuz taşıma şekli olan deniz taşımacılığı karayolu taşımacılığı ile kombine edilerek daha düşük maliyetli taşımalar meydana getirilebilir. Bu taşıma ile şoför daha az karayolu kullanarak ve daha fazla dinlenerek çalışmaktadır. Ayrıca yükleme yaptıktan 2 gün sonra uçakla İtalya'ya giderek seferine devam eder. 1990'lı yıllardaki savaş zamanı Almanya'ya taşımacılık yapmak için çok sık başvuru alan bir güzergah olmuştur. Ro-Ro servisini kullanarak Almanya'ya taşımacılık yapacak firmalar İzmir, Mersin ve İstanbul'da iki limanı kullanarak İtalya üzerinden Almanya'ya giriş yapabilirler. Bu servisin kullanılması ile birlikte sefer günü sayısı bekleme sürelerine göre 5 yada 6 güne çıkabilir.



Şekil 4.18: Türkiye- Almanya Karayolu Yük Taşımacılığında Kullanılan Ro-Ro Güzergahları [42]

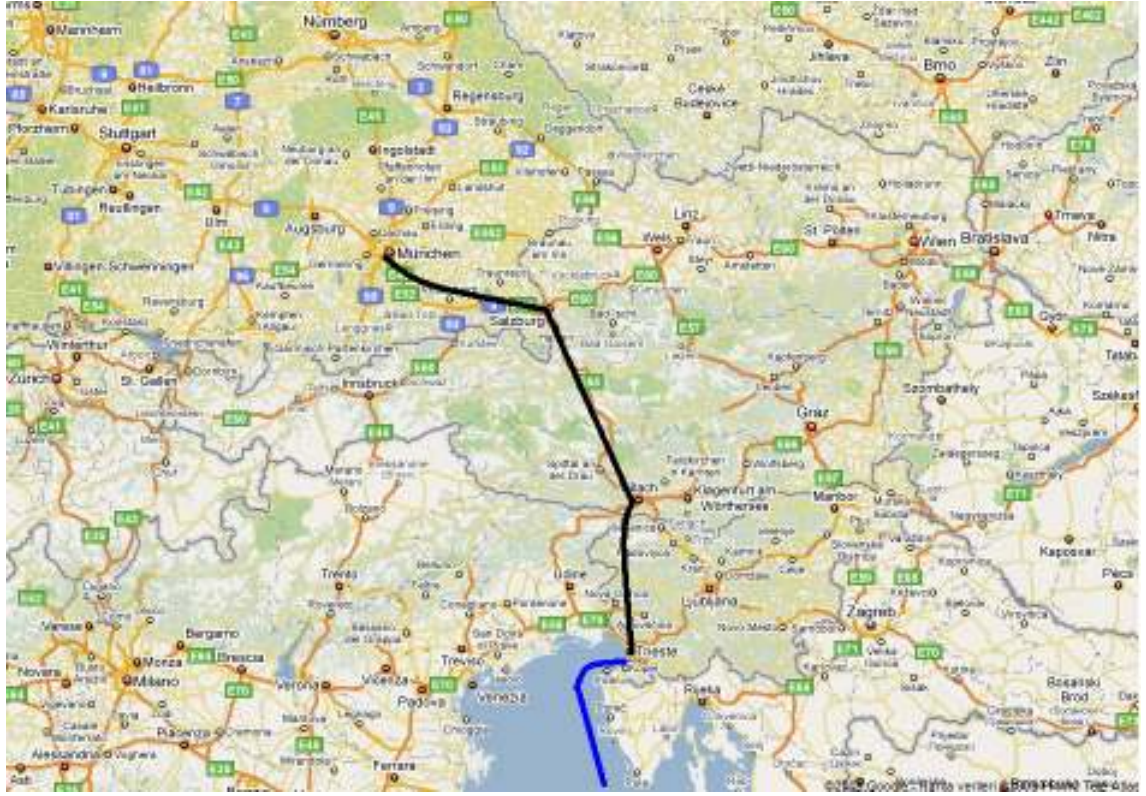
Şekil 4.18’de görüldüğü gibi Türkiye’de dört noktadan çıkış yapan araçlar İtalya Trieste Ro-Ro terminaline ulaşırlar. Ro-Ro servisini kullanarak Türkiye’den İtalya Trieste Ro-Ro terminaline sefer süreleri şu şekildedir [62], [63].

İstanbul Ambarlı Set Ro-Ro Terminali	57 saat
İstanbul Pendik Ro-Ro Terminali	57 saat
İzmir Çeşme Ro-Ro Terminali	60 saat
Mersin Ro-Ro Terminali	67 saat

Türkiye Almanya arasında yapılacak taşımada karayolu ve Ro-Ro servisini kullanacak araçlar için güzergah şekil 4.19’de görüldüğü gibidir. Trieste Ro-Ro terminalinde tahliye edilen TIR Avusturya’ya giriş yapar, Salzburg gümrük kapısında gümrük işlemlerini bitirdikten sonra Almanya’ya devam eder.

Bu güzergah üzerinde geçilen ülkeler şu şekildedir.

İtalya - Avusturya ve Almanya’dır.



Şekil 4.19: Türkiye Almanya Karayolu + Ro-Ro Taşımacılığında Kullanılan Alternatif Güzergah [42]

Ülkelere göre kat edilecek mesafenin dağılımı şu şekildedir.

Türkiye (Ambarlı Çıkışlı)	20 km
İtalya	165 km
Avusturya	220 km
Almanya (Salzburg Girişli)	130 km

Toplam (Gidiş)	535 km
Gidiş – Dönüş	1070 km

Hesaplanan ortalama yakıt gideri gidiş dönüş toplam 1070 km * 0,35 lt/km = 375 lt'dir.
Seferin toplam yakıt maliyeti 375 lt * 1.1 Avro = 412 avro'dur.

Gemi, otoyol ve geçiş ücretleri: Türkiye'de yükleme yaptıktan sonra Ambarlı limanına ulaşan TIR geçiş belgeleri 5 TL/adet, TIR karneleri için 140 TL/ karne ve Ambarlı

gümrük kapısındaki mesai ücreti ve gümrükleme masrafı için 80 TL ödeme yapmaktadır. Ro-Ro gemisi için gidiş dönüş şoför uçak bileti dahil 1840 avro ayrıca Türkiye’de işgaliye, kantar ve liman masrafı içinde 75 avro ödeme yapılmaktadır.

İtalya’da gemiden tahliye edilen TIR için liman masrafı ve işgaliye bedeli olarak 85 Avro, otoyol ücreti olarak da 20 avro ödeme yapılmaktadır.

Avusturya’da otoyol kullanımı için $220 \text{ km} * 0,25 \text{ avro} = 55 \text{ avro}$ otoyol ücreti, ödenmektedir.

