

T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İŞLETME ANABİLİM DALI  
ÜRETİM YÖNETİMİ VE PAZARLAMA BİLİM DALI

AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNE KARAYOLU İLE  
YAPILAN TEKSTİL İHRAÇ TAŞIMALARINDA  
TAŞIMA FİRMALARININ TEMEL SORUNLARI  
VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Yüksek Lisans Tezi

**Gülnur ETİ**

Danışman: Doç. Dr. Haydar AKSOY

İSTANBUL 1996

## İÇİNDEKİLER

SAYFA NO:

|                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| 1. GİRİŞ .....                                                       | 1  |
| 2. PAZARLAMADA TAŞIMANIN ÖNEMİ.....                                  | 4  |
| 3. GENEL BAKIŞ ALTINDA ULAŞTIRMA .....                               | 7  |
| 3.1. Ulaştırmanın Tanımı ve Önemi.....                               | 7  |
| 3.2. Ulaştırmanın Tarihsel Gelişimi.....                             | 8  |
| 3.3. Ulaştırmanın Fonksiyonları .....                                | 10 |
| 3.3.1. Ekonomik Fonksiyonlar .....                                   | 10 |
| 3.3.2. Sosyal Fonksiyonlar .....                                     | 11 |
| 3.3.3. Politik Fonksiyonlar .....                                    | 12 |
| 4. TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK<br>(EŞYA) TAŞIMACILIĞI ..... | 13 |
| 5. GENEL OLARAK TAŞIMA FİRMALARININ<br>SORUNLARI .....               | 16 |
| 6. TAŞIMA FİRMALARININ KARŞILAŞTIKLARI TEMEL<br>SORUNLAR .....       | 20 |
| 6.1. Araçların Modernizasyon Sorunu .....                            | 20 |
| 6.2. Geçiş Belgeleri Sorunu .....                                    | 26 |
| 6.3. Geçiş Ücretleri Sorunu .....                                    | 30 |
| 6.4. Haberleşme Sorunu .....                                         | 31 |
| 6.5. Tır Karnesi İle İlgili Sorunlar .....                           | 33 |
| 6.6. Vize Sorunu .....                                               | 34 |
| 6.7. Pasaport İşlemleri İle İlgili Sorunlar .....                    | 36 |

|                                                                                                                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 7. TEKSTİL İHRAÇ TAŞIMASI YAPAN ARAÇLARIN<br>TEMEL SORUNLARINI ORTAYA KOYMAK VE ÇÖZÜM<br>ÖNERİLERİ BELİRLEMEK ÜZERE UYGULAMAYA<br>DAYALI BİR ARAŞTIRMA ..... | 37 |
| 7.1. Türkiye'de Tekstil Sektörünün Genel Durumu.....                                                                                                         | 37 |
| 7.2. Araştırmanın Metodolojisi .....                                                                                                                         | 39 |
| 7.2.1. Amaç ve Kapsam.....                                                                                                                                   | 39 |
| 7.2.2. Araştırmanın Türü .....                                                                                                                               | 39 |
| 7.2.3. Anakütle ve Örnek Hacminin Belirlenmesi .....                                                                                                         | 40 |
| 7.2.4. Veri Elde Etme Yöntemi.....                                                                                                                           | 40 |
| 7.2.5. Araştırmanın Bulguları ve Değerlendirme .....                                                                                                         | 41 |
| 8. ÖZET VE SONUÇ .....                                                                                                                                       | 54 |
| EK 1 .....                                                                                                                                                   | 58 |
| EK 2 .....                                                                                                                                                   | 69 |
| KAYNAKÇA .....                                                                                                                                               | 70 |

## I. GİRİŞ

İnsanın ve eşyanın yer değiştirmesi eski çağlardan beri insanoğlu için bir zorunluluk olmuştur. Bu zorunluluğun gerçekleşmesinde kullanılan araçlarda dünyadaki gelişmeye bağlı olarak gelişmiş ve ulaştırma bugün bir sektör halini almıştır.

Ulaştırmanın modern ekonomilerin ve toplumsal gelişmenin temel ögesi, üretimin gerçekleşmesinin ön koşulu olduğunu söylemek mümkündür. Çünkü ulaştırma, kalkınmayı belirleyen önemli ekonomik değişkenleri etkilemek suretiyle ekonomiye bir yön verme etkisine sahiptir.

Ülkelerin ekonomik gelişimlerine göz atıldığında, gelişmiş ülkelerin iç ve dış pazarlar arasındaki bağları sağlamak amacıyla öncelikle ulaştırma sektörünü geliştirdikleri görülmektedir. Yani gelişmiş ülkeler ticaretlerinin atardamarlarını oluşturan uluslararası taşımacılığı da bir sistem içerisinde oluşturmuşlardır.

Ulaştırma sistemleri (karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu), dünyadaki teknolojik gelişmelerden payını alarak gelişmektedir. Dış ticarete ulaştırma sistemlerinin seçiminde pek çok faktör -sürat, ucuzluk, güven, zaman, aktarmasız taşıma- önemlidir. Karayolu aktarmasız, kısa sürede ve zamanında malı yerine ulaştırma özelliklerinden ötürü önem kazanmıştır ve gittikçe daha fazla tercih edilen bir taşıma sistemi olmuştur. Ülkemizde yük taşımacılığının % 76'ya yaklaşan önemli bir bölümü karayolu ile yapılmaktadır <sup>(1)</sup>

---

(<sup>1</sup>) Ulaştırma Alt Komisyon Raporu, DPT Yayınları, Ankara, 1994.

Türkiye'de karayolu taşımacılık sektörü 1994 yılı verilerine göre Türk ekonomisine 800 milyon dolar civarında döviz girdisi sağlamıştır ve bunlardan 340 milyon dolar ile en fazla döviz getiren taşımalar Avrupa'ya yapılan ihraç taşımalarıdır<sup>(2)</sup>.

Dış ticaretin gelişmesi, ihracata bağımlı bulunmaktadır. Türk araçlarının ihraç seferleri içindeki payı değer olarak %72.8'dir <sup>(3)</sup>. Tekstil ihracatı Türkiye'nin dış satımında önemli bir yere sahiptir. Buna göre ülkemiz ihracatının belkemiği olan tekstil taşımalarının değer olarak %90'ı ülkemiz tır filosuyla yapılmaktadır <sup>(4)</sup>. Görüldüğü üzere genel ihraç seferleri içinde %72.8 olan Türk araçlarının payı tekstil taşımaları söz konusu olduğunda %90 oranına ulaşmaktadır. Bu da tekstil ihraç taşımalarının genel ihraç taşımalar içindeki yerini ve önemini belirtmektedir.

Türkiye'de yakın zamana kadar firmalar, dış ticareti salt malı üretmek, pazarlamak ve satmak olarak görmüşlerdir. Son yıllarda malı en kısa ve en güvenli şekilde dış pazara ulaştırmanın önemi ve sağladığı rekabet avantajı keşfedilmiştir.

Bir ülkede dışa açılmanın en önemli göstergeleri hızla büyüyen ve sayıları gün geçtikçe artan dış ticaret ve uluslararası nakliye firmalarıdır. Ekonomik ve güvenli nakliye olanaklarının geliştirilmesinin ülkenin ihracat potansiyeline sağlayabileceği avantajlar çok büyüktür.

---

<sup>(2)</sup> UND Sektör Raporu 1993-1994, S.38.

<sup>(3)</sup> "76 milyon tonluk taşıma, Dünya Ekonomi-Politika Gazetesi, İstanbul, 22. Ocak 1996, Dünya Dosyası, 4.

<sup>(4)</sup> "Devlet Bakanı Ali Şevki Ereke Sunulan UND Raporu", UND'nin Sesi Dergisi, İstanbul, Ağustos 94, S.15..

Bu nedenledir ki sorunlarını çözebilmiş bir firmanın rekabet şansını yakalayacağı ve dolayısıyla da ülke kalkınmasının belkemiği olan ihracattan beklenenin gerçekleşeceği söylenebilir.

Tezin amacı: uluslararası karayolu taşıma filomuz firmalarının Avrupa Birliği ülkelerine ihraç taşımalarında karşılaştıkları temel sorunlarını ortaya koyarak, bunlara karşı çözüm önerileri belirlemektir.

Tez: bu amaca ulaşmak üzere pazarlamada taşımanın önemi, genel bakış altında ulaştırma, Türkiye'de karayolu taşımacılığı ve önemi, taşıma firmalarının genel sorunları, taşıma firmalarının temel (ana) sorunları, tekstil taşıması yapan taşıma firmalarının temel sorunlarını ortaya koyarak çözüm önerileri belirlemek üzere yapılan uygulama ve sonuç-özet bölümlerinden oluşmaktadır.

Avrupa Birliği ülkelerine tekstil taşıması yapan firmaların ağırlıklı sorunlarını belirlemek üzere bir ön araştırma yapılmış ve sorunlar üçlü grup halinde sınıflandırılmıştır. Tezde bu sorunlardan iki grup ele alınarak teori ve uygulama kısmı bunun üzerine kurulmuş ve diğer grup ise kapsam dışı bırakılmıştır. Bunun nedeni ise ilk iki grup sorunun firmaların en fazla karşılaştıkları sorunlar (temel sorunlar) olmasıdır. Ayrıca konu nakliye işini bizzat gerçekleştiren Türk nakliye firmalarının bakış açısı ile ele alınarak, günümüz durumunu yani mevcut durumu belirlemek üzere yapılmıştır.

## 2. PAZARLAMADA TAŞIMANIN ÖNEMİ

Pazarlama, tüketicilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere ürün ve hizmetin tüketiciye akışı olarak tanımlanabilir. Diğer bir ifadeyle pazarlama: sizin piyasaya ne arzettiğimiz değil, pazarın ne istediği ve neye ihtiyaç duyduğunu analiz ederek talep edilen malların üretimini sağlayarak, kârlı ve istikrarlı bir biçimde üretilenin alıcıya ve tüketiciye ulaştırılması faaliyetidir <sup>(5)</sup>. Söz konusu faaliyetlerin gerçekleştirilmesi ve seçilen hedef pazardan istenilen tepkinin alınabilmesi ise pazarlama karması (4P) olarak ifade ettiğimiz kontrol edilebilir değişkenlerin -mamul, dağıtım, tanıtım, fiyat- biraraya getirilmesiyle mümkündür.

Pazarlama karması (karışımı), bir işletmenin ürününe olan talebi etkilemek üzere, mamul, dağıtım, tanıtım ve fiyat ile yapabileceklerini içine alır. Bu karmayla talep ne kadar karşılanır ve müşteri tatmin edilirse pazardaki başarı oranı o kadar yüksek olur.

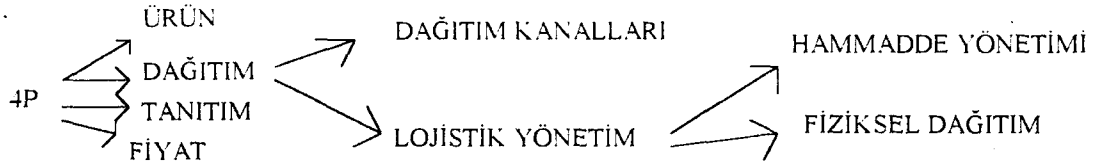
Buna göre hedef pazar için ürün geliştirme ve satışa hazır hale getirmeden sonra ürünü pazara göndermek gerekir ki bu da ulaştırma ile mümkündür. 4P'den dağıtım fonksiyonu sayesinde ürünün hedef kitleye ulaşması ve üründen beklenen faydanın sağlanması mümkündür.

Pazarlama karması olarak ifade ettiğimiz 4P elemanlarından dağıtım: uygun ürünlerin, uygun zamanlarda, uygun yer ve yerlerde alıcılara ulaştırılması ve teslimiyle ilgili işletme içi ve dışı kişi,

---

<sup>(5)</sup> YILBAZ ÇOBAN, N.: İnsan Kaynaklarında Pazarlama ve İnsan İlişkileri, Milliyet Gazetesi, İstanbul-31/12/1995, S. 20.

kurum, kuruluş, yer, araç, ve faaliyetleri kapsar <sup>(6)</sup>. Pazarlama elemanlarından dağıtım alt karmasını şu şekilde ayırmak mümkündür <sup>(7)</sup>:



Şekil 1: 4P'den dağıtım alt karması

Bu ayırım içerisinde fiziksel dağıtım: malların üreticiden tüketiciye kadar olan fiziki akışına ve bu akışı sağlamak için gerekli olan eylemlere (fiziksel dağıtımın fonksiyonu olarak bildiğimiz taşıma, depolama, stoklama, sipariş işleme) dayanır. Yer ve zaman faydası yaratması nedeniyle fiziksel dağıtım önemlidir ve fiziksel dağıtıma ihtiyaç duyulmuştur. Buradan hareketle fiziksel dağıtımı ürünlerin gerekli noktalar arasında ve gerekli zamanlardaki hareketi olarak tanımlamak mümkündür ve bu sayede talep karşılanmış, müşteri tatmin edilmiş olur.

Fiziksel dağıtımın fonksiyonlarından biri olan taşımanın pazarlamada önemi kuşkusuz büyüktür. Uluslararası pazarlarda pazarlama faaliyetleriyle zaman, mekan ve mülkiyet faydasının yaratılması ancak etkin bir taşıma faaliyetiyle mümkündür. Özellikle

<sup>(6)</sup> TEK, Ö. B.: Pazarlama İlkeler ve Uygulamalar, Memleket Matbaası, İzmir 1991, S.355.

<sup>(7)</sup> TEK, Ö. B.: Pazarlama İlkeler ve Uygulamalar, Memleket Matbaası, İzmir 1991, S.355, 356.



Türkiye gibi gelişmekte olan ve yüksek enflasyonla karşı karşıya olan ülkelerde artan finans maliyetleri nedeniyle üretimin ve dağıtımın vaktinde yapılması gerekmektedir. Taşıma sayesinde üretilen mal tüketiciye uygun zamanlarda, uygun yerlere gerekli miktarlarda ve en düşük maliyetle, en hızlı şekilde ulaşabilmektedir.

Taşınacak mal için belirlenecek optimal bir taşıma sistemi, önemli parasal tasarruflar da elde etmek imkanı verecektir. Ayrıca dağıtımın verimli olması ülkemizin gayri safi milli hasılasına hatırı sayılır bir oranda katkı sağlayacaktır; çünkü bir ürün ancak en hızlı ve en güvenli bir şekilde tüketiciye arz edildiğinde değer kazanacak ve milli ekonomiye artı değer girecektir (\*).

Görüldüğü gibi taşıma pazar sisteminin işleyişini kolaylaştırmakta, üretilen bir malın taşıma olmaksızın değer kazanması malın yer ve zaman faydasının oluşması mümkün olmamaktadır. Bu durum ancak tüketici yönlü modern pazarlama kavramı içerisinde zincirin son ve en önemli halkası olan müşterinin her türlü malı istediği miktarda ve zamanda teslim alması yani pazarlama ve dağıtım faaliyetlerinin bütünleşmesi ile mümkün olacaktır.

---

(\*) BÜYÜKÇETİN, Y.: Lojistik Planlama ve Dağıtımın Önemi, Dünya Ekonomi-Politika Gazetesi, İstanbul-16 Ocak 1995, Dünya Dosyası 3, S.3.

### 3. GENEL BAKIŞ ALTINDA ULAŞTIRMA

#### 3.1. Ulaştırmanın Tanımı ve Önemi

Birçok şekilde tanımlanabilen ulaştırma, geniş anlamda birbirinden ayrı yerde bulunan insanlar ve malların yer değiştirme işlemine denirken, dar anlamda bu durum taşıma olarak ifade edilmektedir <sup>(9)</sup>.

Ulaştırmada amaç, sadece insanların ve malların yer değiştirmesi değil, bu yer değiştirmeden istenilen yararı sağlayabilmek için ulaştırmanın en uygun ve ekonomik olarak yapılmasıdır. O halde ulaştırma, bir yarar sağlamak üzere kişilerin ve eşyanın uygun ve ekonomik biçimde yer değiştirmesi olarak tanımlanabilir <sup>(10)</sup>.

Ekonomik açıdan ulaştırmanın tanımı yapılacak olursa ekonomik anlamda ulaştırmanın insan ve eşyanın ihtiyaçları tatmin bakımından zaman ve mekan faydası sağlayacak biçimde yer değiştirmesini mümkün kılan bir hizmet olduğu söylenebilir <sup>(11)</sup>.

Görüldüğü gibi taşıma, birbiriyle etkileşim halinde birçok unsurun birarada olmasıyla meydana gelen ve ülke kalkınmasında büyük önemi olan bir hizmettir.

Etkin bir ulaştırmanın olmayışı toplumun tüketim yeteneği daraltır ve bolluk içinde kıtlık paradoksu ekonomik hayata hakim olur <sup>(12)</sup>.

<sup>(9)</sup> ÇAKICI, L.: Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık, A.Ü.-S:BF Yayını No:421, Ankara 1978, S.:11.

<sup>(10)</sup> ERGÜN, İ.: Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Doçentlik Tezi, H.Ü- SİBF 1980, Ankara 1980, S.7-8.

<sup>(11)</sup> GÜNAY, M.: Ulaştırma Açısından Türkiye'nin Dış Ticaret Gerçekleşmeleri Analizi ve Deniz Ticaret Filosunun Planlaması Deniz Ticaret Odası Yayını No:13, İstanbul-1989, S.8.

