

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
DIŞ TİCARET EĞİTİMİ ANA BİLİM DALI

ULAŞTIRMA MALİYETLERİNİN DIŞ TİCARETE
ETKİSİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Muhammet Coşkun YILMAZ

Danışman
Prof. Dr. Emine ORHANER

Ankara - 2009

JÜRİ ÜYELERİNİN İMZA SAYFASI

Muhammet Coşkun YILMAZ'ın “Ulaştırma Maliyetlerinin Dış Ticarete Etkisi Üzerine Bir Araştırma” başlıklı tezi 24.12.2009 tarihinde, jürimiz tarafından Dış Ticaret Eğitimi Ana Bilim Dalında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Adı Soyadı

İmza

Üye (Tez Danışmanı): Prof. Dr. Emine ORHANER

.....

Üye : Prof. Dr. Mevlüt KARAKAYA

.....

Üye : Yrd. Doç. Dr. Cemalettin AKTEPE

.....

ÖNSÖZ

Ulaştırma, eşyaların ve insanların kendilerine ihtiyaç duyulan yerde ve zamanda hazır bulunabilmelerini sağlayan hizmete verilen addır. Ülkeler arası ticaretin daha da önem kazandığı günümüzde her ne kadar ulaşım olanakları artmış olsa da ticarete konu olan malların taşınması işlemlerine ödenen ücretler dış ticaret şirketleri için önemli bir maliyet unsuru olmaktadır.

Ulaştırma maliyetlerinin dış ticarete etkilerini ortaya koymak, söz konusu maliyetlerin azaltılmasına yönelik önerilerde bulunmak amacıyla yapılan bu çalışmaya, ihracat şirketlerinin görüş ve yaklaşımları ışık tutmuştur.

Araştırmanın her aşamasında değerli görüşlerini ve yardımlarını esirgemeyen danışmanım Prof. Dr. Emine ORHANER'e, anket sorularımızı özenle cevaplandırma nezaketi gösteren dış ticaret şirketi temsilcilerine, ilgi ve desteklerini her zaman hissettiren Prof. Dr. Mevlüt KARAKAYA ve Prof. Dr. Nevzat AYPEK'e, bilgi ve önerileriyle çalışmama yardımcı olan kıymetli üstadım Vergi Denetmeni Ayla ARSLAN'a, mesai arkadaşlarıma, sevgi ve ilgileri ile çalışmamın her anında yanımda olan aileme teşekkürlerimi sunarım.

Muhammet Coşkun YILMAZ

Ankara, 2009

ÖZET

ULAŞTIRMA MALİYETLERİNİN DIŞ TİCARETE ETKİSİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

YILMAZ, Muhammet Coşkun

Yüksek Lisans, Dış Ticaret Eğitimi Ana Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Emine ORHANER

Kasım, 2009

Bu araştırmada; dış ticaret şirketlerinin yurt dışı taşımacılıkta katlanmış oldukları maliyetler ele alınmıştır. Ülkeler arası ticaretin daha da önem kazandığı günümüzde ulaştırma maliyetlerinin dış ticaret üzerindeki etkilerini ortaya çıkarmak araştırmanın genel amacını oluşturmaktadır.

Araştırmaya 50 şirket katılmıştır. Bu şirketler ülkeler arası ticarete sundukları ürünün kalitesi ve yaptıkları satış miktarlarıyla sektörlerinde adından söz ettirebilecek düzeye sahip, çoğunlukla da 1976-2000 yıllarında kurulmuş şirketlerdir. Söz konusu yıllar ülkemizin sanayileşme ve dış piyasalara açılma konusunda hızlı bir ivmeye sahip olduğu yıllardır.

Yapılan araştırma neticesinde ulaştırma giderlerinin ürün fiyatlarını ortalama % 5-10 civarında artırdığı, söz konusu fiyat artışının ürünlerin satışını zorlaştırdığı belirlenmiştir. Rekabetin had safhada olduğu dış piyasada çok küçük bir fiyat artışı ihracata konu mallara olan talebi daha büyük oranlarda azaltmaktadır. Dolayısıyla şirketlerin, dış piyasada rekabet edebilme şansını yakalayabilmeleri için fiyat artışına neden olan ulaştırma maliyetlerini minimize etme yoluna gitmeleri gerekmektedir. Ulaştırma maliyetlerini minimize edebilmek daha ucuz taşıma türü seçimiyle mümkündür. Bunun için; öncelikle demiryolu ağının geliştirilmesi, demiryolu ile ulaşımın mümkün olmadığı kıyı bölgelerde denizyolu ile taşıma yapılabilmesinin mümkün kılınması, bu sayede en pahalı ulaşım türü olan karayolu ulaşımının etkisinin azaltılması gerekmektedir.

ABSTRACT**RESEARCH ON THE EFFECTS OF TRANSPORTATION COSTS ON
FOREIGN TRADE**

YILMAZ, Muhammet Coşkun

Master's Degree, Field of Study of Foreign Trade Education

Thesis Supervisor: Prof. Dr. Emine ORHANER

November, 2009

This research discusses the difficulties that foreign trading companies has to bear while incurring international transportation costs. The purpose of this research is to outline the effects of transportation costs in global trade.

The research involves 50 companies. These companies are experts in their field in the quality of service they provide and most of them have been established during 1976 – 2000. During these years, our country was amongst those who were proceeding fast in industrialisation and open to global markets.

From the results of the research, transportation costs in general increased the price of the goods ranging between 5-10%, and it is evident that this price increase has made it difficult for selling the product. In today's competitive market, even a small increase in price decreases the demand for the product. Therefore, in order to be competitive in the global market, companies have to find ways to minimise their transportation costs. The only way to achieve this is to find the cheapest transportation type. In order to accomplish this, first step is to develop railways, and in coast regions where railways are not possible, there should be ports to replace them, this way, effects of high transportation costs through highways would be minimised.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
İÇİNDEKİLER	iv
KISALTMALAR CETVELİ	vi
TABLolar LİSTESİ	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ	ix
BÖLÜM 1	1
GİRİŞ	1
1.1. Araştırmanın Problemi	2
1.2. Araştırmanın Amacı	3
1.3. Araştırmanın Önemi	3
1.4. Varsayımlar	4
1.5. Sınırlılıklar	4
1.6. Tanımlar	4
BÖLÜM 2: KAVRAMSAL ÇERÇEVE	6
2.1. ULAŞTIRMANIN TANIMI, ÖNEMİ, FONKSİYONLARI, TARİHİ GELİŞİMİ, POLİTİKALARI, TÜRLERİ	6
2.1.1. Ulaştırmanın Tanımı	6
2.1.2. Ulaştırmanın Önemi ve Fonksiyonları	7
2.1.3. Ulaştırmanın Tarihi Gelişimi	8
2.1.4. Ulaştırma Politikaları	9
2.1.5. Ulaştırma Türleri	10
2.1.5.1. Karayolu Ulaşımı	11
2.1.5.2. Demiryolu Ulaşımı	12
2.1.5.3. Denizyolu Ulaşımı	14
2.1.5.4. Havayolu Ulaşımı	18
2.1.5.5. Boru Hatları	20
2.2. TÜRKİYE’DE ULAŞIM, TARİHSEL GELİŞİMİ, ULAŞIM TÜRLERİ VE ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN DURUMU	22
2.2.1. Türkiye’de Ulaşımın Tarihi Gelişimi	22
2.2.1.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem	22
2.2.1.2. 1923-1950 Dönemi	23
2.2.1.3. 1950-1960 Dönemi	25
2.2.1.4. 1960-1980 Dönemi	25
2.2.1.5. 1980 Sonrası Dönem	26
2.2.1.5.1. Karayolu Ulaşımı	27
2.2.1.5.2. Demiryolu Ulaşımı	29
2.2.1.5.3. Denizyolu Ulaşımı	33
2.2.1.5.4. Havayolu Ulaşımı	36
2.2.1.5.5. Boru Hattı Ulaşımı	37
2.2.2. Türkiye Ulaştırma Sisteminin Güçlü ve Zayıf Yanları	38
2.2.2.1 Güçlü Yanlar	38
2.2.2.2 Zayıf Yanlar	39
2.3. ULAŞIM SİSTEMLERİNİN EKONOMİK GELİŞMEYE ETKİSİ	40
2.3.1. Ulaşım Sistemleri ve Ekonomik Kalkınma	40
2.3.2. Ulaşım Sistemleri ve Ekonomik Büyüme	43
2.3.3. Ulaşım Sistemleri ve Dış Ticaret	44

2.3.4. Ulaşım Giderlerinin Birim Maliyete Etkisi	45
2.3.5. Ulaşım Üzerinden Alınan Vergi ve Benzeri Ödemelerin Birim Maliyete Etkisi.....	47
2.3.6. Ulaşım Konu Olan Mal Türünün Birim Maliyete Etkisi	48
2.4. AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI.....	49
2.4.1. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T).....	49
2.4.2. Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Belgesi	50
2.4.3. Marco Polo Programı.....	51
2.4.4. Çerçeve Programları Kapsamında Civitas II ve Concerto Programları	51
2.4.5. Galileo Programı.....	52
2.4.6. Kullanıcı Merkezli Ulaştırma Politikası	53
2.4.7. Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası Eylem Programını Finansmanı.....	54
BÖLÜM 3 : YÖNTEM.....	56
3.1. Araştırmanın Modeli.....	56
3.2. Evren ve Örneklem	56
3.3. Verilerin Toplanması ve Analizi.....	56
BÖLÜM 4: BULGULAR VE YORUMLAR.....	58
4.1. Demografik Bulgular	58
4.2. Araştırma Konusuyla İlgili Bulgular	63
BÖLÜM 5: SONUÇ VE ÖNERİLER	75
5.1. Sonuç	75
5.2. Öneriler	78
KAYNAKÇA.....	80
EKLER	88
EK-1	88

KISALTMALAR CETVELİ

AB	: Avrupa Birliği
AGC	: Avrupa Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Anlaşması
AGR	: Avrupa Uluslararası Ana Trafik Hatları Anlaşması
AGTC	: Avrupa Önemli Uluslararası Birleşik Taşıma Ana Hatları Anlaşması
BYKP	: Beş Yıllık Kalkınma Planı
CLM	:Lojistik Yönetim Konseyi
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
DTO	: Deniz Ticaret Odası
DWT	: En Çok Ağırlık Tonajı
GAP	: Güneydoğu Anadolu Projesi
Grt	: Toplam Sicil Tonajı
GSYİH	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
KEİB	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğü
Mton	: Metrik Ton
OECD	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
s.	: Sayfa
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEN	: Avrupa Geçiş Şebekesi
TEN-T	: Trans Avrupa Ulaşım Ağları
TEU	: Yirmi Fit Eşdeğerinde Birim
TINA	: Ulaştırma Altyapıları İhtiyaç Değerlendirmesi
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurulu
UN/ECE	: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomi Komisyonu
UTİKAD	: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
Vb.	: Ve Benzerleri
YSE	: Yol Su Elektrik

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. ABD'de Bazı Merkezler Arasında Demiryolu ve Havayolu ile Ulaşımın Aldığı Zaman	13
Tablo 2. Dünya Deniz Taşımacılığı (Milyon Ton)	16
Tablo 3. Dünya Filo Gelişimi (Milyon DWT).....	18
Tablo 4. Ulaştırma Yatırımları (1963-1977 Dönemi)(Milyon TL)	26
Tablo 5. Ulaştırma Yatırımları (1979-1994 Dönemi)(Milyon TL)	27
Tablo 6. Hatların ve Yolların Uzunlukları (Km.)	30
Tablo 7. Kırk Milyon Üzeri Nüfusa Sahip Ülkelerde Bin Km ² Başına Demiryolu Hat Uzunluğu (2004)	31
Tablo 8. Rayların Yaşlarına Göre Hatların Durumu (2007).....	32
Tablo 9. Türkiye'de Yıllar İtibariyle Denizyolu Yük Taşıma Miktarları (2005-2007) .	34
Tablo 10. Denizyolu Uluslararası Taşımalardaki Türk ve Yabancı Bayraklı Gemi Payları (Mton).....	34
Tablo 11. En Çok İthalat ve İhracat Yapılan Havalimanları (USD).....	37
Tablo 12. Ulaştırma Hizmetleri İhracatı	45
Tablo 13. Şirketlerin Kuruluş Yılları	58
Tablo 14. Dış Ticaret Şirketlerinin Kuruluş Yerleri	59
Tablo 15. Araştırma Kapsamındaki Şirketlerin Faaliyet Alanları	60
Tablo 16. Şirketlerin Hukuki Statüsü	61
Tablo 17. Şirketlerin Yurt Dışı Satış Hacimleri	61
Tablo 18. Şirketlerin İhracata Konu Olan Malların Taşıma İşlemini Kendilerinin Gerçekleştirme Oranları.....	63
Tablo 19. Taşıma İşlemini Kendisi Gerçekleştirmeyen Şirketlerin Taşıma Yöntemleri	64
Tablo 20. Ulaşım Maliyetlerinin Ürün Fiyatını Artırıcı Etkisine Yönelik Analiz Sonuçları	65

Tablo 21. Faaliyet Alanlarına Göre Ulaşım Maliyetlerinin Ürün Fiyatını Artırıcı Etkisine Yönelik Analiz Sonuçları	66
Tablo 22. Ulaşım Giderlerinin Fazla Olma Nedenlerine Yönelik Analiz Sonuçları	67
Tablo 23. Şirketlerin Faaliyet Alanlarına Göre Ulaşım Türü Seçimi	68
Tablo 24. Taşınan Malın Niteliklerinin Ulaştırma Maliyetlerini Artırıcı Etkisi.....	69
Tablo 25. Yurt Dışı Taşımacılıkta Mesafe Harici Etkenler	70
Tablo 26. Şirketlerin Faaliyet Alanları ile Yurt Dışı Taşımacılıkta Mesafe Harici Etkenler	71
Tablo 27. Şirketlerin Ulaştırma Giderlerine Yönelik Yasal Teşvik Talepleri.....	72
Tablo 28. Yasal Teşviklere İlişkin Önerilere Yönelik Analiz Sonuçları.....	73
Tablo 29. Dış Ticarete Ulaştırma Maliyetlerinin Düşürülmesine Yönelik Önerilere İlişkin Analiz Sonuçları	74

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Demiryolu Uluslararası Y¼k TaŐıması	32
Şekil 2. T¼rk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grubları İtibariyle Dağılımları	35

1.BÖLÜM

GİRİŞ

Ulaştırma ya da taşıma, insan ve eşyanın, gereksinimleri tatmin etmek amacıyla zaman ve mekan faydası sağlayacak biçimde yer değiştirmesini sağlayan bir hizmettir. (Tek, 1999:667)

Ulaştırma işlevinin temelinde yer değiştirme mevcuttur. Yer değiştirme olmadan taşıma söz konusu olmayacağı gibi bu yer değiştirme işlevinin ekonomik olması da gerekmektedir.

Günümüz dünyası bilgi ve teknoloji çağını yaşamaktadır. İçinde bulunduğumuz çağın yenilikleri sınırları ortadan kaldırmış, uzak mesafeleri kısaltmış ve dünyayı her bir ülke ve insanın serbest dolaşım sağlayabileceği ortak bir pazar haline getirmiştir. Buna bağlı olarak ülkeler arası ticaretin daha da önem kazandığı günümüzde her ne kadar ulaşım olanakları artmış olsa da ticarete konu olan malların taşınması işlemlerine ödenen ücretler dış ticaret şirketleri için önemli bir maliyet unsuru oluşturmaktadır.

Hammadde, işçilik ve diğer üretim faktörlerinin yanında dış ticarete konu ürünün taşınması işlemi de firmalar için maliyeti artıran diğer bir unsurdur. Üretim faktörlerinin nitelikleri direkt olarak ürün kalitesini etkilediğinden, ürünün kalitesinden taviz vermeden maliyeti azaltabilecek en önemli maliyet unsuru taşıma giderleridir.

Bu çalışma, taşıma maliyetlerinin dış ticarete etkisini tespit edebilmek amacıyla ihracat şirketlerinin ulaşım maliyetleri konusundaki görüş ve yaklaşımları ile maliyetin azaltılmasına yönelik önerilerini içeren bir çalışmadır.

Bu doğrultuda, çalışmanın birinci bölümünde araştırmanın problemi, amacı, önemi, varsayımları ve sınırlılıkları belirtilerek çalışmaya giriş yapılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde konumuz ile ilgili yapılan araştırmalardan bahsedilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ulaştırmanın tanımı, önemi, fonksiyonları, tarihi gelişimi, politikaları, türleri ile Türkiye’de ulaşımın tarihsel gelişimi, ulaşım türleri ve ulaşım sektörünün durumu, ulaşım sistemlerinin ekonomik gelişmeye etkisi ve Avrupa Birliği’nin Ortak Ulaştırma Politikası’na değinilmiştir.

Dördüncü bölümde araştırmanın yöntemine, beşinci bölümde araştırma neticesinde ortaya çıkan bulgulara ve yorumlara yer verilmiştir. Altıncı bölümde ise sonuçlar ve öneriler yer almaktadır.

1.1.Araştırmanın Problemi

Etkin bir ulaştırma sistemine sahip olmayan ülkelerde üretim faktörlerinin bir araya gelmesi mümkün olmadığından bölgeler arası ekonomik entegrasyon gerçekleşmeyecektir. Üretim faktörlerinin bir araya gelmediği bir ekonomide üretim mümkün olmayacaktır. Ayrıca bölgeler arası ulaştırma sisteminin etkin işlemediği ülkelerde ulaştırma maliyetleri yüksek olacağından mamül fiyatları içerisinde ulaştırma maliyetlerinin payı yüksek olacaktır. Bu nedenle fiyat rekabeti aynı mal türlerinde ulaşımın etkisiyle bölgeler arasında geçerli olmayacaktır.

Türkiye, tarımsal ürün ihracatında olduğu gibi imalat sanayinde de ihracat yapmaktadır. Gerek ülke içi gerekse uluslararası ticaretin gelişmesinde ulaşım maliyetleri önemlidir. Ulaşım giderleri nedeniyle, pazara ulaşan mal ve hizmetlerin birim maliyeti artmakta bu nedenle firmanın rekabet gücü olumsuz etkilenmektedir. Ülkemiz için ihracatın artması önemli bir hedeftir. Fakat ihraç mallarının ucuz olması da ithal eden ülkeler açısından önemlidir. Ulaşım maliyetlerinin dış ticaret üzerine etkisinin tespiti bu çalışmanın ana problemidir. Dış ticaret şirketlerinin ulaşım maliyetleri konusunda görüş ve beklentilerinin tespiti de alt problemler olarak araştırılmıştır.

1.2. Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı, özellikle dış ticaret şirketlerinin ulaşım maliyetleri konusunda görüş ve yaklaşımlarını tespit etmek, gelecekte ulaşım giderleri ile ilgili beklentilerini ortaya koymaktır. Araştırmanın amacına yönelik olarak hazırlanan sorularla dış ticaret şirketlerinin görüşleri tespit edilecektir.

1.3. Araştırmanın Önemi

Ulaşım, ülkenin sosyal durumuna, mali imkanlarına, sahip olduğu enerji kaynakları ile arazisinin topografik özelliklerine ve teknolojik yapısına göre seçtiği ulaşım türlerinden oluşur.(Lojistik Ted.Zincir Yön. Dergisi, 2006:44) Bu ulaşım türleri genelde karayolu ulaşımı, denizyolu ulaşımı ve havayolu ulaşımıdır.

Ulaşım büyük ölçüde petrole bağlıdır. Ülkemizde toplam enerjinin %20 si taşıma sektöründe kullanılmakta olup bunun büyük bir kısmı da karayolları ulaşımına aittir.(<http://tarsusmyo.mersin.edu.tr/tasarruf.htm>) Petrole bağımlılık oranımızın oldukça yüksek olduğu düşünülürse, ulaşım sistemlerinin değişikliği, etkinliği önemli olacaktır.

Ülkemizde ulaşımda karayolları, dış ticarete deniz ve hava yolları tercih edilmektedir. Ulaşım maliyetleri malın birim maliyetini yükselttiği için özellikle dış ticarete rekabet gücü olumsuz etkilenmektedir.

Araştırma konusu ile ilgili geçmiş yıllarda yapılmış herhangi bir araştırmaya rastlanılmamıştır. Ancak Rafet EVYAPAN tarafından 1987 yılında Demiryollarında Ulaştırma Maliyetlerinin Değerlendirilmesi ve Türkiye'deki Uygulama adı ile bir çalışma yapılmıştır.

1.4. Varsayımlar

Bu araştırma için belirlenmiş varsayımlar şunlardır:

- Dış ticaret firmalarının ulaştırma maliyetleri üzerinde bilgileri olduğu varsayılmıştır.
- Dış Ticaret firmalarının anket sorularını doğru ve tarafsız değerlendireceği varsayılmıştır.
- Araştırma yönteminin araştırma konusuna uygun olduğu varsayılmıştır.
- Örneklemin, evreni yeterince temsil ettiği varsayılmıştır.
- Ankette yer alan soruların yeterli olduğu varsayılmıştır.
- Verilerin test edilmesinde ve analizinde kullanılan tekniklerin yeterli olduğu varsayılmıştır.

1.5. Sınırlılıklar

Bu çalışmada sınırlılıklar şunlardır:

- Araştırmada 2005, 2006 ve 2007 yıllarına ait veriler kullanılmıştır.
- Araştırmada evreni Türkiye’de faal olan ihracat firmaları oluşturmaktadır. Ancak evrene ulaşmak bilgi, zaman ve maliyet kısıtı nedeniyle zor olacağından örneklem kullanılmıştır. Örnekleme tesadüfi seçilen 80 ihracat firması oluşturmaktadır.
- Verilerin toplanması elektronik posta yolu ile olmuştur.
- Ankette istenen verilere ulaşabilmek için altı kişisel, on üç araştırma konusu ile ilgili olmak üzere toplam on dokuz soru yer almıştır.

1.6. Tanımlar

Bu çalışmada geçen bazı kavramlar aşağıda tanımlanan anlamlarıyla kullanılmıştır.