Almanya’da otoyol kullanımı için $130 \text{ km} * 0,15 \text{ avro} = 20 \text{ Avro}$ otoyol ücreti, 50 avro gümrükleme için ödenmektedir [69].

Gidiş ve dönüş bir sefer maliyeti ülkelerde yapılan ödemelere göre dağıtılacak olursa:

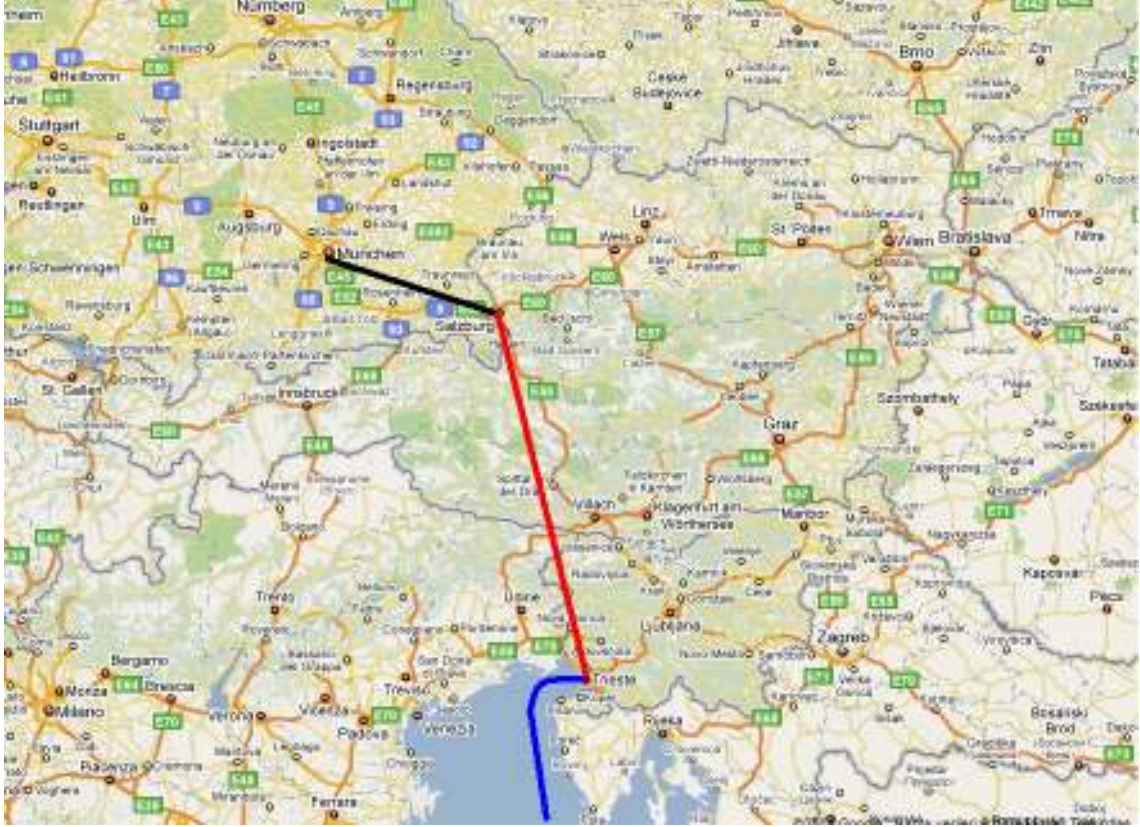
Türkiye	2200 Avro
İtalya	210 Avro
Avusturya	110 Avro
Almanya	140 Avro
Şoför Harcırahı	500 Avro

Toplam Gidiş – Dönüş	3160 Avro

Türkiye Almanya gidiş dönüş sefer yapacak bir araç için sefer maliyeti; yakıt giderleri, belgeler ve otoyollar için ödenecek ücretler ve şoför harcırahı dahil 3572 avro olarak hesaplanmıştır. Türkiye’de Ambarlı liman çıkışında alacağı 550 litre ÖTV’siz mazot yakıt giderlerinin daha da düşmesini sağlayacaktır.

Türkiye Almanya arasında yapılacak karayolu taşımalarında kullanılabilinen diğer bir güzergahta şekil 4.20’deki gibidir. Ro-Ro servisini kullanarak İtalya Trieste limanına ulaşan TIR buradan Ro-La servisini kullanarak tren ile Avusturya Salzburg’a ulaşır. Salzburg’da gümrük işlemlerini tamamlayarak Almanya’ya devam eder. Bu taşıma şekli

ile Tır sadece Almanya içinde karayolu kullanacaktır. Araç yıpranması minimum seviyede tutulacağı için avantaj sağlayan bir taşıma şeklidir.



Şekil 4.20: Türkiye Almanya Karayolu + Ro-La Taşımacılığında Kullanılan Alternatif Güzergah [42]

Ülkelere göre kat edilecek mesafenin dağılımı şu şekildedir.

Türkiye (Ambarlı Çıkışlı)	20 km
Avusturya	20 km
Almanya (Salzburg Girişli)	130 km

Toplam (Gidiş)	170 km
Gidiş – Dönüş	340 km

Hesaplanan ortalama yakıt gideri gidiş dönüş toplam $340 \text{ km} * 0,35 \text{ lt/km} = 119 \text{ lt}$ 'dir.

Seferin toplam yakıt maliyeti $375 \text{ lt} * 1.1 \text{ avro} = 130 \text{ avro}$ 'dur.

Gemi, tren, otoyol ve geçiş ücretleri: Türkiye’de yükleme yaptıktan sonra Ambarlı limanına ulaşan TIR geçiş belgeleri 5 TL/adet, TIR karneleri için 140 TL/ karne ve Ambarlı gümrük kapısındaki mesai ücreti ve gümrükleme masrafı için 80 TL ödeme yapmaktadır. Ro-Ro gemisi için gidiş dönüş şoför uçak bileti dahil 1840 avro ayrıca Türkiye’de işgaliye, kantar ve liman masrafı içinde 75 avro ödeme yapılmaktadır.

İtalya’da gemiden tahliye edilen TIR için liman masrafı ve işgaliye bedeli olarak 85 Avro, Trieste Salzburg tren ücreti olarak da gidiş donüş 700 avro ödeme yapılmaktadır.

Avusturya’da otoyol kullanımı için $20 \text{ km} * 0,25 \text{ avro} = 5 \text{ avro}$ otoyol ücreti, ödenmektedir.

Almanya’da otoyol kullanımı için $130 \text{ km} * 0,15 \text{ avro} = 20 \text{ avro}$ otoyol ücreti, 50 avro gümrükleme için ödenmektedir [69].