<sup>(12)</sup> AYTAŞ, H.: Uluslararası Karayolu Yük. Taşımacılığı İşletmelerinin Yönetim ve Organizasyon Sorunları, Yüksek Lisans Tezi, İ.Ü- SBE 1994, İstanbul 1994, S:5.

Ulaştırmanın önemi sadece üretim sonrası bitmiş malların tüketim noktalarına taşınmasından ibaret değildir: üretim faaliyetlerinin başlayabilmesi için gerekli olan hammaddeyi üretim merkezlerine sevk edebilmek hususunda da ortaya çıkar.

Ulaştırma malların bir yerden başka bir yere götürülmesinde köprü görevi görürken; aynı zamanda yer, zaman faydası da yaratmaktadır. Malın fazla olduğu yerden eksikliği hissedilen yerlere taşınması; malın, bu hareket sırasında değer kazanması ve yer faydası yaratmasını sağlar. Gerçekten de üretim işlemi tamamlanmış bir mal ancak ulaşım sayesinde tüketicilerin satın alma gücüne bağlı olan taleplerini uyandırmaktadır. Çünkü tüketici ulaşım ile tüketim noktalarına ulaşan malı talep edebilmektedir.

Ayrıca ulaştırmanın zaman faydası da malın istenildiği anda, istenildiği yerde bulundurulabilmesi sonucu oluşmaktadır. Bir malın faydası zaman unsuruyla ölçülebilmektedir. Malın bir yerden başka bir yere ulaştırılmasındaki gecikmeler değer kaybına yol açacaktır.

Anlaşıldığı gibi ulaştırma yarattığı yer ve zaman faydası ile oldukça önemli bir hizmeti yerine getirmekte ve ekonomiyi canlandırmaktadır.

### **3.2. Ulaştırmanın Tarihsel Gelişimi**

Ulaşım ve yük taşımacılığı insan tarihi kadar eskidir. Eski çağlarda insanlar yüklerini önce kendi sırtlarında sonradan eşek, katır, at ve deve gibi hayvanlara yükleyerek taşımışlardır <sup>(13)</sup>.

---

(13) "İlkel Taşımacılıktan Çağdaş Taşımacılığa", Dünya Ekonomi- Politika Gazetesi, İstanbul, 24 Ekim 1994, S.:15.

Ulaştırma, insanların topluluklar halinde yaşadığı eski çağlardan bugüne dek yaşamın bir parçası olmuş ve gelişen dünyaya paralel olarak, meydana gelen gelişmelerden payını almıştır.

İlk insanlar temel ihtiyaçlarını sağlayabilmek için hayvan izlerinin oluşturduğu yolları kullanmışlar daha sonraları ticari faaliyetlerin başlaması, savaş vb. ile beraber doğal yolları kullanarak uzak yerlere gitmeye başlamışlardır.

İlk olarak tekerlekli araçların kullanımıyla ilk yollar ortaya çıkmıştır. İsviçre'nin göl köyleri, sokakları ve Roma yolları ilk yollardan sayılmaktadır <sup>(14)</sup>. Eski Roma ve Yunan uygarlıklarında esirler tarafından çekilen tekerlekli araçlar da ilk taşıma araçlarıdır.

1492'de Amerika kıtasının keşfi ile dünya ticaretinde artmış ve canlanmış, İpek ve Baharat yollarının ulaşımına açılması, sömürgelerin çoğalması tekerlekli araçların geçeceği yolların yapımını hızlandırmıştır ve 19 yy.'da "Makadam" adı verilen yollar İngiliz Thomas Telford ve John Mc Adam tarafından gerçekleştirilmiştir <sup>(15)</sup>.

Fransız ihtilalinden sonra feodalizmin yerini kapitalizme bırakması ile makineleşme tüm dünyaya yayılmıştır. Buhar gücünün gelişmesi, tüm ulaşım sistemlerinde önemli gelişmelere sebep olmuştur. Dünyadaki gelişime bağlı olarak ulaştırma da gelişmiş ve bugünkü halini almıştır. Bugün ulaştırma karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu boru hattı ulaştırması şeklinde pek çok ulaştırma sistemiyle yapılabilmektedir.

---

(14) TÜMERTEKİN, E.: Ulaşım Coğrafyası, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul-1976, S.278.

(15) TOKGÖZ, M.: Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı Yapan Türk İşletmelerinde Muhasebe Organizasyon, Dr. Tezi, M.Ü. İİBF 1983, İstanbul 1983, S.:7.

### 3.3. Ulaştırmanın Fonksiyonları

Ulaştırmanın toplum yaşamında ekonomik fonksiyonlar sosyal fonksiyonlar ve politik fonksiyonlar şeklinde üç grupta toplanabilecek çok önemli fonksiyonları vardır <sup>(16)</sup>.

#### 3.3.1. Ekonomik Fonksiyonlar

Ulaştırma hizmetleri olmadan bir üretim faaliyetinin gerçekleşmesi düşünülemez. Ulaştırma: insan ve eşyanın yer değiştirmesi dolayısıyla üretimin gerçekleşmesi için ön koşuldur. Çünkü üretimin ana ögesi olan hammadde kaymaklarının üretim noktalarına getirilmesi ve böylece üretimi tamamlanan mamul maddenin pazara gönderilmesi (yani yer faydasının yaratılması) ancak ulaştırma ile mümkündür.

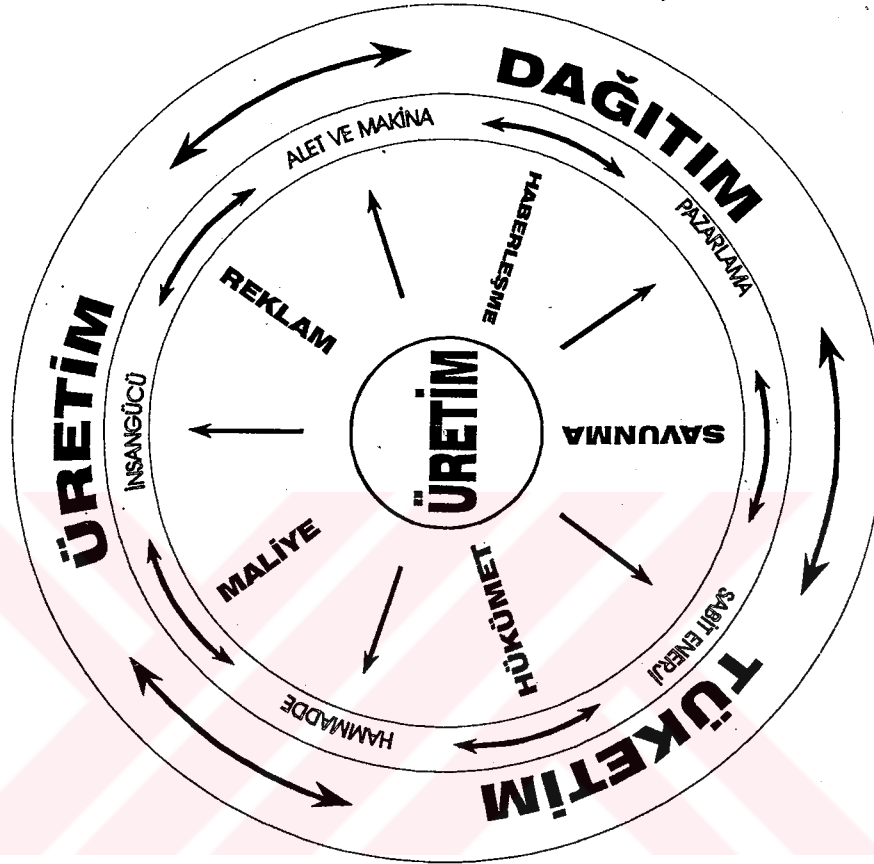
Ayrıca ulaştırma; hammadde, yarımamul ve mamul maddeleri zamanında pazara iletmek suretiyle toplam arz ve toplam talep arasındaki uyumu sağlar <sup>(17)</sup>.

Sanayileşmenin hızlanmasında yine en etkili öge ulaşımdır; üretim yerlerinin, hammadde, yakıt, enerji, alet ve makina, pazarlar ve insan gücü ile olan sıkı işbirliğinde ve bunların yanında hükümet politikası, maliye, milli savunma, haberleşme ve yayın ile üretim, dağıtım, tüketim arasında ulaştırmanın ne derece önemli bir rol oynadığı herkesce bilinmektedir ve şu şekilde göstermek olanaklıdır <sup>(18)</sup>;

<sup>(16)</sup> AYTAŞ, H.: Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı İşletmelerinin Yönetim ve Organizasyon sorunları Yüksek Lisans Tezi, İ. Ü. -SBE İF. 1994, İstanbul-Ekim 94.

<sup>(17)</sup> ERGÜN, İ.: Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Doçentlik Tezi, H.Ü. SİBF 1980, Ankara 1980, S.11.

<sup>(18)</sup> TOKGÖZ, M.: Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı Yapan Türk İşletmelerinde Muhasebe Organizasyonu, Doktora Tezi, M.Ü. İİBF 1983, İstanbul 1983, S.:8-9.



Şekil 2: Ulaştırma-Sanayii İlişkisi

Ulaştırma giderleri toplam üretim maliyeti içinde yer almaktadır. Bu nedenle iyi bir taşıma sistemi ulaşım maliyetlerini de azaltacaktır. Bu nedenledir ki ulaştırmanın ekonomiyi canlandırdığı ve hızlandırdığı, yön verdiği ve ekonomide buna bağlı olarak meydana gelecek gelişmenin ise ulaştırmayı teşvik edeceği kesindir.

### 3.3.2. Sosyal Fonksiyonlar

Ulaştırmanın ekonomik etkilerinin yanısıra sosyal etkileride mevcuttur. Ulaştırma herşeyden önce nüfusun belli bölgelerde

yayılan bu insanlar arasında kültür alışverişi artacak, ticaret ve sosyal ilişkiler hız kazanacaktır. Buna bağlı olarak gelişen sanayileşme ve şehirleşme olanakları toplum refahını arttıracaktır. Refah düzeyinin yükselmesi toplumları dış dünya ile daha fazla ilişki kurmaya yöneltir.

Kısaca ulaştırmanın toplumlararası ilişkilerin istenilen yönde değişmesine katkıda bulunduğu söylenebilir.

### 3.3.3. Politik Fonksiyonlar

Ulaştırma devlet mekanizmasının daha iyi çalışarak milli birliğin kuvvetlendirilmesinde ve ayrıca milli savunma ve güvenlik sistemleri açısından önemlidir.

Ulaştırma köy-kent, devlet-toplum entegrasyonunu başlatarak siyasal birliğin ve şuurun kuvvetlenmesini sağlar, homojen kaynaşmış bir toplum yaratır ve bir ülkede toplumsal ve ekonomik bütünleşme büyük ölçüde ulaşım sisteminin kalitesine ve etkinliğine bağlıdır <sup>(19)</sup>.

Görülüyor ki ulaştırma hizmetleriyle ülkenin ekonomik, politik ve toplumsal yapısının değişmesi ve iyileşmesi mümkündür. Ulaştırma dolaylı olarak bir yön verme etkisine sahiptir. Önemli olan bu etkiden yararlanabilmek için ulaştırma sistemlerini iyileştirmek ve gerekli yenilikleri takip etmektir.

---

<sup>(19)</sup> ERGÜN, İ.: Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Doçentlik Tezi, H.Ü- SİBF 1980, Ankara 1980, S.:10

#### 4. TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK (EŞYA) TAŞIMACILIĞI

Uluslararası karayolu yük taşımacılığı 15.01.1959 tarihinde Cenevre'de kurulan uluslararası Karayolu Taşımacılar Birliğinin (IRU) 7 Ocak 1960 tarihinde imzaladığı TIR sözleşmesine göre yapılan taşımacılıktır. Türkiye bu sözleşmeyi 24 Mayıs 1966 tarihinde yürürlüğe koymuştur.

Karayolu taşımacılığı diğer taşıma şekillerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Türkiye ihracatının mal değeri olarak % 50'si uluslararası karayolu ile taşınmaktadır <sup>(20)</sup>. Karayolu taşımacılığının daha fazla tercih edilmesinin sebebi ihracatçıya sağladığı çeşitli avantajlar olmuştur. Bu avantajlar <sup>(21)</sup>;

- Alıcının deposuna kadar tek bir araçla taşınabilme kolaylığı getirmesi ve bundan dolayı çok modellen bir taşıma sistemi kullanılsa dahi tamamlayıcılık özelliği bulunmaması,

- Kapıdan kapıya aktarmasız taşıma olanağı malların düşük maliyetli ambalajlarla sevk edilmesi gibi bir avantaj yaratması,

- Aktarmasız taşıma olanağı sunacağından taşınan yük üzerinde diğerlerine oranla daha az işlem gerektirmesi ve malların daha az hasar görmesini sağlaması,

- Küçük miktarlarda mal satın alma kolaylığı sağlandığından alıcıya finansman rahatlığı getirmesi,

<sup>(20)</sup> ULUSOY, S.: Maddi Değil Manevi Destek İstiyoruz, UTA Dergisi, İstanbul-Şubat 1996, Sayı:8, S.14.

<sup>(21)</sup> Karayolu Taşımasında Bilinmesi Gerekenler, Rota Dergisi, İstanbul 1995, S.:14.



- Karayolunun olumsuz iklim koşullarından fazlaca etkilenmemesinden ötürü ihracatçıya malını hazırladığı anda sevketme olanağı sağlaması olarak sıralanabilir .

Kısaca son 30 yıl içinde karayolu taşımacılığının en önemli avantajı kapıdan kapıya teslim olanağı ile esneklik sağlaması, her zaman kendinden faydalanılabilir olması; hacim, yer ve zaman açısından taşımacılık gereksinimine büyük uyum yeteneği ve taşıtlarda kullanılan yüksek teknolojidir, bu durum karayolu taşımacılığını çağdaş ekonominin ayrıcalıklı bir ortağı konumuna getirmiştir <sup>(22)</sup>.

Türkiye'de 1960'larda uluslararası karayolu yük taşımacılığının % 90'ı aşan bölümü denizyolu ile yapılmaktaydı. Yukarıda da sözedildiği gibi 1966'da yürürlüğe giren TIR sözleşmesiyle bu durum değişmeye başlamış ve kara taşımacılığı çok büyük atılımlar yaparak gelişmeye başlamıştır. Özellikle 1980 yılında 24 Ocak kararıyla beraber yoğun olarak verilen teşviklerle ve bedelsiz ithalatla hem firma sayısı hem de taşıma kapasitesi hızla artmıştır.

Tablo 1- Uluslararası Taşımacılık Yapan Firma ve Araç Sayıları

| Yıllar | Firma Sayısı | Çekici | Toplam Kapasite (ton) |
|--------|--------------|--------|-----------------------|
| 1983   | 445          | 6004   | 124.000               |
| 1987   | 490          | 7968   | 204.612               |
| 1991   | 375          | 6991   | 249.642               |
| 1994   | 587          | 7607   | 282.088               |

Kaynak: Prof. Dr. Muhteşem Kaynak, Dışa Açılma ve Uluslararası Yük Taşımacılığı, UTA Dergisi, İstanbul- Şubat 1996, S.38

<sup>(22)</sup> BARLATEY, R.L.: Road Transport and The Globalisation of The Economy, World Freight International 1996, S.139.

Fakat özellikle bedelsiz ithalat yoluyla ÷lkemize 1983-1986 yılları arasında birçok hurda denebilecek araçta girmiştir. Sektör halen bu eski araçlarla mücadele etmek zorunda kalmaktadır.

Ayrıca uluslararası karayolu taşımacılığından doğan sorunların çözümlenmesi amacıyla özel kesim tarafından Uluslararası Nakliyeciler Derneğı (UND) kurulmuştur. Üyeler tarafından seçilen bir yönetim kuruluyla idare edilen dernek sektörünün devlet ile koordinasyonunu sağlamaktadır.

Uluslararası karayolu yük taşımacılığı Türkiye için önemli döviz kaynağı olan bir hizmet sektörüdür. Bu nedenle Türk ekonomisinde yeri ihracatın artması ile her geçen gün daha da önem kazanmaktadır.

Tablo 2- Karayolunda Türk Araçlarının Döviz Gelirleri

| Yıllar | Döviz Geliri (Milyon Dolar) |
|--------|-----------------------------|
| 1984   | 730                         |
| 1985   | 707                         |
| 1986   | 489                         |
| 1987   | 601                         |
| 1988   | 596                         |
| 1989   | 615                         |
| 1990   | 590                         |
| 1991   | 671                         |
| 1992   | 581                         |
| 1993   | 634                         |
| 1994   | 884                         |

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı 94 Faaliyet Raporu

## 5. GENEL OLARAK TAŞIMA FİRMALARININ SORUNLARI

Uluslararası nakliyecilik, uluslararası ticaretin gelişmesine bağlı olarak gelişme gösteren bir sektördür. Bir ülkede uluslararası ticaretin gelişmesinin işaretlerinden biri olarak taşıma firmalarının giderek artması gösterilebilir.

Bu nedenle yapılacak güvenli ve ekonomik taşımaların taşıma firmalarını geliştireceği ve güçlendireceğini, bu durumunsa ülkenin ihracat potansiyeline çok büyük avantajlar sağlayarak dış ticareti arttıracaklarını söylemek mümkündür.