Dış Ticaret Şirketi : Aynı üretim dalında küçük ve orta ölçekli firmaların ihracat sektörü içinde bir organizasyon altında toplanarak dünya pazarlarına açılmalarını, dış ticarete uzmanlaşmalarını ve bu suretle daha etkin faaliyet göstermelerini temin

etmek amacıyla kurulmakta veya daha sonra bu unvanı almaktadır.
(<http://www.basarmevzuat.com/dergi/2004-11/a/04.htm>, 10.07.2009)

Ulaşım Sistemi: İnsan ve eşyaların belirli ve iyi tanımlanmış bir şekilde ulaşımı ile ilgili tüm fiziksel, sosyal, ekonomik ve kurumsal bileşenlerin bir araya getirilmesi ile oluşan bir kümedir.(Mannheim :1979 Akt: Gürsoy,2003:11)

Ulaşım Türleri: Karayolu , demiryolu, havayolu, denizyolu ve boru hattı ile ulaşım olmak üzere beş çeşide ayrılır.

Lojistik: Lojistik Yönetim Konseyi' nin (CLM) tanımına göre lojistik; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkin ve verimli bir şekilde akış ve depolanmasının sağlanması, kontrol altına alınması ve planlanması sürecidir. (Orhon, 2003:8)

Ulaşım Maliyeti: Ulaşıma konu olan malın niteliğine, ulaşım türüne göre hesaplanan maliyetlerin tümüdür.

Ulaşım Üzerinden Alınan Vergiler: Ulaşım türüne veya ülkeye göre değişebilen zorunlu ödemelerdir. Türkiye'de bu vergiler katma değer vergisi ve özel tüketim vergisidir. Otoyol ve köprü geçiş ücretleri de ulaşım üzerinden alınan ve maliyet unsuru olarak karşılaşılabilecek diğer ödemelerdir.

2. BÖLÜM

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. ULAŞTIRMANIN TANIMI, ÖNEMİ, FONKSİYONLARI, TARİHİ GELİŞİMİ, POLİTİKALARI, TÜRLERİ

Bu bölümde ulaştırmanın tanımı, önemi fonksiyonları ve tarihi gelişimi konularına değinilecektir. Ayrıca ulaştırma politikalarından ve türlerinde söz edilecektir.

2.1.1. Ulaştırmanın Tanımı

Ulaştırma ya da taşıma, insan ve eşyanın, gereksinimleri tatmin etmek amacıyla zaman ve mekan faydası sağlayacak biçimde yer değiştirmesini sağlayan bir hizmettir. (Tek, 1999:667) Bu tanımda iki temel öge dikkat çekmektedir: Yer değiştirme ve bu yer değiştirmenin ekonomik olması. Ulaştırma işlevinin temelinde yer değiştirme mevcuttur. Yer değiştirme olmadan ulaştırma söz konusu olmayacağı gibi bu yer değiştirme işlevinin ekonomik olması da gerekmektedir.

Ulaştırma sektörü, diğer bütün sektörlerle yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri doğrudan etkileyen bir hizmet sektörüdür. Ulaşım hizmetlerinin ileride ihtiyaç duyulduğunda kullanılması amacıyla depolanma olanağı bulunmamaktadır. Diğer sektörlerin kendisine ihtiyaç duyduğu sürece ulaşım hizmeti üretilmek durumundadır (Çakar,2001:17).

Ulaştırma, ürünün, gereksinimleri karşılamak amacıyla, zaman ve yer faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesini sağlayan işlemdir (Tek, 1997:677) Malın uygun olan yer ve zamanda olması aynı zamanda üretim tanımında da yer almaktadır. Üretim, malın miktarını ve faydasını artırmaktır. Malın faydasını artırmada ise ulaşımın önemli rolü vardır.

Bir ekonominin büyümesi, pazar için üretim yapabilmesi ve bölgesel fiyat farklılıklarının giderilmesi, ulaştırma sektörünün gelişmesine bağlıdır. Bir bölgenin kaynaklarının harekete geçirilmesinde, refahın arttırılmasında ve ülke içinde dengeli dağılmasında, yerel pazarların birbirine entegre edilmesinde ulaştırma sektörü önemli bir rol oynamaktadır.

2.1.2. Ulaştırmanın Önemi ve Fonksiyonları

Üretim, fayda yaratma faaliyeti olarak da tanımlanmaktadır. Fayda, işletme, insan ve örgütlerin beklentilerini amaçlarına uygun ölçüde sağlama yeterliliğidir. Kaynakları bol olduğu yerlerden, kıt olduğu noktalara taşımak mekan faydası sağlamaktadır. Ancak, yer değiştirecek malların, dayanıksız tüketim malı olması ve doğa koşullarının taşıma işlevini etkilemesi durumunda, zaman oldukça önemli bir etken olarak ortaya çıkmaktadır.

Ulaşım talebinin de, mekan ve zaman faydası sağlayan bir üretim faktörü olduğu düşünüldüğünde, ekonomik gelişmenin ve özellikle sanayileşmenin gerektirdiği ulaşımın emniyetli, hızlı, güvenli, verimli ve minimum maliyetle gerçekleştirilmesi üretim sektörlerini olumlu yönde etkileyecektir.

Ulaştırma sektöründe, uluslararası ticaretin gelişmesiyle ortaya çıkan rekabet, hizmetin tam zamanında ve ekonomik bir şekilde yerine getirilmesini sağlamak üzere alt sektörlerin birbirlerini tamamlayıcı bir şekilde faaliyet göstermelerini gerektirmektedir. (Ekber,2001:17).

Ulaştırma hizmeti, ekonomik fonksiyonların genişliği ve yüksek taşıma potansiyeli ile ulusal ekonominin kalkınma ve genişlemesinde en önemli rolü oynayan sektördür. Ulaşım sektöründe hizmet arzına; maliyet, talep, taşıma fiyatı ve teknolojik gelişmeler etki etmektedir (Feryal,1983:5).

Bir hizmet sektörü olarak ulaştırma, üç temel fonksiyonu yerine getirmektedir:

- Ulaştırmanın ekonomik fonksiyonu, taşımacılık hizmetlerinin geliştirilmesini, malların faydasını yayararak üretim faktörlerinin hareketliliğini ve verimini anlatmaktadır. Ulaştırma ekonomi içinde insan ihtiyaçları bakımından tüketim kolaylığı sağlamaktadır. Ekonomik düzen ulaştırma hizmetlerinin aksamadan işlemesine bağlıdır.

- Ulaştırma hizmetinin sosyal fonksiyonu, dış dünya ile sosyal ilişki kurulmasını anlatmaktadır. Ulaştırma, çeşitli bölge ve toplulukları birleştirerek ülkede kültür birliğinin kurulmasında rol oynamaktadır.

- Ulaştırmanın politik fonksiyonu ise milli savunma ve güvenliğin tam anlamıyla sağlanması ve siyasal birliğin ve bilincin güçlenmesini desteklemesidir.

2.1.3. Ulaştırmanın Tarihi Gelişimi

Tekerleğin bulunması ile ulaşımda araç kullanımının ilk adımı atılmıştır. Tekerleğin bulunması, uygarlık tarihinin büyük buluşları arasında yer almaktadır. Daha sonraki dönemde ulaştırma alanında teknolojik değişimler yaşanmıştır. Buhar gücünün, elektriğin, petrolün ve motorun bulunduğu son iki yüzyılda büyük atılımlar olmuştur. Buhar gücü gemilerde kullanılmaya başlandığında, deniz taşımacılığında yelkenli gemilere kıyasla daha fazla hız ve güvenlik sağlarken, taşınabilir yolcu ve yük miktarı da artmıştır. Kısa zamanda dünyadaki ham maddeler üretim merkezlerine taşınmış ve böylelikle üretim hacminin genişlemesi sağlanmıştır. Demiryolunun ortaya çıkışıyla birlikte, ulaştırma sektöründe ve sanayileşmede yeni bir dönem başlamış, sürekli yeni teknolojiler ve yeni taşıma sistemleri ortaya çıkmıştır. Geçtiğimiz yüzyılda da ulaştırma sektöründe büyük atılımlar yapılmış, ulaşım araçları hız ve güvenlik açısından süratle gelişmiştir.

Tüm bu gelişmeler sayesinde, dünyanın dört bir yanına ham ve mamül maddeler dolaşabilirken, bir yolcunun istediği yere ulaşması, eskisiyle kıyaslandığında şaşırtıcı şekilde hız ve konfor kazanmıştır. Ulaştırma standartlarındaki bu gelişmelerin en önemli kaynağı teknolojidir. Teknolojinin gelişmesine paralel olarak ulaştırmada hız ve kalite artmış ve günümüz seviyesine ulaşmıştır.

Çeşitli ulaştırma sistemleri arasında rekabeti azaltacak ve örneğin, yüksek hızlı demiryolu ve havayolu gibi halen yarışmakta olan alt sistemlerin bile birbirlerini tamamlayacak şekilde tasarlanması ve işletilmesini sağlayacak çabalar şimdiden başlatılmıştır. Artık yakın bir gelecekte evinden çıkan bir kişi kent içinde, kentler arasında ve bir ülkeden diğer ülkeye tamamen bütünleştirilmiş bir ulaşım sistemi içinde tek bir ödeme kartıyla yolculuk yapabilir hale gelecektir. Bu bağlamda, demiryolları da ön plana çıkmaya başlamıştır. Örneğin, Avrupa Birliği ülkeleri ve Eski Doğu Bloku ülkelerinin entegrasyonu çalışmalarında ulaştırma

kesimine ilişkin olarak yapılan düzenlemeler ve orta-uzun dönemdeki yeni projeler, kara ve demiryolu kombine taşımacılığının demiryolu ağırlığını arttıracak biçimde geliştirilmesi amacına yöneliktir. UN/ECE (United Nations European Commission of Economy) tarafından oluşturulan AGR (European Agreement on Main International Traffic Arteries), AGC (European Agreement on Main International Railway Lines) ve AGTC (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations) Anlaşmaları ile belirlenen ulaştırma altyapısı ve hizmetlerinin entegrasyonundan yük trafiğinde artış yanında yolcu trafiğinde de artış beklenmektedir. Kombine taşımacılık özellikle Avrupa'nın gündemindedir. Gök (1996;5)'e göre Avrupa Konseyi'nin Aralık 1994'de Essen'deki toplantısında onayladığı öncelikli TEN (Trans European Network) Projesi kapsamında yer alan ulaştırma hatlarının önemli bir bölümü demiryolu bağlantılı kombine taşımacılığa yöneliktir.

2.1.4. Ulaştırma Politikaları

Ulaştırma, trafik sıkışıklığı, kazalar, gürültü, hava kirliliği ile yarattığı bölgesel çevre sorunları ve küresel iklim değişikliği olgusuna olumsuz katkıları nedeniyle önem verilmesi gereken bir sektördür. Bu nedenle dünya gündeminin üst sıralarında yer almakta ve “sürdürülebilir ulaştırma politikaları”nın oluşturulması yönündeki yoğun çabaların temel konusu olmaktadır. Ulaştırma politikalarının hayata geçirilebilmesi için, ulaştırma faaliyetlerinin farklı anlayışla planlanarak yeniden düzenlenmesine, kamu ve özel sektör işbirliğinin artırılmasına ve insanların ulaştırma alışkanlıklarının ekonomik ve çevresel beklentiler doğrultusunda değiştirilmesine gerek duyulmaktadır. Çevreyle uyumlu sürdürülebilir ulaştırma politikalarına yönelik bu çabaların daha etkin ve daha hızlı sonuca ulaşabilmesi ve maliyetlerin paylaşılabilmesi için ülkeler arası işbirliğinin en üst düzeyde sağlanması gereklidir. Bu konudaki örgütlenmenin oluşturulabilmesi, OECD ve AB gibi uluslararası kuruluşların, üzerinde önemle durduğu bir konudur.

Bu bağlamda Avrupa Birliği 2001 yılı Eylül ayında yayımladığı dokümanda (White Paper, European Transport Policy for 2010; Time to Decide) sürdürülebilir ulaştırma politikasının ana ilkelerini şu başlıklarda toplamaktadır:

- Demiryollarının yeniden canlandırılması,
- Karayolu ulaştırmasında kalitenin artırılması,
- Deniz ve iç su yolu ulaştırmasının teşvik edilmesi,
- Havayolu ulaştırmasındaki artış ile çevreyi koruma arasında dengenin sağlanması,
- Türler arası entegre ulaştırmanın gerçekteştirilmesi,
- “Trans-European Transport Network” (TEN) projesinin yapılandırılması,
- Karayollarındaki güvenliğin artırılması,
- Ulaştırmanın etkin bir şekilde fiyatlandırılmasına yönelik politikaların benimsenmesi,
- Kullanıcı hak ve yükümlülüklerinin kabul edilmesi,
- Yüksek kalitede kent içi ulaştırmanın sağlanması,
- Temiz ve verimli ulaştırma hizmetleri için teknoloji ve araştırmalara önemi verilmesi,
- Küreselleşme etkilerinin yönetimi,
- Sürdürülebilir ulaştırma için orta/uzun dönemli hedeflerin geliştirilmesi

Ulaştırma, gereksinimin ve olanakların, iktisadi terminoloji ile talep ve arzın karşılıklı etkileşimi ile gelişmiştir ve gelişmeye devam etmektedir. Giderek ekonomisi büyüyen ve zenginleşen dünyada, daha fazla taşıma, daha güvenli ve kısa sürede, daha konforlu, zamanında ulaşım isteği öne çıktığından bilim ve teknolojinin gelişimi sayesinde, bu gereksinim ve istekler doğrultusunda yeni ulaştırma politikaları oluşmaktadır.

2.1.5. Ulaştırma Türleri

Ulaştırma türleri karayolu, demiryolu, deniz yolu, havayolu ve boru hattı olmak üzere beş farklı çeşide ayrılır.

2.1.5.1. Karayolu Ulaşımı

Kişilere ve eşyaya yer ve zaman yararı sağlamak şeklinde tanımlayabileceğimiz ulaştırma hizmetinin, karayolu sistemi ile gerçekleştirilen bölümü “karayolu ulaştırması”dır. TÜBİTAK (2003)’a göre karayollarının daha fazla tercih edilmesinin nedeni, üretim noktasından tüketim noktasına aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olmasıdır. Ekonomik kalkınma ve toplum refahının geliştirilmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi diğer sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu ya da olumsuz yönde etkileyen bir hizmet türü konumundadır. Karayolu ağırlıklı taşımacılık sistemleri, sebep oldukları kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklıkları ile ekonominin gelişmesinde hareketliliği sınırlamaktadır.

Taşıma kapasitesi açısından, karayolu araçlarının diğer ulaştırma sistemlerinin araçlarına göre daha küçük olması, taşıma yaptıran işletmelere bir esneklik kazandırmaktadır. Çünkü mallarını taşıtan işletmeler küçük miktarda mal gönderme ve teslim alma imkânına sahiptirler. Bu durum, yükleme süresinin kısalmasını sağlamaktadır. Ayrıca alıcı firmanın küçük siparişler verebilme olanağı bulması finansman zorluklarıyla karşılaşma riskini en aza indirmektedir.

Karayolu ulaştırması her türlü araziye uygulanabilmektedir. Bu nedenle ulaşım ağı kurma konusunda herhangi bir engel ile karşılaşma olasılığı düşüktür. Engelibeli bölgelerin ülkenin faaliyet merkezlerine entegre olabilmesini sağlayan karayolu ulaşımı, bu bölgeler için son derece elverişli bir sistemdir. Karayolu taşımacılığı hemen hemen her istenilen noktaya ulaşabilme özelliği nedeniyle diğer taşıma sistemlerinin son bulunduğu yerde başlamaktadır. Aksamalar daha az olmakta, ortaya çıkan aksamaların giderilebilme ve telafi edilebilme özelliği bulunmaktadır.

Karayolunun diğer bir özelliği de kademeli olarak inşa edilebilmesidir. Bu özelliği sayesinde gelişmesi muhtemel yerlere gelişmiş karayolunu yapmadan önce toprak yol yapılabilir, daha sonra bu toprak yollar asfaltlanarak daha modern hale getirilebilir. Ancak demiryollarında bu şekilde kademeli bir çalışma yapmak mümkün değildir.

2.1.5.2. Demiryolu Ulaşımı

Kişilere ve eşyalara yer ve zaman faydası sağlamak amacıyla gerçekleştirilen ulaştırma işleminin raylar üzerinde lokomotifler ile yapıldığı bölümüne demiryolu taşımacılığı adı verilir.

Çınar (2007)'a göre ulaştırma alt sektörlerinden biri olan demiryolu, çeken ve çekilen taşıma araçlarının bir dizi halinde, belli bir yönden şaşmadan ve sürtünme direncinin mümkün mertebe düşürülerek sevk edilmelerini sağlayan bir ulaştırma sistemi arayışından doğmuştur.

Tarım ve Çetinel (1979)'e göre demiryollarının erişebilirliği, demiryolu ağının boyutları ile sınırlı olmakla birlikte hem uzun hem de kısa mesafede toplu taşımayı sağlayabilmektedir. Ulaşım, şehir içinden, şehir banliyöleri ile şehirlerarasında ve ülkeleri birbirine bağlayarak kıtalara kadar uzanmaktadır.

Demiryolları, ulaşım ortamı açısından kara parçası üzerinde olması nedeniyle bu ortamda kurulu olan karayolları ve boru hattı gibi diğer ulaştırma sistemleriyle hem rekabet halinde hem de koordineli bir şekilde çalışmak durumundadır. Aynı zamanda kara parçası üzerinde ulaşım ağı kurma maliyeti çok yüksek olsa bile her yerde mümkündür.

Cook (2002:56)'a göre demiryolu ile yolcu taşımacılığı Avrupa orijinlidir. Avrupa'da ilk demiryolu taşımacılığı hizmeti 17 Eylül 1825'de resmen başlamıştır. Bu tarihte İngiltere'de Stockton ve Darlington arasındaki demiryolu hattında düzenli ve tarifeli demiryolu taşımacılığı hizmeti sunulmaya başlanmıştır. Demiryolu ile yolcu taşımacılığı hizmeti Amerika'da 1829 yılında başlamış, bu tarihte Güney Carolina Demiryolu İşletmesi ve Kanal Demiryolu İşletmesi, Charleston Güney Carolina ve Hamburg Georgia arasında buharlı lokomotiflerle yolcu taşımacılığına başlamıştır. Kıtayı kat eden seyahatlerin ilki Birleşik Devletler' de 1869, Kanada' da ise 1885 yılında gerçekleştirilmiştir.

Buharlı lokomotiflerin yerini zamanla dizel makineler, bunların yerini de elektrikli lokomotifler almıştır. Böylece demiryolu taşımacılığında hem kapasite hem de hız bakımından büyük ilerlemeler sağlanmıştır. Trenin saatteki hızı 1840 yılında, 50 km iken bugün Almanya'da hızı saatte 280 km'yi bulan ICE denilen trenler demiryolu taşımacılık sistemi içinde çok yaygın olarak kullanılmaktadır. Yine

Almanya’da mevcut demiryolu şebekesinde bulunan 500 km.nin üzerindeki bir hatta 300 km.lik bir hıza uygun olarak iyileştirme yapılmıştır. Çağımızda, lokomotiflerin çekme güçleri arttırılmış böylece saatte 200 km.’yi aşkın hız yapılabilen (Japonya-Fransa gibi ülkelerde 400-500 km) ve 20 tondan fazla vagonları 2000-3000 beygir gücünde çeken taşıma sistemi geliştirilmiştir (TCDD,1996 :30)

TÜBİTAK (2003)’e göre günümüzde çelik tekerlek-çelik ray teknolojisine dayalı olarak geliştirilmiş olan, fakat yüksek hıza uygun bir alt yapıyı gerektiren yüksek hızlı trenler ile hızlar 300 km/saat değerine ulaşmış, 2010 yılına kadar bu değer 350 km/saat değerine çıkarılması planlanmıştır. Bu hızların uygulanabildiği demiryolları ve yüksek hız trenlerinin; 400-600 km mesafedeki kent merkezlerinin birbirlerine olan ulaşım sürelerinin çok azalması ve aynı gün periyodu içerisinde başka kente gidip çalışma saatlerini orada geçirdikten sonra geri dönme olanağını sağlayabilmesi, karayollarına ve havayollarına açık bir üstünlük sağlamasına sebep olmuştur.

Tablo 1’den görüleceği gibi trenler ile yapılan bazı şehirler arası ulaşım uçak ile yapılan ulaşımdan daha az zaman almaktadır.

Tablo 1

ABD’de Bazı Merkezler Arasında Demiryolu ve Havayolu ile Ulaşımın Aldığı Zaman

Merkezler	Tren	Uçak
San Diego - Los Angeles	2 sa. 30 dk.	2sa. 30dk.
Chicago - Millwaukee	1 sa. 30 dk.	2sa. 30dk.
New York - Albany	2 sa. 30dk.	3sa. 30dk.
Charlotto - Raleigh	3 sa. 30 dk.	3sa. 15dk.

Kaynak: A. Cook, (2002), Tourism: The Business of Travel, Prentice Hall, U.S.A.:98.

TÜBİTAK (2003)’a göre dünyada, küresel ticaretin gelişmesine paralel olarak küresel ulaştırma koridorları oluşturulmaya çalışılmaktadır. Demiryolları da bu küreselleşmenin yarattığı etkiyle önemli yapısal ve teknik değişim sürecinden

geçmektedir. Yapısal değişim süreci içinde demiryollarının hem kendi yapıları hem de devletle ilişkileri sorgulanmakta ve yeniden düzenlenmektedir. Dünya demiryollarının hemen hemen tümünde yeniden yapılanma çalışmaları çeşitli ulaştırma sistemleri karşısında rekabet gücünü arttırmaya değil, aynı demiryolu alt yapısı üzerinde birden fazla işleticinin faaliyetine imkan vererek sektör içinde rekabetin yaratılması, demiryolu altyapısının kullanım kurallarının belirlenmesi ve bu kuralların ülkeler arasında uyumunu gündeme getirmiştir. Teknik değişim süreci içinde ise demiryollarının uluslararası entegrasyonu amacıyla teknik altyapının birbirine uyumluluğu sağlanmaya çalışılmaktadır.

2.1.5.3. Denizyolu Ulaşımı

Kişilere ve eşyalara zaman ve mekan faydası sağlamak amacıyla yapılan ulaştırma faaliyetinin deniz üzerinde gerçekleştirilmesi sonucunda deniz yolu taşımacılığı ortaya çıkmaktadır.