Gidiş ve dönüş bir sefer maliyeti ülkelerde yapılan ödemelere göre dağıtılacak olursa:

Türkiye	2200 Avro
İtalya	870 Avro
Avusturya	5 Avro
Almanya	140 Avro
Şoför Harcırhı	500 Avro

Toplam Gidiş – Dönüş	3715 Avro

Türkiye Almanya gidiş dönüş sefer yapacak bir araç için sefer maliyeti; yakıt giderleri, belgeler ve otoyollar için ödenecek ücretler ve şoför harcırhı dahil 3.845 avro olarak hesaplanmıştır. Türkiye’de Ambarlı liman çıkışında alacağı 550 litre ÖTV’siz mazot, yakıt giderlerinin daha da düşmesini sağlayacaktır.

Tablo 4.4’de görüldüğü gibi Türkiye Almanya arasında ticari bir sefer yapacak TIR’ın güzergah olarak değerlendirebileceği farklı alternatifleri mevcuttur. Bu güzergahlar

sefer öncesi planlanırken nakliye firmasının elinde bulunan geçiş dozvola belgeleri yada UBAK belgelerinin durumu, taşınacak yükün durumu, taşıtanın sefer süresi konusundaki hassasiyeti, nakliye firmasının araç kullanım politikası önemli değişkenlerdir. Türkiye’den Almanya’ya ihracat gerçekleştirecek bir firma sefer süresini 4 günde de tamamlayabilir, 6 günde de. Nakliye firmasının araç kullanım politikasına göre aynı yol aynı araçla 3730 km yol yapılarak minimum sefer maliyeti ile de tamamlanabilir, 340 km yol kat ederek ama maksimum sefer maliyeti ödenerek de tamamlanabilir. Yatırım maliyetleri açısından önem arz eden filo oluşturma fiyatlarının yüksek olması, nakliye firması için maksimum sefer maliyeti ödemeyi kabul ederek minimum araç bakım, onarım ve yıpranma payı ödemesi şeklinde olabilir.

Tablo 4.4: Türkiye Almanya Arasında Yapılacak Ticari Bir Seferde Kullanılan Taşıma Modlarının Sefer Süresi, Mesafe Ve Maliyet Karşılaştırmaları

	Salt Karayolu	Karayolu+ Ro-La	Karayolu+ Ro-Ro	Karayolu+ Ro-Ro+Ro-La
Sefer Süresi	4-5 Gün	4-5 Gün	5-6 Gün	6 Gün
TIR ın Kat Ettiği Mesafe	3730 Km	2920 Km	1070 Km	340 Km
Yakıt Masrafı	1436 Avro	1124 Avro	412 Avro	130 Avro
Toplam Sefer Maliyeti	3452 Avro	3630 Avro	3572 Avro	3845 Avro

Denizyolu servisi kullanılarak yapılacak konu taşımada, iç nakliye, ihracat liman masrafları, navlun, ithalat liman masrafları ve iç nakliye kalemlerinden oluşacak toplam navlun yaklaşık tek sefer için 1800 avro olacaktır. Almanya için bu navlun fiyatları limanlara yakın batı bölgelerinde daha azalacak; doğu, güney gibi limanlardan uzak bölgelerde artacaktır.

5. TARTIŞMA VE SONUÇ

Uzun bir geçmişe sahip olan Türkiye Almanya ilişkileri, günümüzde de sosyal, kültürel ve ticari olarak devam etmektedir. Gelişen bir ekonomiye sahip olan Türkiye ile dünyanın en gelişmiş ekonomilerinden biri olan Almanya'nın ticareti, giderek artmış ve önemli bir boyut kazanmıştır. Türkiye son yıllarda en büyük ihracatını Almanya'ya gerçekleştirmektedir. Ayrıca Almanya, Türkiye için sanayi ürünleri başta olmak üzere önemli bir tedarikçi konumundadır. Genel olarak bakıldığında Almanya Türkiye'nin en büyük ticaret partneri olmuştur.

Lojistik hizmet sektörü gün geçtikçe önem kazanmaya devam etmektedir. Günün şartlarında üretmek kadar doğru zamanda ve doğru yerde olmak da önem arz etmektedir. En ucuz taşıma şekli olmamasına rağmen karayolu taşımacılığı esnek taşıma, sefer süresi kısalığı ve kapıdan kapıya taşımaya izin vermesi avantajları ile lojistik sektörünün önemli bir bileşeni durumundadır. Gelişen takip sistemleri, denizyolu ve demiryolu taşımacılığına entegre edilen karayolu taşımacılığını daha iyi seviyelere taşımaktadır. Lojistik sistemler için diğer önemli bileşenler depolama, iç dağıtım ve toplama kanallarıdır. Taşımayı optimum seviyede gerçekleştirmek için iyi organize edilmiş iç kanallar ve depolama önem arz etmektedir. Depo stok maliyetlerinin minimuma indirilmesi ve depolarda atıl kullanım alanlarının oluşmaması için depo optimizasyonu ve buna bağlı yatırımlar optimum seviyede hesaplanmalıdır.

Bu çalışmanın amacı olan Türkiye Almanya ticari karayolu taşımacılığının analizinde; Türkiye'nin dış ticareti ve son yıllardaki gelişmeleri, Türkiye'nin önemli ticaret partneri olan Almanya ile ilişkileri, anlaşmaları ve ikili dış ticaretin seyri istatistiksel veriler ile detaylı bir şekilde incelenmiştir. Türkiye karayolu taşımacılığındaki sivil toplum örgütleri araştırılmış, misyon ve vizyonları incelenmiştir. Türkiye açısından önemli bir ticaret ve döviz girdisi sağlayan ve büyük bir istihdam yaratan karayolu taşımacılığı sektörü içinde Almanya'ya yapılan seferler analiz edilmiştir. Türkiye'den yapılan tüm karayolu taşımaları ve Türkiye dış ticaretindeki karayolu taşımacılığı incelenmiştir.

Bunun sonucu olarak dünyada denizyolu taşımacılığının ardından ikinci sırada yer alan karayolu taşımacılığının, Türkiye'ye bakıldığı zaman dünya ortalamasından daha büyük oranlara sahip olduğu görülmüştür. Bu oranın oluşmasında Türkiye'nin hedef pazarlarının ve tedarikçilerinin önemli bir bölümünün yakın komşu ülkeler olduğu ve buna bağlı olarak karayolu taşımacılığının bu hedefe hitap ettiği görülmüştür. Almanya ticaretinin büyüklüğü, karayolu taşımacılığına elverişli yapısı ve büyük bir filoya sahip Türkiye'nin Almanya'ya sık ve düzenli servis vermesi bu oranların oluşmasındaki önemli bileşenlerden olduğunu göstermiştir.

Ayrıca çalışma içinde karayolu taşımacılığı ile kombine edilen Ro-Ro ve Ro-La taşıma sistemleri incelenmiş, Türkiye'deki Ro-Ro servisleri ve limanları, Avrupa'daki Ro-La servis ve hatları analiz edilmiştir. Buna göre Türkiye Almanya arasında yapılan karayolu taşımacılığında kullanılan güzergahların karşılaştırmalı olarak maliyet analizleri yapılmıştır. Salt karayolu, Ro-Ro veya Ro-La servisleri kullanımları, avantaj ve dezavantajları ile belirlenmiş ve hizmet sağlayıcılar için Ro-Ro servislerinin daha avantajlı olduğu ortaya çıkmıştır. Depo optimizasyonuna ilişkin görüşler incelenmiş lojistik hizmet sunumu içinde stok maliyetlerindeki etkileri ortaya konmuştur.