Günümüzde taşıma firmalarının sayıları giderek artarken her sektör gibi sorunları da beraberinde artmaktadır. Sorunların kaynağı, ülkenin içinde bulunduğu durum, hükümet politikaları, ekonomik kararlar olabileceği gibi dünyadaki ekonomik ve politik dalgalanmalarda olabilmektedir.

Her sektörde olduğu gibi bu sektörde de önemli olan taşıma firmalarının artan rekabet ve karmaşıklaşan müşteri taleplerini gözönünde bulundurarak, sorunları ile fırsatlarını ortaya koymaları ve sorunlarını, ellerindeki fırsatları kullanarak en aza indirmeleri ve hatta bertaraf edebilmeleridir.

Daha önce de belirtildiği gibi taşımacılık firmalarının sorunlarını belirleyebilmek için herşeyden önce bir ön araştırma yapılmıştır. Yapılan bu ön araştırmaya göre firmaların sorunları ağırlıklarına göre üç grupta şöyle sınıflandırılabilir:

- I. grup sorunlar**
  - araçların modernizasyonu sorunu
  - geçiş belgeleri sorunu
  - geçiş ücretleri sorunu
  - tır karnesi ile ilgili sorunlar
  - haberleşme ile ilgili sorunlar
- II. grup sorunlar**
  - Vize işlemleri ile ilgili sorunlar
  - Pasaport ile ilgili sorunlar
- III. grup sorunlar**
  - eğitim
  - güzergah sorunu
  - hukuki sorunlar
  - diğer sorunlar

Taşımacı firmaların üç grup halinde belirtilen sorunları içerisinde ilk iki grup firmaların en çok karşılaştıkları sorunlar -temel sorunlar- olarak tespit edilmiştir. Bu noktadan hareketle bir sonraki kısımda bu iki grup sorun firmaların temel sorunları olarak detaylı şekilde incelenecektir.

Diğer grup sorunlar arasında yer alan eğitim sorunları, güzergah sorunları, hukuki sorunları ve diğer sorunları da bilgi vermek amacıyla burada açıklamakta fayda vardır. Buna göre;

- Üçüncü grup sorunlar arasında yer alan eğitim, her sektörde olduğu gibi taşımacılık sektörü içinde gereklidir. Eğitim eksikliği sektörde kendini zaman zaman sorun olarak göstermektedir. Gerek firma yöneticilerin gerekse çalışan personel ve şoförlerin taşımacılık konusunda eğitimi ve ayrıca buna ilave olarak sektörün uluslararası faaliyetleri gerektirmesinden ötürü yabancı dil eğitimi gereklidir. Bu eğitim UND tarafından Ulaştırma Bakanlığı denetiminde yöneticilere, personel ve şoförlere yönelik olarak kurs programı şeklinde düzenlenmelidir. Hatta bu konu ile ilgili olarak üniversitelerde

bölümler açılarak eğitim verilmeye çalışılmalıdır. Bu; eksikliğin giderilmesi, dolayısıyla sorunların ortadan kaldırılması konusunda atılmış önemli bir adım olacaktır.

- Güzergah sorunu, son yıllarda Avrupa'ya karayolu ile çıkışlarda güzergah üzerinde meydana gelen ve uluslararası taşımacılığı son derece olumsuz bir şekilde etkileyen sorundur. Karayolu ile çıkış yapan araçlar 1991'de patlak veren iç savaşa kadar genellikle Yugoslavya üzerinden Orta Avrupa ülkelerine ulaşmaktaydı. 1991'deki iç savaş ile Yugoslavya parçalanınca bu karışık karayolu ile uluslararası taşımacılık yapan firmaları etkilemiş ve güzergah sıkıntısı yaşanmasına sebep olmuştur. Şimdi Yugoslavya yerine Romanya üzerinden istenilen yere ulaşmaya çalışılmaktadır. Ya da eskiden sadece İtalya ve Güney Fransa için kullanılan Ro-Ro ile güzergah sıkıntısı hafifletilmektedir.

- Hukuki sorunlar, firmaların hukuk ile ilgili birtakım aksaklıklardan ötürü karşılaştıkları sorunlardır. Taşımacılık sektöründe taşımaları düzenlemek üzere "Karayolu Eşya Taşıma Yönetmeliği" mevcuttur. Fakat yönetmelik zaman zaman yeterli olmamakta yönetmelik yerine bir taşıma kanunu çıkarılması gerekmektedir. Ayrıca taşımacıların senelerdir karşı karşıya oldukları kaçakçılık ve çalıntı mallar ile ilgili birtakım sorunlar, bu konu ile ilgili yasaların çok eski yıllardan kalma olması ve günümüz sorunlarına cevap vermemesinden ötürü mevcuttur. Sigorta sorunu da yine yasalar kapsamında düzenlemesi gereken bir başka sorundur. Tüm bu hukuki sorunların çıkarılacak bir "Taşıma Kanunu" ile tek bir çatıda toplanarak çözülmesi gerekmektedir.

- Diğer sorunlar ise firmaların organizasyon sorunları ve alt yapı ile ilgili sorunlarıdır. Firmaların ülke içinde ve dışında verimli bir şekilde çalışabilmek için en iyi şekilde organize olmaları gerekmektedir. Yurtdışında firmaların ilgili bürolarının bulunması firmalara daha iyi hizmet vermek konusunda yardımcı olacaktır. Ayrıca özellikle bazı ülkelerde iç karışıklıklar ve dağılmalar nedeniyle alt yapı eksiklikleri mevcuttur. Bu durum da zaman zaman sorun yaratabilmektedir.

Bugün taşıma firmaları sözüedilen bütün bu sorunlarla karşı karşıyadır. Bir taşıma faaliyetinin gerçekleşmesi sadece insan ve malların bir yerden başka bir yere aktarılmasını değil aynı zamanda araçların modernizasyonunu, ekonomik açıdan maliyetlerin minimizasyonunu da içeren karmaşık bir düzendir.

Avrupalı bir taşıyıcı daha çok verim, kâr ve rekabet gücü için araçların sorunlarını çözmüş ve konuyla ilgili bir takım standartları uygulamaya koymuştur. Buna göre Avrupa'lı bir taşıyıcı bu sorunlarını çözmüş araçları ile Türkiye- Orta Avrupa arasında yılda ortalama 20-22 sefer yapabilirken Türkiye'de bu sayı 10 civarındadır <sup>(23)</sup>.

Bu nedenle sözüedildiği üzere karmaşık bir düzen olan taşımacılıkta taşıma firmalarının sorunlarını çözmeleri taşıma faaliyetinin düzenli olarak gerçekleşmesini mümkün kılacağı gibi tüketici ve toplum yaşamına katkıda bulunarak hem kâr, hem pazar payı hem de güç ve olumlu bir imaj meydana getirecektir.

---

(<sup>23</sup>) AĞRALI, S.:Sektör 94'e Çözüm Bekleyen Sorunlarla Girdi, Dünya Ekonomi-Politik Gazetesi, İstanbul 10 Ocak 1994, D.D. 2, S:14.

## **6. TAŞIMA FİRMALARININ KARŞILAŞTIKLARI TEMEL SORUNLAR**

Uluslararası nakliye pek çok sektör için önemli ve en iyi şekilde üretilmesi gereken bir hizmettir. Bu hizmet her zaman bu özelliği taşımasına ve bu sektörde çaba gösterilen tüm iyi niyet ve üstün performansına rağmen bir takım sorunlarla karşı karşıyadır. Bu sorunlar aşağıda açıklanmaktadır.

### **6.1. Araçların Modernizasyon Sorunu**

Taşıma faaliyeti dendiğinde herşeyden önce malın bir yerden başka bir yere götürülmesi için gerekli olan motorlu araçlar akla gelmektedir. Çekici (motorlu araç) dediğimiz bu araçlar olmaksızın taşıma yapılamaz. Bu nedenle burada sadece çekicinin (römork olmaksızın) sorunları ele alınmaktadır.

Buna göre motorlu araç; yolda kullanılmak üzere tasarlanmış, 4 tekerliğe sahip, yüklü ağırlığı 3.5 tonu ve maksimum hızı 25 km/saat'i geçen araçtır <sup>(24)</sup>.

Modern teknolojinin yarattığı olanaklar her sektör gibi taşımacılığı da yakından ilgilendirmekte ve rekabete yenik düşmemek için yeniliklerin takibi gerekmektedir.

Günümüzde Avrupa'da uluslararası taşımacılıkta kullanılan çekiciler (motorlu araçlar) 3-4 yaş civarındadır. Bu genç ve modern araçlar, taşımanın güvenli ve süratli yapılmasını sağlarken rekabet avantajı da beraberinde getirmektedir. Avrupa ülkeleriyle yapılan taşımalarda navlunların seviyesi kadar taşımacılıkta güven, sürat ve yeterlilikte

---

<sup>(24)</sup> Ulaştırma Alt Komisyon Raporu, DPT Yayınları, Ankara 1994, S:148.

önemlidir ve bu özelliklere sahip olmadan düşük maliyetle taşıma yapmanın ayırıcı bir fonksiyonu olmadığını belirtmek gerekir <sup>(25)</sup>.

Avrupa, araçları için bir takım özellikleri belirlemiş ve etkin bir taşıma için ülkelere girecek her taşıtın bu özelliklere sahip olması gerektiğini belirtmiştir. Çünkü taşımacılık sistemlerinde bir takım uluslararası standartların benimsenmesi mal ve hizmetlerin dünyanın öbür ucunda da olsa müşterilere hızlı ve ekonomik bir biçimde ulaştırılmasını sağlayacaktır <sup>(26)</sup>.

Gerçekten de araçların modernizasyonu açısından sağlanacak yeterlilik ve birlik her çeşit taşıma faaliyetinde aracın aksamadan yol almasına büyük oranda katkıda bulunmaktadır.

Türk taşıma firmalarının araçları arasında ise modernize olmamış ve yaşlı araç tabir edilen araçlar mevcuttur. Filonun bugünkü ortalama yaşı 9.6 civarındadır <sup>(27)</sup>. Bir taşıma faaliyetinin gerçekleşmesinin temel koşulu gerekli özelliklere sahip genç bir araç filosunun varlığıdır. Konuyla ilgili olarak Alman iktisatçılardan Predöhl ve Voight dünya ticaretinin gelişmesinde taşımacılığın rolünü etraflıca incelemişler ve ekonomik büyüme olayında taşıma işlemlerinin ve araçlarının bir enerjik güç olduğu sonucuna varmışlardır <sup>(28)</sup>.

<sup>(25)</sup> Ulaştırma Politikası Alanındaki Değerlendirme Raporu, Ulaştırma Bakanlığı Avrupa Topluluğu Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, Ankara Mayıs 1992, S:33.

<sup>(26)</sup> MOLLMAN, E., GISSEL H., TARJANNE P.: Uluslararası Standartlardan Taşımacılık, Enerji ve Enformasyon Teknolojisinde Yararlanılıyor, Tüketici Bülteni, Ankara Ekim 95, Sayı:87, S:3.

<sup>(27)</sup> UND Faaliyet Raporu, 1996, S:4.

<sup>(28)</sup> ÇAKICI, L.: Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık, A.Ü.-SBF Yayını No:421, Ankara 1978, S:12.



Dolayısıyla günümüzde ticaretin gelişmesi, buna bağlı olarak taşıma firmalarının gelişmesi ve güçlenmesi yeni ve güçlü araçlarla donatılmış bir filoyla mümkün olmaktadır.

Aynı zamanda modern filo, yaş olarak genç bir filo olduğu gibi bir takım teknik özellikleri de barındıran filodur. Sözüedilen bu teknik özellikler, Avrupa'nın birçok düzenlemeyle standartlarını belirlediği ve bu standartlara uyulmaması halinde taşıtların kısa bir zaman sonra ülkelerine girişini yasaklayacaklarını belirttikleri özelliklerdir. Bir aracın sahip olması gereken bu teknik özellikler;

- motor gücü ile ilgili özellikler
- ses düzenleri ile ilgili özellikler
- egzost düzenleri ile ilgili özelliklerdir.

Motor gücü; araçların çekiş güçlerini artırarak taşımanın daha az maliyetle yapılmasını sağlayan, taşıtların hızını da arttırdığı için taşınan malın zamanında yerine ulaşabilmesi açısından da rekabet avantajı, yaratan teknik bir özelliktir. Avrupa'lı taşımacılar 400-500 beygir gücünde motorlara sahip araçlarıyla taşıma yapmaktadırlar. Konuyla ilgili uzmanlar yüksek motor gücü ve aktarma organlarıyla ekonomik devirde sürüş imkanının yakıt tasarrufu açısından araçlara km'de 300-350 gr. dolayında bir ekonomik kazanın getirdiğini belirtmektedirler <sup>(29)</sup>. Türkiye'de ise bu durum eski araçlarla taşıma yapan firmalar için sorun teşkil etmektedir.

Ses düzenlemeleriyle ilgili olarak Avrupa, ses absorbeleri ile gürültü seviyelerini kabul edilebilir seviyede tutmak suretiyle çevreyi

<sup>(29)</sup> Dünya "Yeşil Kamyon" Diyor Bizimkiler "Yaşlı Kamyon" Anlıyor, UND'nin Sesi Dergisi, İstanbul- Temmuz 91, S:10.

koruyucu önlemler almaktadır. Ses düzeni araçlarda yer alması gereken gürültü azaltıcı sistemle ilgili teknik bir özelliktir. Avrupa Birliği bu konu ile ilgili Euro 1 ve Euro 2 diye isimlendirilen normları belirlemiş ve bunlardan Euro 1 normlarını uygulamaya koymuştur. Uygulama her ne kadar bugün ses düzenlemeleri hakkında ülkeye girişleri engeller nitelikte değilse bile çok yakın bir zamanda bu normlara araç Avrupa Birliği ülkelerine giremeyecektir.

Aslında ilk önce İsviçre öncülüğünde başlayan ve araçla ilgili bir takım standartları içeren ve FAV kuralları olarak bilinen kurallar bugün güncellenen Euro 1 ve Euro 2'nin temellerini oluşturmaktadır. Ve Avrupa Birliği Euro 1 ve Euro 2 ile yetinmeyerek Euro 3 normlarının da hazırlığını yapmaktadır <sup>(30)</sup>.

Bu normlar ile araçlardaki zararlı gaz atık seviyeleri belirtilmekte ve gürültü azaltıcı sistem ile ilgili ölçüler açıklanmaktadır. Söz konusu normları taşıyan araçlara Avrupa "Yeşil Motor" demekte ve araçlara özel plakalar takarak bunu duyurmaktadır.

Avrupa Birliği ses düzenlemeleriyle ilgili olarak 1.10.89 tarihli EG/24 kararını alarak 84 dB'den fazla gürültü çıkarmayacaklarını belirtmiştir <sup>(31)</sup>. Türk firmalarının kullandığı araçlarda pek çok araç bu standartları taşımamaktadır. Bundan dolayı da firma araçlarının ülke dışında yapılan teknik kontrolleri geçememe, yüklü cezalar ödeme ve dolayısıyla hem zaman hem ekonomik kayıp yaşamaktadırlar.

<sup>(30)</sup> Yeşil Araç Dedikleri, UND'nin Sesi Dergisi, İstanbul- Mart 93, S.:22.

<sup>(31)</sup> AET Sesini Kısar Avusturya Susturur, UND'nin Sesi Dergisi, İstanbul -Mart 93, S:26.

Avrupa ülkelerine yapılan taşımalarda önemli olan ve modernize edilmiş bir araçta bulunan bir başka özellik ise egzost düzenleri ile ilgilidir. Çalışma sırasında çıkardığı atık gazlarla çevreyi etkileyen taşıma araçları konuyla ilgili gerekli önlemleri almak durumundadır. Çevreye saygılı ve uluslararası normlara uygun egzost sistemi, fazla miktarda havaya karışan partikülleri -gaz içindeki parçacıklara partikül denir- tutucu özellikteki sistemdir <sup>(32)</sup>. Yeşil araç şeklinde tabir edilen ve çevre için gerekli özelliklere sahip modern donanımın olduğu araçlarda mozot pompaları daha farklı olup püskürtme basınçları yüksek olduğu için partikülleri tutmakta ve böylece çevre atık gazlardan arındırılmış olmaktadır.

Avrupa bu konuyla ilgili olarak daha önce sözü edilen Euro 1 normlarını 1.10.93 tarihinden itibaren 150 kw ve üstü dizel motorlu araçlar için motor emisyon standardı şeklinde uygulamaya koymuştur <sup>(33)</sup>.

Buna göre araçların motor-gaz emisyonları;

. CO 5 gr/kwah

. HC 125 gr/kwah

. NOX 9 gr/kwah ve partikül oranı da 0.40 gr/kwah değerini

aşmamalıdır <sup>(34)</sup>.

---

<sup>(32)</sup> Yeşil Kaça Ayrılır, UND'nin Sesi Dergisi, İstanbul- Mayıs 93, S:7.

<sup>(33)</sup> Dizel Motorda Yeşil Motor Uygulaması, Kovöy Dergisi, İstanbul- Ekim 94, S.:19.