Sınırların ortadan kalktığı, uluslararası rekabetin yoğun olarak hissedildiği denizyolu ulaşımının temel elemanları deniz araçları ve limanlardır. Deniz taşımacılığı, düşük maliyetle büyük hacimli taşımalar için en elverişli ulaşım sektörüdür. Özellikle, dökme yükler için deniz taşımacılığı dışında hiçbir taşıma sistemi rasyonel değildir. Bu tür yüklerde coğrafi bakımdan kara taşımacılığı uygun görülse bile ekonomik bakımdan deniz taşımacılığı daha uygundur.

Tümertekin ve Özgüç (1999)'e göre, dünya ticaretinin halen en büyük bölümü (yaklaşık dörtte üçü) denizyolu ile yapılmaktadır. Bunun en büyük sebebi denizyollarıyla taşımacılığın kara ve demiryollarına göre çok daha ucuza mal edilmesidir. Az miktarda yakıtla binlerce ton yük taşıyan gemilerin kullanılması, yol yapımı ve bakımı için özel harcamalara gerek olmaması (limanlar genellikle devlet tarafından yapılmaktadır) ve tek seferde kara ve demiryollarına göre daha çok yükün, aynı zamanda daha güvenli olarak uzak mesafelere taşınabilmesi, daha fazla hareketli oluşu (güzergâhta değişiklik yapabilme olanağı) maliyeti düşüren faktörler arasında sayılabilir.

Taşıma maliyetleri bakımından denizyolları, demiryollarına göre üçbuçuk kat, karayollarına göre ise yedi kat ve havayollarına göre yirmi iki kat daha ucuzdur. Gerek sanayi ham maddesini oluşturan yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği, gerekse taşıma maliyetinin diğer taşıma türlerine göre bu denli ucuz olması denizyolu taşımacılığının önemli avantajları arasındadır. Bilindiği üzere ulaştırma türlerinin tercihinde, yük ve yolcu taşımacılığının hızlı, güvenli, konforlu ve ekonomik olması yanında, çevreyi çok az kirletmesi, yolcu-km ve ton-km başına tükettiği enerjinin en az olması, bakım onarım kolaylığı ve yatırım maliyeti özenle dikkate alınması gereken hususlardır. (DPT, 2006:36)

Pekdemir (1991)'e göre denizyolu ulaşımı ile büyük miktarlardaki yükün diğer sistemlere oranla çok daha düşük maliyetle uzun mesafelere, ülkeler ve kıtalararası taşınması mümkündür. Bu özelliği dolayısıyla denizyolu ulaşımı, ülkelerin dış ticaretinde önemli rol oynamaktadır.

Dünyanın 3/4'ünün denizlerle kaplı olması nedeniyle birçok ülke ve bölge birbirinden denizlerle ayrılmıştır. Bu durumdaki ülkeler arasındaki taşımacılık sadece deniz ve havayolu ile gerçekleştirilmektedir. Havayolu taşımacılığı hızlı ancak düşük kapasitesi ile pahalı bir taşımacılık türü olduğundan uzun mesafeli yük taşımacılığına en uygun taşıma sistemi denizyolu olmaktadır. Denizyolları uzun mesafeli yük taşımacılığında en elverişli sistem olmasına karşılık yolcu taşımacılığında şehir içi ve turistik seferler dışında pek elverişli değildir. Taşıma faaliyetlerini sularda sürdürmek zorunda olduğu için ulaşım ağının kurulacağı alanlar kıyı limanlarıyla sınırlıdır.

Uluslararası kara ve havayolu taşımacılığında birçok ülkenin kara ve hava sahası içinden geçildiğinden, taşımacılık bu ülkelerdeki politik gerginlikten etkilenmekte ve taşımacılığın güvenliği azalmaktadır. Uluslararası deniz taşımacılığı ise, uluslararası kara sularında yapıldığından daha emniyetli olmaktadır. Diğer taraftan fırtınalı havalar, deniz patlaması vb. güvenliği azaltmaktadır. Sistemdeki düşük hız ve yükleme - boşaltma süresinin uzunluğu ancak belli bir süreye bağlı olmayan malların nakliyatını elverişli hale getirmektedir. Limanların modern yükleme-boşaltma tekniklerine uygunluğu, hızın artmasını sağlayarak denizyolu taşımacılığını daha da elverişli konuma getirmektedir.

Deniz taşımacılığında önemli rol oynayan ve taşımacılığın ayrılmaz parçası olan mekânlar, limanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Denize kıyısı olan hemen hemen her ülke, genellikle çeşitli büyüklükte bir liman sistemine sahiptir. Transfer alanı olarak kullanılan limanlar, deniz ve kara taşımacılığı arasında bağlantı noktası olmakta, limana has aktiviteler bu alanlarda gerçekleşmektedir. Limanlar kendi alanlarında ve yakın çevrelerinde liman hinterlandının belirlenmesinde önemli etkisi olan çeşitli ulaşım ağ bağlantıları ile bütünleşmekte ve desteklenmektedir.

Tablo 2’de görüldüğü üzere; uluslararası deniz ticaret hacmi 2005 yılındaki 6720 mton’dan 2006 yılında %7.1 oranında artarak 7195 mton’a ulaşmıştır.

Tablo 2

Dünya Deniz Taşımacılığı (Milyon Ton)

	Ham	Petrol	Demir	Kömür	Tahıl	Boksit	Fosfat	Kargo	Ticari
1999	1550	415	411	482	220	53	30	2135	5296
2000	1608	419	454	523	230	53	28	2280	5595
2001	1592	425	452	565	234	51	29	2305	5653
2002	1588	414	484	570	245	54	30	2435	5820
2003	1673	440	524	619	240	63	29	2545	6133
2004	1754	461	589	664	236	68	31	2690	6493
2005	1784	495	652	710	310	73	30	2666	6720
2006	1851	517	734	754	325	78	30	2906	7195
2007	1888	535	799	798	332	80	31	3109	7572
2008*	1930	560	858	830	344	82	31	3296	7931
2009*	2007	595	890	870	357	86	32	3150	7987

Kaynak: Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu ,2007:43

Ton-mil bazında 2005 yılında 29,598 milyar ton milden 2006 yılında 31,744 milyar ton mile ulaşmıştır. Bu, bir önceki yıla kıyasla %6.2’lik bir artışa eşittir. 2007 yılında deniz ticareti bir önceki yıla kıyasla %4.7 oranında artarak 32,932 milyar ton-mil’e ulaşmıştır.(Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu ,2007:43)

Limanlar, toplanma noktaları oldukları için yakın çevrelerinin ekonomik gelişimini etkilemektedirler. Limanların gelişimi ve onların modernizasyonu arttıkça kullanımı artmakta ve bu da doğal olarak yeni endüstrilerin kurulmasında ve iş fırsatlarının oluşmasında etkili olmaktadır. Bu gelişmeler, sırasıyla ortalama gelirlerin artmasına, diğer endüstrilerin tetiklenmesine ve ekonominin canlanmasına sebep olmaktadır. Ekonominin gelişmesi ise refah seviyesinin yükselmesine aynı zamanda bölgesel gelişmeye olumlu etki yapmaktadır. Bir bölgede olan limanların yoğunluğu bölge ekonomisine bağlıdır. Bölge ekonomisinin canlı olması, bölgede her sektörde hareketliliğin olmasına ve dolayısıyla gelişen ticaret hacmine eşit olarak ihtiyaç karşısında liman kullanımının artmasına, gerekli görüldüğü takdirde yeni liman alanları açılmasına sebep olmaktadır.

Yolcu taşımacılığı bakımından gemilerle yapılan seyahatler 1957 yılına değin hızlı bir şekilde gelişmiştir. Ancak bu dönemlerde ortaya çıkan jet motoruyla hareket eden uçakların devreye girmesi, okyanus seferlerini neredeyse sona erdirmiştir.

Denizlerde, nehirlerde ve göllerde, özellikle feribotlar ile verilen ulaştırma hizmetleri, yolcu ulaştırma sistemlerinin toplamı içerisinde hala önemli bir paya sahiptir. Bazı feribotlarda yolculara uyuma kabinleri, yiyecek-içecek hizmetleri, oyun salonları, alış- veriş imkânları ve çocuk oyun-bakım hizmetleri sunulmaktadır.

Yolcu taşıma bakımından denizyollarının uzun mesafeler için tercih edilme oranı azalmış olmasına rağmen, yüksek tonajlarda yük taşıyabilme kapasitesi bulunan gemilerin varlığı ve havayolları ile taşımadaki ton başına maliyetlerin yüksek olması uluslararası ticaretin büyük bir bölümünün denizyolları ile yapılmasına neden olmaktadır.

Dünya deniz ticaret filosunun 1993-2005 yılları arasındaki gelişimi Tablo 3'te verilmiştir. Son on yılda %2,7'lik yıllık ortalama bir artışla filonun toplam büyüklüğü 2005 yılı başı itibariyle 855 milyon DWT' a ulaşmıştır. Toplam filonun %37.6'sı tankerler, %38'i dökme yük, %1.4'i kombine ve %23.4'ü ise diğer gemi türlerinden oluşmaktadır.

Tablo 3
Dünya Filo Gelişimi (Milyon DWT)

Yıllar	Tankerler	Dökme Yükler	Kombine Taşıyıcılar	Diğerleri	Toplam
1993	261.8	215	31.3	125.4	633.5
1994	266.9	219	28.7	130.6	645.2
1995	270.9	225.5	25.9	157.2	661.5
1996	270.5	242.2	20.7	164.5	673.4
1997	275.2	252.1	17.3	171.8	691.5
1998	279.5	263.3	16.9	177.4	712.4
1999	285.2	263.3	16.1	183.3	722.6
2000	289.5	267.4	15.2	185.9	736.2
2001	296.4	276.3	14.6	191.3	754.3
2002	290.0	277.1	14.1	205.4	765.9
2003	294.2	284.1	12.8	214.3	783.0
2004	305.2	306.8	12.2	189.6	810.3
2005	322.1	325.5	11.7	200.5	855.0

Kaynak: DPT(2005), IX. Kalkınma Planı (2007-2013), DPT, Ankara

Denizyolları işletmeciliği ve alt yapısı ile ilgili çalışmalar, ülkelerin sanayileşmesi ve gelişmesi yönünde, en önemli katkıyı sağlayan hassas konulardan biridir. Bugün sanayileşmiş ülkelerin geçmişine bakıldığında denizyolları işletmeciliği ve inşaatı konularına son derece önem verdikleri gözlenmekte olup, bu durumun aynı zamanda hızlı kalkınmanın itici bir kuvveti olduğu görülmektedir.

2.1.5.4. Havayolu Ulaşımı

Taşımacılık işleminin hava yolu ile gerçekleştirilmesini sağlayan havayolu ulaşımı son yıllarda önemi giderek artan bir taşıma sistemidir. Havayolu ulaşımı, hızla değişen teknolojik gelişmelerin ulaştırma sektörüne uygulanabildiği bir alandır.

Hava taşımacılığı sektöründe yaşanan serbestleşme eğilimi TÜBİTAK (2003)'e göre tüm dünyada hızlı bir şekilde yayılmaktadır. Serbestleşme, küreselleşme ve ticarileşme eğilimlerinin bir sonucu olarak hava taşımacılığında yolcu istek ve ihtiyaçlarına uygun hizmet çeşitliliğinin gelişimi sonucu yaratılan arza yüksek talep doğmuştur. Dünya genelinde kişi başına düşen gelirin artması, bölgeler arası ticaretin ve turizmin gelişmesi, sektöre olan talepteki büyüme oranını hızlandırmıştır.

Yirminci yüzyıldan itibaren önem kazanmaya başlayan hava ulaşımının en belirgin özelliği süratli bir ulaşım türü olmasıdır. Zaman faktörünün önemli olduğu durumda, özellikle değeri yüksek ve kısa zamanda bozulabilir nitelikteki malların taşınmasında havayolu ulaştırması en önemli alternatifi oluşturmaktadır.

Havayolu ile seyahat yirminci yüzyılın belki de en önemli yeniliğidir. Avrupa'da havayolu ile ilk tarifeli yolcu taşımacılığı 25 Ağustos 1919'da Londra – Paris arasında gerçekleştirilmiştir. Jet motorlu uçaklar tarafından yolcu taşımacılığı ise ilk kez, 2 Mayıs 1952'de Londra ve Johannesburg (G. Afrika) arasında gerçekleştirilmiştir.

2002 yılında, ICAO (2004)'ya göre dünya genelinde yaşanan ekonomik krizler ve 11 Eylül olaylarının etkileri sonucu hava taşımacılığına olan talep olumsuz etkilenmiştir. Tarifeli yolcu trafiği rakamları taşınan ücretli yolcu trafiği açısından sadece yüzde 0.5 oranında bir büyüme göstermiştir. 2003 yılının ilk yarısında SARS krizi ve Irak Savaşına bağlı olarak trafikte düşmeler yaşanmıştır. Yılın ikinci yarısında toparlanan sektör yüzde 0.9 oranında bir büyüme kaydetmiştir.

Yaşanan kayıplara rağmen hava taşımacılığı 2004 yılını en güvenli yıl olarak geçirmiş, çevreye dost faaliyetlerini sürdürebilmiş, 1.8 milyardan fazla kişinin hava taşımacılığını tercih etmesi ile küresel ekonominin vazgeçilmez unsuru olarak yerini korumuştur (DPT, 2006:26).

Havayolu taşımacılığı endüstrisinde genel olarak inişli- çıkışlı bir yapı olmasına rağmen, sürekli ve hızlı bir büyüme eğilimi gözlenmektedir. Eğer trafik artışı tahminler seviyesinde olursa, Avrupa'nın yirmi en büyük havaalanının 2010 yılına kadar kapasite sorunu ile yüz yüze kalacağı belirtilmektedir. Bu durum

havayolları için gecikmeler ve ek maliyet; yolcular için ise uzun kuyruklar ve hizmet kalitesinde düşüş olacağı anlamına gelmektedir. Öte yandan gelişmelere paralel olarak havacılık sektörüne yüksek teknolojiye sahip altyapı hizmeti sunulması gerekmektedir. (DPT, 2006:37) Bu durum, havaalanı altyapısının A380 gibi yeni nesil geniş gövdeli uçak tiplerindeki değişikliklere uyumlu hale getirilmesini ve özellikle bilgi ve iletişim teknolojilerindeki yeniliklerin uygulanmasını zorunlu kılmaktadır.

Dünya sivil havacılık sektöründe 2004 itibariyle 4 milyon kişinin çalıştığı ve cironun 400 milyar USD olarak gerçekleşmiş olduğu görülmektedir. Bu da dünya GSYİH'sının %4.5'lik bölümünü oluşturmaktadır. Sektör büyüme eğilimini son 30 yılda sürdürmüş ve dünya yolcu trafiği 2006 yılı itibariyle 1.8 milyar yolcuya ulaşmıştır. (DPT, 2006:26).

2.1.5.5. Boru Hatları

Boru hattı, BOTAŞ (1988)'e göre sistemin verimli kullanımı ve etkinliğini artırmada dış koşullardan etkilenmeme gibi önemli avantajlar sağlayan bir özellik barındırmaktadır. Bu özelliği nedeniyle sıvıların (petrol veya sıvı içinde asılı katı maddeler) uzak mesafelere kesintisiz taşınmasında başta hava olmak üzere diğer koşullardan etkilenmeyen bir sistemdir. Boru hattında taşıma kapasitesi borunun çapı ve taşıma hızı tarafından belirlenmektedir. Pompa istasyonlarından elde edilen basınçla hareket ettirici güç sağlanmaktadır. Boru hatlarının hızla gelişmesinin arkasında hiç şüphesiz özellikle enerji kaynağı taşınmasının çok önemli bir rolü vardır. Boru hatlarından uzun süre petrol yataklarından elde edilen petrolün çoğunlukla kıyılarda yer alan rafinerilere taşınmasında yararlanılmıştır. Günümüzde boru hatlarıyla sıvı ve gaz halinde çeşitli maddeler taşınabilmekteyse de bu ulaşım sisteminde yükün çoğunluğunu petrol ve gaz teşkil etmektedir.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı (1993)'na göre ham petrol, benzin, gaz, motorin, jet yakıt ve doğalgaz taşımacılığı yapmak amacıyla dördüncü bir taşımacılık ve ulaşım teknolojisi ortaya çıkarmıştır. Bu sistem boru hatları (pipe-line) olarak büyük gelişmelerle ulaşım sistemi içindeki yerini almıştır. Boru hattı ulaştırması sektörü, ham petrol, rafineri ürünleri, doğal gaz ve katı maddelerin taşınması konusunda

planlayıcı, yatırımcı ve işletmeci kuruluşların faaliyetlerinden oluşmaktadır.

Boru hattı büyük yatırımlar gerektiren bir ulaşım sistemi olmasına rağmen hizmete girdikten sonra taşımacılıkta büyük kolaylık ve ucuzluk sağladığından kısa sürede yatırım kendini geri ödeyebilmektedir.

Boru hatlarıyla taşımacılığın hemen hemen bütün dünyada hızla yaygınlaşmasının nedenlerini şöyle özetlemek mümkündür.

- Bütün dünyada boru hatlarıyla ulaşımın çoğalmasında, petrol ve doğal gaz elde edilen yeni yatakların faaliyete geçmesi önemli rol oynamıştır.
- Teknolojik buluşlar petrol ve gazın daha kolay taşınmasını sağlarken aynı zamanda başka maddeleri de taşıma imkânı sağlanmıştır.
- Boru hattı ile ulaşımında kullanılan “boru” önemli bir maliyet unsurudur. Modern teknolojiler sayesinde daha ucuza ve daha kaliteli boru üretilmesi boru hattı ile ulaştırmayı ekonomik bir ulaştırma sistemi haline getirmiştir.
- Boru hattı ile ulaştırma değişik iklim ve topografya şartlarına uygundur. Aynı zamanda inşa ve bakım yöntemlerinin geliştirilmesi de boru hattı ulaşımının yaygınlaşmasında önemli roller oynamıştır.

Dünyanın en uzun ham petrol taşıma hattı Kanada'daki. 3220 km. uzunluğunda olan ve Manitabo'dan Ontorio'ya ulaşan hattır.

Dünyadaki en uzun gaz iletim hattı ise Alaska'dan Kanada'ya uzanmakta olup, toplam uzunluğu 7700 km.dir (8.BYKP:2001). Amerika kıtasında boru hatları ile doğal gaz taşımacılığının en yoğun yapıldığı ülkeler ABD ve Kanada'dır. Kanada'dan ABD'ye gaz taşıyan Pasific Gas Transmission Boru Hattı, Nothern Border ve Mid Westem Boru Hattı bulunmaktadır. Trans-Kanada doğal gaz boru hattı 3700 km. uzunluğunda olup Albarta'dan Montreal'e uzanmaktadır

2.2.TÜRKİYE’DE ULAŞIM, TARİHSEL GELİŞİMİ, ULAŞIM TÜRLERİ VE ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN DURUMU

Türkiye’de ulaşım sektörünün bugünkü durumunu değerlendirebilmemiz için önce tarihsel gelişim içinde ulaşım sektöründe gerçekleştirilen çalışmaları bilmemiz gerekmektedir. Bu nedenle ulaşım sektöründe Cumhuriyetin ilanından önce başlayarak dönemler itibariyle günümüze kadar yapılanlar aşağıda özetlenmeye çalışılmıştır.

2.2.1. Türkiye’de Ulaşımın Tarihi Gelişimi

Taşımanın ülkemizdeki tarihi gelişimi değerlendirilirken bu süreci beş döneme ayırarak incelemek uygun olacaktır. Bunlar:

- 1856 ile 1922 yılları arasını kapsayan Cumhuriyet öncesi dönem,
- 1923 ile 1950 yıllarını kapsayan ve demiryolunun ağırlıklı olduğu ulusal ekonomiye geçiş dönemi,
- 1950 ile 1960 arası liberal ekonomiye geçiş dönemi,
- 1960 ile 1980 arası planlı ekonomiye geçiş dönemi,
- 1980 sonrası serbest piyasa ekonomisine geçiş dönemidir.

2.2.1.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem

Türkiye’ye demiryolunun ilk girişi 19. yüzyılın son dönemlerinde olmuş, başta Almanya, İngiltere olmak üzere Fransa, İtalya, Rusya gibi devletler farklı nedenlerle Türkiye’de demiryollarının gelişimine öncülük etmişlerdir. İlk demiryolu 1856 yılında bir İngiliz şirketine verilen imtiyazlarla İzmir-Aydın arasında inşa edilmiştir. Bu hat yapımı 1866’da tamamlanmış olup 130 kilometre uzunluğundadır. (TCCD, TCDD İstatistik Yıllığı 2003-2007:3.)

Bu hattın seçimi nedensiz olmamıştır. İzmir-Aydın yöresi diğer yörelere göre nüfus bakımından kalabalık, ticari potansiyeli yüksek, İngiliz pazarı olmaya elverişli etnik unsurların yaşadığı ve İngiliz sanayisinin gereksinim duyduğu ham maddeye kolay ulaşılabileceği bir yerdi. Ayrıca Ortadoğu'nun kontrol altına alınarak Hindistan yollarının denetim altına alınması bakımında da stratejik bir öneme sahipti. Osmanlı Devletinde demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanların ayrı ayrı etki alanları oluşmuştur. Fransa; Kuzey Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye'de, İngiltere; Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezinde, Almanya; Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya'da etki alanları oluşturmuştur.

Batılı sermayedarlar, sanayi devrimi ile çok önemli ve stratejik bir taşıma yolu olan demiryolunu tekstil sanayinin hammaddesi olan tarım ürünlerini ve önemli madenleri en hızlı biçimde limanlara, oradan da kendi ülkelerine taşımak için inşa etmişlerdir. Yabancı devletler, km başına kâr güvencesi, demiryolunun 20 km çevresindeki maden ocaklarının ve petrol zenginliklerini işletilmesi, baraj ve hidroelektrik santralleri kurmak vb. gibi imtiyazlar olarak demiryolu inşaatlarını yaygınlaştırmışlardır. Dolayısıyla Osmanlı topraklarında yapılan demiryolu hatlarının geçtiği güzergâhlar, bu ülkelerin iktisadi ve siyasi amaçlarına göre biçimlendirilmiştir.