Sonuç olarak Türkiye Almanya ticaretinin büyüklüğü ortaya konmuş, iki ülke arasında önem arz eden sektörler belirlenmiştir. Almanya'ya yapılacak taşımalarda doğu ve güneye verilen hizmetlerde karayolu taşımacılığının sefer süresi kısalığı ve Almanya içindeki yüksek maliyetli iç taşıma hizmetleri sebebi ile daha avantajlı konumda olduğu görülmüştür. Hizmet sağlayıcılar için büyük yatırım gerektiren filo ve bakım onarım maliyetlerinin dahada azalması için demiryolu ve denizyolu taşımacılığında Almanya ile yapılan ihracat ve ithalat taşımalarında kullanılabileceği ortaya konmuştur.

KAYNAKLAR

1. *Türkiye'nin Ekonomik Büyüklüğü ve Almanya'nın Sınırlarının Uzunluğu*
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html>
[Ziyaret Tarihi: 05 Kasım 2009]
2. T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, 2009, *İstatistik Verileri*, Ankara
<http://www.dtm.gov.tr/dtmweb/index.cfm>
[Ziyaret Tarihi: 01 Kasım 2009]
3. *Dünya Ticareti Ülke Sıralaması ve Türkiye'nin Dünya Ticaretindeki Yeri*
<http://www.wto.org/>
[Ziyaret Tarihi: 05 Kasım 2009]
4. T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, 2009, *Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü Dış Ticaretin Görünümü 2008 Raporu*, Ankara
5. T.C. Berlin Büyük Elçiliği Ticaret Müşavirliği, 2009, *Almanya'nın Genel Ekonomik Durumu ve Türkiye İle Ekonomik Ticari İlişkileri 2008 Raporu*, Berlin
6. *Almanya Federal Cumhuriyeti Karayolu ve Demiryolu Uzunlukları*
<http://en.wikipedia.org/wiki/Autobahn>
[Ziyaret Tarihi: 06 Kasım 2009]
http://en.wikipedia.org/wiki/Rail_transport_in_Germany
[Ziyaret Tarihi: 06 Kasım 2009]
7. DEMİREL, G.,2009, *Almanya Ülke Raporu*, İzmir Ticaret Odası Yayınları, İzmir
8. Almanya Federal Cumhuriyeti İstatistik Kurumu, 2009, *İstatistik Verileri*, Berlin
<http://www.destatis.de>
[Ziyaret Tarihi: 09 Kasım 2009]
9. T.C. Berlin Büyük Elçiliği Ticaret Müşavirliği, 2009, *Daha Fazla Büyüme ve İstihdam İçin Ticaret ve Yatırımları Destekleme Program Notları*, Berlin
10. *Türk Alman kültür dernekleri*
http://tr.wikipedia.org/wiki/Almanya_T%C3%BCrkleri
[Ziyaret Tarihi: 27 Ekim 2009]

11. Almanya Federal Cumhuriyeti Ankara Büyük Elçiliği, 2009, *Türk Alman Kalkınma İşbirliği*,
http://www.ankara.diplo.de/Vertretung/ankara/tr/03/Veranstaltung_Botschafter/Kortman_BMZ_Parl_Staatssek.html
[Ziyaret Tarihi: 27 Ekim 2009]
12. T.C. Berlin Büyük Elçiliği Ticaret Müşavirliği, 2009, *Türkiye Almanya Arasındaki Ticari Anlaşmalar*
<http://www.counsellors.gov.tr/detay.cfm?AlanID=3&dil=TR&ulke=D>
[Ziyaret Tarihi: 27 Ekim 2009]
13. İstanbul Ticaret Odası Avrupa Birliği ve Uluslararası İşbirliği Şubesi, 2009, *Almanya 2008 Ülke Raporu*, İstanbul
14. 08 Eylül 1977 Tarihli Türkiye Almanya Arasında Ankarada İmzalanan Anlaşma, 1977, *Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Federal Almanya Cumhuriyeti Hükümeti arasında Uluslararası Yük ve Yolcu Taşınması Anlaşması*, Ankara
15. ÇANCI M., ERDAL M., 2003, *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*, Utikad Yayınları, İstanbul, s.62
16. ÇANCI M., ERDAL M., 2003, *Lojistik Yönetimi*, Utikad Yayınları, İstanbul, s.26
17. ÇANCI M., ERDAL M., 2003, *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*, Utikad Yayınları, İstanbul, s.113
18. 1 Temmuz 1970 Tarihli Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması
19. 1979 Yılında İmzalanan, 30 Ekim 1995 Tarihinde Türkiye’de Yürürlüğe Giren Karayoluyla Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma
20. 11 Haziran 2009 Tarihli ve 27255 Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği, Ankara
21. *Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Kullanılan Treyler Türleri*
www.unkoder.org.tr
[Ziyaret Tarihi: 16 Kasım 2009]
22. 11 Haziran 2009 Tarihli ve 27255 Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği, *Yetki Belgesi Türleri Madde 6*, Ankara
23. Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2009, *Sektör Bilgileri*, İstanbul
<http://www.und.org.tr/tr/index.asp>
[Ziyaret Tarihi: 16 Kasım 2009]

24. RO-RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği, 2009, *RO-RO, RO-LA bilgileri, UBAK Bilgileri ve Taşıma İstatistikleri*, İstanbul <http://www.roder.org.tr/TR/INDEX/Default.asp> [Ziyaret Tarihi: 16 Kasım 2009]
25. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği, 2009, *Sektör Raporları ve Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Bilgileri*, İstanbul, <http://www.utikad.org.tr/> [Ziyaret Tarihi: 16 Kasım 2009]
26. Türkiye İhracatçılar Meclisi, 2009, *Türkiye İhracatına İlişkin Bilgiler ve Meclisin Amaçları*, İstanbul <http://www.tim.org.tr/> [Ziyaret Tarihi: 16 Kasım 2009]
27. ÇANCI M., ERDAL M., 2003, *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*, Utikad Yayınları, İstanbul, s.111
28. ÇANCI M., ERDAL M., 2003, *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*, Utikad Yayınları, İstanbul, s.111-112
29. 06 Aralık 1995 Tarihli Resmi Gazete, 1995, *Tehlikeli Malların Karayolu İle Taşınmasına İlişkin Kanun*, Ankara <http://www.resmi-gazete.org/tarih/20051206-1.htm> [Ziyaret Tarihi: 23 Kasım 2009]
30. *FIATA Organizasyonu* <http://www.ihracat112.com/forwarder.htm> [Ziyaret Tarihi: 17 Kasım 2009]
31. T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2009, *İstatistik Verileri*, Ankara <http://www.ubak.gov.tr/> [Ziyaret Tarihi: 07 Aralık 2009]
32. T.C. Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, 2009, *UBAK İzin Belgesi Dağıtım Esasları Yönergesi*, Ankara
33. ÇANCI M., ERDAL M., 2003, *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*, Utikad Yayınları, İstanbul, s.112
34. UNKODER Uluslararası Nakliye ve Organizatörler Derneği, 2009, *CMR Konvansiyonu*, İstanbul <http://www.unkoder.org.tr/cmr.convention.htm> [Ziyaret Tarihi: 23 Kasım 2009]
35. *30 Ekim 1995 Tarihinde Kabul Edilen CMR Konvansiyonu*