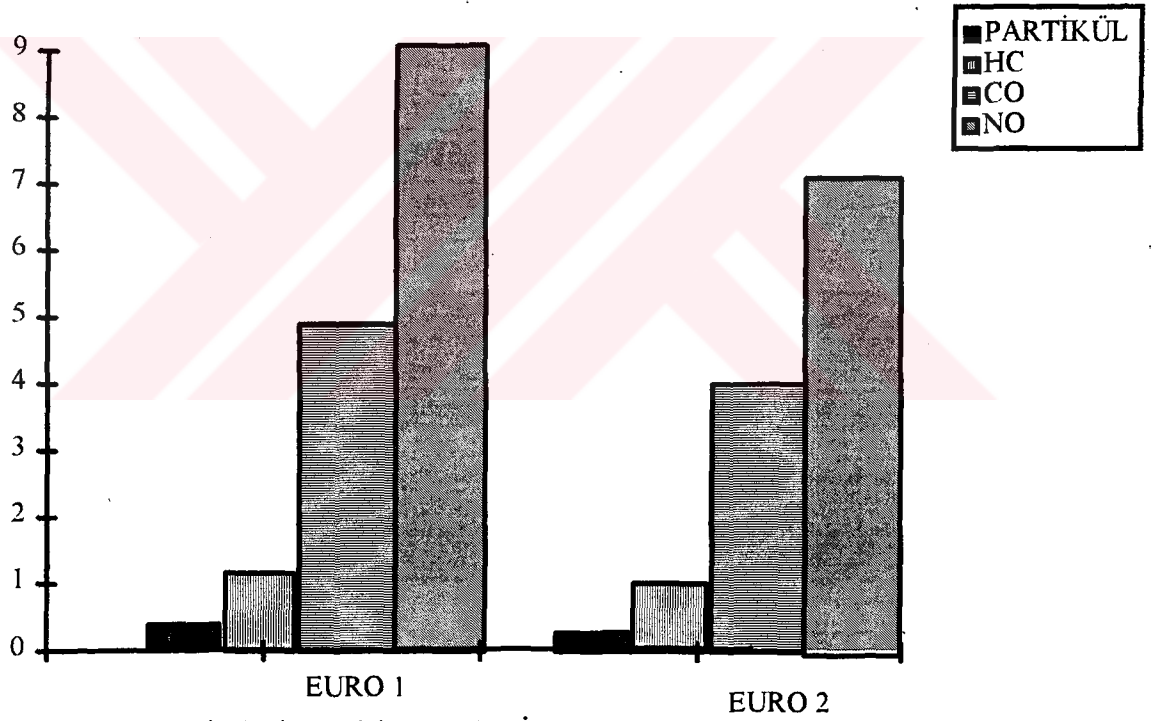
<sup>(34)</sup> Yeşil Araç Dedikleri, UND'nin Sesi Dergisi, İstanbul- Mart 93, S.:24.

Tablo 3: Uluslararası Normlara Göre Egzost Tablosu

| Egzost Gazları      |                         |                |     |      |     |          |
|---------------------|-------------------------|----------------|-----|------|-----|----------|
| ÜLKE                | Uygulanan Form          | Başlama Tarihi | CO  | HC   | NOx | Partikül |
|                     | Euro1 Test Çalışmaları  | 01.07.92       | 4.5 | 1.1  | 8   | 0.36     |
| Avrupa<br>Topluluğu | Euro 1 Başlangıcı       | 01.10.93       | 5   | 1.25 | 9   | 0.4      |
|                     | Euro 2 Test Çalışmaları | 01.10.95       | 4   | 1.1  | 7   | 0.15     |
|                     | Euro 2 Başlangıcı       | 01.10.96       | 4   | 1.1  | 7   | 0.15     |

Kaynak: UND'nin Sesi Dergisi, Mart 93, İstanbul.

Grafik 1: Egzost Gazı İçerisindeki Madde Miktarının Gösteremi



Kaynak: UND'nin Sesi Dergisi, Mart 93, İstanbul.

Ayrıca Avrupa 1.10.93 tarihinden itibaren üretilecek araçların mutlaka bu normlara uygun üretilmesi ve bunu gösteren belgeye sahip olunması gerektiğini de belirtmektedir. Rakipleri bu kadar standardı uygulamaya koymuşken Türk araçlarının egzost düzeni ile ilgili olarak noksanları bulunmaktadır. Araçlarda egzost ile ilgili düzenlemenin

yapılması herşeyden önce çevreye saygı, ardından da aracın egzost düzenlemelerine sahip olmamasından doğacak sorunların önüne geçmek için gereklidir. Fakat yaşlı araçları ellerinde bulunduran Türk taşıma firmalarının birçoğu araçlarıyla ilgili bu teknik özelliğin doğurduğu sorunları aşabilmiş değildir.

Araç modernizasyonunun sağlanmaması, diğer bir deyişle eski (yaşlı) araçlarla taşıma yapılmak zorunda kalınması; bu araçların, sözüdedilen gerekli teknik özellikleri taşınamasından ve yaşlı bir aracın daha fazla mazot tüketmesi, bakım-onarım giderleri doğurması, katedeceği mesafeyi genç bir araca göre daha uzun sürede alması nedenlerinden ötürü Türk firmalarını bir takım sorunlarla yüzyüze getirmektedir.

### **6.2. Geçiş Belgeleri Sorunu**

Geçiş Belgesi; bir ülke aracının başka ülke topraklarından transit geçiş ve bu ülkeye giriş-çıkış yapabilmesi için elinde bulundurması gereken izin belgesi olarak tanımlanabilir.

Geçiş belgeleri ülkeler arasındaki karşılıklı anlaşmalar ile belirlenir. Her yıl yapılan bu anlaşmalarda birkaç yıl öncesinin araç çıkış potansiyeli dikkate alınarak gereksinme duyulan belge sayısı saptanmaktadır. Talep edilecek belge sayısı her yıl Uluslararası Nakliyeciler Derneği tarafından tespit edilmektedir. Tespit edilen belgeler ulaştırma bakanlığına bildirilmekte ve bu durum uluslararası yapılan anlaşmalarla görüşülmektedir, yapılan anlaşmalara UND yetkilileri de katılmaktadır.

Böylece o yıl içinde kaç aracın diğer ülkelerin topraklarına giriş çıkış ve transit geçiş yapabileceği kararlaştırılır. Ülkeler arasındaki anlaşma ile belirlenen bu rakam geçiş kotalarını ifade eder. Geçiş belgelerinin ülke içerisinde dağıtımı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği tarafından yapılmaktadır.

1970'li yıllarda uygulamaya başlanan geçiş belgeleri ile ilgili olarak Türkiye için ilk sıkıntılar 1980'li yıllarda başlamıştır. Çünkü 1980'li yıllarda başlayan dışa açılma modeli ihracattaki büyümeyi somutlaştırmış ve bu durum da 1985-1990 yılları arasında Türkiye'nin ihracat taşımasının % 88'ini gerçekleştiren Türk tır araçları ihracatın büyümesiyle vahim bir hal almıştır <sup>(35)</sup>.

Sözü edildiği gibi karayolu yük taşımacılarımızın bugün de Avrupa'ya yaptığı taşımalar gün geçtikçe artmakta ve bu durum da ülkelere giriş çıkış yapabilmek için gerekli olan geçiş belgelerinde kendini sorun olarak göstermektedir. Alınan kısıtlı sayıda belgeler taşımacıların maliyetleri ve pazar payını etkilemektedir.

Türk taşımacılarında geçiş belgelerinin yetersizliği taşıma seferlerinin durmasına kadar varan bir sorundur. Bu sorun ülkemizde sadece taşımacı firmaların bir sorunu olmakla kalmamış aynı zamanda Türk ihracatını ve ithalatını engelleyen mesele olmuştur <sup>(36)</sup>. Ayrıca bazı hallerde yol geçiş belgelerinin tükenmesi araçları, Ro-Ro ile deniz yolunu kullanarak Avrupa ülkelerine ulaşmaya dolayısıyla zaman

---

<sup>(35)</sup> Geçiş Belgelerinde Çözümler, Çözumsuzlük Üretiyor: UND'nin Sesi Dergisi, İstanbul-Mart 1991, S.:8-9.

<sup>(36)</sup> HOROZ, N.: Geçiş Belgelerinin Yetersizliği Taşıma Seferlerini Durma Noktasına Getirdi, Dünya Ekonomi-Politika Gazetesi, İstanbul, 10 Ocak 94- Dünya Dosyası 2, S:8.

kaybına ya da kullandıkları güzergahı değiştirmeye zorlamakta. yapılan güzergah değişikliği ise daha fazla mozot tüketimi, araçta daha fazla yıpranma vb. gibi dolaylı şekillerle taşımanın maliyetini yükseltmektedir.

TABLO 4: Geçiş Belgeleri Kullanımı

| ÜLKELER     | BELGENİN TÜRÜ    | 1996 KOTASI |
|-------------|------------------|-------------|
| AVUSTURYA   | TEK TİP          | 9000 + TREN |
|             | 3. ÜLKE          | 6000        |
|             | YEŞİL ARAÇ       | 2000        |
| ARNAVUTLUK  | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 750         |
|             | TRANSİT          | 150         |
|             | 3. ÜLKE          | 300         |
| ALMANYA     | TEK TİP          | 47000       |
| BELÇİKA     | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 8000        |
|             | TRANSİT          | 5000        |
|             | DÖNÜŞ YÜKÜ       | 200         |
| BULGARİSTAN | YÜK ALMA         | 3500        |
| ÇEK CUM.    | İKİLİ ÜCRETLİ    | 3000        |
|             | TRANSİT ÜCRETLİ  | 20.000      |
|             | TRANSİT ÜCRETSİZ | 1000        |
| DANİMARKA   | TRANSİT          | 500         |
|             | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 1500        |
|             | 3. ÜLKE          | 300         |
| ESTONYA     | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 100         |
| FİNLANDİYA  | İKİLİ ÜCRETLİ    | 300         |
|             | TRANSİT          | 600         |
| FRANSA      | TEK TİP          | 9300        |
| HOLLANDA    | TEK TİP          | 6500        |
| HRİVATİSTAN | TEK TİP          | 1000        |

.../.

|            |                  |          |
|------------|------------------|----------|
| İNGİLTERE  | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 7000     |
|            | 3. ÜLKE          | 200      |
| İTALYA     | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 16.000   |
|            | TRANSİT          | 3000     |
|            | YEŞİL BELGE      | 1000     |
| İSVEÇ      | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 300      |
|            | TRANSİT          | 800      |
| KAZAKİSTAN | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 500      |
| LETONYA    | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 100      |
| LİTVANYA   | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 1000     |
| LÜKSEMBURG | TEK TİP          | 500      |
| MACARİSTAN | TRANSİT ÜCRETSİZ | 19.500   |
|            | TRANSİT ÜCRETLİ  | 16.500   |
|            | 3. ÜLKE          | 2000     |
| MOLDOVYA   | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 5000     |
| NORVEÇ     | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 300      |
|            | TRANSİT          | 300      |
| POLONYA    | TEK TİP          | 6000     |
| ROMANYA    | TRANSİT ÜCRETLİ  | LİMİTSİZ |
|            | TRANSİT ÜCRETSİZ | 12.000   |
|            | SAATLİK ÜCRETLİ  | 7000     |
| RUSYA      | İKİLİ ÜCRETLİ    | 8000     |
|            | 3. ÜLKE          | 500      |
| SLOVAKYA   | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 2000     |
|            | TRANSİT ÜCRETLİ  | 24.000   |
|            | TRANSİT ÜCRETSİZ | 1000     |
| SLOVENYA   | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 1500     |
| UKRAYNA    | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 800      |
| YUNANİSTAN | GİRİŞ-ÇIKIŞ      | 5000     |
|            | TRANSİT          | 3000     |

Kaynak: UND'nin Sesi Dergisi, Şubat 1996, İstanbul.



### 6.3. Geçiş Ücretleri Sorunu

Geçiş ücretleri, araçların bir ülkeden diğer ülke topraklarına girişte ödedikleri ücretlerdir. Ülkeler tespit ettikleri miktarda geçiş ücretlerini uygulamaya koymakta ve geçişlerde belirli miktarda yol geçiş ücreti almaktadır.

Geçiş ücretleri, bundan yaklaşık 22 yıl önce Türkiye'nin ülke toprakları üzerinden her yıl geçen binlerce tır aracına uygulayacağı bir geçiş ücreti ile hem ekonomiye önemli bir katkı sağlanacağını hem de yıpranan yolların yeniden yapımı için bir kaynak oluşturacağını hesaba katarak Türkiye üzerinden geçen TIR araçlarına geçiş ücreti uygulaması ile başlamıştır. Bu uygulama başlangıçta devlete az da olsa bir kaynak oluşturmuştur. Fakat zamanla Türkiye'nin taşımacılıktaki potansiyeli arttıkça öncelikle Avusturya ve diğer Avrupa ülkeleri Türkiye'nin geçiş ücretleri uygulamasına karşılık Türk tır araçlarının birçok Avrupa ülkesine girişlerini sınırlayan bir takım sınırlamalar uygulamaya koymuştur. Böylece yabancılara yönelik olarak ilk önceleri Türkiye'nin başlattığı bu uygulama kısa sürede Türkiye'nin kendisine uygulanır olmuş ve Türk nakliyecisini bugün dahi süren geçiş ücretleri sorunu ile karşı karşıya bırakmıştır.

Geçiş ücretleri bugün yapılan taşımaların maliyetlerini arttıran ve taşımacılar için büyük kayıp olan bir uygulamadır. Türk taşımacısı geçilen her ülke için verdiği geçiş ücreti sayesinde önemli bir para kaybı ile karşı karşıya kalmaktadır <sup>(37)</sup>.

---

<sup>(37)</sup> SOYLU, E.: Türkiye'nin Taşımacılık Tercihi Karayolu, Dünya Ekonomi- Politika Gazetesi, İstanbul, 3. Temmuz. 95- D.D. 27, S:6.

Durum böyle olunca Türk taşımacısı maliyetlerini arttıran bu uygulamayla daha başlangıçta rekabet avantajını yitirmektedir. Oysa Avrupalı taşımacı, ülkelerinin yaptıkları karşılıklı anlaşmalara göre ya geçiş ücreti ödememekte ya da ücret ödüyorsa da bu, kendi ülke yönetimi tarafından sübvansé edilerek Türk taşımacısı karşısında büyük bir avantaj elde etmektedir.

Görüldüğü gibi geçiş ücretleri Türk taşımacısı için maliyetleri yükseltmesi ve rekabet avantajını kırması nedeniyle önemli bir sorundur.

Tablo 5: Geçiş Ücretleri

|              |                                                                              |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Avusturya    | 700mark (gidiş-dönüş)                                                        |
| Macaristan   | 1500mark(gidiş-dönüş)                                                        |
| Romanya      | 0.018 dolar x brüt ağırlık x km (32 tonluk bir araç için yaklaşık 922 dolar) |
| Çek-Slovakya | 1100 mark (gidiş- dönüş)                                                     |
| Bulgaristan  | geçiş ücreti yok                                                             |
| Almanya      | geçiş ücreti yok                                                             |
| İtalya       | geçiş ücreti yok                                                             |

\* Bu ücretler otoban, köprü, kantar cezaları dahil olmaksızın sadece ülkeye giriş yapabilmek için verilen ücretlerdir. Ayrıca geçiş ücreti almayan ülkeler de değişik isimler altında bir takım ücretler talep etmektedirler.

Kaynak: UND kayıtları 95.

#### 6.4. Haberleşme Sorunu

Diğer bütün sektörlerde olduğu gibi taşımacılık sektöründe de haberleşme çok önemlidir. İyi bir haberleşme beraberinde verimin ve hedeflenen amaçların gerçekleşmesini mümkün kılmaktadır.

Mal akışının temel faktörü olan taşımacılık ve taşımalarda kullanılan tırlar, teknolojik bakımdan ileri bir iletişim ağının

kurulmasını zorunlu hale getirmiştir. İletişim ağı vasıtasıyla nakliye sektörü araçların bir yerdeki pozisyonunu izleme imkanına sahip olacaktır <sup>(38)</sup>.

Önümüzdeki yıllarda Avrupa'ya yapılan taşımalarda filoloların sadece beygir gücü, yaşları vb. özelliklerin yeterli olmayacağı kesindir. Araç, aynı zamanda dünya gelişiminin getirdiği haberleşme donanımına da sahip olmalıdır.

Günümüzde haberleşme donanımı ile ilgili dünyanın ve Avrupa'nın uyguladığı "Euteltracs Sistemi" olarak bilinen sistem mevcuttur ve sistem ilk olarak ABD'de bulunan Calcon isimli bir nakliye firmasının hizmetini arttırmak ve rekabet ederek güçlerini geliştirmek üzere bir telekomünikasyon ağı kurmak istemesiyle ortaya çıkmıştır <sup>(39)</sup>. Bu sistem, hizmete katılan şirketlere bilgisayarlı bir sevk sistemi ve sürücü mahali için mobil araç terminalleri sağlamaktadır. Böylece şoförle sürekli ve düzenli bilgi alışverişi gerçekleştirmek mümkündür..

Ayrıca firmalar tır aracındaki şoförleriyle cep telefonu kullanmak suretiyle de haberleşebilmektedir. Fakat bu durumunda telefonun amaç dışı kullanımı vb. nedenlerle maliyetleri arttırdığı bilinmektedir.

Karayolu taşımacılığında ve taşıtlarda telematik ve bilgisayar kullanımı, hızla yayılma eğiliminde olan yönlendirme teknikleri ulaşım lojistiğinin kontrolünde çok değerli unsurlardır ve firma yöneticisi ile

---

<sup>(38)</sup> Uluslararası Karayolu Taşımacılığında "Euteltracs Sistemi", UND'nin Sesi Dergisi, İstanbul -Mart 94, S:31.