2.2.1.2. 1923–1950 Dönemi

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin 1923 yılında kurulmasıyla birlikte sanayileşme ve kalkınma politikasının temel unsurlarından bir tanesi olan taşıma alt yapısının geliştirilmesine önem verilmiş ve özellikle de demiryolu taşımaya gereken hassasiyet gösterilmiştir. Cumhuriyet öncesinde demiryollarının büyük bir yüzdesi Konya-Ankara doğrultusunun batısında iken Cumhuriyet döneminde yapılan yatırımların ağırlıklı bir bölümü doğuya kaydırılmıştır. Türkiye Büyük Millet Meclisi 1924 ve 1925 yıllarında çıkarılan kanunlarla hükümete demiryolu yapımlarının bütçeden finanse etmesi için yetki vermiştir. İlk demiryolu kongresi 1925 'te yapılmış ve ülkedeki demiryolu taşıma politikası ortaya konmuş, 1929 yılına gelindiğinde 1000 km uzunluğunda demiryolu yapımı tamamlanarak işletmeye açılmıştır (Gülen, 1999:268).

Kongrede benimsenen politikalar doğrultusunda sömürülen ülkeler için oluşturulan ağaç tipi taşıma hattı yerini ağ tipi taşıma hattına bırakmış ve böylece doğal kaynaklar, üretim merkezleri ve pazar alanlarına yayılan, ekonomiyi canlandıran bir taşıma sistemine geçilmiştir. Bu dönemin diğer bir belirgin özelliği de, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmiş olmasıdır.

Bu tür kitlesel yüklerin en ucuz biçimde taşınabilmesi açısından demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Bu nedenle, demiryolu hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş, sanayinin yurt sathına yayılma sürecinde yer seçiminin belirlenmesinde yönlendirici olmuştur. Bu dönemde, tüm olumsuz koşullara karşın, demiryolu yapım ve işletmesi ulusal güçle başarılmıştır (Onur, 1953 :23-26.).

Kurtuluş Savaşından yeni çıkmış genç bir cumhuriyet devleti için yapılan bu işler küçümsenemeyecek bir boyuttadır. Demiryollarındaki hızlı ilerleme 1940 yıllarına kadar sürmüştü ve 1940–1950 yılları arasında ise tam bir durgunluk dönemine girmiştir. Cumhuriyetin ilanından, 1940 yılına gelinceye kadar yılda ortalama 190 km demiryolu inşa edilirken 1940–1950 yılları arasında toplam inşa edilen demiryolu uzunluğu ancak 300 km. olmuştur. (Aytaç, Türe, Çelik,2007) Yine, 1950 ye kadar yapılan hatların uzunluğu 3578 kilometre olup bunun 3208 kilometresi 1940 yılına kadar tamamlanmıştır. (Aytaç, Türe, Çelik,2007) Hiç kuşkusuz, bu durgunlukta II. Dünya Savaşının ve dünya otomotiv sanayinde pazar payının % 80’ni elinde bulunduran ABD’nin etkisi büyüktür. Bu dönemde ABD’deki Federal Karayolu Teşkilatı ile işbirliği yapılmış ve Marshall yardımları çerçevesinde karayolu ile ilgili projeler geliştirilerek çok sayıda mühendis ABD’ye eğitime gönderilmiştir. Yine bu yıllarda ABD’ den gelen yardımlarla yollar asfaltlanmış, traktörler ve biçerdöverler ülkeye sokulmuştur. Ulaşım politikasında 1950’li yıllar artık demiryolu döneminin bittiği ve yerini karayolları dönemine bırakmış olduğu yıllardır. Bu dönemde 1 Mart 1950 yılında çıkartılan bir yasa ile Ulaştırma Bakanlığı’ndan bağımsız Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Karayolu yapımı kurulan bu Genel Müdürlük tarafından yürütülmeye başlanmış ve zamanın hükümetleri de karayolu yapımında gereken hassasiyetleri göstermişlerdir.

Bu dönemin başlarında demiryolunun taşıma sistemi içindeki payı yük taşımacılığında % 78, yolcu taşımacılığında % 42 iken bu oranlar izlenen karayolu ağırlıklı politikalar sonucu yük taşımacılığında % 48, yolcu taşımacılığında % 24'e gerilemiştir. (Bulut,2007;9) Cumhuriyet döneminde deniz taşımacılığı hızlı ve özel sektör ağırlıklı olarak gelişmiştir. Planlı döneme kadar 1942–1944 yılları deniz ticaret filosunun en fazla büyüdüğü yıllar olmuştur. Planlı döneme girerken Türk Deniz Ticaret filosunun bin gros tondan büyük gemileri, 798.300 gros ton taşıma kapasitesine sahip olmuşlardır. Bu kapasitede özel kesimin ağırlığı ise % 68,6 ölçüsünde olmuştur. (Bulut,2007:9)

2.2.1.3. 1950-1960 Dönemi

Türkiye’de 1950’den sonraki yıllar liberal ekonomiye geçiş dönemi olarak da adlandırılmakta olup karayolunun demiryoluna karşı ezici üstünlüğünü kabul ettirdiği yıllar olmuştur. T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesi 1952 – 1962 yılları arasında devlet bütçesinin % 10’u düzeyine ulaşmıştır. Demiryolu taşımacılığına yapılan % 100 oranında zam artışı, ülke içerisinde otomotiv sanayinin montaj yoluyla da olsa kurulması, köy yolları yapımı için Köy İşleri Bakanlığı’na bağlı olarak Yol-Su-Elektrik (YSE) Genel Müdürlüğü’nün kurulması, yol inşaatında kullanılmak üzere makine ve teçhizat için dış kredi olanaklarının sağlanması, kamyon ithalatının serbest bırakılması gibi birçok faktör, karayolu taşımacılığının beklenenin çok üstünde gelişmesine neden olmuştur. Bu faktörler taşıma sistemleri arasında karayolu ile yapılan yük taşımacılığında % 93 ve yolcu taşımacılığında da % 95 gibi dengesiz bir dağılımın oluşmasına zemin hazırlamıştır. (http://egitek.meb.gov.tr/aok/Aok_Kitaplar/AolKitaplar/Cografya_7/5.pdf)

2.2.1.4. 1960 – 1980 Dönemi

1961 Anayasası ile kurulan Devlet Planlama Teşkilatı beş yıl süreli kalkınma planları hazırlayarak ülkenin makro ekonomik yönden gelişmesini etkilemiştir. Planlı Kalkınma Döneminde 1980 yılına kadar üç beş yıllık kalkınma plan dönemi

geçmiştir. Üç plan döneminde ulaşım türlerine göre sağlanan gelişmeler Tablo 4’ te verilmiştir.

Tablo 4

Ulaştırma Yatırımları (1963-1977 Dönemi) (Milyon TL)

	I.BYKP (1963-1967)	II.BYKP (1968-1972)	III.BYKP (1973-1977)
1.Karayolu Yük- Yolcu Km.	6.380	12.170	17.600
2.Demiryolu Yük- Yolcu Km	1.562	3.150	7.600
3. Denizyolu Yük- Yolcu Km.	779	900	4.200
4. Havayolu Yük- Yolcu Km.	220	520	4.400
5. Boru Hattı Yük Km.	-	-	-

Kaynak: DPT

Tablo 4’ten görüldüğü üzere; 1963 – 1977 yılları arasında gerçekleşen üç beş yıllık kalkınma plan döneminde ulaştırma yatırımları içerisinde en büyük pay karayollarına ayrılmıştır. Söz konusu dönemde 17.600 milyon TL ile karayollarına yapılan yatırım, toplam yatırım tuatırı içerisinde % 52 olarak gerçekleşmiştir. Ancak aynı dönemde havayollarına yapılan yatırımların artış yüzdesi (20 kat artışla) diğer ulaştırma türlerinden daha fazla olmuştur.

2.2.1.5. 1980 Sonrası Dönem

Haberleşmedeki gelişmeler ve küreselleşme olgusu 1980 sonrası bir çok ülkede olduğu gibi ülkemizde de yeni bir dönemi başlatmıştır. Ülkemizde 24 Ocak 1980 kararlarıyla beraber ülkenin dışa açılması, serbest piyasa ekonomisinin benimsenmesi, AB’ ye yeniden aday olma talebi gibi değişiklikler beş yıllık kalkınma plan hedeflerinde değişikliğe yol açmıştır.

Ülkemizde 1980 sonrasında yaşanan beş kalkınma plan döneminde ülke içi ekonomik krizler ile dünyadaki krizler ve savaşlar nedeniyle istenilen başarı sağlanamamıştır. Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu adıyla çıkartılan 5018

Sayı Kanun 2006 yılından itibaren yürürlüğe girmiş, kalkınma planları yerine Orta Vadeli Program önem kazanmaya başlamıştır.

Tablo 5

Ulaştırma Yatırımları (1979-1994 Dönemi) (Milyon TL)

	IV.BYKP (1979-1983)	V.BYKP (1985-1989)	VI.BYKP (1990-1994)
1.Karayolu	41.812	43.000	75.473
2.Demiryolu	6.123	12.000	13.500
3. Denizyolu	2.930	7.500	15.500
4. Havayolu	57	69	148
5. Boru Hattı	750	2.887	16.300

Kaynak: DPT

Tablo 5'te 1979 – 1994 yılları arasında gerçekleşen 4,5 ve 6. kalkınma planlarında ulaşım sektörlerine yapılan yatırımların tutarları görülmektedir. Toplam yatırım tutarı içerisinde en büyük pay % 62' lik oran ile karayollarına aittir. Ancak söz konusu üç plan döneminde daha önceki planlarda yer almayan boru hattı yatırımları da gündeme gelmiş olup, hem hızlı bir şekilde yayılması, hem de toplam yatırım tutarı içerisinde önemli bir orana sahip olması yönünden kayda değer bir gelişim göstermiştir.

7. ve 8. Kalkınma planlarında görülen gelişmelere, ulaşım türlerinin halihazırdaki durumu incelenirken yer verilecektir.

2.2.1.5.1. Karayolu Ulaşımı

Türkiye'de karayolları işlevlerine bağlı olarak otoyollar, devlet yolları, il yolları, şehir içi yolları, köy yolları, turistik yollar ve orman yolları olarak adlandırılmakta olup farklı kuruluşların sorumluluğundadır. Bu yollardan otoyollar, devlet yolları ve il yolları Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) sorumluluğu altındadır. Köy yolları Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altında iken, Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün kaldırılmasına ilişkin 5286 sayılı Kanun ile bu sorumluluk İl Özel İdarelerine devredilmiştir. Şehir içi yollar ise 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile 5393 sayılı Belediye Kanunu uyarınca yerel yönetimlerin sorumluluğunda bulunmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü (2006)'nın hazırlamış olduğu Stratejik Plan (2007–2011)'e göre 100 km² alana düşen kentsel olmayan karayolu ağı uzunluğu Türkiye'de 47 km. düzeyindedir. Yüzölçümü az olan ülkelerde bu rakam daha yüksek olarak görülmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü (2006) verilerine göre, karayolu ağının toplam uzunluğu 1.775 km.'si otoyol, 31.446 km.'si devlet yolu ve 30.368 km.'si il yolu olmak üzere toplam 63.589 km.'dir. Buna göre karayolu ağının yaklaşık % 3'ünü otoyollar, % 50'sini devlet yolları, % 47'sini il yolları oluşturmaktadır.

Türkiye'de karayolu yolcu ve yük taşımacılığında, son otuz yılda diğer türler ile yapılan taşımacılıklara kıyasla hızlı bir gelişme olmuş, bu dengesiz gelişmenin sonucu olarak karayolu taşımasının payı her iki taşıma (yolcu ve yük) için hızla artarak % 90'ın üzerine çıkmıştır. Bu gelişme sırasında yolcu ve yük taşımacılığı yapan firma sayıları ile taşıma kapasiteleri de hızla artmış, böylece taşımada atıl kapasite oluşurken verimli, ekonomik ve güvenli bir taşımacılığı zorlaştıran yıkıcı bir rekabet ortamı oluşmuştur. Bu ortamda bir yandan trafik kazaları artarken, diğer yandan trafikte ağır taşıt oranının fazlalığı sonucu karayollarımız beklenenden daha kısa sürede bozulmaya maruz kalmıştır. (DPT, 2006:35).

Trafik içindeki ağır taşıt oranının yüksekliği yanında, bu taşıtların kapasite üzerinde yüklemelerinin fazla olması üst yapı bozulmalarını hızlandırmıştır. Karayolu ağındaki bozulmaların giderilmesi önemli harcamaları gerektirirken, bütçeden yol bakımlarına ayrılan pay Karayolları Genel Müdürlüğü'ne ayrılan paya paralel olarak her geçen yıl azaldığı için bakım ve onarım hizmetleri tam ve istenilen düzeyde yapılamamıştır. Bu da, karayolu taşımacılığında hizmet kalitesini ve trafik güvenliğini düşürmekte, ayrıca taşıt işletme ve bakım maliyetlerinin artmasına yol açmaktadır.

Karayolu ulaşımının en etkin ve en ekonomik şekilde karşılanabilmesi için kentler arası mevcut yollar üzerinde var olan yol kullanıcı talebi, ileri teknolojiler kullanılarak incelenmekte ve gelecek yıllar için seyahat talebi tahminleri yapılmaktadır. Genellikle sanayileşmiş ve turizm alanında gelişmiş kentlerimizi birbirine bağlayan ana güzergâhlar üzerinde trafik talebinin daha hızlı arttığı gözlenmektedir. Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan

karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi, diğer bütün sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür. (DPT, 2006:36)

2.2.1.5.2. Demiryolu Ulaşımı

Günümüzde yaşanan enerji bunalımı nedeniyle ulaştırma kesimi, enerji tüketimi açısından özel bir önem taşımaktadır. Demiryolları enerji tüketimi bakımından iki yönlü yarar sağlamaktadır: Bunlardan birincisi öteki ulaştırma türlerine göre daha az enerji tüketmesidir. İkincisi ise elektrik enerjisini kullanabilmesi nedeniyle petrole bağımlı bulunmamasıdır. Cumhuriyet döneminden önce çeşitli yabancı şirketler tarafından inşa edilerek işletilen demiryollarının 4.000 km. lik kısmı Cumhuriyetin ilanı ile çizilen sınırlar içerisinde kalmıştır. (TCDD,2007) Ülkemizde 24.05.1924 tarihinde çıkarılan 506 Sayılı Kanun’la Osmanlı’dan devralınan hatlar millileştirilmiş ve “Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi” kurulmuş, daha sonra demiryollarının yapımı ve işletilmesini bir arada yürütülmesi ve daha geniş çalışma imkanları verilmesi sağlamak amacıyla çıkarılan 31.05.1927 tarih ve 1402 Sayılı Kanun’la “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi” adını almıştır. Katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde 1953 yılına kadar yönetilen kuruluş, 29.07.1953 tarihinden itibaren 6186 Sayılı Kanun’la Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü olarak kurulmuş ve teşkilatlandırılmıştır. Kuruluşa 18.06.1984 tarihinde uygulamaya konulan 233 sayılı KHK ile “Kamu İktisadi Kuruluşu” statüsü verilmiştir. Kuruluş’un faaliyet konuları, organları ve teşkilat yapısı, bağlı ortaklıkları ve iştirakleri ile bunların arasındaki ilişkileri 28.10.1984 tarih ve 18552 sayılı resmi gazetede yayınlanan ana statüsü ile düzenlenmiştir.

Tablo 6
Hatların Ve Yolların Uzunlukları (Km)

		2006	2007
Ana Hatlar	Elektriksiz-Non electrified	6.777	6.777
	Elektrikli – Electrified	1.920	1.920
	TOPLAM - Total	8.697	8.697
İltisak ve İstasyon hatları Toplamı	Elektriksiz - Non electrified	1.933 354	1.940 354
	Elektrikli – Electrified		
	TOPLAM - Total	2.287	2.294
Toplam Yol	Elektriksiz - Non electrified	8.710	8.717
	Elektrikli – Electrified	2.274	2.274
	TOPLAM - Total	10.984	10.991

Kaynak: TCDD(2007), İstatistik Yıllığı 2003-2007, Ankara:16

Tablo 6’da görüldüğü üzere TCDD işletmesi; 2007 yılı itibariyle 8.697 km.si ana hat ve 2.287 km.si tali hat olmak üzere toplam 10.984 km.lik demiryolu hattında ulaştırma faaliyetlerini sürdürmektedir. Ana hatların %95’inde halen tek hat işletmeciliği yapılmaktadır. Bu hatların 2.305 km.si elektrikli ve 2.665 km.si sinyalli olup toplam yol uzunluğu içerisinde elektrikli hatların oranı % 21, sinyalli hatların oranı ise %24’tür. (TCDD,2007)

Tablo 7
Kırk Milyon Üzeri Nüfusa Sahip Ülkelerde Bin Km² Başına Düşen Demiryolu
Hat Uzunluğu (2004)

Ülkeler	Ülke Yüzölçümü (1000) km ²	Nüfus (1.000.000) Milyon kişi	Ana Hat Uzunluğu Km	10.000 Nüfusa Düşen Demiryolu	1.000 km ² 'ye Düşen Demiryolu
ALMANYA	357,0	82,5	34.722	4,2	97,3
İNGİLTERE	245,0	60,1	16.514	2,7	67,4
İTALYA	302,0	58,7	16.236	2,8	53,8
FRANSA	552,0	60,7	29.246	4,8	53
İSPANYA	507,0	43,5	14.395	3,3	28,4
TÜRKİYE	776,0	65,0	8.697	1,3	11,2

Kaynak: TCDD(2006), İstatistik Yıllığı 2001-2005, Ankara:115-120

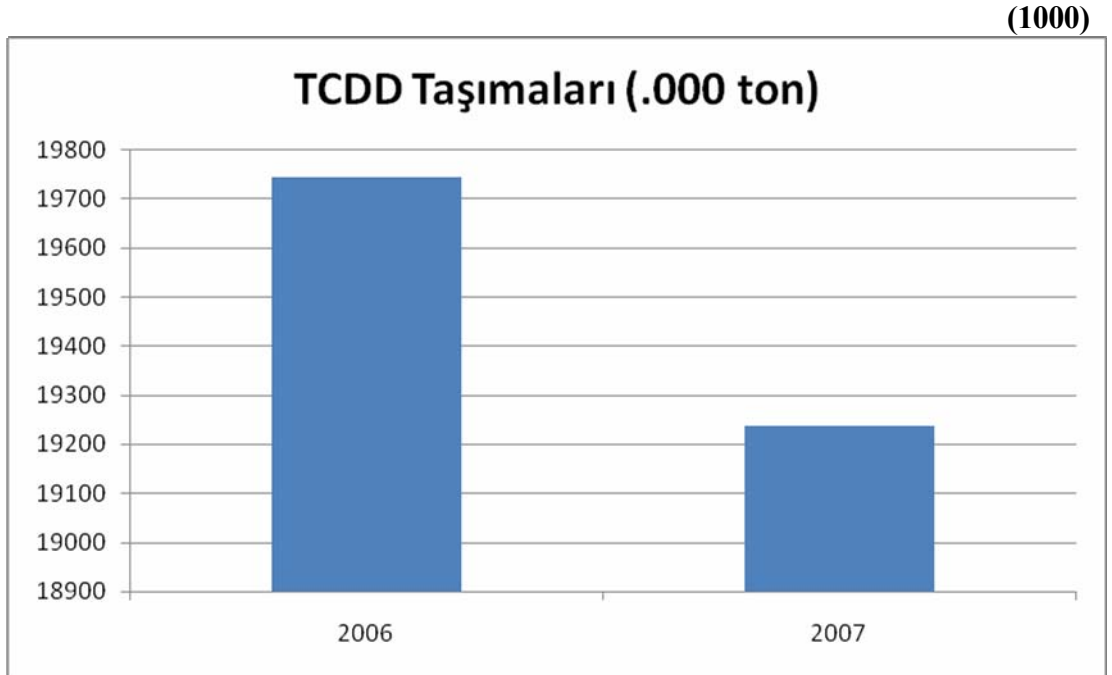
Demiryolları hattımızın ne kadar yetersiz olduğu AB ülkeleriyle mukayese edilerek Tablo 7’de gösterilmiştir. Tablo 7’den görüldüğü üzere, demiryollarının kişi başına ve metrekare başına düşen uzunlukları Avrupa ülkeleri ile kıyaslandığında ülkemiz son sıradadır. Demiryollarımızın en önemli sorunlarından biri hat uzunluğu bakımından yetersiz olmasıdır. Türkiye’de diğer ulaşım türlerine nazaran demiryollarına yatırımın ve ilginin az olması bir çok kaybı da beraberinde getirmektedir. Özellikle karayollarına yapılan gereksiz yatırımlar demiryolları ile yapılan çoklu taşımacılıklarda verim kaybına sebep olmaktadır. Ayrıca mevcut rayların da çok eski olması taşımacılıktaki verimi olumsuz etkilemektedir.

Tablo 8
Rayların Yaşlarına Göre Hatların Durumu (2007)

Yaş Grupları	Uzunluk (Km)	Tüm İçinde %
0-10	2564	29,5
11-20	2879	33,1
21-30	1230	14,1
30-+	2024	23,3
Toplam	8697	100

Kaynak: TCDD(2007), İstatistik Yıllığı (2003-2007), Ankara.

Tablo 8'den de görüldüğü üzere; rayların %37,4'ü 21 yaşın üzerinde bulunmaktadır. Demiryollarında rayların %23,3'ü 30 yaşın üzerinde olup, ekonomik ömrünü doldurduğundan standart dışı kabul edilmektedir.



Şekil 1: Demiryolu Uluslararası Yük Taşımaları

Kaynak: UTIKAD(2007), İstatistik Yıllığı (2003-2007), Ankara.

Şekil 1’de görüleceği üzere; TCDD’nin 2007 yılı 11 aylık verilerine göre 19 milyon 235 bin ton yük taşınmıştır. Bu rakam 2006 yılında 19 milyon 745 bin ton olarak gerçekleşmiştir. Bunun %85’i yurtiçi taşımalar %15 ise uluslararası taşımalarlardır. Uluslararası taşımaların yarıya yakını ihracat, diğer yarısı ise ithalat taşımalarıdır. TCDD’nin transit taşıma miktarları ise toplam taşımalar için de sadece binde 2 paya sahiptir. (TürkiyeUluslararası Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu 2007)

2.2.1.5.3. Denizyolu Ulaşımı

İktisadi ve sosyal etkilerinin yanı sıra ulusal savunma ve jeopolitik koşullar bakımından da ülkemiz için deniz taşımacılığı büyük bir önem taşımaktadır.