36. Uluslararası Nakliyeciler Derneği AR-GE ve İstatistik Departmanı, 2003, *ADR Konvansiyonu Bülteni*, İstanbul
37. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, 2009, *TIR Sistemi*, Ankara
<http://www.tobb.org.tr/index.php>
[Ziyaret Tarihi: 23 Kasım 2009]
38. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği TIR ve ATA Karnesi Müdürlüğü, 2009, *TIR Karnesi İşlemleri ve Bilgileri*, Ankara
<http://www.tobb.org.tr/organizasyon/ticaretvetir/tirata/tirislemleri.php>
[Ziyaret Tarihi: 23 Kasım 2009]
39. Uluslararası Nakliyeciler Derneği AR-GE ve İstatistik Departmanı, 2009, *AETR Konvansiyonu Bülteni*, İstanbul
40. Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2009, AETR, ADR, ATP, CMR *Konvansiyonları ve 1982 Uyumlaştırma Konvansiyonu*, İstanbul
<http://www.und.org.tr/tr/Page.asp?id=30>
[Ziyaret Tarihi: 16 Kasım 2009]
41. Uluslararası Nakliyeciler Derneği Eğitim Merkezi, 2005, *Sürücüler İçin Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı*, İstanbul
42. www.maps.google.com.tr
43. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2009, *Kabotaj Hattı Taşıma İstatistikleri*, Ankara
44. OSMAN Nebil, Tramola Gemi İşletmeciliği ve Ticaret A.Ş. Pazarlama Müdürü, 2009, Kişisel Görüşme, İstanbul
45. DEMİRTAŞ E., 2009, *İzmir Lojistik Merkez (İLM) Projesi*, İzmir Ticaret Odası, İzmir
46. AYDIN G., Öğüt K.S., 2008, *Lojistik Köy Nedir?*, İTÜ İnşaat Fakültesi Ulaştırma ABD, İstanbul
47. KOLDEMİR B., ÇANCI M., GÖNÜLER E., 2009, *Büyük Ölçekli Kent Planlamasında Lojistik Köyler*, İMO İzmir, İzmir
48. YILDIZTEKİN A., 2001, Depolarımız Sadece 4 Duvar Olmamalı, *Dünya Gazetesi* 14.06.2001, İstanbul
49. YILDIZTEKİN A., 2004, Tekstil Sektöründe Lojistik Uygulamalar ve Çin, *Ambar Dergisi Sayı: 5*, İstanbul
50. ÇANCI M., ERDAL M., 2003, *Lojistik Yönetimi Freight Forwarder El Kitabı-1*, Utikad Yayınları, İstanbul

51. ERDAL M., *Depo Yönetimi Semineri-7 Notları*,
52. İMRAK E., GERDEMELİ İ., *Endüstriyel Depolama Teknikleri Ders Notları*, İTÜ Makina Fakültesi, İstanbul
53. *Dünya Ticaret Örgütü 2008 Yılı Raporu, Dünya Ticaret Örgütü 2009 Yılı İstatistikleri*
<http://www.wto.org/>
[Ziyaret Tarihi: 14 Aralık 2009]
54. Devlet Planlama Teşkilatı, 2007, *Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı, 2007-2013*, Ankara
55. AKTEN N., *Dünya Ticaretinde Egemen Tasımacılık Denizyolu*, İzmir Deniz Ticaret Odası, İzmir
<http://www.dtoizmir.org/dunyaticaretineegemen.pdf>
[Ziyaret Tarihi: 03 Aralık 2009]
56. *Avrupa'daki Ro-La Güzergahları*
www.oe kombi.at
[Ziyaret Tarihi: 03 Aralık 2009]
57. ÖZDEM C., *Ulaştırma Sistemi Ve Dış Ticaretimiz*,
<http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/KonjokturIzlemeDb/ulsis.doc>
[Ziyaret Tarihi: 02 Kasım 2009]
58. Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2009, *Uluslararası taşımacılık ve Lojistik Sektörü 2008 Yılı Raporu*, İstanbul
59. *Türk-Alman Karayolu Taşımacılığı Karma Komisyon Protokolü 5-6 Eylül 2006*, Bonn
60. *Türk-Alman Karayolu Taşımacılığı Karma Komisyon Protokolü 9-10 Eylül 2008*, Ankara
61. Türkiye'de Ro-Ro Taşımacılığının Tarihçesi, *RODER Dergisi*, Şubat 2002, İstanbul
62. UN RO-RO İşletmeleri, 2009, *Şirket Profili, Servisler ve Liman Bilgileri*, İstanbul
<http://www.unroro.com.tr/TR/INDEX/default.asp>
[Ziyaret Tarihi: 02 Kasım 2009]
63. Ulusoy RO-RO İşletmeleri, 2009, *Şirket Profili, Servisler ve Liman Bilgileri*, İstanbul
http://www.ulusoysealines.com/ulusoy_roro.html
[Ziyaret Tarihi: 02 Kasım 2009]

64. İtalya Trieste Limanı, 2009, *Liman Bilgileri*
http://www.porto.trieste.it/index_eng.html
[Ziyaret Tarihi: 02 Kasım 2009]
65. T.C. Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, 2009, *İstatistik Verileri*, Ankara
<http://www.kugm.gov.tr/>
[Ziyaret Tarihi: 11 Kasım 2009]
66. EVREN G., ÖĞÜT K.S.,2006, Kombine Tasımacılık ve Ro-La, *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu 13-16 Aralık 2006*, İTÜ İnşaat Fakültesi Ulaştırma ABD, İstanbul
67. RO-RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği, 2009, *Geçiş Belgeleri ve İstatistikleri*, İstanbul
http://www.roder.org.tr/TR/INFO/inf_gecis.asp
[Ziyaret Tarihi: 10 Aralık 2009]
68. YEŞİLBAĞ L., 1999, RO-RO Taşımacılığının Ülkemiz Deniz Ulaştırma Sektöründeki Yeri, *Gemi İnşaatı Ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99 – Bildiri Kitabı*, İstanbul
69. BAKICI Hamit, Bakımcı İth.İhr.Nak.Pazarlama Ltd.Şti. Operasyon Müdürü, 2009, Kişisel Görüşme, İstanbul
70. T.C. Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu, 2009, *İstatistik Verileri*, Ankara
<http://www.tuik.gov.tr/>
[Ziyaret Tarihi: 01 Kasım 2009]
71. *Halkalı-Vels Ro-La Güzergahı*
www.ulasimgazetesi.com
[Ziyaret Tarihi: 24 Aralık 2009]
72. *Çeşme Ro-Ro Terminali*
Kaynak: www.ulsoycesmeport.com
[Ziyaret Tarihi: 24 Aralık 2009]
73. *Ambarlı Set Ro-Ro Terminali*
www.setitc.com
[Ziyaret Tarihi: 24 Aralık 2009]