<sup>(39)</sup> Karayolu Taşımacılığında Yepyeni Bir Hizmet: "Euteltracs", Konvoy Dergisi, İstanbul- Ekim 94, S:33.

müşterisi arasında ara birim oluşturur, en son fakat oldukça önemli olarak da insan araç ve yüklerinin etkili denetimini sağlar (40).

Kısaca haberleşme, yük bağlantısının yapılabilmesi, yükün istenilen yere ulaşip ulaşmadığı, arabanın arızalanması, trafik kazaları, evrak eksikliği gibi durumları bildirmek açısından son derece önemlidir.

İlk bakışta, araçta haberleşmeyi sağlamak üzere bir sistemin varlığının maliyetinin çok yüksek olacağı düşünülür fakat üstünlüklerin sektöre kazandıracağı tercih edilirliliklerin de değerlendirilmesi gerekmektedir. Çünkü haberleşme sistemleri sayesinde sürücü ile nakliye firması arasında mesajlar ve bilgiler aktarılarak bu donanımın sahip bir araç rakiplerine göre bu özellikleriyle ayrıcalığa sahip olmaktadır.

Pazar payının arttırılmasının en büyük rolünü sağlıklı bir iletişim ağı kurma olarak değerlendiren taşımacıların sayısı gün geçtikçe artmaktadır (41). Avrupa'da oldukça yaygın olan araçlardaki haberleşme sistemlerine Türk araçlarının da bir an önce kavuşması haberleşme konusundaki sorunları kırarak, araç-sürücü-filo üçlüsünü aynı anda yönlendirip, daha rantabl bir çalışma ortaya koyacaktır.

### **6.5. Tır Karnesi İle İlgili Sorunlar**

Tır Karnesi, İsviçre'de basılan Birleşmiş Milletler nezdinde oluşturulan Uluslararası Karayolu Taşımacıları Birliği-IRU- tarafından

(40) BARLATEY RL: Road Transport and The Globalization of The Economy, World Freight International 1996, S:139.

(41) ÇINKILLI, E: Uluslararası Karayolu Eşya Taşıma İşletmeciliği, Yüksek Lisans Tezi, G.Ü.-ŞBE 1987, Ankara 1987, S:21.

üye ülkelerin kefil kuruluşlarına satılmak suretiyle dağıtılan (14'er ve 20'şer sayfalık) bir gümrük belgesidir <sup>(42)</sup>.

Halk arasında kısaca TIR olarak bilinen ve çoğunlukla çekici ve değişik tiplerde römorkların bileşiminden oluşan araçlar sözüedilen bu karne ile taşımacılık işlemini yürütürler. Türkiye'de bu karnelerin dağıtımı için kefil kuruluş Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'dir. TIR karnesinin geçerlilik süresi 1.5 aydır ve aracın ve römorkun plaka numarasının yazıldığı karne her taşıma seferinde kullanılmaktadır. Kullanımının ardından en geç bir ay içerisinde Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğine teslim edilmek zorundadır. Bugün 14 sayfalık bir tır karnesinin fiyatı 5.745.000 TL ve 20 sayfalık olanlar ise 6.245.000 TL'dir.

Taşınan yükün, taşımacının ve taşıma ortamının güvenliğini sağlamak amacını güden bu karne yerine Avrupa Birliği ülkeleri "T<sub>1</sub> ve T<sub>2</sub>" denilen gümrük belgesi ile taşıma yapılabilmektedir. Böylece hem birçok kuruluş birbirine karşı sorumlu tutan birçok sayfadan oluşmuş bir gümrük belgesi yerine tek bir sayfa ile aynı görev yerine getirilmiş, hem de milli gelir boş yere dışarıya gitmemiş olmaktadır. Aynı uygulamanın Türkiye'de de başlatılması ile gümrüklerdeki işlemler kolaylaşacak ve maddi açıdan meydana gelen zarar ve kayıplar en aza inecektir.

#### 6.6. Vize Sorunu

Vize bir ülkeye girmek veya ülkeden çıkmak için yetkili makamlardan alınması gereken izindir.

<sup>(42)</sup> AKAL, İ: Güncel Sorunlarımız ve Köklü Çözümler, TİTAB Dergisi, München- Ocak 1995, Sayı 4, S:21.

Avrupa ülkelerinin geçmişte yüksek ücretler vererek vasıfsız işçiler talep etmeleri ve ülkemizde de işsizlik sorununun olması bu ülkelere büyük ölçüde ilticaları arttırmıştır. Zamanla dünyada meydana gelen gelişmelerle beraber Avrupa ülkeleri kendi vatandaşlarına iş bulamaz hale gelmiş ve bu nedenle de işçi göçünü önlemek amacıyla vize uygulaması başlatmıştır.

Bugün uygulanan bu vize doğal olarak Türk tır şoförlerine de etki etmekte ve gerekli olan vizelerin vaktinde tamamlanamaması yüklü aracı beklettiği gibi malları ilgili yerlere zamanında ulaşmasını da engelleyerek aracın verimli çalışmaması sonucunu doğurmaktadır.

Uluslararası taşımacılık alanında çalışan sürücülerin yabancı ülkelere girerken vize almaları sırasında kolaylık getirmek amacıyla Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonunun hazırladığı "Uluslararası Taşımacılık Vize Anlaşması" için çalışmalar sürdürülmektedir <sup>(43)</sup>.

Ayrıca bugün Avrupa Birliği ülkelerinde uygulanan "Schengen vize sistemi" olarak bilinen çok fazla vize alımına gerek olmaksızın alınacak bir vize ile bir yıl süresince bütün Avrupa Birliği ülkelerine giriş-çıkış yapılabilmektedir. Örneğin Almanya'dan aldığımız bir vize İtalya'da, İngiltere'de, Fransa'da geçerli olduğu için pasaportlardaki vize alımları ile ilgili sayfalarda 5-6 tane vize değil tek vizayla geçiş mümkün olmaktadır. Türkiye'de bu sistem henüz uygulanmamaktadır.

---

<sup>(43)</sup> ATILGAN, C.: Yurtiçinde ve Yurtdışında Gelişken Bir İletişim Ağı Kuruyoruz, ÜND'nin Sesi Dergisi, İstanbul Şubat 96, S.:36.

Birçok çalışan için geçim kapısı olduğu gibi ülke için de son derece önem arzeden bu sektörde vize sorunu zaman açısından kayıplar meydana getirmektedir. Avrupa ülkelerinde bizde olduğu gibi hiçbir araç vize alamadığı için günlerce bekletilmemektedir. Bir tır aracının diğer ülkelere gidişi için işlemler mümkün olduğu kadar kısa sürede ve bürokrasiye takılmaksızın gerçekleşmektedir. Bir Türk aracı, diğer problemlerle beraber en büyük sorunlardan biri olan vize sorunuyla tam bir rekabet gücünü kendinde bulmamaktadır.

#### **6.7. Pasaport İşlemleri İle İlgili Sorunlar**

Ülkemiz araçlarının zaman kaybı yaratarak rekabet güçlerini engelleyen bir başka önemli sorunda tır şoförlerinin sahip olması gerekli pasaportlarla ilgili sorunlardır.

Türkiye Orta Avrupa arasında gidiş dönüş seferinde en az dört ülkenin vizesinin alındığı ve ortalama on sınır geçildiği gözönüne alındığında mevcut pasaportların geçerlilik süreleri sona ermeden cüzdanlar üç ay zarfında bitmektedir <sup>(44)</sup>. Yani pasaportlarda çok az vize yeri olduğundan ve damga yeri kalmadığı için kullanılamaz hale geldiklerinden yenilemek zorunda kalınmakta ve bütün vizeleri sil baştan yeniden alma uğraşlarını peşinden getirmektedir.

Zamanın en önemli unsur olduğu günümüzde karayolu taşımacılığında bir şoförün çok kısa aralıklarla yeniden pasaport işlemleri ile uğraşmak zorunda kalması maliyet ve zaman açısından önemli bir kayıptır.

<sup>(44)</sup> AYTAŞ, H: Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı İşletmelerin Yönetim ve Organizasyon Sorunları, Yüksek Lisans Tezi, İ.Ü.-SBEİF 1994, İstanbul -Ekim 94, S:40.



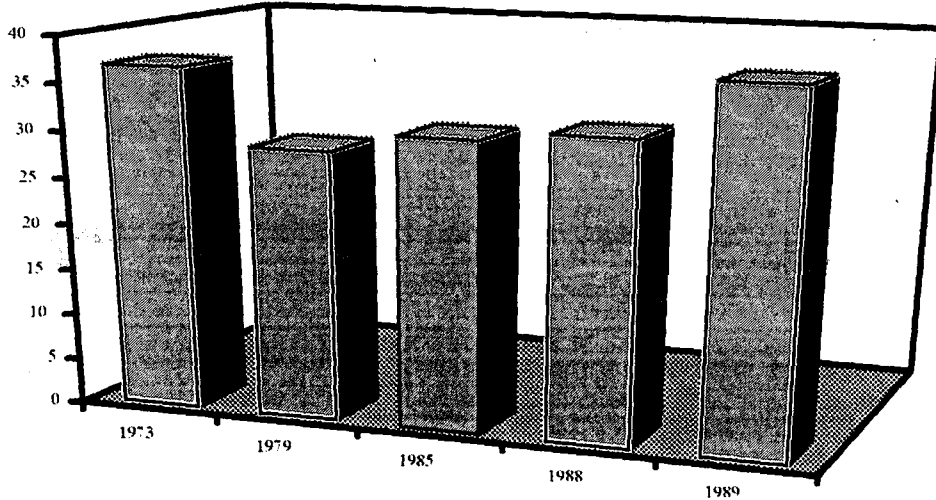
## 7. TEKSTİL İHRAÇ TAŞIMASI YAPAN ARAÇLARIN TEMEL SORUNLARINI ORTAYA KOYMAK VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ BELİRLEMEK ÜZERE UYGULAMAYA DAYALI BİR ARAŞTIRMA

### 7.1. Türkiye'de Tekstil Sektörünün Genel Durumu

Tekstil Sektörü Türkiye'nin uluslararası pazarlarla bütünleşmiş ve en büyük dış satım gelirini sağlayan sektördür.

1980 öncesi dönemde gerek üretim gerekse dış satım varlığından söz etmek mümkünse de kur, faiz ve dış ticaret rejimi kısaca içe dönük ekonomik modelin diğer sektörlerde olduğu gibi bu sektörü de etkilediği ve gelişmesine engel olduğunu söylemek mümkündür. Ancak 1980 yılı sonrasında tekstil sanayimiz ve ticaretimiz için bir atılım dönemi olduğu söylenebilir. Tekstil ve konfeksiyon sektörünün toplam Türk dışsatım gelirleri içindeki payı % 40'lara yaklaşmıştır <sup>(45)</sup>.

Grafik 2. Tekstil ve Konfeksiyon Sektörünün Toplam Türk Dış Satım Gelirleri İçindeki Payı; 1973-1989.



Kaynak: Türk Tekstil ve Konfeksiyon Sektörü, Yaşar Ertuğ İTKİB Yayını Sayfa: 74.

(45) YAŞAR, E.: Türk Tekstil ve Konfeksiyon Sektörü, İTKİB Yayını, İstanbul, S:74.



Ayrıca tekstil sektörünün 1994 yılında ülkeye getirdiği döviz 6 milyar 540 milyon dolar olmuştur <sup>(46)</sup>.

Ülkelerarasında hızla artan ticarete paralel olarak her ülke kendi ekonomisini korumak üzere çeşitli korumacı tedbirler almaktadır. Bundan dolayıdır ki Türk tekstil sektörü zarar görmeye başlamıştır ve dışsatım azalma eğilimine girmiştir.

Gümrük Birliği'ne girdiğimiz bu günlerde Gümrük Birliğine en hazır sektör olduğu söylenen Tekstil ve Konfeksiyon sektörünün işgücü, hammadde, enerji, finansman maliyetleri, teknoloji, verimlilik, kalite vb. olanlarda pek çok sorunlarının olduğunu söylemek mümkündür ve "en hazır sektör" görüntüsünün kamuoyunda "en sorunsuz sektör" olarak algılanması bu sorunların çözümü için gösterilebilecek çabada bir rehabet meydana getirmektedir <sup>(47)</sup>.

Tekstil ihracatında uluslararası pazarlarda büyük bir rekabet hüküm sürmektedir. Fiyat ve kalitenin yanısıra ürünün çok hızlı bir şekilde ithalatçının eline ulaşması da büyük bir önem taşımaktadır ve bu taşıma sırasında tekstil ürününün ambalajının kalitesinin hatta ütüsünün dahi bozulmadan yerine ulaşması nakliye sektörünün önemini ortaya koymaktadır <sup>(48)</sup>. Bu nedenle tekstil sektöründeki olumsuzluk nakliye sektörünü ve aynı şekilde nakliye sektöründe taşımalarındaki sorunlar tekstil ihracatını olumsuz etkileyecektir.

<sup>(46)</sup> BAYTAN, K.: Gümrük Birliğinin Türk Nakliye Sektörüne Etkisi ve Ektrans Dünya Ekonomi- Politika Gazetesi, İstanbul, 22. Ocak, 96.-Dünya Dosyası 4, S:15.

<sup>(47)</sup> ÖMER, A., TUNÇALP, D., YÜKSEL, N.: Gümrük Birliğinde Tekstil ve Konfeksiyon Sektörümüz-II, Kalkınmada Anahtar Verimlilik, Milli Produktivite Merkezi Aylık Yayın Organı, Eylül 95, Sayı 81, S:17.

<sup>(48)</sup> OĞUZ, O.: Avrupa'nın En Güçlü Tır Filosu Türkiye'de, Uluslararası Taşımacılık Araştırma Dergisi, İstanbul- Mart 96, Sayı:9, S:36.

Ülkemize kazandırdığı döviz açısından en büyük sektör durumunda olan ve yarattığı istihdam ve katma değerle ülkenin sosyo ekonomik kalkınmasında öncü olma görevini başarıyla gerçekleştiren Türk tekstil sanayi Gümrük Birliği ile beraber önündeki tüm engelleri aşabilmeli ve sektör rekabet ortamının önde gelen oyuncularını arasında yerini almalıdır.

## **7.2. Araştırmanın Metodolojisi**

### **7.2.1. Amaç ve Kapsam**

Bu araştırmanın amacı uluslararası karayolu ile tekstil ihraç taşıması yapan taşıma firmalarının sorunlarını ortaya koyarak çözüm önerileri tespit etmektedir. Bu amaca yönelik olarak Avrupa Birliği ülkelerine taşıma yapan firmalar belirlenmiş ve firmaların üst düzey yöneticileriyle görüşülmek suretiyle araştırma yapılmıştır. Üst düzey yöneticilerle görüşülme yapılmasının sebebi ise bu konuda bilgi ve tecrübe birikimlerinin olduğu düşüncesidir.

### **7.2.2. Araştırmanın Türü**

Keşifsel (inceleyici) araştırma, araştırılacak pazarlama probleminin kesin olarak saptanması için bilgi toplama ve incelemeyi esas alır.

Tanımlayıcı bir araştırma eldeki problemle ilgili durumları, değişkenleri ve değişkenler arasındaki ilişkileri tanımlayan bir araştırma türüdür.

Neden-Sonuç ilişkisi araştıran bir araştırma türü eldeki problemle ilgili neden-sonuç ilişkilerini saptamaya çalışır.

Bu tezde yapılan araştırma ise taşıma firmalarının mevcut sorunlarını saptamayı ve incelemeyi esas aldığı için keşifsel (inceleyici) bir araştırmadır.

### **7.2.3. Anakütle ve Örnek Hacminin Belirlenmesi**

Teorik kısımda belirtildiği üzere uygulama esasını oluşturmak, ana konuları belirlemek için bir ön araştırma yapılmıştır.

Araştırmada anakütleyi; UND'nin 94 yılı kayıtlarında bir yıl içinde ülkeye giren toplam 700 milyon dolar dövizin yaklaşık 600 milyon dolarını ülkeye getiren ilk 200 firma oluşturmaktadır.

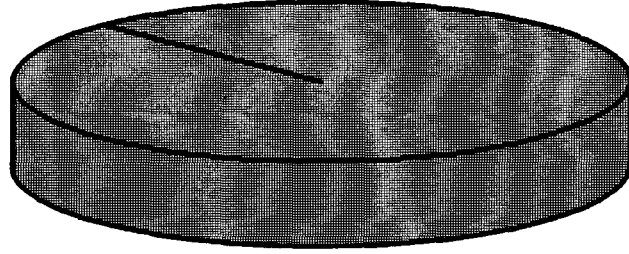
Örnek hacmi; bu 200 firmanın ülkeye sağladığı dövizin 300 milyon dolarını ülkeye getiren, merkezi İstanbul'da olan 17 firmadan oluşmaktadır. Ayrıca ön araştırma ile belirlenen firma sorunların ağırlıklarını değiştirdiği için bu firmaların 10 yıl ve üstü süredir faaliyet gösteren ve genellikle 0-5 yaş arası araçlara sahip firmalar olduğunu da belirtmek gerekir.

Bu örnek hacmi kota örneklemesi yapmak suretiyle tespit edilmiştir.