Nitekim son on yıllık dönemde ulaştırma yatırımları içinde denizyolu payının ortalama %2.4 oranında olması bu durumu çok açık bir şekilde göstermektedir. Diğer taraftan tonaj bazında dış ticaret taşımalarımızın %87.4’ü en ucuz ve ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu ile yapılmasına karşın, kabotaj taşımaları %3.6 gibi çok düşük değerdedir. (TCDD,2006)

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (DPT, 2001)’na göre, önemli bir coğrafi konumda bulunan Türkiye’de, deniz ve deniz çevresi ile ilgili konular, ülkemizin hak ve menfaatleri korunarak Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nün faaliyetleri doğrultusunda yürütülmektedir. OECD (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü), KEİB (Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi) ve özellikle Gümrük Birliği ile Avrupa Birliği gibi uluslararası ve bölgesel kuruluşlarla denizcilik politikalarının uyum içinde olmasına özen gösterilmektedir. Ülkemiz bugün 33’ten fazla ülke ile ikili denizcilik anlaşması içinde olup denizcilik faaliyetlerini geliştirme çabasıdadır.

Kabotaj Kanunu’na tabi olarak, Türkiye’nin liman ve iskelelerinden yüklendikten sonra Türkiye’nin liman ve iskelelerine boşaltılan ve Türk gemileri tarafından gerçekleştirilen taşımalar kabotaj taşımaları olarak nitelendirilmektedir. Türk Deniz Ticaret Filosunun 1980-2007 yıllarındaki adet, dwt ve grt değişimleri Tablo 9’da görülmektedir. Tablo 9’a göre 1980 yılında 2.0 Milyon dwt olan filomuz, 2007 yılında 7.2 Milyon dwt’ye ulaşmıştır.

Tablo 9’ da Türkiye’de denizyollarıyla yapılan yurt içi yük taşımalarının son üç yıllık (2005, 2006, 2007) seyri yer almaktadır. Yurt içi yük taşımacılığında denizyollarının oldukça az kullanılıyor olması beraberinde karayollarına ağır yükler getirmektedir. Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye’de denizyolu ile yük taşımacılığının geliştirilmesi karayollarının üzerindeki yükü bir nebze de olsa azaltacağı ortadadır.

Tablo 9
Türkiye’de Yıllar İtibariyle Denizyolu Yük Taşıma Miktarları (2005-2007)

YILLAR	GENEL TOPLAM	% Değişim
2005	181.584.894	20
2006	202.771.826	12
2007	216.946.000	7

Kaynak: UTİKAD(2008), Sektör Raporu (2008), Ankara.

2006-2007 yıllarında denizyoluyla yapılan ithalat ve ihracat taşımalarımız, ülke bayraklarına göre dolu konteynerler de dikkate alınarak, ton bazında tablo 10’ da yer almaktadır.

Tablo 10
Denizyolu Uluslararası Taşımalardaki Türk ve Yabancı Bayraklı Gemi Payları (Mton)

YILLAR	TÜRK BAYRAKLI GEMİLER				YABANCI BAYRAKLI GEMİLER			
	İTHALAT	%	İHRACAT	%	İTHALAT	%	İHRACAT	%
2006	32.398.022	23,2	9.691.009	15.4	107.457.906	76.8	53.224.889	84.6
2007	27.003.125	17,7	9.761.897	14.4	125.310.476	82.3	57.835.842	85.6

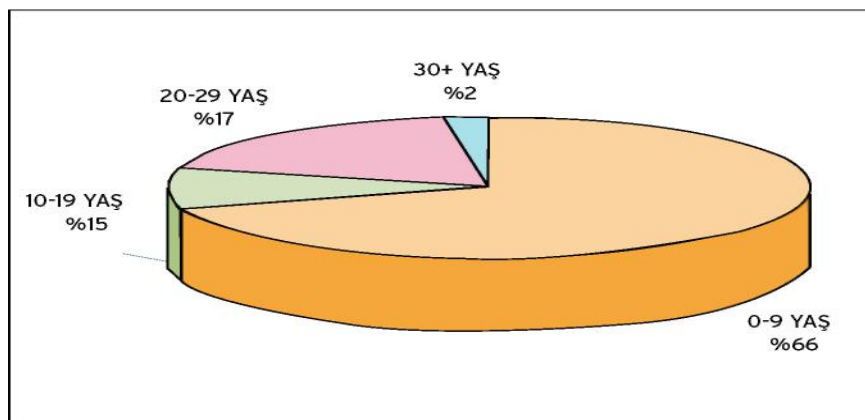
Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı liman sayfası 2007

Dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayırmalı olarak incelenmesi halinde, 2007 yılı itibariyle toplam ihracatın 67.5 milyon tonun 9,7 milyon tonu yani %14,4'ü Türk bayraklı; 57.8 milyon tonu yani %85,6'sı yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır. Tablo 10'da görüldüğü gibi toplam ithalat olan 152.3 milyon tonun, 27.0 milyon tonu yani %17,7'si Türk ve 125.3 milyon tonu yani %82,3'ü yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Türkiye'nin kabotaj hattı yük taşımalarında en büyük payı 8. BYKP (2001)'na göre dökme sıvı, ham petrol ve petrol ürünlerine aittir. İkinci sırayı karışık eşya ve diğerleri izlemektedir.

Türk deniz ticaret filosunun gemi türleri olarak dağılımına bakıldığında, sayı itibariyle dwt olarak dökme yük gemileri ilk sırada yer alırken, kuru yük gemileri ikinci sırada yer almaktadır. Kuru yük ve dökme yük taşımacılığında kullanılan gemi tiplerinden kosterlerin Türk deniz ticaret filosu açısından özel olarak ele alınması gerekmektedir. Dökme yük gemilerinin ardından dwt olarak kuru yük gemileri %17, petrol tankerleri %10, konteyner gemileri %4, kimyasal madde tankerleri %3 ve Ro-Ro gemileri %2 paya sahiptir.(DTO 2005)

Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Konteyner, Kuruyük/Konteyner, Konteyner/Ro-Ro gemilerinin, %66'sı 0-9 yaş grubunda, %15'i 10-19 yaş grubunda, %17'si 20-29 yaş grubunda ve %2'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır. (Şekil 2).



Şekil 2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı

Kaynak: Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2007

Türkiye’de 2005 yılı sonu itibarıyla 3.3 milyon TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) konteyner ve 202 milyon ton yük taşınmıştır. 2005 yılında taşınan yük miktarlarının bir önceki yıla göre büyük bir artış göstermemesinin nedeni limanların talebe cevap verecek şekilde geliştirilememesidir. (DPT, 2006:s.39). Bilhassa özelleştirme kapsamındaki limanların gerekli bakım-onarımlarının zamanında yapılamaması ve gerekli ekipmanın temin edilememesi, yüklerin yakın ülke limanlarına yönelmesine neden olmaktadır. Ayrıca, ölçek ekonomisi yakalanamadığı için limanlara yeterli yük çekilememekte ve Türkiye denizyolunda transit bir ülke olamamaktadır.

2.2.1.5.4. Havayolu Ulaşımı

Hava alanlarımızda taşınan kargo miktarına ilişkin olarak net rakamlar bulunmamaktadır. Gümrükler Genel Müdürlüğü’nün gümrük müdürlükleri bazında ithalat ve ihracat miktarlarına ilişkin verileri incelendiğinde, hava kargo miktarı konusunda bir fikir edinilebilmektedir. Buna göre yurtdışı hava kargo taşımacılığının yapıldığı 8 havaalanındaki veriler tablo 11’de sunulmuştur. Havayolu ile taşınan ticari eşyanın değeri 2007 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık %44 artışla 7 milyar 845 milyon 659 bin USD olmuştur. Havayolu ile taşınan ticari eşya miktarında 2002 yılına göre yaklaşık %200 oranında bir artış gerçekleşmiştir. Bu veriler, Türkiye’nin ihracat ve ithalatında hava kargo payının son dönemde önemli gelişme gösterdiğini işaret etmektedir.

Tablo 11

En Çok İthalat ve İhracat Yapılan Havalimanları (USD)

Havalimanı	2006	2007
Atatürk Hava Limanı	3.753.48	5.492.92
Adana Şakirpaşa	515.227	628.968
Esenboğa	436.629	617.222
Çorlu Havaalanı	333.847	362.008
Antalya Havalimanı	66.118	305.690
İzmir A. Menderes H.L.	268.607	280.631
Sabiha Gökçen H.L.	72.300	87.575
Dalaman H.L.	7.282	68.637
Toplam	5.455.49	7.845.65

Kaynak: Gümrükler Genel Müdürlüğü 2007

2.2.1.5.5. Boru Hattı Ulaşımı

Tüm dünyada olduğu gibi, Türkiye’de de son yıllarda boru hatları ile taşımacılığa önem verilmeye başlanmıştır. Yaklaşık 30 yıl önce, petrol boru hattı işletmeciliği ile başlayan boru hattı taşımacılığı faaliyetleri daha sonra petrol ürünleri ve doğal gaz taşımacılığının da başlamasıyla, ulaştırma sektöründe belli bir ağırlık kazanmıştır. Bu ağırlığın da, boru hatlarının genel karakteristiğinin yanı sıra, özellikle ülkemizin coğrafi konumu nedeniyle Türkiye üzerinden geçecek uluslararası ham petrol ve doğal gaz boru hatlarıyla hızla artması beklenmektedir. (TÜBİTAK,2003)

Safel (2001)’e göre alternatif bir enerji kaynağı temin etmenin yanı sıra, doğal gazın ekonomimizde ve enerji sektöründe daha ağırlıklı pay almasını sağlamak ve bazı şehirlerimizde gittikçe yoğunlaşan hava kirliliğine çözüm getirmek amacıyla, 14 Şubat 1986 tarihinde BOTAŞ ile Sovyetler Birliği’nin doğal gaz ticareti konusunda yetkili kuruluşu arasında 25 yıl süreli doğal gaz alım-satım anlaşması imzalanmıştır. Rusya Federasyonu-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı, 23 Haziran 1987 tarihinde ilk durağı olan Hamitabat’a, Ağustos 1988’de de Ankara’ya ulaşmıştır.

2.2.2. Türkiye Ulaştırma Sisteminin Güçlü Ve Zayıf Yanları

Türkiye'nin, Cumhuriyet'in ilanından günümüze, ulaştırma sisteminde gerçekleştirdiği kazanımları anlatırken, bu sistemin güçlü ve zayıf yanlarını ortaya koymak ulaşım sistemini anlamak bakımından önem arz etmektedir.

2.2.2.1. Güçlü yanlar

Türkiye ulaştırma sektörünün güçlü yanları belirtilirken aşağıdaki kazanımlardan bahsetmek doğru olacaktır.

-Karayolu taşımacılığını disiplin altına alacak ve bu sektörün denetim dışı büyümesini önleyebilecek bir Karayolu Taşıma Kanunu'nun yürürlüğe girmiştir.

-AB'ye uyum çalışmaları doğrultusunda ulaştırma türlerinin, etkin hizmet sunmalarını sağlayacak şekilde, yapısal dönüşüm içine girmiş bulunmaları ve yatırım ile işletme konularında iyileştirmeler başlatılmıştır.

- Kombine taşımacılığın gelişmesi için gerekli olan lojistik alanında gelişmeler kaydedilmiştir.

-Karayollarının, AB ile karşılaştırıldığında yetersiz görünmesine karşın, ülke geneline yayılmış ve her noktaya erişme olanağını veren bir karayolu ağı vardır.

-Avrupa – Asya ve Avrupa – Ortadoğu eksenlerinde, iyileştirme ve yeni hatların tamamlanmasıyla etkin hizmet sunabilecek demiryolu ağı bulunmaktadır.

- Marmaray Projesi'nin tamamlanması ile İstanbul kentsel ulaştırmasında, ayrıca Avrupa – Asya ulaştırmasında kesintisiz demiryolu bağlantıları sağlanacaktır.

-Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde, stratejik konumları sayesinde limanlarımız, iyileştirmeler yapılması koşuluyla, kombine taşımacılığa elverişli ve aynı zamanda Akdeniz'de ana liman olacak kapasiteye sahip bulunmaktadır.

-Bakü – Tiflis – Ceyhan Petrol Boru Hattı ile ilgili olarak, Mersin ve İskenderun limanları büyük önem kazanmıştır.

2.2.2.2. Zayıf Yanlar

Türkiye ulaştırma sisteminin zayıf yanları ise büyük ölçüde altyapı sorunlarıyla ilgilidir.

-Ulusal ve kentsel ulaştırma yatırımlarında, işletmecilik alanında ve ulaştırma yönetim ve denetiminde çok sayıda kamu kuruluşunun söz sahibi olması ve aralarındaki eşgüdüm zayıflığı nedeniyle ulaştırma sisteminin verimsiz işletilmektedir.

-Ulaştırma türlerinin taşıma payları arasında denge bulunmamaktadır.

- Kentsel ulaştırmada toplu taşımanın ve özellikle raylı sistemlerin ihtiyaçlar doğrultusunda ve planlı olarak gerçekleştirilememektedir.

- Planlama ve ulaştırma yatırım ve kararlarında gerekli veriler yetersizdir.

- Karayolu ve demiryolu ağının AB ortalamalarının altında olması ve daha önemlisi karayolu ağına oranla demiryolu ağının yetersizliğinden kaynaklanan altyapı dengesizliği bulunmaktadır.

- GAP bölgesindeki gelişmelere cevap verebilecek demiryolu altyapısı bulunmamaktadır.

- Kamu ulaştırma yatırımlarında son 50 yıllık süreçte, demiryolu ve denizyolu payının, türler arasındaki dengeyi sağlayabilecek düzeyde değildir.

- Ulaştırma alanında yeni yatırım, bakım ve işletme ihtiyaçları sürekli olarak arttığı halde, genel bütçeden ayrılan kaynak miktarının giderek azalmaktadır.

- Sektördeki nitelikli personel sayısı ve istihdamda sürekliliğin olmaması yüzünden hizmetin aksamaktadır.

- Finansman konusunda etkin ve ülke koşullarına uygun modeller geliştirilememektedir.

- Bölgesel krizler sonucu bölge ülkeleriyle olan taşımalar kesintiye uğramaktadır. (Örn. Irak Savaşı)

2.3. ULAŞIM SİSTEMLERİNİN EKONOMİK GELİŞMEYE ETKİSİ

Ulaşım sistemleri mikro ve makro ekonomi açısından ekonomiyi etkilemektedir. Ekonomide karar birimleri olarak bireyler, firmalar ve devlet ulaşımın olumlu ve olumsuz etkileriyle karşılaşmaktadır.

2.3.1. Ulaşım Sistemleri ve Ekonomik Kalkınma

Ulaştırmanın sanayileşme ve ekonomik kalkınma ile ilişkisini, Avrupa ülkeleri ile Türkiye'deki tarihi gelişmelere bakarak daha iyi anlayabiliriz. Demiryolu ilk ortaya çıktığı dönemlerde teknik olarak önceki dönemlere göre çok gelişmiş bir ulaşım sistemiydi ve büyük bir hız ve kitle taşıma kapasitesine sahipti. Dönemin koşullarını büyük ölçüde değiştirerek adeta ekonomide bir devrim yarattı. Hâlbuki diğer taşıma sistemlerinde etkinliğin artması için yüzyıllar geçmesi gerekmiştir. Bu da hemen her devletin başlangıçta demiryollarını geliştirmesine neden olmuştur. Demiryolu, üretim faktörlerinden büyük miktarda tasarruf edilmesini sağlamış ve tasarruf edilen üretim faktörleri ise sanayileşmede kullanılmıştır. Kitlese taşımayı sağlayan bu ulaşım sanayileşme için büyük imkânlar doğurmuştur.

Demiryolunun bulunduğu yerlerdeki işletmeler, ulaşım maliyetlerinin düşmesinden büyük ölçüde yararlanmıştır. Yatırımlar daha çok tren hatları boyunca ve istasyonlar civarında yoğunlaşmıştır. Diğer taraftan, demiryollarına uzak olan işletmeler maliyet dezavantajlarından dolayı piyasadan çekilmek veya demiryolu yakınlarına taşınmak zorunda kalmıştır. Demiryolunun geçtiği yerlerde yatırımların çoğalması buraların cazibe merkezi haline dönüşmesine yol açmıştır. Bu merkezlerde meydana gelen talep artışı da yeni yatırımları körüklemiştir. İşte bu zincirleme etkiyi gerçekleştirebilen ülkeler sanayileşmeyi de başarmıştır.

Demiryollarından sonra önem kazanan modern ulaşım sistemlerinin (karayolu ve havayolu) etkileri neden aynı ölçüde olmadığı sorusu akla gelebilir. Başta da belirtildiği gibi demiryolu ilk ortaya çıkışından itibaren hız, konfor, güvenlik ve kitle taşımacılığı bakımından kendisinden önceki sistemlerden kıyaslanamayacak ölçüde ilerleydi. Hâlbuki motorlu kara taşıtları ve uçaklar demiryollarına kıyasla adı geçen kriterler bakımından büyük bir etkinlik farkı yaratamamışlardır. Bunda motorlu kara

taşıtları ve uçakların gelişmelerinin yavaş kalması da etkili olmuştur. Karayolundaki motorlu taşıtların teknik açıdan yeterli seviyeye geldiği dönemde gelişmiş ülkelerin sanayileşmeleri belli düzeye zaten gelmişti. Bundan sonra mutlaka büyük sanayileşme hamleleri sağlanmıştır, ancak demiryolundaki gibi devrimsel bir atılım gerçekleştirilememiştir.

Havayoluna gelince, hızıyla önemli bir fark yaratsa da havayolu ulaşımı maliyetlerin çok yüksek olması nedeniyle etkisi zaten kısıtlanmış bir ulaşım sistemi olmuştur.

Akla gelebilecek başka bir soru da demiryollarından önce ortaya çıkan, taşıma maliyetleri önemli ölçüde düşük ve demiryolundaki önemi üzerinde durduğumuz kitle taşımacılığına elverişli olan denizyollarının, neden sanayileşme açısından demiryolunun sağladığı ortamı yaratamadığıdır. Burada da deniz taşımacılığının bağlı olduğu alan engel teşkil etmektedir. Denizyollarıyla sadece birbirinden uzakta bulunan limanlar birbirine bağlanabilmiştir. İki liman arasında genellikle yerleşim yeri bulunmayan açık denizlerdir. Buna karşılık demiryolu bulunduğu bölge içinde, doğal kaynakları üretim merkezlerine bağlarken, hattı üzerindeki yerleşim birimlerini de birbirine bağlamak suretiyle gelişme için itici bir güç oluşturmuştur. Halbuki denizyolu sadece liman kentlerinin gelişmesini sağlamış, ancak ülke içinde etkin ulaşım sistemi bulunmadığından gelişme iç kesimlere yansımamıştır.

Gelişmiş ülkelerle ilgili bütün bu açıklamalar bize sistemli şekilde sürdürülen ulaştırma altyapı yatırımlarının sanayileşmeyi gerçekleştirmek için en önemli koşullardan biri olduğunu göstermektedir. Etkin bir ulaştırma altyapısı maliyetleri düşürmekte, verimliliği arttırmakta, doğal kaynaklardan faydalanmayı sağlamaktadır. Ancak bu elverişli ortam kullanılmadığında, ulaştırmanın sanayileşmeye herhangi bir etkisi olmayacaktır. Ulaştırmanın işe yaraması için diğer tamamlayıcı faktörlerin, örneğin, idari, sosyal ve siyasi altyapısının bulunması gerekmektedir. Ergün (1985)'e göre Hindistan ve Arjantin oldukça geniş demiryolu ağına sahip olmalarına rağmen, diğer koşulların sağlanamaması nedeniyle demiryolu kendi başına sanayileşmeyi başlatmak için yeterli olmamıştır. O halde ulaştırma kalkınma için gerekli, fakat yeterli değildir. Buna bağlı olarak geçmişte demiryolunun sanayileşme sürecindeki

olumlu etkilerine bakarak bugünkü gelişmekte olan ülkelerin kalkınmayı gerçekleştirmek için yoğun bir şekilde demiryolu yapımına hız vermeleri gibi bir sonuç çıkarmak yanlıştır.

Teknolojik bakımdan ilerlemiş ülkelere dikkat edildiğinde ulaşım hızlarının giderek arttığını ve ulaşım hızının daha da artırılması amacıyla büyük çabalar harcadığını görmek mümkündür. Avrupa Birliği Ülkelerinde, Japonya ve ABD’de son yıllarda yaşanan gelişmelere bakıldığında hızlı tren teknolojisinin daha da geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması çabaları daha iyi anlaşılmaktadır.

Türkiye ulaştırma yatırımlarına kuruluşundan itibaren büyük kaynaklar ayırmıştır. Ancak başlangıçta ülkede yeterli bir ulaşım ağı kurma düşüncesiyle süratle ve kaliteden ödün verilerek yapılan çalışmalar yüzünden, hala ulaştırma yatırımları haberleşme yatırımlarıyla beraber kamu yatırımları içinde önemli bir pay almaktadır. Gelişmiş ülkelerde ulaştırma yatırımlarının toplam yatırımlar içindeki payı %15’ten küçük olduğu görülmektedir (DPT,2001:42). Türkiye’de ise 1990-2000 yılları arasında ulaştırma ve haberleşme yatırımlarının kamu yatırımları içerisindeki payı ortalama %35,9 olup, toplam yatırımlar içinde ulaştırma ve haberleşme yatırımlarının payı %22,1’dir. (DPT,2001:42)

Ergün (1985)’e göre, Türkiye’de de ekonomik kalkınma demiryollarının yapımıyla başlamıştır. Öncelikle Osmanlı İmparatorluğu döneminde yapılan demiryollarında, özellikle tarım alanlarından yararlanmak için belirli kaynaklara ulaşmak hedeflenmiştir. Uygulamada demiryolunun geçtiği yerlerde ekonomik faaliyetlerin arttığı, özellikle tarım ürünlerinin toplanıp, dağıtıldığı şehirlerin önem kazandığı görülmektedir. Türkiye’de demiryolu, ilk önce Batı Anadolu’ya girmiştir. Bugün batı yörelerimizin ekonomik kalkınmada büyük yol kat ettikleri ve bunda ulaşım olanaklarına erkenden sahip olmalarının rolünün büyük olduğu söylenebilir. Batı Anadolu doğal kaynaklar, iklim ve coğrafi özellikleriyle ekonomik kalkınma için elverişli bir yerdir. Fakat ulaştırma imkânları geniş olmasaydı burada kaynaklar atıl kalacak ve kalkınma başlayamayacaktı.