EKLER

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE FEDERAL ALMANYA CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA KARAYOLU İLE ULUSLARARASI YÜK VE YOLCU TAŞIMASINA DAİR ANLAŞMA

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Federal Almanya Cumhuriyeti Hükümeti ülkeleri arasında ve ülkeleri üzerinden transit olarak yapılan uluslararası yolcu ve eşya nakliyatını, milli kanunları esaslı üzerinden düzenlemek arzusuyla aşağıdaki hususlarda mutabık kalmışlardır:

YOLCU NAKLİYATI

MADDE 1

(1) Bu anlaşmada kullanılan “yolcu nakliyatı” tabirinden ticari maksatlarla veya ücret karşılığı, yolcuların yolcu otomobilleri veya otobüslerle taşınması anlaşılacaktır.

(2) “Yolcu otomobili” tabirinden, yapısı itibariyle, sürücü dahil, dokuz kişiden fazla insan taşımaya müsait olmayan bir motorlu taşıt anlaşılacaktır. “Otobüs” tabirinden ise, yapısı itibariyle, sürücü dahil, dokuz kişiden fazla yolcu taşımaya müsait her nevi motorlu kara nakil vasıtaları kastedilmektedir.

MADDE 2

(1) İş yeri iki memlekettten birinde bulunan ve kendi memleketlerinde arızı nakliyatla yetkili kılınıp bu işle işğal eden taşıyıcılar, otobüslerle, diğer akit ülkeye veya o ülke topraklarından geçmek suretiyle yapacakları seyahatlerde aşağıdaki durumlarda başka bir izne tabi tutulmayacaklardır:

(a) Aynı turist grubunu bütün seyahat boyunca taşıyarak tekrar ayrılış mahallerine getirilen bir tek ve aynı otobüslerle yapılan seyahatler (kapalı kapı seyahat turları)

(b) Dışarıya yolcu götürmekle beraber dönüş seyahatleri boş yapılan durumlarda (dönüşü boş seyahatler).

Yukarıda (a) ve (b) paragraflarında öngörülen arızı nakliyat durumlarında, yolcular, ilgili memleketin yetkili makamlarının istisnai izin vermeleri durumu hariç, yolda hiçbir şekilde yolcu bindirip indiremezler.

(2) Yukarıda kayıtlı (1)'inci paragrafta bahis konusu arızı nakliyatla iştigal eden taşıyıcılar, istenildiğinde, protokolde bahsi geçen kontrol vesikalarını, kontrol memurlarına ibraz edeceklerdir.

MADDE 3

Yukarıda kayıtlı (2)'inci madde hükümlerine uymayacak şekilde otobüsle veya yolcu otomobiliyle yapılan arızı nakliyatı her bir sefer için diğer memleketin yetkili makamından ayrı izin istihsalı gerekir.

MADDE 4

Türk ve Alman taşıyıcılarının tatil yörelerine gidiş, gelişleri ülkedeki güzergah göz önünde tutulmak suretiyle, diğer ülkenin yetkili makamlarının iznine tabidir.

MADDE 5

(1) Uluslararası muntazam hatlar için taşıyıcıların her iki akit tarafın yetkili makamlarından müsaade almaları gerekir. Müsaade her iki ülkenin milli mevzuatı uyarınca verilir.

(2) Müsaade böyle bir hizmetin lüzumluluğu ve uygunluğu konusunda anlaşma olduğu ve mütekabiliyet garanti edildiği takdirde verilecektir.

(3) Zaman tarifeleri, ücretler, bilet bedelleri ve taşıma şartları ile buların tadilleri ve seferlerin durdurulması her iki ülkenin yetkili makamlarının ön mutabakatına tabidir.

(4) Muntazam hatlar ihdasında, diğer ülke üzerindeki güzergah kısmıyla ilgili olarak yapılacak müracaatlar ile yukarıda (3)'üncü paragrafta öngörülen müracaatlar nakliyecinin ülkesindeki yetkili makamlara yapılır. Müracaatlar, nakliyecinin

ülkesindeki Ulaştırma Bakanlığı'nın görüşleriyle birlikte diğer ülkenin Ulaştırma Bakanlığı'na intikal ettirilir.

(5) Muntazam transit hatları için nakliyeciler her iki akit tarafın yetkili makamlarından müsaade istihsal edeceklerdir. Müsaade milli mevzuat uyarınca verilecektir. "Muntazam transit trafiği hattı" deyimi diğer ülkenin toprakları üzerinden üçüncü bir ülkeye yapılan transit nakliyatı anlamını taşımakta olup, transit geçilen ülke toprakları üzerinde herhangi bir nakliye faaliyetinde (yolcu bindirme veya indirme) bulunulamaz.

MAL NAKLİYATI

MADDE 6

(1) İki ülkeden birine kayıtlı nakil vasıtalarının iki ülke arasında veya diğer ülke üzerinden karayoluyla eşya nakledebilmesi için diğer ülkenin müsaade belgesi gereklidir.

(2) Akit tarafların yetkili makamları, iş bu anlaşmanın 15'inci maddesinde, öngörülen Karma Komisyonda, karşılıklılık esasına göre müsaade belgeleri için bir kota tespit edecekler ve her iki taraf eşit sayıda müsaade belgesine sahip olacaklardır.