### **7.2.4. Veri Elde Etme Yöntemi**

Bilgilerin doğru ve sağlıklı olabilmesi için kişisel görüşme yoluyla bilgi toplanmıştır. Kişisel görüşmede yönetilen sorulardan ilk dört tanesi demografik sorulardan, diğer otuzüç soru, sorunları ortaya koyarak çözüm önerileri belirlemeye yönelik sorunlardan oluşmaktadır. Son soru görüşme sırasında cevap veren kişinin olası düşüncelerine yer vermek amacıyla yöneltilmiş sorudur.

### 7.2.5. Araştırmanın Bulguları ve Değerlendirme

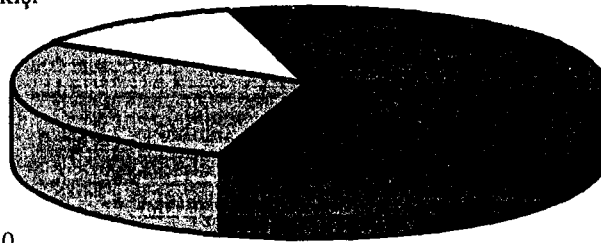


%100'ü 10 yıl üstü

Şekil 3: Firmaların faaliyet gösterdiği yıl sayısına göre dağılımı

Yapılan kişisel görüşme sırasında yönetilen birinci soruya göre firmaların tamamı 10 yıl ve üstü zamanla faaliyet göstermektedir.

%12'sinde 70-120  
kişi

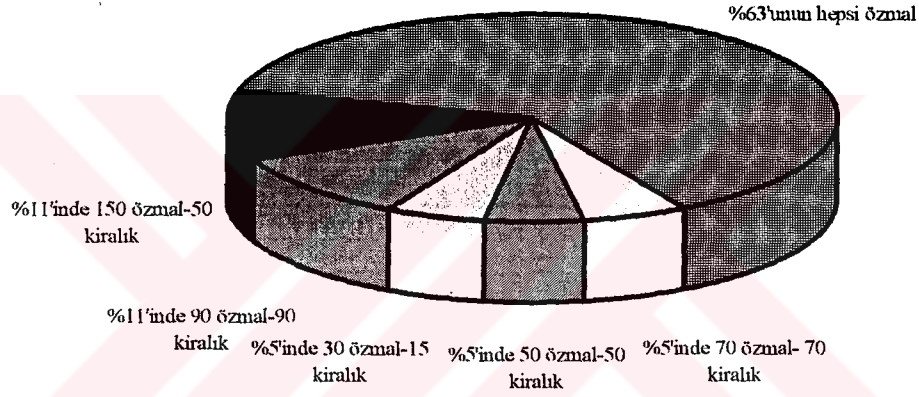


%59'unda 200-270  
kişi

%29'unda 300-350  
kişi

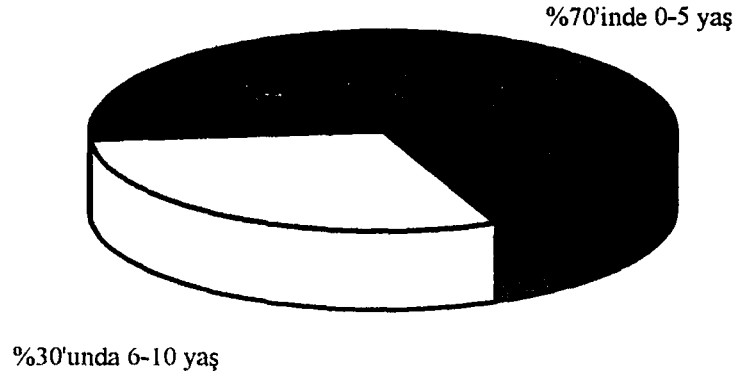
Şekil 4. Firmaların çalışan sayısına göre dağılımı

Yönetilen ikinci soruya göre firmaların % 29'unda 300-350 kişi, % 59'unda 200-270 kişi, % 12'sinde 70-120 kişi şoförlerde dahil olmak üzere çalışmaktadır.



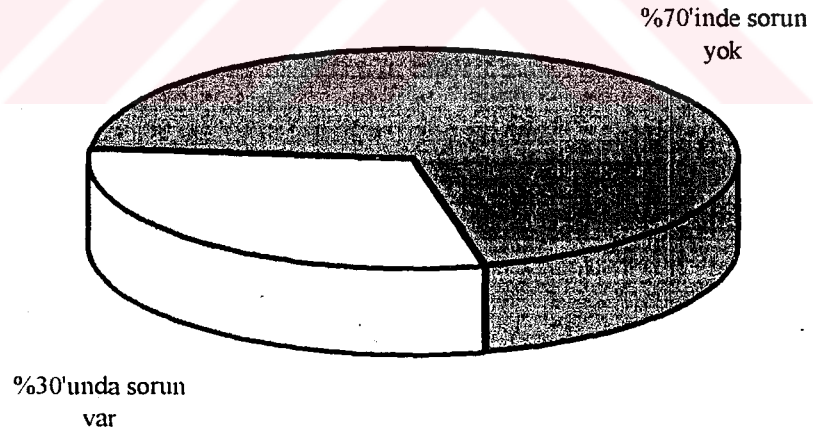
Şekil 5. Firmaların kullandıkları araçların özmal veya kiralık oluşuna göre dağılımı

Üçüncü soruya alınan yanıtlara göre firmaların % 59'unun tamamı özmal taşıt kullanmaktadır. % 11'inde 90 özmal-90 kiralık taşıt, % 11'inde 150 özmal-50 kiralık taşıt, % 5'inde 70 özmal-70 kiralık, % 5'inde 50 özmal-50 kiralık % 5'inde ise 30 özmal-15 kiralık taşıt kullanılmaktadır.



Şekil 6: Firmaların kullandıkları araçların yaş ortalamasına göre dağılımı

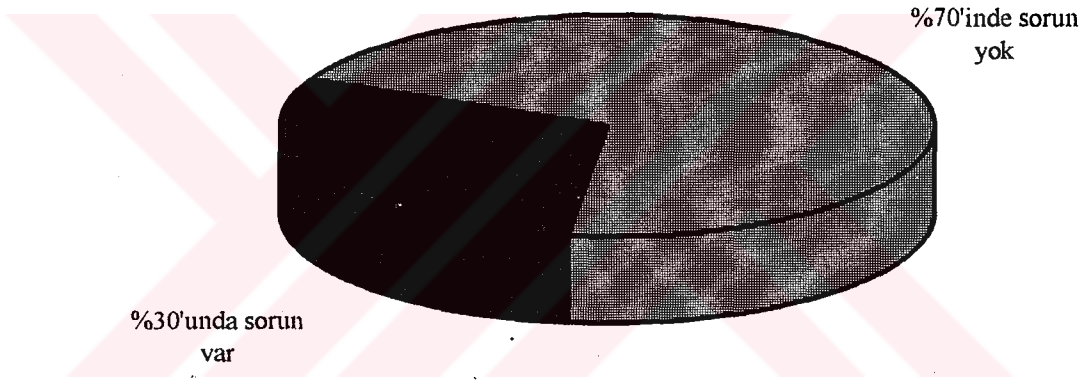
Firmaların kullandıkları araçların yaş ortalaması % 70'inde 0-5 yaş, % 30'unda 6-10 yaş olarak belirlenmiştir.



Şekil 7: Firmaların araçlarının yaşı ile ilgili olarak karşılaştıkları sorunlara göre dağılımı

Araçların yaşları ile ilgili olarak yöneltlen sekizinci soruya firmaların % 70'i sorunlarının olmadığını söylerken % 30'u sorunla

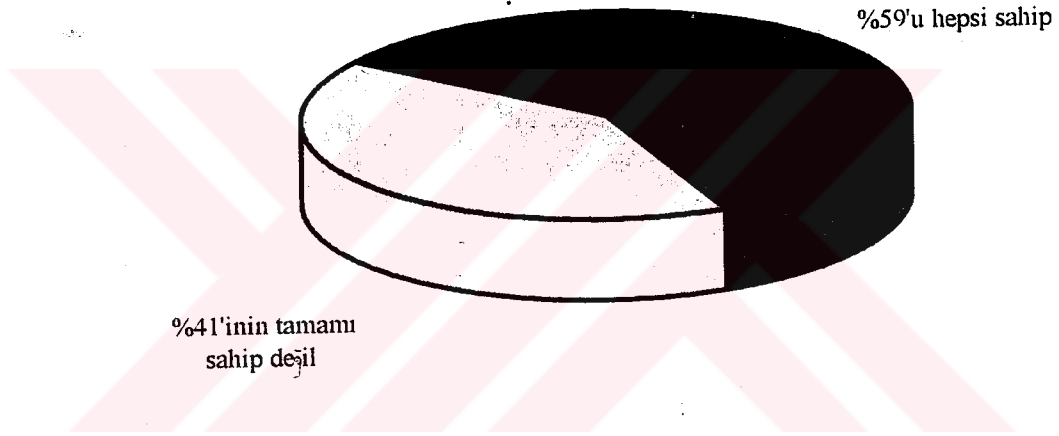
karşılaştıklarını belirtmiştir. Sorunla karşılaşan firmaların araçlarının yaş ortalaması 6-10 yaş olup, bu yaşlı araçlar fazla mazot tüketimi, bakım-onarım giderlerindeki artış, ülkelere giriş çıkışlarda ve yapılan kontrollerdeki güçlükler yaratmak suretiyle sorun teşkil etmektedir. Sorunla karşılaşan firmalar bu soruna çözüm önerisi olarak araç yenilemek gerektiğini, bunun için teşviklerin verilmesini ve devletin nakliye sektörünü desteklemesini istemişlerdir.



Şekil 8: Firmaların karşılaştıkları motor gücü sorununa göre dağılımı

Yapılan görüşmede beşinci soruya alınan yanıtla göre araçlarda teknik bir özellik olan motor gücü ile ilgili olarak firmaların %70'i sorun yaşamadıklarını belirtirken %30'u sorun yaşadıklarını belirtmişlerdir. Sorunla karşılaşan firmalar yaşlı araç tabir ettiğimiz araçlara sahip olan firmalar olup bu teknik özellikler ilgili standartları taşımayan firmalardır. Altıncı soruyla sorunu olan firmaların

zamanında taşıma yapamama, fazla mazot tüketimi, bakım-onarım giderlerindeki artış olarak ifade edilen sorunlarla karşılaştıkları belirlenmiştir. Sorun yaşayan firmalar bu soruna çözüm önerisi olarak ellerindeki eski araçları yenileyebilmek için verilen teşviklerin araçların tamamı yenileninceye kadar sürmesi ve devletin bu konuda desteğini kesmemesi gerektiğini belirtmişlerdir.

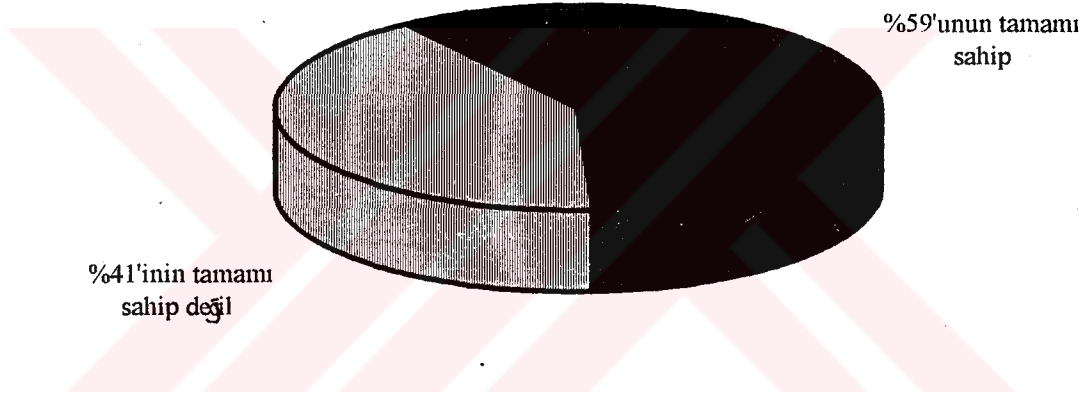


Şekil 9: Firmaların araçlarında gürültü kirliliğini önleyici özelliklere sahip olmasına göre dağılımı

Araçların tamamının gürültü kirliliğini önleyici özelliklere sahip olup olmadığı ile ilgili sorulan onbirinci soruda firmaların % 59'unun tamamı bu özelliği araçlarında taşıırken % 41'inin tamamı bu özelliği taşımamaktadır. Gürültü kirliliğini önleyici özelliklere sahip araçlar bu konudaki standart olan 80dB sınırına uyduklarını onikinci soruya verdikleri yanıtla belirtmişlerdir. Diğer firmalar ise konuyla ilgili sorun yaşadıklarını; genellikle yüklü cezalar ödediklerini, teknik



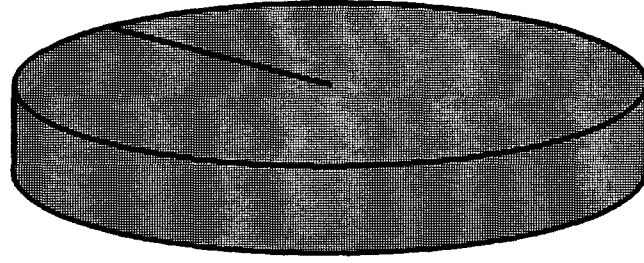
muayenelerden geçemediklerini belirtirken ayrıca Avusturya'nın bu konuda daha hassas olduğunu özellikle gece geçişlerine izin vermediğini de belirtmişlerdir. Soruna yönelik çözüm olarak ise araçtaki bu özellik ile ilgili eksikliğin giderilmesi ve bunun gerçekleşmesi için devletin firmaları desteklemesi gerektiği tespit edilmiştir.



Şekil 10: Firmaların araçlarında hava kirliliğini önleyici özelliklere sahip olmasına göre dağılımı

Araçların tamamının hava kirliliğini önlemek üzere motor-gaz emisyonları ile ilgili sahip olması gerekli özelliklere sahip olup olmadığı hakkındaki onaltıncı soruda firmaların % 41'inin tamamında bu özelliklerin bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu firmalar bunun kendileri için teknik muayeneleri geçememe, cezalar ödeme, zaman kaybı gibi sorunlar doğurduğunu belirtmiştir. Soruna çözüm önerisi olarak ise araçlarında bu özelliklerle ilgili eksikliği tamamlamak ve

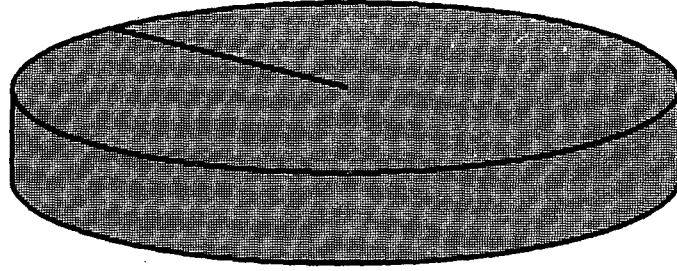
mümkün olduğunca genç araçlarla taşıma yapmak için çalıştıklarını ifade etmişlerdir.



%100'ü sorunla  
karşılaşıyor

Şekil 11: Firmaların karşılaştıkları geçiş belgesi sorununa göre dağılımı

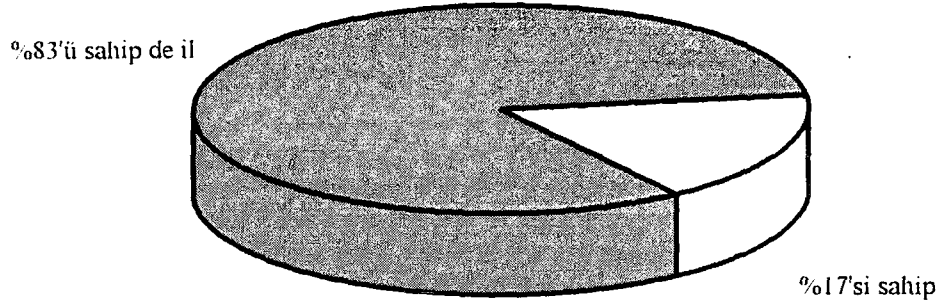
Geçiş belgeleriyle ilgili yönetilen yirmialtıncı soruda firmaların tamamı geçiş belgesi sorunu ile yüzyüze olduklarını belirtmişlerdir. Geçiş belgelerinin yetersiz oluşunun firmaların sefer sayısını azalttığı gibi kazançlarını da etkilediği ortaya çıkmıştır. Yirmiyedinci soruda bu soruna çözüm önerisi olarak belgelerin ülkelerarası görüşmelerle arttırılabileceği; belge dağıtımının firmalar arasında daha adil olarak yapılabileceği, dağıtımın Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği yerine UND'ye verilmesi gerektiği belirlenmiştir. Ayrıca Türkiye'nin de kendisine geçişler için sınır getiren ülkelere gözdağı vermek üzere stratejiler belirleyebileceği, örneğin Türkiye'nin de buna benzer uygulamalar başlatmasının zorunlu olduğu saptanan bulgular arasındadır.