2.3.2. Ulaştırma Sistemleri ve Ekonomik Büyüme

Türkiye’de demiryolunun kalkınmaya etkisinin en belirgin örneğini Adapazarı ilimizde görebiliriz. Demiryolu bu ilimize 1901 yılında girmiştir. Ayrıca Ankara’yı İstanbul’a bağlayan yolun üzerinde bulunması, tarım potansiyeli, ekonomik bakımdan sahip olduğu diğer olanaklar sebebiyle Adapazarı ve çevresindeki ekonomik faaliyetler hızla artmış, sanayileşme erken başlamıştır. Bunu parasal alanda gelişmeler izlemiş ve 1914 yılında Türk Ticaret Bankası ve 1919 yılında Adapazarı Emniyet Bankası kurulmuştur. Bu bankaların kuruluşu demiryolunun gelişimiyle birlikte ekonomik faaliyetlerdeki artışın ve sermaye birikiminin bir göstergesi kabul edilebilir. Bu bankalardan sonra yörede kiremit, ipek ve un fabrikaları açılmıştır. Daha sonra ise vagon tamir atölyesi, nişasta, ziraat aletleri, tuğla, lastik fabrikaları ve sayısı 20’yi bulan nebati yağ fabrikaları, şeker fabrikaları vb. kurulmuştur. Görüldüğü gibi demiryolu ile diğer merkezlerle bağlantı sağlandığından ve ulaşım maliyetleri iyice düştüğünden daha önceden kapalı kalmış yerleşme merkezleri aniden büyümüş ve üretim merkezlerine dönüşmüştür.

Günümüzde işletmecilik açısından karayoluna karşı demiryolunun en büyük dezavantajı, demiryolu taşımacılığında hızın düşük olmasıdır. Osmanlı’dan kalan demiryollarının yanı sıra, Cumhuriyet döneminde yapılanlar da teknik standartlar açısından yetersizdir. Ayrıca hatlar çok yere uğratarak önemli yerleşim birimleri birbirine dolambaçlı şekilde bağlanmış, yolculuk süresi kavramı, zamanın şartları içinde bile ihmal edilmiştir.

Ulaştırma sektöründeki gelişmeler Türkiye’nin ekonomik ve toplumsal bütünleşmesine önemli ölçüde katkıda bulunmuştur. Bu da kapalı ekonomiden açık ekonomiye geçmede baş rolü oynamıştır. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001)’na göre ulaştırma sektöründe meydana gelen gelişmelere paralel olarak tamamlayıcı önlemler yeterince alınamadığından örneğin: eğitim, sağlık, güvenlik hizmetleri ülke çapında yeterince yayılamadığından ve büyük şehirlerimiz dışında bölge merkezleri kurulamadığından, ortalama gelirin düşük olduğu kırsal alandan büyük kentlere ve sanayi merkezlerine göçler hızla artmıştır. Bu göçlerin ulaşım olanaklarının gelişip, ucuzladığı 1950-1960 dönemlerinde önem kazandığı görülmektedir. Böylece 1950 yılında Türkiye’de nüfusun %27,5’i kasabada ve şehirlerde yaşarken, 2000 yılında bu oran %63,7’ye çıkmıştır. (8.BYKP 2001)

Bugün Türkiye'deki ulaşırmada karayolları mutlak hakim durumdadır. Örneğin 2005 yılı itibariyle gerek yurtiçi yolcu taşımalarının gerekse yük taşımalarının %95'i karayolları tarafından yapılmaktadır. Buna karşın yurtiçi yolcu taşımalarının ancak %3 lük kısmı ve yük taşımalarının %5 lik kısmı demiryolu ile yapılmaktadır.(http://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiye_Cumhuriyeti_Devlet_Demiryollar%C4%B1)

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001)'na göre ulaşırmada, alt sistemlerin birbirlerini tamamlayıcı bir yapı içerisinde gelişebilmesi, ekonomik ve sosyal yaşamın gereksinimlerinin yerinde, zamanında, ekonomik ve güvenli biçimde karşılanabilmesi için sistem bir bütün olarak ele alınmalıdır. Bu çerçevede, ekonomik ve sosyal gelişmenin ihtiyaç duyduğu ulaşırmada hizmetlerinin ekonomik ve güvenli bir şekilde karşılanması, ulaşım türleri arasında ülke gereksinimlerine uygun dengenin sağlanması, ulaşırmada can ve mal güvenliğinin yanı sıra çevreye verilen zararın en aza indirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılması gerekmektedir.

2.3.3. Ulaşım Sistemleri ve Dış Ticaret

Ülkemizin sahip olduğu ulaşırmada alt yapısı, dış ticaretimizin bölgesel dağılımı ve sektörel yapısı dikkate alındığında, mevcut taşıma biçimlerinden birini diğerinin yerine ikame etme seçeneğinin kısa ve orta vadede imkansızdır. Dış ticaretimizdeki taşımacılıkta denizyolu ve karayolunun ağırlığının devam edeceği düşünülmektedir. Aslında, taşıma biçimleri birbirinin alternatifi olarak görülmemeli, uluslararası piyasalara açılımda ülkemiz için en ekonomik taşıma biçiminin kombine taşımacılık olduğu gerçeğinden hareket edilmelidir. Genel bir ulaşırmada stratejisi içerisinde en ekonomik taşıma biçimlerini birbiriyle uyumlu hale getirmek gerekmektedir. Dış ticarete ulaşırmada önemi, kendini iki şekilde hissettirir. Bunlardan birincisi ulaşırmada masraflarının dış ticarete konu malların fiyatlarını etkilemesi, ikincisi ise, güvenli ve ucuz taşıma sistemlerinin bulunmasıdır.

Ulaştırmanın dünya ihracatındaki etkisi Tablo 12’ de belirtilmiştir. Yıllara göre incelendiğinde ise ulaştırmanın payının giderek daha fazla olduğu görülmektedir. Toplam ihracat içerisindeki ulaştırma payının % 23.6 olduğu görülmüştür. Bu da neredeyse ¼ ihracat oranıdır. Toplam ihracat içerisindeki ulaştırma hizmetleri ihracatının oranı son derece yüksektir.

Tablo 12

Ulaştırma Hizmetleri İhracatı

Değer (Milyar Dolar)	570
Yıllık Yüzde Değişim	
1990-1995	6
1995-2000	3
2000-2005	10
2003	13
2004	24
2005	12
Dünya Hizmet Ticaretindeki Payı, %	23.6

Kaynak. TÜSİAD, Ulaştırma Sektörü Raporu, 2007

2.3.4. Ulaşım Giderlerinin Birim Maliyete Etkisi

İşletmeler, çeşitli üretim faktörlerini birleştirerek toplumun ihtiyaçlarını karşılayacak değerler meydana getirirler, bu değerler; mamul veya hizmet olabilir.

Üretim maliyetinden bahsedilirken üç önemli husus vardır. Bunlar; bir faktör harcamasının o ürünün maliyetine girebilmesi için, bunun o işletmenin faaliyet konusunu oluşturan mamul veya hizmeti elde etmek amacıyla yapılmış olmasının gerekli olması, yapılan bu harcamanın parayla ölçülebilir olması ve üretim faaliyetinin kapsamının mamul veya hizmetin üretilebilmesi için kullanılan tüm faktör harcamalarını kapsamaması gerektiğidir.

Maliyetleri işletmelerin fonksiyonlarına göre sınıflandırırsak; tedarik, üretim, satış, yönetim ve finansman maliyetleri olarak beş gruba ayrılabilir. Maliyetleri işletmelerin fonksiyonlarına göre sınıflandırmadaki amaç, tedarik, üretim,

yönetim ve finansman maliyetleri ile bunların dışında kalan satış maliyetinin ayrılmasına olanak vermesidir. Ulaştırma maliyetleri ise; tedarik, üretim ve yönetim fonksiyonlarını ilgilendirdiği gibi, satış fonksiyonunu da faaliyet hacmi, üretilen birim sayısı, satılan birim sayısı, katedilen kilometre, taşınan ton miktarı, baskı sayısı, çalışılan saat miktarı gibi etkenlerle doğrudan ilgilendirmektedir. Dolayısıyla malın üretiminden satışına kadar her bir safhada etkili olan ulaştırma maliyetleri, ihracata konu bir ürünün satış fiyatının belirlenmesinde etkili olabilecek temel unsurlardan biri olarak dış ticarete de doğrudan etki etmektedir.

Faaliyet hacmi karşısındaki davranışlarına göre maliyetler değişken maliyetler, sabit maliyetler ve yarı değişken maliyetler olarak üçe ayrılırlar.

Değişken maliyetler, üretim miktarı ne olursa olsun, bir mamul birimi için hep aynı nicelikte kalan maliyetlerdir. Bir mamul veya hizmetle ilgili değişken maliyetler, o mamul veya hizmetin direkt malzeme maliyetleri, direkt işçilik değişken maliyetleri ile genel üretim maliyetlerinin bir kısmıdır.

Belirli bir zaman dönemi içinde, faaliyet hacminin azalıp çoğalmasına karşın, toplam olarak aynı kalan maliyetlere sabit maliyetler denir. Makine amortismanları, sigorta giderleri ve kira ödemeleri sabit maliyetlere örnektir. Belirli bir dönem içinde sabit maliyetlerin ne kadar olacağı işletme yönetimi tarafından tespit edilir. Bununla beraber başka bir dönemde sabit maliyetlerde artış olabilir. Ayrıca sabit maliyetler, belirli faaliyet hacminde sabit kalırlar, bu faaliyet hacminin aşılması durumunda sabit maliyetlerde değişiklik olur. Genel üretim maliyetlerinin önemli bir kısmı sabit maliyetlerdir.

Yarı değişken maliyetler, sabit ve değişken maliyetleri toplam olarak bünyesinde barındıran maliyetlerdir. Yarı değişken maliyetin sabit kısmı, bir faaliyetin yapılabilmesi için bulundurulması gereken kapasitenin maliyetini, değişken kısmı ise mevcut kapasitenin kullanımı sonucunda katlanılan maliyetini ifade eder. Yarı değişken maliyetlerin en sık rastlanan örneklerinden biri tamir-bakım hizmetlerinin maliyetidir.

Ulaştırmada ise sabit maliyetler ve değişken maliyetler söz konusudur. Sabit maliyetler, terminal tesisleri ve nakliye araç ve ekipmanı ilgilendirirken, değişken

maliyetler, yakıt, işçilik, ekipman bakımı, yükleme boşaltma ve teslimatı ilgilendirmektedir. Dolayısıyla taşımada kullanılan araçlar ve tercih edilen ulaştırma türü, maliyete etkisi yönünden ülkelere göre değişiklik gösterebilmektedir.

Ulaştırmanın hangi yol ile yapılacağı maliyete direkt olarak etki etmektedir. Ulaştırma türünün seçiminde şartlara göre değişebilen kıstaslar önemlidir. Kimi zaman fiyat öncelik gösterirken kimi zamanda hız kavramı öne çıkmaktadır. Ülkenin ve yakın çevrenin hangi ulaşımına daha uygun olduğu da yine öne çıkan faktörlerdendir. Coğrafi konum itibari ile ulaşım yollarından biri veya birkaçı tercih edilebilir.

2.3.5. Ulaşım Üzerinden Alınan Vergi ve Benzeri Ödemelerinin Birim Maliyete Etkisi

Ulaşım türlerinin tercihi esnasında kimi zaman vergiler etkili olabilmektedir. Çünkü vergiler ulaşım türlerine veya ülkelere göre farklılık gösterebilmektedir. Bazı ülkelerde ağır yük araçlarına yönelik paralı geçiş ücreti uygulanmaktadır. Ödenen yol vergileri taşıma maliyetlerinde önemli bir artışa neden olmaktadır. Örneğin, LKW-Maut, Almanya otobanlarında ağırlığı 12 tonu geçen tüm araçlardan alınan mesafeye dayalı bir karayolu geçiş ücretidir, kilometre başına 0,15 Euro ödenmektedir.(Rushton ve John, 2000).

Ülkemiz ile İran arasında bugüne kadar yapılan anlaşma ve KUK-UKK-KEK protokollerinde geçiş ücreti adı altında bir ücret tahsil edileceğine dair hüküm bulunmamaktadır. Bu kapsamda, İran plakalı araçlar, Türkiye'ye geldiklerinde Türk plakalı araçların ödemiş oldukları otoyol, köprü vb. gider kalemlerinin dışında hiçbir ücret ödememektedirler. Ancak, İran tarafı, İran'da akaryakıt fiyatlarının Türkiye'ye nazaran daha ucuz olmasını gerekçe göstererek uluslararası afişe yakıt fiyatını esas almakta ve katedilen km'ye göre ücretlendirme yaparak Türk taşıtlarından akaryakıt fiyat farkı adı altında ücret tahsil etmektedir. (Gürbulak/Bazargan – Lütfü Abat/Türkmenistan Sınır Kapısı Örneği; $2.050\text{km} \times 0.42\text{lt./km} \times 0.80\text{EuroCent} = 689$ Euro)

Diğer taraftan, 21.03.2002-31.12.2006 dönemi baz alındığında, İran tarafı, herhangi bir resmi veya şifahi bilgilendirme yapmadan 01.01.2007 tarihinde Türk araçlarından tahsil edilen akaryakıt fiyat farkı ücretine %50, 22.07.2008 tarihinde ise %30 oranında zam yapmıştır. (http://www.lojistik.com/haber_detay.asp?haber=122, 15.08.2009)

Bulgaristan, 01.01.2009 tarihinden itibaren Bulgaristan sınır kapılarından AB Gümrük Bölgesine girişlerde ticari taşıtların standart depolarındaki gümrüksüz akaryakıt miktarını 200 litre ile sınırladığını resmi olarak duyurmuştur. Söz konusu kısıtlama şu anda uygulanmaktadır ve araçların Türkiye, Makedonya ve Sırbistan Sınır Kapılarından Bulgaristan'a girmeleri durumunda geçerlidir. Kısıtlamaya aynı zamanda Ukrayna veya Rusya'dan RO-RO ile Bulgaristan'a gelen araçlar da tabidir. Bulgaristan bozulabilir gıda taşıyan frigorifik araçlar için de 200 litre kısıtlamasını uygulamaktadır.

Bulgaristan Gümrük Memurları yukarıda bahsedilen sınır kapılarından Bulgaristan'a giriş yapan Türk araçlarının depolarındaki akaryakıt miktarını ölçmektedir ve aracın deposunda 200 litrenin üzerinde bulunan fazla akaryakıt için gümrük vergisi (yüzde 3,5), tüketim vergisi (1000 litre başına 600 BGN yani litre başına 0,307 Euro) ve KDV (yüzde 20) karşılığı ücret talep etmektedir. (Depodaki 100 litre fazla için yaklaşık 45 Euro ücret talep edilmektedir) (http://www.lojistik.com/haber_detay.asp?haber=122, 15.08.2009)

Türkiye'de otoyol ve köprü geçişlerinden alınan ücret de ulaşım maliyetlerini artırıcı bir etki yaratmaktadır.

2.3.6. Ulaşım Konu Olan Mal Türünün Birim Maliyete Etkisi

Ürün taşınması esnasında taşınan ürün ile bağlantılı faktörler doğrudan maliyete etki edebilirler. Bunlar taşınan ürünün yoğunluğu, istiflenmesi, kullanımının kolaylığı veya zorluğu, sorumluluğu ve sigortasıdır.

Taşıma maliyetleri sektöre göre değişmekle birlikte şiddetli uluslararası rekabet koşullarında ürünün pazardaki fiyatının içinde önemli bir oranı oluşturabilmektedir. Bu oranın tespitinde ürünle ilgili olarak arz ve talep dengesi, ağırlık, değer ve miktarı, taşınabilirlik, önem derecesi, bulunulabilirlik gibi faktörler gözönünde bulundurularak değerlendirmeler yapılmaktadır. Örneğin kum ve çakıl ürünlerinin taşıma maliyeti, ürünün pazardaki fiyatı içinde %55 gibi yüksek bir oran teşkil ederken demir cevherinde %20, gıdada %8, kimyasal ve plastiklerde %6, çeşitli fabrika makinelerinde %4, elektronik ekipmanla %3 ve ilaçta %1 olabilmektedir. (Çancı ve Erdal, 2003:32)

2.4. AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI

Avrupa Birliği Ulaştırma politikası dört temel programla desteklenmektedir: Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TENT-T), Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı, Marco Polo Programı ve 6. Çerçeve Programı kapsamında Civitas II ve Concerto programlarıdır.

2.4.1. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T)

Avrupa Birliği, üye devletler arasındaki kurumsal ve teknik engelleri kaldırarak entegre bir ulaştırma pazarı kurmak üzere çalışmalara başlamasının ardından, ulaştırma alanında bir Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) oluşturmak amacıyla büyük bir altyapı programı hazırlamıştır.(TEN-T 1995)

Trans Avrupa Ulaştırma Ağları'nın oluşumunun geliştirilmesine yönelik olarak belirlenen rehber ilkeler 1996 yılında Avrupa Konseyi ve Parlamento'nun 1692/96/EC sayılı kararıyla alınmıştır. (Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi 1996) Bu ilkeler, tüm Avrupa'da kullanımda olan, uzun mesafeli yol trafiğini sağlayan ve AT üyelerini coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklaştıran karayolları, demiryolları, iç su yolları, havaalanları, deniz limanları ve trafik idaresi sistemlerine ilişkindir. Buna göre, üye ülkeler TEN-T'nin hayata geçirilmesinde esas sorumluluğa sahip olmaktadır. Ayrıca Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın, Topluluk düzeyinde de

bazı mali araçlar vasıtasıyla desteklenmesi öngörülmüştür. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları kavramının hukuki dayanağı AB'yi kuran Antlaşma'nın ilgili hükümlerinde yer almaktadır. Buna göre, TEN-T'nin oluşturulması, Tek Pazar'ın gerçekleştirilmesi ve ekonomik ve sosyal uyumun sağlanması açısından önemli bir unsurdur. Ayrıca bu ağların geliştirilmesi, ulusal ağların birbirleriyle bağlantısını sağlayacak ve işlevliliğini de artıracaktır.

Trans Avrupa Ulaştırma Ağları'nın 2010 yılına dek tamamlanması planlanmakla birlikte konuya ilişkin uygulama raporunda mali kaynakların yetersizliği nedeniyle bu hedefin zamanında gerçekleştirilemeyeceği belirtilmiştir. Bunun üzerine Avrupa Komisyonu Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın tamamlanması için 10 yıllık bir ek süre daha vererek, ağların 2020 yılına kadar tamamlanmasını ve kapsamının yeni üyeleri de içine alacak şekilde genişletilmesini önermiştir. TEN-T kapsamında sürdürülecek öncelikli projelerin toplam maliyetinin, 2020 yılına dek, 220 milyar Euro'yu bulacağı tahmin edilmektedir. (<http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>)

Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Ulaştırma Şebekesi, 75.175 km. karayolu, inşa edilecek 79.940 km. geleneksel veya hızlı demiryolu, 381 havaalanı, 273 uluslararası deniz limanı ve 210 dahili limandan oluşacaktır. (Driectore General For Energy and Transport 2003, ss.93-94) Ayrıca, kurulmasına 1994 Korfu AT Konseyi'nde onay verilen TINA (Transport Infrastructure Needs Assesment/ Ulaştırma Altyapıları İhtiyaç Değerlendirmesi) kapsamındaki şebekenin ortak çıkarlar temelinde aday ülkeler için de belirlenmesi sağlanmıştır. Bu şebeke de, TEN-T şebekesine eklenecek ve kabaca 18.000 km. karayolu, 20.000 km. demiryolu, 4.000 km. dahili su yolu, 40 havaalanı, 80 liman ve 80 terminalden oluşacaktır. (<http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>)

2.4.2. Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Alt Yapısı Belgesi

Avrupa Birliği'nin bir diğer ulaştırma programı da Komisyon tarafından hazırlanan Güneydoğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Belgesi çerçevesinde sürdürülmektedir. Belge ulaşım ve enerji altyapısı stratejilerini ayrı ayrı ele

almaktadır. Buna göre; ulaşım altyapısı stratejisinin amacı, her türlü ulaşım şeklini içeren, günümüz ve gelecekteki mal ve yolcuların trafiğini göz önünde bulunduran çok yönlü ulaşım ağları oluşturulmasıdır. (<http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>)

2.4.3. Marco Polo Programı

Avrupa Komisyonu, 2001 yılında kabul ettiği Beyaz Kitap'ta ulaştırma türlerinin trafik paylaşımının 2010 yılına gelindiğinde, 1998'deki seviyesine geri döndürülmemesine, başka bir ifadeyle karayolunun toplam ulaştırma sektörü içindeki egemenliğinin azaltılmasına yönelik tedbirler önermiştir. 22 Temmuz 2003'de kabul edilen Marco Polo Programı bu amaca ulaşmak için önlemler içermektedir.

Bu programın hedefi, karayolu tıkanıklığının azaltılması ve Birlik içerisinde ulaştırmanın çevresel etkilerinin geliştirilmesi ve sektörler arası taşımacılığın kuvvetlendirilmesidir.

AB'nin ulaşım kapsamında belirlediği temel destek programı Marco Polo Programıdır. Programın temel amacı, ulaşım yollarındaki yoğunluğun azaltılması ve nakliyenin karayolundan deniz, demir ve nehir taşımacılığına kaydırılmasıyla ulaşım sistemlerinin çevre dostu kalmasının sağlanmasıdır. 2003-2010 yıllarını kapsayan bir dönem için program dahilinde 740 Milyon Euro'luk bir bütçe belirlenmiş olup, 2007-2013 dönemi için program daha sonra tekrar gözden geçirilerek Marco Polo II adı altında yeniden yapılandırılmıştır. altı yıllık dönem için programa yönelik olarak belirlenen bütçe miktarı 400 Milyon Euro'dur (European Commission, 2006d: 4).