MADDE 7

Aşağıdaki hallerde müsaade belgesi aranmaz:

- a) Motosiklet veya otomobil ile taşınan eşyalar
- b) Cesetlerin veya ölmüş kimselerin cesetlerine ait küllerin nakli
- c) Hasara uğramış vasıtaların nakli
- d) Kesim hayvanları haricindeki canlı hayvanların nakli
- e) Tiyatro, müzik, film, spor ve sirk gösterileri ile fuarlara, sergilere, film ve televizyon programları yapımına mahsus eşya, malzeme ve aksesuarların nakli

f) Sanat eserlerinin nakli

g) Uçak seferlerinin başka bir alana sevk edilmesi halinde, arızı olmak kaydıyla eşyanı

hava alanlarına veya hava alanlarından nakli

h) Talimatlara uygun olarak yolcu taşıyan nakil vasıtalarına takılı römorklarla veya herhangi tipte bir taşıtla hava alanına veya hava alanından taşınan bagaj eşyası

i) Hasara uğramış veya mecburu iniş yapmış uçakların nakli

j) Özel şahısların kendi vasıtalarında veya sair kimselerin müsaade edilebilir yük hacmi 4000 kg.'dan az olan motorlu nakil vasıtalarında ticari gayeye matuf olmayan eşyaların nakli

k) Sadece eğitim ve tanıtma maksadıyla, örneğin fuar ve sergiler için, arızı olarak nakledilen eşya

l) Motorlu taşıtlar ile eşya naklinde, müsaade edilebilir azami ağırlığı römorkun azami ağırlığı da dahil olmak üzere 6 tonu geçmeyen veya müsaade edilebilir yük hacmi römorkundaki de dahil olmak üzere 3.5 tonu geçmeyen vasıtalar

m) Acil kurtarmalarda özellikle tabii afetlerde gerekli tıbbi malzemenin nakli

n) Boş vasıtalar

(2) kontenjan sayısına dahil edilmeksizin şahsi ve ev eşyalarının özellikle bu konuda donatılmış taşıtlarla taşınmasında ayrı bir müsaade gereklidir.

MADDE 8

Müsaade belgesi hamiline uluslararası eşya taşınmasında aşağıdaki hakları verecektir:

a) Vasıtanın kayıtlı olduğu ülke ile diğer ülke arasında nakliyat (ikili nakliyat)

b) Diğer memleket üzerinden nakliyat (transit)

c) Vasıtanın kayıtlı olduğu lke normal trafik güzergahı olarak geçilmesi şartıyla, diğerk lke ile üçüncü lke arasında nakliyat (üçüncü lkeye ve üçüncü lkedenden nakliyat) Müsaade belgesi bir lkeye kayıtlı taşıtın diğerk lke üzerindeki iki nokta arasında eşya nakliyatı yapmasına izin vermez (iç taşıma). Ayrıca, müsaade belgesi hamiline taşıtın kayıtlı olduğu lke normal trafik güzergahı olarak geçilmediğı takdirde, üçüncü ve üçüncü lkedenden taşıma yapma hakkını vermez.

MADDE 9

Yukarıda 6'ıncı maddede belirtilen müsaade belgeleri:

- Türkiye Cumhuriyeti'nde kayıtlı motorlu nakil araçları için Türk taşımacılarına Federal Alman Cumhuriyeti Federal Nakliye Bakanlığı'na verilecek ve dağıtımını Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı'na yapılacaktır.

- Federal Alman Cumhuriyeti'nde kayıtlı motorlu nakil araçları için Alman nakliyecilerine Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilecek ve dağıtımını Federal Alman Cumhuriyeti Federal Nakliye Bakanlığı veya onun namına eden makamlarca yapılacaktır.

MADDE 10

Akit tarafların yetkili makamları diğerkine yeterli miktarda boş müsaade belgesi vereceklerdir.

MADDE 11

Müsaade belgeleri sefer müsaadeleri olarak ve bir seyahat için geçerli olmak üzere verilecektir (gidiş ve dönüş).

(2) Müsaade belgeleri taşımacıya belirli bir motorlu vasıta için verilecektir.

Müsaade belgesi sahibi müsaade belgesini başka bir vasıtaya veya nakliyeciyeye devredemezler. “Motorlu vasıta” deyimini römorklu bir vasıta veya yarı römorklu bir vasıta için de kullanılacaktır.

ORTAK HÜKÜMLER

MADDE 12

(1) Motorlu vasıtalarla nakliyat yalnızca vasıtanın kayıtlı olduğu ülkede yürürlükte bulunan kanun ve yönetmeliklere uygun olarak uluslararası nakliyatla motorlu vasıtalarla yolcu ve mal taşınması yapmaya hak kazanmış taşıyıcılar tarafından yapılabilecektir.

(2) Diğer ülkede taşıyıcılar ve sürücü personel, o ülkede yürürlükte bulunan kanun ve yönetmeliklere tabi olacaklardır.

MADDE 13

İş bu anlaşma hükümlerine uygun olarak ihtiyaç duyulan belgeler (izin, nakliye belgesi gibi) diğer ülkeye yapılacak bütün seyahatlerde sürücü personel beraberinde hazır bulundurulacak ve yetkili makamlara talep üzerine, sunulacaktır.

MADDE 14

(1) Diğer ülkede yürürlükte bulunan kanun ve yönetmeliklerin ve iş bu anlaşma hükümlerinin taşıyıcı veya sürücü personel tarafından ciddi olarak veya mükerreren ihlali halinde, vasıtanın kayıtlı olduğu ülkenin yetkili makamları, ihlalin meydana geldiği ülke yetkili makamlarının talebi üzerine aşağıdaki tedbirlerden birini alacaklardır:

Mesul taşıyıcıya yürürlükte bulunan hükümlere uymanın ihtarını

Mesul taşıyıcıya müsaade belgesi verilmesinin durdurulması veya verilmiş bulunan bir

izin, diğer ülke yetkili makamının taşıyıcıyı taşımadan mahrum ettiği süre içinde geri alınması

Yetkili makamlar alınan tedbirlerden birbirlerini haberdar edeceklerdir.

MADDE 15

(1) Akit taraflardan birinin yetkili makamının talebi üzerine her iki akit tarafın yetkili

makamlarının temsilcilerinden oluşacak bir Karma Komisyon, nakliyatın geliştirilmesi ve iş bu anlaşmanın yürütülmesine nezaret etmek amacıyla veya meydana çıkabilecek herhangi bir sorunu karşılıklı anlaşma yolu ile çözümlmek üzere toplanacaktır.

(2) Bu anlaşmanın yürütülmesi için iki akit taraf bir protokol yapacaklardır; bu protokol, anlaşma ile aynı zamanda imzalanacak ve onun tamamlayıcı bir parçası olacaktır.

(3) Karma Komisyon protokolü tadile yetkilidir.

MADDE 16

Bu anlaşma, Federal Almanya Cumhuriyeti Hükümeti Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ne anlaşmanın yürürlüğe giriş tarihinden itibaren üç ay içinde aksine bir beyanda bulunmadığı takdirde, Berlin Bölgesi (Land Berlin) için de geçerli olacaktır.

MADDE 17

(1) Bu anlaşma, akit tarafların yürürlüğe giriş için dahili işlemleri tamamlandığını birbirlerine bildirdikleri tarihte yürürlüğe girecek ve geçici olarak anlaşmanın imza tarihinin 45'inci gününden itibaren uygulanacaktır.

(2) İş bu anlaşma, yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir yıl için geçerli olacak ve akit taraflardan biri tarafından yazılı olarak altı ay öncesinden fesih ihbarında bulunulmaması halinde bir yıllık sürelerle kendiliğinden yenilecektir.