%100'ü sorunla  
karşılaşıyor

Şekil 12: Firmaların karşılaştıkları geçiş ücretleri sorununa göre dağılımı

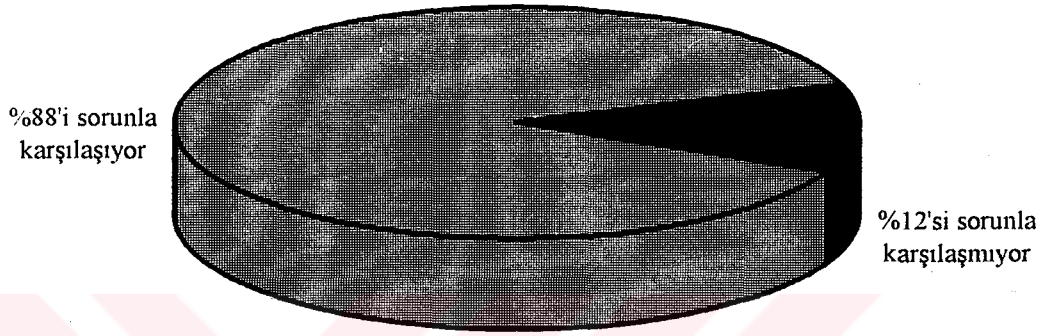
Yirmiüçüncü soruda geçiş ücretleri hakkında firmaların tamamı sorunla karşı karşıya olduklarını ifade etmişlerdir. Geçiş ücretleri: firmaların maliyetlerini arttırmakta, rekabet avantajını kırmaktadır. Yirmibeşinci soruda bazı firmalar bu soruna çözüm önerisi olarak geçiş belgelerinin kaldırılması gerektiğini söylerken diğer firmalar bu sorunun hükümetlerarası ikili anlaşmalarla çözülebileceğini; bakanlığın konuyla yeterince ilgilenmediğini, sorunun çözümü için bakanlığın UND ile işbirliği içinde hareket etmesini ve sorunların bizzat bakanlar tarafından çözülmeye çalışılması gerektiğini belirtmişlerdir.



Şekil 13: Firmaların araçlarında iletişim ile ilgili donanıma sahip olmasına göre dağılımı

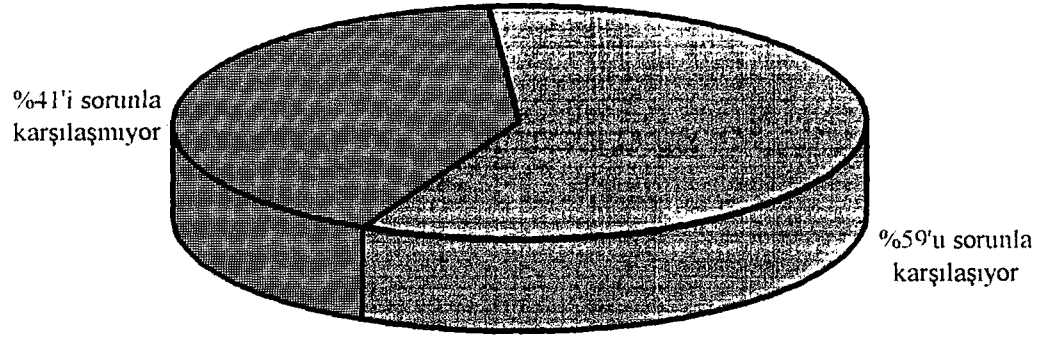
Haberleşme sistemlerinin araçlarında bulunup bulunmadığıyla ilgili sorulan yirminci soruya firmaların % 83'ü olumsuz yanıt vermiştir. Haberleşme ile ilgili düzeni araçlarında oluşturmayan firmalar sorunla karşılaştıklarını, bu yüzden araç sürücülerini kontrol etme imkanı bulamadıklarını, alınan kararlardaki değişiklikleri bildirme şansına sahip olamadıklarını söylemişlerdir. Bu firmalar yirmiikinci soruda çözüm önerisi olarak araçlardaki haberleşme sisteminin çok pahalı olduğunu aslında bu uydu sistemine sahip olmak istediklerini fakat maliyeti nedeniyle sahip olamadıklarını belirtmişlerdir. Her konuda olduğu gibi bu konuda da devlet desteğine ihtiyaç duyduklarını ifade etmişlerdir. Ayrıca firmaların şimdilerde bu sorunu az da olsa çözmek için cep telefonu kullanmaya çalıştıkları ya

da şoförlerin kendilerini yurtdışından aramaları suretiyle haberleşmeye çalıştıkları saptanmıştır.



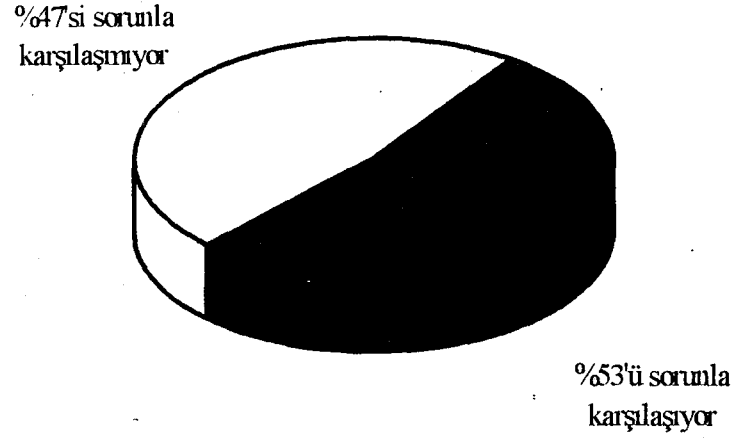
Şekil 14: Firmaların karşılaştıkları tır karnesi sorununa göre dağılımı

Sorulan otuzbeşinci soru ile firmaların TIR karnesi hakkında % 88'inin sorunla karşılaştıkları tespit edilmiştir. Bu firmaların tır karnesine ödedikleri para maddi açıdan kendilerini zorlamakta ve zarara sokmaktadır. Çözüm önerisi olarak, tır karnesi yerine Avrupa Birliği ülkelerinin kullandığı T<sub>1</sub>, T<sub>2</sub> olarak ifade edilen belgeleri Türkiye'nin de kullanması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca iki firma tır karnesine araç ve römorkun plaka numarasının yazılması uygulamasının kaldırılması gerektiğini çünkü aracın herhangi bir nedenle (kaza-arıza) taşımayı yapmaması halinde yerine başka bir araç veremediklerini (tır karnesine diğer aracın plakasının yazılı olması nedeniyle) söylemişlerdir.



Şekil 15: Firmaların karşılaştıkları vize sorununa göre dağılımı

Yirmidokuzuncu soru vize sorunu ile ilgili bir soru olup firmalardan % 59'u vize ile ilgili sorunlar yaşadıklarını ifade ederken geriye kalan % 41'lik kısım sorunlarının olmadığını söylemiştir. Sorun yaşayan firmalarda vize işlemlerinin zamanında tamamlanamaması nedeniyle zaman kaybı olduğu ortaya çıkmıştır. Sorunun; yetersizliğin giderilmesi, bürokratik işlemlerin azaltılması vize konusunda nakliyecilere ayrıcalık tanınması ve AB ülkelerinin uyguladığı Schengen vize sistemine geçilmesi ile çözüleceği belirlenen bulgular arasındadır. Ayrıca bazı firmalar vizenin sebepsiz yere verilmediğini ve sebebin kendilerine belirtilmediği için eksiğin ne olduğunun anlaşılmadığını, bunun da ülkelerarası ilişkilerin önemini bir daha gündeme getirdiğini vurgulamışlardır.



Şekil 16: Firmaların karşılaştıkları pasaport sorununa göre dağılımı

Pasaport ile ilgili yönetilen otuzikinci soruda firmaların % 47'si sorunla karşılaşmazken % 53'ü sorun yaşamaktadır. Sorunla karşılaşan firmalar pasaportların geçerlilik süreleri bitmeden cüzdanların kısa süre zarfında sayfalarının tükenmekte olduğunu söylemiştir. Otuzdördüncü soruda yaşadıkları bu soruna çözüm önerisi olarak ise pasaportta yer işgalini önlemek için pasaport sayfalarının arttırılmasını veya verilen vize sürelerinin uzatılması gerektiğini ifade etmişlerdir. Hatta tır şoförlerine yönelik olarak pasaportların çıkarılabileceği de çözüm önerisi olarak dile getirilmiştir. Ayrıca bir firma tır şoförlerinin kütüklerinin İstanbul dışında olması halinde pasaport çıkarmanın daha da fazla zaman kaybına yol açtığını belirtmiş ve bu



nedenle vize süreleri uzatılmak suretiyle sık sık pasaport yenileme işleminden kurtulabileceklerini belirtmiştir.

Son olarak firma yöneticilerinin olası düşüncelerine yer vermek amacıyla sorulan soruda firmalar Ulaştırma Bakanlığının sorunlardan uzak ve habersiz olduğunu, sorunların içinde olmadıkları ve sorunları bizzat yaşamadıkları için yeterli alakayı göstermediklerini söylerken sektörde gerektiğinden fazla firma ve aracın olduğunu bunların gerekli düzenlemeyle sınırlandırılması gerektiğini de dile getirmişlerdir.





## 8. ÖZET VE SONUÇ

Ekonominin küreselleşmesi ve serbestleşmesi çerçevesi içinde uluslararası karayolu taşımacılığı da taşımacılık pazarından payını alarak hızla gelişmektedir.

Günümüzde etkili ve dengeli taşımacılık; Avrupa pazarının istediği yeterlilik ve kalite kriterlerine uyum, sektör çalışanlarının karşılıklı işbirliği ve uyumu, hükümetlerarası sorunları çözmek suretiyle mümkün olmakta ve bu şekilde eşit rekabet koşulları sağlanmaktadır.

Uluslararası karayolu taşımacılığı ile uluslararası ticaret hacmi birbiriyle etkileşim halindedir. Ülkenin ekonomik etkinliği ve dolayısıyla uluslararası ticaret hacminin büyümesi karayolu taşımacılığını geliştirmekte ve artan taşımalar ve büyüyen ticaret hacmi ile ülkeye giren döviz artmaktadır.

Bu tezde, taşıma firmalarının temel sorunları -araçlarının modernizasyonu sorunu, geçiş belgeleri sorunu, geçiş ücretleri sorunu, haberleşme sorunu, tır karnesi ile ilgili sorunlar, vize sorunu, pasaport işlemleri ile ilgili sorunlar- ortaya konmuş, taşıma firmalarının bu sorunlarına çözüm önerileri almak üzere bir uygulama yapılmıştır.

Bu uygulama sonucunda; firmaların araçlarının modernizasyonu sorunu altında yöneltilen, araçların yaş ortalaması konusunda sorunlarının olmadığı, motor gücü konusunda da aynı şekilde firmaların çoğunluğunun sorunla karşılaşmadığı fakat buna karşılık gürültü kirliliği ve hava kirliliğini önleyici teknik özelliklerin

firmaların yarısına yakın bir kısmında (firma araçlarının tamamı bu teknik özelliklere sahip olmadığı için) sorun teşkil ettiği tespit edilmiştir. Araçların modernizasyonu, teknolojik gelişmelerin yakından takibi ve bu teknolojinin kullanımına bağlıdır. Yeni araç her zaman ve her yerde rekabet gücü yaratmaktadır. Bu nedenle günümüzde araç yenileme tüm taşımacı firmalar için bir zorunluluk halini almıştır.

Geçiş belgeleri konusunda firmaların tamamının sorun yaşadığı belirlenmiştir. Bu sorun firmaların rekabet güçlerini büyük ölçüde engeller nitelikte bir sorundur. Rakip firmalar bu tür sorunla karşılaşmadan taşımalarını gerçekleştirmektedir. Pazardaki payı arttırmak için bakanlık soruna eğilmeli ve çözümü yolunda hükümetlerarası ikili ilişkilerde politikalar üretip, geçiş belgesi sorununun iyileştirilmesi sağlanmalıdır.

Yine geçiş ücretleri de taşıma firmalarını bezdiren ve tamamının yaşadığı bir sorun olarak belirlenmiştir. Maliyetleri yüksek oranda arttıran bu sorunda hükümetlerarası ikili anlaşmalarla karşılıklı olarak düşürülebilecek veya tamamen kaldırılabilir. Bunun için konuyla yakından ilgilenmek ve takip etmek gerektiği açıktır ve sektör bu konuda destek beklemektedir.

Haberleşme sistemleri günümüz dünyasının vazgeçilmez parçalarıdır. Tezin uygulama bölümünde bu özellikle ilgili donanım firmaların büyük çoğunluğunun sahip olmadığı belirlenmiştir. Oysa telekomunikasyonu kuvvetli firmaların bu sektörde daha iyi hizmet

vereceği gerçektir. Bu nedenle haberleşme konusunda gerekli devlet yardımları alınarak, düzenlemelerin yapılması gerekecektir.

Tır karnesi de firmaların büyük çoğunluğu için hem maliyetler açısından hem zaman açısından sorun teşkil eder niteliktedir. Artık gümrük birliğine girdiğimiz şu günlerde bu tür sorunları halen yaşıyor olmak hem firma hem de ülke için büyük bir olumsuzluktur.

Taşıma firmalarının yarısından çoğu vize ile ilgili sorun yaşamaktadır. Bürokratik engellerin aşılması ve formalitelerin ortadan kaldırılması gereği üzerinde defalarca durulmasına rağmen Türkiye bu konuda çok ağır yol almaktadır.

Taşıma firmalarının yaklaşık yarısının karşılaştığı bir başka sorunda pasaport ile ilgilidir. Çok basit alınacak birkaç kararla rahatça giderilebilecek sorun ilgili makamların yeterince konuya eğilmemesinden ötürü hala sorun olarak gündemdedir.

Karayolu taşımacılığı Türkiye için ön planda tutulması gereken ve gerek teşviklerle gerekse hükümetler arası ilişkiler, anlaşmalar, müsteşarlar ve hatta bakanlar düzeyinde desteklenmesi gereken bir sektördür. Çünkü Türkiye ihracatının büyük bir kısmı karayolu taşımacılığına bağılıdır.

Bugün uluslararası karayolu taşımacılığı yapan firmalar bir taraftan bu mevcut sorunlarla mücadele etmeye diğer taraftan ise rakipleriyle rekabet etmeye çalışmaktadır. Oysa rekabet, eşit şartlar altında olunması halinde iyi sonuç verecektir.

Bu durum, gümrük birliğine girmemiz nedeniyle artacak olan dış ticaretimiz gözönüne alınacak olursa karayolu taşımacılığı sorunları

zerinde önemle durulması gerektiğini bir kez daha ortaya çıkarmaktadır. Türkiye'de bu sektör ve sorunlarını incelemek ve çözmek üzere harekete geçilmesi ve sektörün ihtiyaç duyduğu desteğe kavuşturulması herkez tarafından arzulanmaktadır. Daha akılcı ve verimli taşıma yöntemleri uygulamak ülke genelinde bireyi ve toplumu mutlu edecek. Türkiye'nin 2 000 'li yıllara daha güçlü girmesine destek olacaktır:



Yüksek lisan tez konum olan "Taşıma firmalarının Avrupa Birliği ülkelerine yaptığı tekstil ihraç taşımalarında karşılaştıkları temel sorunları" ortaya koymak ve çözüm önerileri belirlemek üzere bir anket formu düzenledim. Amacım bu tür çalışmalarla taşımacılık sorunlarını ortaya koyarak işletmelerimiz ve ülke ekonomisine katkıda bulunacak çalışmalar yapmaktır.

Tezimin uygulama kısmını oluşturacak olan bu kısmı tamamladıktan sonra size göndermekten memnuniyet duyacağım.

Bilimsel çalışmalara ve anketi cevaplayarak gösterdiğiniz ilgiye teşekkür ederim.

**EK-1****KİŞİSEL GÖRÜŞME SORU FORMU**

1- Firmanız kaç yıldır faaliyet gösteriyor?

a) 0-5 yıl b) 6-10 yıl c) 10 yıl üstü

2- Firmanızda kaç kişi çalışıyor?

3- Firmanızda taşıma için kullandığınız araçların ne kadarı öz malınız? Ne kadarı kiralık?

4- Sahip olduğunuz taşıt filosunun yaş ortalaması nedir?

a) 0-5 yaş arası b) 6-10 yaş arası c) 11-15 yaş arası d) 15 yaş üstü

5- Uluslararası taşımalarda kullandığınız taşıtların teknik özelliklerinden biri olan motor gücü Avrupa birliği ülkeleriyle rekabetinizde bir sorun teşkil etmekte mi?

a) Evet b) Hayır (8. soruya geçin)

6- Beşinci soruya evet yanıtı verdiyseniz bu sorunlar aşağıdakilerden hangisi ya da hangileridir?

a) Motor gücü Avrupa Birliğinin Standartlarına uygun olmadığı için hızlı ve zamanında taşıma gerçekleştiremiyoruz.

b) Daha çok mazot tüketimi dolayısıyla maliyetler artıyor, ekonomik çalışmıyoruz.

c) Bakım-onarım giderleri artıyor.

d) Hepsi

e) Diğer (belirtiniz).

7- Yukarıdaki soruya verdiğiniz yanıtla ilgili olarak çözüm önerileriniz nedir?

- a)
- b)
- c)
- d)

**8-** Avrupa ülkeleri taşıtları genellikle 3 yaş ve civarında taşıtlardır. Türkiye'nin Avrupa Birliği ülkelerine yaptığı taşımalarda kullandığı taşıtların yaş ortalaması ise genellikle yüksektir. Bu durum taşımalarınızda sorun teşkil ediyor mu?