2.4.4. Çerçeve Programları Kapsamında Civitas II ve Concerto Programları

Çevreyle ilgili endişeler ve emisyonu düşürme amacı, etkin ulaştırma teknolojilerine olan eğilimi artırmaktadır. Etkin ulaştırma teknolojileri kavramının içine daha temiz yakıtın yanısıra teknik olmayan tedbirler de dahil edilmiştir. Bu çerçevede, 6. Çerçeve Programı kapsamında Civitas II Programı şehirlerde daha

temiz ve iyi bir ulaşımı amaçlarken, Concerto programı vatandaşların yaşam seviyelerini artırmak için tam olarak bütünleşmiş bir enerji politikasını hedeflemektedir. Civitas girişimi sürdürülebilir kentsel ulaşım stratejileri geliştirmeyi taahhüt etmiş şehirleri hedef almaktadır. Burada amaç, sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanılmasının yaygınlaştırılmasıdır.

2.4.5. Galileo Programı

GALILEO uydu sistemi, Avrupa Birliği ve Avrupa Uzay Ajansı tarafından başlatılan bir girişimdir. Bu dünya çapındaki sistem halihazırda var olan Amerikan GPS sistemine tamamlayıcı nitelikte olacaktır.

GALILEO'nun geliştirilme ve konuşlandırılma maliyetleri, 30 uydunun kurulması, fırlatılması ve yerdeki tamamlayıcılarının oluşturulması da dahil olmak üzere, Komisyon tarafından 3.2 milyar Euro olarak hesaplanmıştır. GALILEO'nun 100.000'in üstünde istihdam yaratması ve ortalama yıllık 9 milyar Euro'luk hizmet ve malzeme kontratları üretmesi beklenmektedir.

(<http://www.subconturkey.com/2009/Eylul/koseyazisi-Avrupa-Birligi-ortakulastirma-politikasi---II.html>)

GALILEO, 30 yıldızlık bir takım yıldızından oluşan ve ulaşım (araç mevkii, yol arama, hız kontrol, kılavuz sistemi, vs.), sosyal hizmetler (yaşlı ve engelliler için yardım gibi), adli sistem ve gümrük hizmetleri (şüphelilerin yerlerinin tespit edilmesi, sınır kontrolleri), kamu işleri (coğrafi bilgi sistemleri), arama ve kurtarma sistemleri, ve dağda ya da denizde yön bulma gibi farklı sektörlerle hizmet sağlayan yer istasyonlarından oluşmaktadır.

Söz konusu sistem aynı zamanda ekonominin bir çok sektöründe de gözle görülür avantajlar meydana getirecektir. Örneğin, yol ve raylı ulaşımında yolculuk sürelerini öngörmeyi veya tahmin etmeyi mümkün kılacak veya otomasyonlu araç kılavuz sistemleri sayesinde trafik tıkanıklıklarını azaltmaya veya yol kazalarının sayısını azaltmaya yardımcı olacaktır. Her ne kadar karayolu, demiryolu, hava ve deniz ulaşımı Galileo'nun en sık hizmet sağladığı sektörler olsa da, uydu radyo seyri,

balıkçılık ve tarım, petrol arama, savunma ve sivil koruma faaliyetleri gibi alanlara da giderek artan bir fayda sağlamaktadır.

2.4.6. Kullanıcı Merkezli Ulaştırma Politikası

Günümüzde toplu taşıma ulaşım araçlarını tercih eden ve giderek bilinçlenen kullanıcılar, tam olarak neye para ödediğini bilmek istemektedirler. Bilinçli vatandaşlar, altyapının kullanılması, çevre kirliliği ve trafik yoğunluğu ile nasıl mücadele edildiği konusunda bilgi sahibi olmak istemektedirler. Bu noktada, maliyetlerin açıkça ortaya koyularak ulaşım şekilleri konusunda şeffaf ve tutarlı kararlar alınması gerekmektedir. AB, altyapı maliyetlerini ve dış maliyetleri birleştirmek amacıyla var olan ulaşım vergilerinin yerine, aşamalı olarak altyapı kullanımının ücretlendirilmesi gibi daha etkin araçlar öngörmektedir.

Güvenli ulaşımın sağlanması talebinin yanı sıra, özellikle birkaç ulaşım şekli birden kullanan yolcular kendilerine esnek ulaşım olanağı sağlanmasını istemektedirler. Tek ulaşım şekli kullananlar ise, haklarının (uygun fiyat düzeyi, konfor vs.) yeterince gözetilmediği kanısını taşımaktadırlar. Ulaşım sektöründe rekabet ortamı yaratılması ve teknolojik gelişmelerin ulaşımın sadece pazar koşullarına tâbi bir hizmet olmadığı, aynı zamanda bir kamu hizmeti olduğu gerçeğini gözgelememesi gerekmektedir. Bu nedenle yolculara uygun fiyatlarda ve konforlu taşıma hizmeti sağlanmalıdır. Bu doğrultuda AB Komisyonu birden çok taşıma yöntemi kullanan kişilerin yararına ve onların haklarını koruyacak tedbirler almaktadır. Yolcular, hem özel ulaşım şirketleri hem de kamusal ulaşım hizmetlerinden yararlanabilmelidirler. AB Komisyonu gelecek 10 sene içerisinde kullanıcı haklarını tanımlamayı ve geliştirmeyi amaçlamaktadır. (<http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>)

Kullanıcılar, şehir ve daha küçük yerleşim birimlerinde daha rasyonel bir ulaşım sistemi beklemektedirler. Trafik artması ve kent tıkanıklığı, hava ve gürültü kirliliğini beraberinde getirmektedir. Gürültü ve hava kirliliği ve bunların insan sağlığına etkisi, gerek şehirlerde gerek daha küçük yerleşim birimlerinde endişe yaratmaktadır. Acil olarak özel araçlarla kamusal ulaşım araçlarının rolleri ayrıştırılmalıdır. Özellikle yetki ikamesi prensibi ve Avrupa Birliği Antlaşması

kısıtlamaları doğrultusunda, AB Komisyonu, iyi uygulama değişimine destek vermeyi amaçlamıştır. Yetki ikamesi kent ulaşımını düzenleme yetkisinin milli ve yerel otoritelerde olduğunu belirtse de, ulaşım ile ilgili çeşitli güçlükler hayat kalitesini düşürmektedir. Bu konudaki en büyük güçlük özel arabaların rolü ve trafik yönetimidir. Bu problemlerin aşılabilmesi için temiz ve yeni araçlara destek verilmeli ve kaliteli kamu ulaşımı geliştirmelidir. Sürdürülebilir ulaşımın geliştirilebilmesi, kent ulaşımı konusunda alınacak tedbirlerin uygulanması açısından zor bir konudur.

Yetki ikamesi prensibi, AB ülkelerindeki yerel yönetim birimlerinin çeşitli girişimlerde bulunmasına olanak sağlamaktadır. Komisyon, bu noktada, yeni uygulamalar oluşturmak yerine iyi uygulamalara destek vermeyi tercih etmektedir.

2.4.7. Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası Eylem Programının Finansmanı

Geleneksel olarak ulaşım altyapısı bölgesel, ulusal ya da birlik için olmasına bakılmaksızın kamu finansmanına dayandırılmaktadır. Halihazırda yürütölen bir çok karayolu ya da demiryolu projesi bu düzeni takip etmektedir. Trans-Avrupa ulaşım ağlarının sadece temel öncelikli projelerini geliştirmek için gerekli olan fonlar, 100 milyar Euro'yu aşmaktadır. (<http://www.subconturkey.com/2009/Eylul/koseyazisi-Avrupa-Birligi-ortak-ulasirma-politikasi---II.html>) Bu nedenle kamu finansmanında öncelik, üye ülkeler arasındaki yüksek devirli hatlara, Paris/Strasburg gibi şehirler arasındaki yüksek hızlı tren (TGV- high speed train) veya Alplerin geçilmesi gibi projelere verilmektedir.

Ulusal fonlara ek olarak, AB fonları (Yapısal fonlar, Uyum Fonları ve Trans-Avrupa ağları için tahsis edilen bütçe) ulaşım politikası eylem programının finansmanında kullanılabilir. Trans-Avrupa Ağları'nda, Birliğin katkısı toplam yatırım maliyetinin %10'uyla sınırlıdır. Amaç, projelerin ya da proje öncesi çalışmaların, potansiyel yatırımcıları koordine etmek ve yenilikçi mali paketlerin çıkmasını teşvik etmek için ortak finansman temeline oturtulmasını sağlamaktır. Daha önceki tecrübeler göre, Lyon-Turin gibi sınır aşırı projeleri kapsayan durumlarda, Birliğin katkı oranı gerekli yatırımların toplanması için yeterli bir teşvik oluşturmamaktadır. Bu sebeple Trans-Avrupa ağları için yüksek katma değeri olan

ancak ulusal düzeyde düşük sosyo ekonomik geri dönüşümü olan 'kritik projeler' için, bu oranın %20'ye çıkarılması teklif edilmiştir. (<http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>)

Aday ülkelerle sınırlarda yaşanan demiryolu tıkanıklıklarını ortadan kaldırma amacıyla, Trans-Avrupa ağları projeleri, söz konusu %20'lik orandan, bir kereye mahsus olmak üzere yararlanabileceklerdir.

Birlik fonları daha çok altyapı bağlantılarının sağlanması, çoklu işlevsellik, çoklu ulaşımın gelişmesine katkı, daha çok güvenlik, ve bu ilkelerin yerine getirilmediği durumlarda hibenin geri alınması şartlarına bağlanmıştır.

Fransa ve İngiltere arasında Manş Denizine yapılan tünelin finansmanı özel yatırımcılar tarafından sağlanmıştır. Bu proje, her ne kadar teknik olarak tartışılmaz bir başarı ise de, finansal anlamda küçük tasarruf sahiplerini ve önemli mali grupları etkileyen ciddi bir başarısızlık olmuştur. Bu tür finansmanlardaki temel sorun, ana para harcamaları ve ilk geri dönüşün, ancak proje işlemeye başladığında sağlanabilecek olmasıdır. Bu geri dönüşler her zaman kâr anlamına gelmemektedir. Bu başarısızlığın finansal düzeyde en elle tutulur etkisi, ulaşım altyapıları sektöründe kar oranının az olması nedeniyle sınır aşırı altyapılara karşı ilgisizliktir. Bu durumu düzeltmek amacıyla Komisyon, kamu-özel ortaklığının gelişimini teşvik etmeyi hedefleyen bir danışma süreci başlatmıştır. Bu gibi projelere devlet tarafından güvence verilmesine rağmen kamu-özel ortaklığı formülü özel yatırımcıların ilgisini çekmeyi başaramamıştır.

3. BÖLÜM

YÖNTEM

3.1. Araştırmanın Modeli

Çalışma mevcut durumu ortaya koyan betimsel bir araştırma modelidir. Dış ticaret şirketlerinin ulaşım sistemleri, ulaşım maliyetleri konusunda yaklaşımları ve bu konuda beklentilerini ortaya koymak için ‘ durum nedir’, ‘ neredeyiz’, ‘ ne yapmak istiyoruz’ gibi sorulara cevap bulmak amaçlanmaktadır.

3.2. Evren ve Örneklem

Araştırmanın evreni Türkiye’deki sanayileşme oranı yüksek illerdeki dış ticaret şirketlerinden oluşmaktadır. Ancak zaman ve maliyet kısıtı nedeniyle örneklem seçilmiştir. Basit rastgele örnekleme yöntemi kullanılarak 80 şirkete telefon ve/veya elektronik posta ile ulaşılmaya çalışılmıştır.

3.3. Verilerin Toplanması ve Analizi

Veri toplamak amacıyla araştırmacı tarafından Dış Ticaret Şirketlerinde Ulaşım Maliyetleri Görüş Belirleme Ölçeği hazırlanmıştır. Bu ölçek şirketlere yönelik olarak hazırlanmış ve iki bölümden oluşmuştur.

Ölçeğin hazırlanması esnasında ilk önce ayrıntılı şekilde ilgili alan yazın taraması yapılarak ölçek maddeleri oluşturulmuştur. Daha sonra ölçme aracı maddelerinin dış ticaret şirketlerine uyumlu hale getirme sürecine geçilmiştir.

Örneklem olarak 80 şirkete ulaşılmak istenmiş ancak 50 şirketten cevap alınabilmiştir.

Ölçme araçlarının güvenilirlik hesaplamasında başlıca Sperman Brown korelasyon katsayısı, Kuder Richardson formülü ve diğerlerine göre daha fazla tercih edilen Cronbach Alpha katsayısından yararlanılmaktadır (Beydoğan, 1998, s.75). Bu

araştırmanın veri toplama aracının güvenilirlik testinde de Cronbach Alpha katsayısı kullanılmıştır. Bilindiği gibi Cronbach Alpha değerlerinin 0.70'den büyük olması, aracın güvenilirliği için uzmanlar tarafından yeterli kabul edilmektedir.

Araştırmanın ön uygulamasından elde edilen veriler ilgili istatistik programında analiz edilerek güvenilirlik testi yapılmıştır. Ölçeğinin Cronbach Alpha güvenilirlik katsayısı 0.753 olarak bulunmuştur.

Elde edilen ölçeğin toplam varyansı açıklama oranı % 78,90 olarak bulunmuştur.

Geçerlilik ise, bir ölçme aracının ölçmeyi amaçladığı özelliği, bir başka özellikle karıştırmadan doğru olarak ölçebilme derecesidir (Balcı, 2004). En çok yararlanılan geçerlilik ölçütleri içerik, uygulama ve yapı geçerliliğidir (Karasar, 1994).

Veri toplama aracı olan formun şirket hakkındaki bilgilerle ilgili I. bölümünde altı, araştırma konusuyla ilgili sorulara yönelik II. bölümünde ise 13 olmak üzere toplam 19 soru yer almaktadır.

4. BÖLÜM

BULGULAR VE YORUMLAR

Araştırma bulguları iki kısımda ele alınmıştır:

- 1) Demografik Bulgular
- 2) Araştırma Konusuyla İlgili Bulgular

4.1. Demografik Bulgular

Anketin ilk kısmında şirketlere dayalı demografik verilere ilişkin sorular mevcuttur. Bu grup, şirketlerin kuruluş yılı, kuruluş yeri, faaliyet alanı, hukuki statü, satış hacmi, ihracat yapılan ülkeler ve ürün türünü belirlemeye yönelik sorulardan meydana gelmektedir. Araştırma kapsamında yer alan 50 şirket ile ilgili bilgiler aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Anketin, “Şirketin kuruluş yılı nedir?” biçimindeki ilk sorusuna verilen cevaplar tablo 13’de gösterilmiştir.

Tablo 13

Şirketlerin Kuruluş Yılları

	Frekans	%
1950 yılından önce	4	8,0
1951-1975 Yılı	17	34,0
1976-2000 Yılı	27	54,0
2001 ve sonrası	2	4,0
Toplam	50	100,0

Tablo 13’de görüldüğü üzere; araştırmaya 50 dış ticaret şirketi katılmıştır. Bu şirketlerin 27 tanesi 1976 – 2000 yıllarında, 17 tanesi 1951-1975 yıllarında, 4 tanesi 1950 yılından önce, 2 tanesi ise 2001 ve sonraki yıllarda kurulan şirketlerdir. 1976-2000 yılları arasında kurulan şirket sayısının diğer yıllarda kurulan şirketlere nazaran fazla sayıda olmasına sebep söz konusu dönemde sanayileşmedeki artışın hızlı bir ivmeye sahip olmasıdır. 2001 ve sonraki yıllarda kurulan şirket sayısının az olmasının sebebi ise, dünyada yaşanan ekonomik krizlerdir. Kaldı ki, yaşanan büyük ekonomik krizlerin etkili olduğu dönemlerde yeni şirketlerin kurulması bir yana, krizden olumsuz etkilenen şirketlerin bir kısmı küçülürken, bir kısmı da faaliyetine son vermektedir.

Diğer bir ölçek sorusu “Şirketin kuruluş yeri neresidir?” şeklindeki sorudur.

Tablo 14

Dış Ticaret Şirketlerinin Kuruluş Yerleri

	Frekans	%
İstanbul	13	26,0
Ankara	11	22,0
Bursa	6	12,0
Denizli	5	10,0
İzmir	3	6,0
Kayseri	2	4,0
Kocaeli	2	4,0
Tekirdağ	2	4,0
Adana	1	2,0
Manisa	1	2,0
Samsun	1	2,0
Gaziantep	1	2,0
Uşak	1	2,0
Niğde	1	2,0
Toplam	50	100,0

Ankete cevap veren şirketler il bazında değerlendirildiğinde kuruluş yeri itibarıyla en fazla şirketin bulunduğu il % 26 ile İstanbul iken, onu takip eden il % 22 ile Ankara, 3. sırada ise % 12 ile Bursa' dır. Bu iller, sanayileşme oranının yüksek olduğu bölgelerde bulunmaktadır. Sanayileşme oranın yüksek olduğu bölgelerde dış ticaret şirketlerinin sayısının çok olması da doğaldır. Bununla beraber Kocaeli, Kayseri, Gaziantep illeri de sanayileşmede önemli olsa da buralarda bulunan dış ticaret şirketlerinden cevap alınamamıştır.

İlk bölümün 3. sorusu “Şirketlerin faaliyet alanı nedir” sorusudur. Faaliyet alanlarını belirlemeye yönelik soruya dış ticaret şirketlerince verilen cevaplara Tablo 15’de yer verilmiştir.

Tablo 15

Araştırma Kapsamındaki Şirketlerin Faaliyet Alanları

	Frekans	%
Tekstil	16	32,0
Mobilya	10	20,0
Gıda	9	18,0
Otomotiv	5	10,0
Plastik	3	6,0
Metal	3	6,0
Elektronik	2	4,0
Boya	2	4,0
Toplam	50	100,0

Tablo 15’e göre; araştırmaya katılan 50 şirketin 16(%32)’sı tekstil, 10(%20)’u mobilya, 9(%18)’u gıda, 5(%10)’i otomotiv sektöründe faaliyet göstermektedir. Bu sektörler dünya dış ticaretinde ülkemiz firmalarının yaptıkları ihracat miktarlarıyla söz sahibi olduğu en belirgin sektörlerdir. Dolayısıyla anket yapılan şirketler bu sektörler içerisinde seçilmiştir.

Anketin, “Şirketin hukuki statüsü nedir?” şeklindeki sorusuna verilen cevapların dağılımı Tablo 16’deki gibidir.

Tablo 16
Şirketlerin Hukuki Statüsü

	Frekans	%
Anonim	35	70,0
Limited	8	16,0
Diğer	7	14,0
Toplam	50	100,0

Tablo 16’da görüldüğü üzere; araştırmaya katılan şirketlerin 35(%70)’i anonim, 8(%16)’i limited, 7(%16)’si diğer, statüye sahip şirketlerdir. Burada ankete en çok anonim şirketlerin katıldığı görülmüştür. Dolayısıyla bir genelleme yapılacak olursa; dış ticaretle iştigal eden şirketler çoğunlukla anonim şirket statüsüne sahiptir.

Anketin, “Şirketin satış hacmi nedir?” şeklindeki sorusuna verilen cevapların dağılımı Tablo 17’de yer almaktadır.

Tablo 17
Şirketlerin Yurt Dışı Satış Hacimleri

	Frekans	%
1-10 Milyon Dolar	31	62,0
11-100 Milyon Dolar	16	32,0
101 Milyon Dolar ve Üzeri	3	6,0
Toplam	50	100,0

Araştırmaya katılan şirketlerin yurt dışı satış hacimleri Tablo 17’de gösterilmiştir. Buna göre bu şirketlerin 31 (%62)’i 1-10 milyon dolar, 16(%38)’sı 11 - 100 milyon dolar satış hacmine sahipken, 3(%6)’ü 101 milyon dolar ve üstü satış hacmine sahip şirketlerdir. Satış hacimlerine göre değerlendirildiğinde araştırmaya katılan şirketlerin, ağırlıklı olarak orta ölçekli dış ticaret şirketlerinden oluştuğu görülmektedir.

Anketin bir diğer sorusu “İhracat yapılan ülkeler hangileridir?” şeklindeki sorudur. Bu soruya şirketler en çok ihracat yaptıkları altı ülkeyi yazarak cevap vermişlerdir. Verilen cevaplara göre sıralama şöyledir:

- 1- Almanya
- 2- Rusya
- 3- S.Arabistan
- 4- ABD
- 5- Fransa
- 6- Hollanda
- 7- Irak

Buradan hareketle ülkemiz ihracatının genel olarak AB Ülkeleri, ABD, Orta Doğu Ülkeleri ile Rusya üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir.

Anketin “Ürün Türü” sorusuyla şirketlerin ihraç ettikleri ürünlerin türleri tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu soruya verilen cevaplara göre sıralama şöyledir:

- 1- Ev mobilyası
- 2- Makine
- 3- Plastik ürünler
- 4- Tekstil ürünleri

Ankete katılmış olan gıda sektöründe faaliyet gösteren şirketlerin her birisinin farklı bir ürün ihraç ettiği gözlenmiştir.

4.2. Araştırma Konusuyla İlgili Bulgular

Araştırmanın bu kısmında dış ticaret şirketlerinin ulaşım maliyetlerine ilişkin görüşlerine yönelik sorular ile verilen cevaplara ve bu cevapların yorumlarına yer verilmiştir.

Bu kısmın ilk sorusu “İhracata konu olan malların taşıma işlemini siz mi gerçekleştiriyorsunuz?” şeklindedir. Soruya verilen cevaplar incelenmiş ve neticede Tablo 18’ deki sonuçlar ortaya çıkmıştır.

Tablo 18
Şirketlerin İhracata Konu Olan Malların Taşıma İşlemini Kendilerinin Gerçekleştirme Oranları

	Frekans	%
Evet	14	28,0
Hayır	36	72,0
Toplam	50	100

Tablo 18’de görüldüğü üzere; ankete katılan şirketlerin 14(%28)’ü ihraç edilen malların taşıma işlerini kendisi gerçekleştirmektedir. Diğer 36(%72) şirket ise taşıma işlemini kendisi gerçekleştirmemektedir.