Ankara'da 8 Eylül 1977 tarihinde Türkçe, Almanca ve İngilizce dillerinde üç asıl nüsha olarak yapılmıştır. Türkçe ve Almanca metinlerin aynı tefsiri halinde İngilizce metin esas alınacaktır.

Türkiye Cumhuriyeti
Hükümeti adına

Federal Almanya Cumhuriyeti
Hükümeti adına

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE FEDERAL ALMANYA
CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA KARAYOLLARI İLE YOLCU VE EŞYA
TAŞINMASINA MÜTEALLİK ANLAŞMANIN 15'İNCİ MADDESİ UYARINCA
TANZİM OLUNAN PROTOKOL

I. YOLCU NAKLİYATI

(1) Anlaşmanın 2'inci maddesinin 2'inci paragrafında öngörülen kontrol belgeleri, Türk vasıtaları için Ek 1'de, Alman vasıtaları için ise Ek 2'deki modele göre tanzim olunacaktır. Kontrol belgeleri motorlu vasitanın kayıtlı olduğu memleketin yetkili makamları veya bu konuda o memleketçe yetkili kılınacak sair bir makam tarafından tanzim olunacaktır.

(2) Anlaşmanın 3'üncü maddesinde öngörülen arızı nakliyatla ilgili izin belgesi, Alman taşıyıcılar için Ankara'da Ulaştırma Bakanlığı, Türk taşıyıcılar için ise Bonn'da Nakliyat Bakanlığı'na verilecektir.

Söz konusu izinler için müracaatlar, Alman taşıyıcılar için Ankara'daki Ulaştırma Bakanlığı'na, Türk taşıyıcılar için Bonn'da bulunan Federal Nakliyat Bakanlığı'na yapılacaktır.

Arızı nakliyatla gerekli müsaade belgelerinin istihsalı için yapılacak müracaatlarda özellikle aşağıdaki hususlar belirtilecektir:

- Taşıyıcı firma adı ve adresi
- Siparişi yapan seyahat acentasının adı ve adresi
- Yolcuların geldikleri ülke
- Kullanılacak motorlu vasıtaların plaka numaraları ve oturma kapasiteleri,

- Seyahatin hareket ve varış yerleri
- Güzergah
- Hudut geçme noktaları
- Seyahat tarihleri
- Sürücü adedi.

Gerektiği takdirde, iş bu müracaat ve izin modelleri her iki ülkenin Nakliye Ulaştırma Bakanlıkları tarafından saptanacaktır.

İki ülkenin Nakliye ve Ulaştırma Bakanlıkları, her sene sonunda verilen izinlerin sayısını birbirlerine bildireceklerdir.

(3) Anlaşmanın 4'üncü maddesinde öngörülen tatil yörelerine yapılacak gidiş gelişlerle ilgili izin müracaatları, Alman taşıyıcıları tarafından, Ankara'daki Ulaştırma Bakanlığı'na yapılacaktır. Bu bakanlık taşıyıcının Türkiye'deki güzergahıyla ilk kararını doğrudan müracaatçıya intikal ettirecektir. Söz konusu kararın bir örneği aynı zamanda, Bonn'daki Federal Nakliye Bakanlığı'na gönderilecektir.

Anlaşmanın 4'üncü maddesinde öngörülen tatil yörelerine gidiş gelişlerle ilgili Türk izin müracaatları ise, Türk taşıyıcılar tarafından Federal Nakliyat Başkanlığı'na yapılacaktır. Yetkili Alman makamı kararını doğrudan Türk müracaatçısına gönderecektir. Kararın bir örneği Ankara'daki Ulaştırma Bakanlığı'na gönderilecektir.

Alman ve Türk taşıyıcıları tarafından tatil yörelerine yapılacak gidiş gelişlerle ilgili izin müracaatları özellikle aşağıdaki hususları ihtiva edecektir:

Taşıyıcı firmanın adı ve adresi

Siparişi yapan seyahat acentasının adı ve adresi

Yolcuların geldikleri ülke

Kullanılacak motorlu vasıtaların plaka numaraları ve oturma yeri kapasiteleri

Seyahatin hareket ve varış yerleri

Vasıtanın güzergahı

Hudut geçme noktaları

Seyahat tarihleri

Sürücülerin sayıları,

Gerekli görüldüğü takdirde, iş bu müracaat ve izin modelleri her iki ülkenin Ulaştırma Bakanlıkları tarafından saptanacaktır.

(4) Anlaşmanın 5'inci maddesinde öngörülen muntazam taşımalarla ilgili müracaatlar bilhassa aşağıdaki hususları ihtiva edecektir:

Taşıyıcı firma adı ve adresi

Kullanılacak motorlu vasıtaların kayıt numaraları ve yolcu kapasiteleri

Tarife tasarıları, ücretleri ve bilet ücretleri miktarı tasarıları, nakliyat şartları tasarıları

Müracaata müteallik iznin geçerlilik süresi

Taşıma müddeti

Hudut geçme noktaları.

II. EŞYA NAKLİYATI

(1) İş bu anlaşmada bahsi geçen “yetkili makamlar” tabirinden:

a) Federal Almanya Cumhuriyeti'nde, Federal Nakliyat Bakanlığı (Bundesminister für Verkehr) veya bu Bakanlığın yetkili kılacağı herhangi bir makam.

b) Türkiye Cumhuriyeti'nde, Ulaştırma Bakanlığı anlaşılacaktır.

(2) İzin belgelerinin kullanılması bazı tip mal taşınması ile kısıtlanabilir (mesela ev eşyası nakli). Kısıtlama izin belgesi üzerine dercedilecektir.

İzin belgelerinin muteberlik süresi 3 ayı geçemez.

Transit dönüş seferinde izin belgesi hamili diğer ülkeden kendi ülkesine, veya normal trafik yolu olarak kendi ülkesinden geçilmek şartıyla üçüncü ülkelere yük alabilir.

(3) İzin belgeleri iki lisanda düzenlenecektir. Alman ve Türk taşıyıcıları için izin örnekleri, bu protokolün 3 ve 4 numaralı eklerinde gösterilmiştir.

Ankara'da 8 Eylül 1977 tarihinde Türkçe, Almanca ve İngilizce dillerinde, her üç metin de aynı şekilde muteber olmak üzere ikişer nüsha tanzim edilmiştir. Türkçe ve Almanca metinlerin ayrı tefsiri halinde, İngilizce metin esas alınacaktır.

Türkiye Cumhuriyeti

Hükümeti adına

Federal Almanya Cumhuriyeti

Hükümeti adına

ÖZGEÇMİŞ

1984 yılında Manisa'nın Akhisar ilçesinde doğan Sertaç AKAY ilk ve orta öğrenimini bu şehirde tamamladı. 2002 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümünde yüksek öğrenimine başladı. 2006 yılında lisans eğitimini başarı ile tamamlayarak aynı üniversitede Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başladı. Aynı zamanda 2006 yılından bu yana özel bir kuruluştaki çalışmaktadır.