- a) Evet      b) Hayır (11.soruya geçin)

**9-** Sekizinci soruya evet yanıtı verdiyseniz bu sorunlar aşağıdakilerden hangisi ya da hangileridir?

- a) Araçlarımız yaşlı araçlar olduğu için mazot tüketimi, bakım-onarım giderleri ve benzeri giderler çok oluyor.
- b) Yaşlı araçlar Avrupa Birliği ülkelerinin istediği "yeşil motor" özelliklerini taşımadığı için ülkelere giriş çıkışlarımız sorun yaratıyor.
- c) Yapılan TUV kontrolleri geçemiyoruz.
- d) Hepsi
- e) Diğer (belirtiniz).

**10-** Yukarıdaki soruya verdiğiniz yanıtla ilgili olarak çözüm önerileriniz nedir?

- a)
- b)
- c)
- d)

**11-** Günümüzde çevreye verilen önem gittikçe artmaktadır. Bununla ilgili olarak gürültü kirliliği konusunda araçlarınızın tamamı gerekli teknik özelliğe sahip mi?

a) Evet    b) Hayır (13.soruya geçiniz).

**12-** Onbirinci soruya evet yanıtı verdiyseniz taşıtlarınız aşağıdakilerden hangisine uygun özellik taşımaktadır?

a) Araçlarımız Avrupa Birliği'nin ses düzenlemeleri hakkında belirlediği 84 dB (Debisel) sınırına uygun özellik taşımaktadır.

b) Avusturya Avrupa Birliği ülkelerine ulaşmada kullanılan bir güzergah üzerinde olduğu için taşıtlarımız öncelikle Avusturyanın ses düzenlemeleri hakkında belirlediği 80 dB sınırına uygun özellik taşımaktadır.

c) Bu konuda herhangi bir ölçüye uymuyoruz.

d) Diğer (belirtiniz).

**13-** Ses düzenlemeleri ile ilgili olarak gerekli teknik özelliklere sahip değilseniz herhangi bir sorunla karşılaşılıyor musunuz?

a) Evet    b) Hayır (16. soruya geçiniz)

**14-** Onüçüncü soruya evet yanıtı verdiyseniz aşağıdaki sorunlardan hangisi ya da hangileri ile karşılaşılıyor sunuz?

a) Avrupa Birliği ülkelerinde gerekli standartlara sahip olamamadan ötürü yüklü cezalar ödüyoruz.

b) Yapılan teknik muaynelere geçemediğimiz için ilgili ülkelere giriş yapamıyoruz.

c) Hepsi



d) Diğer (belirtiniz).

15- Yukarıdaki soruya verdiğiniz yanıtla ilgili olarak çözüm önerileriniz nedir?

a)

b)

c)

d)

16- Avrupa Birliği Euro 1 normlarını uygulamaya koymuş ve hava kirliliğini önlemek üzere araçların motor gaz emisyonları ile ilgili miktarları açıklanmıştır. Buna göre sahip olduğunuz araçların tamamı aranan özelliklere sahip mi?

a) Evet (20. soruya geçiniz).

b) Hayır

17- Onaltıncı soruya hayır yanıtı verdiyseniz bu teknik özelliğe sahip olmayan araçlarla ilgili sorunuz var mı?

a) Evet

b) Hayır (20. soruya geçiniz).

18- Onyedinci soruya evet yanıtı verdiyseniz aşağıdakilerden hangisi ya da hangileriyle karşılaşıyor sunuz?

a) Araçlarla ilgili Avrupa'da yapılan teknik muayneleri geçemiyoruz.

b) Gerekli teknik özelliğe sahip olmamadan ötürü yüklüce cezalar ödemek zorunda kalıyoruz.

c) Malı zamanında ulaştıramıyoruz

d) Hepsi

e) Diğer (belirtiniz)

**19-** Yukarıdaki soruya verdiğiniz yanıtla ilgili olarak çözüm önerileriniz nedir?

a)

b)

c)

d)

**20-** İletişimin hakim olduğu bir dünyada rekabette önemli güce sahip bir özellik olan araçlardaki haberleşme sistemleri için araçlarınız gerekli özelliklere sahip mi?

a) Evet (23. soruya geçin)

b) Hayır

**21-** Yirminci soruya hayır yanıt verdiyseniz bu donanımın olmayışı size ne gibi sorunlar doğuruyor?

a) Araçlarda bozulma, bekleme vb. sebeplerden ötürü doğan aksaklıklardan haberdar olamadığımız için rekabet avantajımızı yitiriyoruz.

- b) Alınan kararlardaki değişiklikleri bildirme şansına sahip olamadığımız için bu durum zaman kaybı yaratıyor.
- c) Araç sürücülerini kontrol etme imkanı bulamıyoruz.
- d) Hepsi
- e) Diğer (belirtiniz).

**22-** Yukarıdaki soruya verdiğiniz yanıtla ilgili olarak çözüm önerileriniz nedir?

a)

b)

c)

d)

**23-** Araçların bir ülkeden diğer ülke topraklarına girişte ödedikleri geçiş ücretleri ile ilgili sorunuz var mı?

a) Evet

b) Hayır (26. soruya geçin)

**24-** Yirmiüçüncü soruya evet yanıtı verdiyseniz aşağıdaki sorunlardan hangisi ya da hangileriyle karşılaşıyor sunuz?

a) Maliyetlerimiz önemli ölçüde artmaktadır.

b) Avrupalı taşıyacıların geçiş ücretleri ödememesi ya da ücret ödüyorsa da bunun kendi ülkeleri tarafından sübvansede edilmesi karşısında rekabet avantajımızı yitiriyoruz.

- c) Hepsi
- d) Diğer (belirtiniz)

**25-** Yukarıdaki soruya verdiğiniz yanıtla bağlantılı olarak çözüm önerileriniz nedir?

a)

b)

c)

d)

**26-** Bir ülke topraklarına giriş çıkış yapabilmek için gerekli olan geçiş belgeleriyle ilgili sorunlarınız var mı?

- a) Evet
- b) Hayır (29. soruya geçin)

**27-** Yirmialtıncı soruya evet yanıtı verdiyseniz aşağıdaki sorunların hangisi ya da hangileriyle karşılaşıyor sunuz?

- a) Kısıtlı sayıda belgeler nedeni ile seferlerimiz azalmaktadır.
- b) Geçiş belgelerinin yetersizliği firma kazancımızı dolayısıyla ülke kazancını etkilemektedir.

- c) Hepsi
- d) Diğer (belirteniz).

**28-** Yukarıdaki soruya verdiğiniz yanıtla bağlantılı olarak çözüm önerileriniz nedir?

a)

b)

c)

d)

**29-** Bir ülkeye girmek veya ülkeden  kmak için yetkili makamlardan alınması gereken izin olan vize ile ilgili işlemler hakkında sorunlarınız var mı?

a) Evet

b) Hayır (32. soruya geçin)

**30-** Yirmidokuzuncu soruya evet yanıtı verdiyseniz aşağıdaki sorunların hangisi ya da hangileriyle kar ıla ıyor sunuz?

a) Vize işlemlerini vaktinde tamamlanamaması nedeni ile yüklü araçlar günlerce bekliyor ve zaman kaybediyor.

b) Vize işlemleri nedeni ile kaybedilen zaman yanında ekonomik a ıdanda kayıplar meydana gelmektedir.

c) Hepsi

d) Diğer (belirtiniz)

**31-** Yukarıdaki soruya verdiğiniz yanıtla bağlantılı olarak çözüm önerileriniz nedir?

a)

b)

c)

d)

32- Şoförlerin sahip olması gereken pasaport ve geçerlilik süreleri ile ilgili olarak sorunlarınız var mı?

a) Evet

b) Hayır (35. soruya geçin)

33- Otuzikinci soruya evet yanıtı verdiyseniz aşağıdaki sorunlardan hangisi ya da hangileri ile karşılaşıyorsunuz?

a) Mevcut pasaportları geçerlilik süreleri sona ermeden cüzdanların kısa süre zarfında bitmektedir.

b) Meydana gelen zaman kaybı kazancımızı da azaltmaktadır.

c) Hepsi

d) Diğer (belirtiniz)

34- Yukarıdaki soruya verdiğiniz yanıtla bağlantılı olarak çözüm önerileriniz nelerdir?

a)

b)

c)

d)

35- Kısaca TIR olarak bildiğimiz ve çoğunlukla çekici ve değişik tiplerde römorkların bileşiminden oluşan araçlar tır karnesi ile taşıma işlemini yürütürler. Buna göre tır karnesi ile ilgili olarak sorunlarla karşılaşılıyor musunuz?

a) Evet

b) Hayır (38. soruya geçin)

36) Otuzbeşinci soruya evet yanıtı verdiyseniz aşağıdaki sorunlardan hangisi ya da hangileri ile karşılaşılıyor sunuz?

a) Tır karnesi, birçok kuruluşu birbirine karşı sorumlu tutan birçok sayfadan oluşmuş gümrük belgesi olduğu için işler hem zorlaşmakta hem de zaman kaybolmaktadır.

b) Gümrükteki işlemler zaman aldığı için maddi açıdan kayıplar ve zararlar olmaktadır.

c) Hepsi

d) Diğer (belirtiniz)

37- Yukarıdaki soruya verdiğiniz yanıtla bağlantılı olarak çözüm önerileriniz nelerdir?

a)

b)

c)

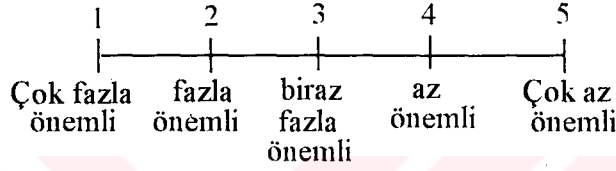
d)

38- Sorunlarınızın çözümüne yönelik olarak ayrıca belirtmek istediğimiz görüşleriniz var mı? Varsa bunlar nelerdir?

## EK-2

**FİRMALARIN SORUNLARINI GRUPLANDIRMAK ÜZERE  
YAPILAN ÖN ARAŞTIRMA SORU FORMU**

Firmanızın Avrupa Birliği ülkelerine yaptığı ihraç taşımalar sırasında karşılaştığı sorunları önem sırasına göre aşağıdaki ölçekten yararlanarak işaretleyin.



- ( ) Araçların modernizasyonu sorunu
- ( ) Haberleşme sorunu
- ( ) Pasaport işlemleri ile ilgili sorunlar
- ( ) Vize işlemleri ile ilgili sorunlar
- ( ) Geçiş ücretleri sorunu
- ( ) Eğitim sorunu
- ( ) Tır karnesi ile ilgili sorunlar
- ( ) Geçiş belgeleri sorunu
- ( ) Hukuki sorunlar
- ( ) Güzergah sorunu
- ( ) Diğer sorunlar (Firmaların organizasyon sorunu, alt yapı sorunu)

**NOT:** Burada -1- karşılaştığınız en önemli sorunu, -5- ise en önemsiz olanını gösterecektir.



**KAYNAKÇA****KİTAPLAR**

**ÇAKICI, LATİF:** Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık. A.Ü.-SBF. Yayın No:421. Ankara 1978

**Devlet Planlama Teşkilatı:** Ulaştırma Alt Komisyon Raporu. Ankara 1994

**GÜNAY, MUZAFFER:** Ulaştırma Açısından Türkiye'nin Dış Ticaret Gerçekleşmeleri Analizi ve Deniz Ticaret Filosunun Planlanması. Deniz Ticaret Odası Yayını No:13. İstanbul 1989.

**TEK, ÖMER BAYBARS:** Pazarlama İlkeler ve Uygulamalar, Memleket Matbaası, İzmir 1991.

**TÜMERTEKİN, EROL:** Ulaşım Coğrafyası, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1976.

**Ulaştırma Bakanlığı Avrupa Topluluğu Koordinasyon Dairesi Başkanlığı:** Ulaştırma Politikası Alanındaki Değerlendirme Raporu. Ankara 1992.

**YAŞAR, ERTUĞ:** Türk Tekstil ve Konfeksiyon Sektörü, İTKİB Yayını, İstanbul.

**YAZICI, MEHMET:** Bilimsel Çalışma ve Yazma Yöntemleri, İstanbul 1993

**BİLİMSEL ÇALIŞMALAR**

**AYTAŞ, HAYRETTİN:** Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı İşletmelerinin Yönetim ve Organizasyon Sorunları, Yüksek Lisans Tezi, İ.Ü.-SBE, İstanbul 1994

**BALTACIOĞLU, SARPER:** Uluslararası Karayolu Eşya Taşıma İşletmeciliği. Yüksek Lisans Tezi. İ.Ü.-SBE, İstanbul 1988

**ÇINKILLI, ERSİN:** Uluslararası Karayolu Eşya Taşıma İşletmeciliği. Yüksek Lisans Tezi. G.Ü.-SBE. Ankara 1987

**ERGÜN, İSMET:** Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü. Doçentlik Tezi. H.Ü.-SBE. Ankara 1980

**TOKGÖZ, MUHSİN:** Uluslararası KarayoluYük Taşımacılığı Yapan Türk İşletmelerinde Muhasebe Organizasyonu, Doktora Tezi, M.Ü.-İ.İ.B.F., İstanbul 1983

#### **DERGİLER**

**AKAL, İLKİN:** Güncel Sorunlarımız ve Köklü Çözümler, TİTAB Dergisi, München, Ocak-95

**ATILGAN, CUMHUR:** Yurtiçinde ve Yurtdışında Gelişken Bir İletişim Ağı Kuruyoruz, UND' nin Sesi Dergisi, İstanbul-1996

**BARLATEY R.L:** Road Transport and The Globalization of the Economy, World Freight International, 1996

**Konvoy Dergisi,** Karayolu Taşımacılığında Yepyeni Bir Hizmet Euteltracs, İstanbul 1994

**Konvoy Dergisi,** Dizel Motorda Yeşil Motor Uygulaması, İstanbul-1994

**MOLLMAN, EBERHAD - GISSEL, HANS - TARJANNE, PEKKA:** Uluslararası Standartlardan Taşımacılık, Enerji ve Enformasyon Teknolojisinde Yararlanılıyor, Tüketici Bülteni, Türk Standartları Enstitüsü Yayını, Ankara-1995

**OĞUZ, OKAN:** Avrupa'nın En Güçlü Tır Filosu Türkiye'de .  
Uluslararası Taşımacılık Araştırma Dergisi, İstanbul-  
1996, Sayı 9.

**Rota Dergisi,** Karayolu Taşımacılığında Bilinmesi Gerekenler.  
İstanbul 1995

**ULUSOY, SAFFET:** Maddi Değil Manevi Destek İstiyoruz.  
Uluslararası Taşımacılık Dergisi, İstanbul-1996, Sayı 8.

**Uluslararası Nakliyeciler Derneği,** Devlet Bakanı Ali Şevki Ereke'e  
sunulan UND Daporu, UND'nin Sesi Dergisi, İstanbul-  
1994.

**ÖMER, AMAÇ - TUNÇALP, DENİZ - YÜKSEL, NEVİN:** Gümrük  
Birliğinde Tekstil ve Konfeksiyon Sektörümüz II,  
Kalkınmada Anahtar Verimlilik Dergisi, Milli  
Prodüktivite Merkezi Aylık Yayın Organı, 1995

**Uluslararası Nakliyeciler Derneği,** Dünya Yeşil Kamyon Diyor  
Bizimkiler Yaşlı Kamyon Anlıyor, UND'nin Sesi Dergisi,  
İstanbul-1991

**Uluslararası Nakliyeciler Derneği,** Yeşil Kaça Ayrılır, UND'nin Sesi  
Dergisi, İstanbul-1993

**Uluslararası Nakliyeciler Derneği,** Yeşil Araç Dedikleri - AET Sesini  
Kısar, Avusturya Susturur, UND'nin Sesi Dergisi,  
İstanbul 1993

**Uluslararası Nakliyeciler Derneği,** Geçiş Belgelerinde Çözümler  
Çözumsuzlük Üretiyor, UND'nin Sesi Dergisi, İstanbul 1991

**Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Euteltracs Sistemi, UND'nin Sesi Dergisi, İstanbul 1994**

#### **GAZETELER**

**AĞRALI, SEDAT:** Sektör 1994'e Çözüm Bekleyen Sorunlarla Girdi. Dünya Ekonomi-Politika Gazetesi, İstanbul 1994, Dünya Dosyası 2.

**BAYTAN, KADİR:** Gümrük Birliğinin Türk Nakliye Sektörüne Etkisi ve Ektrans, Dünya Ekonomi-Politika Gazetesi, İstanbul 1996, Dünya Dosyası 4.

**BÜYÜKÇETİN, YILMAZ:** Lojistik Planlama ve Dağıtımın Önemi, Dünya Ekonomi ve Politika Gazetesi, İstanbul 1995, Dünya Dosyası 3.

**Dünya Ekonomi - Politika Gazetesi, 76 milyon Tonluk Taşıma, İstanbul 1996**

**Dünya Ekonomi - Politika Gazetesi, İlkel Taşımacılıktan Çağdaş Taşımacılığa, İstanbul 1994**

**SOYLU, EROL:** Türkiye'nin Taşımacılık Tercihi Karayolu, Dünya-EkonomiPolitika.Gazetesi, İstanbul 1995, Dünya Dosyası 27

**YILMAZÇOBAN, NECATİ:** İnsan Kaynaklarında Pazarlama ve İnsan İlişkileri, Milliyet Gazetesi, İstanbul 1995

#### **RAPORLAR**

**Uluslararası Nakliyeciler Derneği, UND Faaliyet Raporu 1993-1994**

**Uluslararası Nakliyeciler Derneği, UND Faaliyet Raporu 1996**