Bu bölümün ikinci sorusu; taşıma işlemini kendisi gerçekleştiren şirketlerin söz konusu taşıma işlemini hangi yöntemle yaptıklarına yöneliktir. Bir önceki soruya evet cevabı vererek taşıma işlemini kendilerinin gerçekleştirdiklerini belirten on dört şirketin tamamı taşıma işlemini kısmen kendi nakliye araçlarıyla, kısmen dışarıdan hizmet satın almak suretiyle yaptıklarını ifade etmişlerdir.

Taşıma işlemini kendisi gerçekleştirilmeyen şirketlerin, ihraç ettikleri malları ulaşması gereken yerlere hangi yolla ulaştırdıklarını belirlemeye yönelik olan 3. soruya verilen cevaplarla Tablo 19’ daki verilere ulaşılmıştır.

Tablo 19**Taşıma İşlemini Kendisi Gerçekleştirmeyen Şirketlerin Taşıma Yöntemleri**

	Frekans	%
Lojistik Firmasından Hizmet Alıyorum	19	52.8
Ulaşım (Nakliye-Taşımacılık) Firmasından Hizmet Alıyorum	13	36.1
Taşıma İşlemini Alıcı Firma Üstleniyor	4	11.1
Toplam	36	100.0

Tablo 19' daki verilere göre; taşıma işlemini kendisi gerçekleştirmeyen şirketlerin 19(%53.8)'u lojistik firmalarından, 13(%36.1)'ü nakliye firmalarından hizmet almaktadırlar. Taşıma işleminin alıcı firmalar tarafından üstlenildiğini belirten şirket sayısı ise 4 (%11.1) tür. Dış ticaret şirketleri ihraç ettikleri ürünlerin taşınması işlemini, lojistik firmalarından veya profesyonel taşımacılık yapan nakliye firmalarından hizmet satın almak suretiyle gerçekleştirmektedirler.

Anketin ikinci kısmının dördüncü sorusu: “Dış ticaret hacminin artışında ulaşım giderleri etkili midir?” şeklindedir.

Ankete katılan şirketlerin tamamı ulaştırma maliyetlerinin dış ticaret hacmi üzerindeki etkisinin olduğunu belirtmişlerdir. Dolayısıyla dış ticaret hacmi ile ulaşım giderleri arasında doğrudan bir ilişkinin olduğu gözlenmiştir. Ulaştırma maliyetlerinin dış ticareti etkilediği ankete katılan tüm şirketler tarafından vurgulanmıştır.

İkinci kısım anket sorularından beşincisi dış ticaret hacminin artışında ulaştırma maliyetlerinin etkilerinin ne şekilde ortaya çıktığının tespitine yöneliktir.

Bu bölümde dış ticaret şirketlerine birden fazla sayıda seçenek sunulmuş olmasına rağmen katılımcıların tamamı ulaşım giderleri nedeniyle fiyatı yükselen malın satışının zor olduğu görüşünü savunmuşlardır.

İkinci bölümün altıncı sorusu: “Ulaştırma maliyetleri ürün fiyatını ne kadar artırmaktadır?” şeklindedir. Ulaştırma maliyetlerinin ürün fiyatları üzerindeki etkisini belirlemeye yönelik olarak yapılan analiz sonucu Tablo 20’de gösterilmiştir.

Tablo 20

Ulaşım Maliyetlerinin Ürün Fiyatını Artırıcı Etkisine Yönelik Analiz Sonuçları

	Frekans	%
%1-4 oranında	16	32.0
%5-10 oranında	26	52.0
%11-14 oranında	8	16.0
Toplam	50	100.0

Ulaştırma maliyetlerinin ürün fiyatına yaptığı etkinin belirlenmesine yönelik olarak yapılan analizde; ankete katılan şirketlerin tamamı ulaştırma maliyetlerinin ürün fiyatını artırdığı yönünde görüş belirtmişlerdir. Şirketlerin 26(%52)’ sı %5-10, 16(%32)’sı %1-4, 8 (%16)’i ise %11-14 arasındaki maliyet artışının ulaştırma giderlerinden kaynaklandığını belirtmişlerdir.

Dış ticaret şirketlerinin faaliyet gösterdikleri alan ile ulaştırma maliyetlerinin ürün fiyatına yaptığı artırıcı etkinin birlikte değerlendirilmesi neticesinde Tablo 21 ortaya çıkmıştır.

Tablo 21

Faaliyet Alanlarına Göre Ulaşım Maliyetlerinin Ürün Fiyatını Artırıcı Etkisine Yönelik Analiz Sonuçları

	Ulaşım Maliyetlerinin Ürün Fiyatlarına Etkisi						Toplam	
	% 1-4		% 5-10		% 11-14			
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%
Gıda	4	8.0	5	10.0	0	0	9	18.0
Tekstil	9	18.0	7	14.0	0	0	16	32.0
Mobilya	0	0	6	12.0	4	8.0	10	20.0
Otomotiv	0	0	2	4.0	3	6.0	5	10.0
Metal	0	0	2	4.0	1	2.0	3	6.0
Elektronik	2	4.0	0	0	0	0	2	4.0
Plastik	1	2.0	2	4.0	0	0	3	6.0
Boya	0	0	2	4.0	0	0	2	4.0
Toplam	16	32.0	26	52.0	8	16.0	50	100.0

Şirketlerin faaliyet alanları göz önünde bulundurulduğunda, ulaştırma maliyetlerinin ürün fiyatlarını gıda, mobilya, metal, plastik ve boya sektörlerinde %5-10, tekstil ve elektronik sektörlerinde % 1-4, otomotiv sektöründe ise %11-14 artırdığı görülmüştür.

Anketin ikinci kısmının yedinci sorusu: “Ulaşım giderlerinin fazla olmasının nedeni hangisidir? şeklindedir. Ankete katılan şirketlerden ulaşım giderlerinin fazla olmasının nedenlerinden iki tanesini belirtmeleri istenilmiş, şirketlerin cevaplarına ilişkin analiz sonuçlarına Tablo 22’ de yer verilmiştir.

Tablo 22**Ulaşım Giderlerinin Fazla Olma Nedenlerine Yönelik Analiz Sonuçları**

	Frekans	%
Denizyolu taşımacılığı gelişmemiştir.	21	21.0
Karayolu taşımacılığına daha fazla önem verilmiştir.	44	44.0
Türkiye ihtiyaç duyduğu petrolü dışarıdan satın almak zorundadır.	17	17.0
Türkiye’de ulaşım üzerinden alınan vergiler fazladır.	2	2.0
Yabancı ülkelerde yük araçlarından geçiş için para alınmaktadır.	16	16.0
Toplam	100	100.0

Tablo 22’ye göre; ankete katılan şirketler, ulaşım giderlerinin fazla olmasının en önemli nedeninin karayolu taşımacılığına fazla önem verilmiş olmasının, daha sonra denizyolu taşımacılığının gelişmemiş olmasının, ve Türkiye’nin ihtiyaç duyduğu petrolü dışarıdan satın almak zorunda olmasının neden olduğunu belirtmişlerdir. Buna göre; Türkiye’de ulaşım giderlerinin fazla olmasının en büyük nedeni, diğer ulaşım türlerine nazaran daha pahalı olan karayolu taşımacılığına ağırlık verilmiş olmasıdır.

Anket sorularından “sizce hangisi dış ticarete ulaşım (taşıma) türünün seçiminde önemlidir?” sorusuyla şirketlerin ulaşım türü seçiminde öncelikli olarak aradıkları özelliklerin neler olduğu tespit edilmek üzere iki tercih yapmaları istenilmiştir. Yapılan analizler neticesinde ulaşım türünün seçiminde aranan özelliklerden ilk üç sırada şunlar yer almaktadır.

- 1- Ekonomik olması
- 2- Güvenli olması
- 3- Hızlı olması

Şirketlerin faaliyet alanlarının ulaşım türü seçiminde etkili olup olmadığını tespit etmek amacıyla faaliyet alanları ile ulaşım türünde aranan özellikler birlikte değerlendirilmiş ve Tablo 24'deki sonuçlara ulaşılmıştır.

Tablo 23

Şirketlerin Faaliyet Alanlarına Göre Ulaşım Türü Seçimi

	Ulaşım Türünün Özelliği						Toplam	
	Ekonomik Olması		Güvenli Olması		Hızlı Olması			
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%
Gıda	9	18.0	0	0	9	18.0	18	18.0
Tekstil	16	32.0	7	14	9	18.0	32	32.0
Mobilya	10	20.0	8	16	2	4.0	20	20.0
Otomotiv	5	10.0	4	8	1	2.0	10	10.0
Metal	3	6.0	3	6	0	0	6	6.0
Elektronik	2	4.0	2	4	0	0	4	4.0
Plastik	3	6.0	3	6	0	0	6	6.0
Boya	2	4.0	2	4	0	0	4	4.0
Toplam	50	100.0	29	58	21	42.0	100	100.0

Analiz sonucuna göre dış ticaret şirketlerinin tamamı ulaştırma türünün seçiminde, taşımanın öncelikle ekonomik olmasını tercih etmektedirler. Gıda firmaları ürünlerin bozulmadan varış noktasına ulaşmasını istediklerinden ulaşım türünün hem ekonomik hem de hızlı olmasını istemektedirler. Giyim firmaları ise gerek ürün sezonunu, gerekse modayı yakından takip edebilmeleri açısından ulaşım türünün ekonomik olmasını istemektedirler. Diğer firmalar ise ekonomik olmanın yanında daha çok güven unsurunu ön plana çıkarmaktadırlar.

Anketin ikinci bölümünün dokuzuncu sorusunda yer alan ‘‘Size taşınan malın niteliklerinden hangileri ulaşım giderlerinin artma nedenlerindedir?’’ sorusuna ankete katılan şirketlerin ikişer seçenek işaretleyerek verdiği cevaplar analiz edilmiş, taşınan malın niteliklerinden hangilerinin ulaşım maliyetlerini artırma yönünde etki ettiği belirlenmeye çalışılmıştır. Yapılan analizler ile Tablo 24’deki sonuçlara ulaşılmıştır.

Tablo 24

Taşınan Malın Niteliklerinin Ulaştırma Maliyetlerini Artırıcı Etkisi

	Frekans	%
Malın zor taşınabilir olması	29	29.0
Malın önemli olması	24	24.0
Malın bozulabilir olması	6	6.0
Malın ekonomik değerinin yüksek olması	28	28.0
Malın talep edilen ülke tarafından ivedi olarak beklenmesi	13	13.0
Toplam	100	100.0

Tablo 24’e göre; taşınan malın niteliklerinden malın zor taşınabilir olması % 29, malın ekonomik değerinin yüksek olması % 28, malın önemli olması ise ulaşım giderlerini % 24 oranında artırıcı etkiye sahiptir. Bazı mallar hassas taşınmayı gerektiği gibi malın bozulabilir olması da önemli bir etken olduğundan farklı taşıma ihtiyaçları doğmaktadır. Bu özel durumlar ilave maliyetler ortaya çıkararak ihraç edilen malın fiyatını yükseltmektedir.

Anketin ikinci kısmının ‘‘Yurt dışı taşımacılıkta mesafenin fazla olmasının yanında maliyeti artıran en önemli etken hangisidir?’’ şeklindeki 10. sorusuna, ankete katılan şirketlerin verdiği cevapların dağılımına Tablo 25’da yer verilmiştir.

Tablo 25
Yurt Dışı Taşımacılıkta Mesafe Harici Etkenler

	Frekans	%
Gümrük işlemleri esnasında yapılan ödemeler	5	10
Diğer ülkelere ödenen geçiş ücretleri	40	80
Nakliye araçlarının özel donanıma sahip olması	5	10
Toplam	50	100

Tablo 25’de görüldüğü üzere; dış ticarete ulaştırma giderleri mesafenin uzak olmasının yanında başka etkenlere bağlı olarak da artmaktadır. Bu etkenlerin neler olduğunun tespitine yönelik yapılan analizde diğer ülkelere ödenen geçiş ücretlerinin %80 oran ile ilk sırada tercih edildiği görülmüştür. Gümrük işlemleri esnasında ödenen ücretler ile nakliye araçlarının özel donanıma sahip olması ise maliyet artırıcı diğer etkenler olarak %10 düzeyinde tercih edilmiştir.

Yurt dışı taşımacılıkta mesafenin uzak olmasının yanında maliyet artırıcı diğer etkenlerle, şirketlerin faaliyet alanları çapraz değerlendirmeye tabi tutulmuş ve tablo 26’deki sonuçlara ulaşılmıştır.

Tablo 26
Şirketlerin Faaliyet Alanları ile Yurt Dışı Taşımacılıkta Mesafe Harici Etkenler

	Maliyeti Artıran Mesafe Harici Etkenler						Toplam	
	Gümrük işlemleri esnasında yapılan ödemeler		Diğer ülkelere ödenen geçiş ücretleri		Nakliye araçlarının özel donanıma sahip olması			
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%
Gıda	0	0	4	8.0	5	10.0	9	18.0
Tekstil	3	6.0	13	26.0	0	0	16	32.0
Mobilya	0	0	10	20.0	0	0	10	20.0
Otomotiv	0	0	5	10.0	0	0	5	10.0
Metal	0	0	3	6.0	0	0	3	6.0
Elektronik	2	4.0	0	0	0	0	2	4.0
Plastik	0	0	3	6.0	0	0	3	6.0
Boya	0	0	2	4.0	0	0	2	4.0
Toplam	5	10.0	40	80.0	5	10.0	50	100.0

Tablo 26’da dış ticaret şirketlerinin faaliyet alanları ile yurt dışı taşımacılıkta mesafenin uzak olmasının yanında maliyete etki eden diğer unsurlar birlikte değerlendirilmiştir. Tablodan da görüldüğü üzere şirketlerin % 80’i mesafenin uzak olması yanında diğer ülkelere ödenen geçiş ücretlerinin maliyet artırıcı en önemli etken olduğunu belirtmiştir. Ayrıca gıda firmalarından beş tanesi nakliye araçlarının özel donanıma sahip olması gerekliliğinin kendileri için maliyet artırıcı diğer bir unsur olduğunu vurgulamışlardır. Tekstil ve elektronik sektörlerinde faaliyet gösteren firmalar gümrük işlemleri esnasında yapılan ödemelerin maliyet artırıcı bir etken olduğunu belirtmişlerdir.

Anketin 11. sorusu “İhracatın artması için vergi iadesi yanında taşıma giderlerine yönelik yasal teşvikler de olmalı mıdır?” şeklindedir. Burada dış ticaret şirketlerine, ulaştırma giderlerinin ihracat üzerindeki olumsuz etkilerini azaltabilmek için devletin yasal teşvik uygulamasıyla kendilerine destek olmasını isteyip

istemeyecekleri sorulmuştur. Şirketlerin bu soruya verdikleri cevaplar tablo 27’de gösterilmiştir.

Tablo 27

Şirketlerin Ulaştırma Giderlerine Yönelik Yasal Teşvik Talepleri

	Frekans	%
Evet	45	90
Hayır	5	10
Toplam	50	100

Tablo 27’de ulaştırma giderlerine yönelik yapılacak yasal teşviklerin ihracatı attıracağı yönündeki görüşün %90 düzeyinde olduğu anlaşılmaktadır. Buna göre; katılımcıların genel görüşü, dış ticarete yüksek olan ulaştırma maliyetlerinin düşürülmesine yardımcı olunması adına devlet tarafından kendilerine bir kısım yasal teşviklerle destek olunması, bu sayede dış ticaret şirketlerinin uluslararası platformda rekabet gücünün artmasına katkı sağlanarak ihracat artışının sağlanması yönündedir.

Anketin ikinci kısmının 12. sorusunda, dış ticaret şirketlerinin “İhracatın artması için vergi iadesi yanında taşıma giderlerine yönelik yasal teşvikler de olmalı mıdır?” sorusuna evet cevabı vermeleri halinde önerilerinin neler olacağı sorulmuştur. Şirketlerin üçer tercih yaparak buldukları önerilere Tablo 28’de yer verilmiştir.

Tablo 28
Yasal Teşviklere İlişkin Önerilere Yönelik Analiz Sonuçları

	Frekans	%
İhraç edilen ürünlerin taşınmasında kullanılacak yakıtlara yönelik ÖTV ve KDV indirimi	38	28.2
Yakıt sübvansiyonu uygulaması	29	21.5
Gümrük geçiş ücretlerinde indirim	28	20.7
Gümrük işlemlerinde kolaylık	40	29.6
Toplam	135	100.0

Tablo 28’de yer alan, ihracatın artmasına yönelik önerilere ilişkin sonuçlar incelendiğinde; en fazla kabul gören önerinin % 29.6 ile gümrük işlemlerinde kolaylık olduğu görülmüştür. İhraç ürünlerinin taşınmasında kullanılacak yakıtlara yönelik Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisi indirimi yapılmasını isteyenlerin oranı %28.2 ile ikinci sıradadır. Yasal teşviklere yönelik üçüncü sırada yer alan öneri ise % 21.5 ile yakıt sübvansiyonu uygulanmasıdır. Dördüncü sıradaki öneri ise % 20.7 ile gümrük geçiş ücretlerinde indirim olmuştur.

Anketin 13. sorusunda bulunan “Dış ticarete ulaştırma maliyetlerinin düşürülmesine yönelik hangi önerilere katılıyorsunuz?” sorusuyla tüm ulaştırma kanalları ve sektörün tamamı göz önünde bulundurularak dış ticaret şirketlerinin ulaştırma maliyetlerinin düşürülmesine yönelik genel anlamda ne gibi önerilerde bulunabilecekleri sorulmuştur. Şirketlerin, soruya üçer öneride bulunarak verdikleri cevaplara yönelik analize tablo 29’da yer verilmiştir.

Tablo 29

Dış Ticarete Ulaştırma Maliyetlerinin Düşürülmesine Yönelik Önerilere İlişkin Analiz Sonuçları

	Frekans	%
Deniz taşımacılığı geliştirilmeli	8	5,3
Her limandan direkt ihracat yapma olanağı sağlanmalı	4	2.7
Demiryolu ağı genişletilmeli	50	33.3
Lojistik firmalarının sayısı artırılmalı	46	30.7
Daha çok serbest bölge oluşturulmalı	42	28,0
Toplam	150	100

Dış ticarete ulaştırma maliyetlerinin düşürülmesine yönelik öneriler incelendiğinde; katılımcıların % 33.3' ünün demiryolu ağının geliştirilmesi yönünde görüş bildirdikleri görülmüştür. Katılımcıların % 30.7'si lojistik firmalarının sayısının artırılmasını, % 28'i daha çok serbest bölge oluşturulmasını, % 8'i ise deniz taşımacılığının geliştirilmesini ve her limandan direkt ihracat yapma olanağının sağlanmasını önermişlerdir.

5. BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER

5.1. Sonuç

Günümüz dünyası bilgi ve teknoloji çağını yaşamaktadır. İçinde bulunduğumuz çağın yenilikleri sınırları ortadan kaldırmış, uzak mesafeleri kısaltmış ve dünyayı her bir ülke ve insanın serbest dolaşım sağlayabileceği ortak bir pazar haline getirmiştir.

Ülkeler arası ticaretin daha da önem kazandığı günümüzde her ne kadar ulaşım olanakları artmış olsa da ticarete konu olan malların taşınması işlemlerine ödenen ücretler dış ticaret şirketleri için önemli bir maliyet unsuru oluşturmaktadır.

Dünya ticaretinden en büyük payı alarak refah düzeyini artıramayı hedefleyen ülkeler, söz konusu pazara daha fazla miktarda ve daha kaliteli ürün sunabilmek için rekabet halindedirler. Ancak bu rekabet kendisini daha çok ürün fiyatları konusunda hissettirmektedir. Dolayısıyla firmalar aynı ürünü daha ucuza satabildikleri ölçüde avantajlı olmaktadır.

Hammadde, işçilik ve diğer üretim faktörlerinin yanında dış ticarete konu ürünün taşınması işlemi de firmalar için maliyeti artıran diğer bir unsurdur. Üretim faktörlerinin nitelikleri direkt olarak ürün kalitesini etkilediğinden, ürünün kalitesinden taviz vermeden maliyeti azaltabilecek en önemli maliyet unsuru ulaştırma giderleridir.

Ulaştırma maliyetlerinin dış ticarete etkilerini ortaya koymak amacıyla yapılan araştırma kapsamındaki analiz ve testler ile elde edilen sonuçlar aşağıdaki gibidir:

- Araştırmaya katılan 50 dış ticaret şirketinin %70'i anonim, %16'sı limited, %14'ü ise diğer statüye sahip şirketlerdir.

- Araştırmaya katılan şirketlerin çoğu 1976-2000 yıllarında kurulmuş şirketlerdir. (%54)
- Kuruluş yeri itibariyle en fazla şirketin bulunduğu il İstanbul'dur.
- Araştırmaya en çok tekstil alanında faaliyet gösteren şirketler katılmıştır. (%32)
- Araştırmaya katılan dış ticaret şirketleri ağırlıklı olarak orta ölçekli şirketlerdir. (%62)
- Türkiye'de faaliyet gösteren dış ticaret şirketlerinin en fazla ihracat yaptıkları ülkeler Almanya, Rusya, Suudi Arabistan, ABD, Fransa, Hollanda'dır.
- Ankete katılan şirketlerin %28'i ihraç edilen malların taşıma işlemlerini kendisi gerçekleştirmektedir. Bu şirketlerin tamamı, taşıma işlemlerinde kendilerine ait nakliye araçlarını kullanmalarının yanında dışarıdan da hizmet satın almaktadırlar.
- Taşıma işlemini kendisi gerçekleştirmeyen dış ticaret şirketleri lojistik ve nakliye firmalarından hizmet almaktadırlar.
- Katılımcıların tamamı ulaştırma maliyetlerinin dış ticaret hacmi üzerinde etkili olduğunu belirtmişlerdir.
- Araştırma bulgularına göre dış ticaret şirketlerinin tamamı, ulaştırma giderleri nedeniyle fiyatı yükselen malın satışının zor olduğunu kabul etmektedirler.
- Araştırma bulgularına göre ulaştırma maliyetlerinin ürün fiyatlarını gıda, mobilya, metal, plastik ve boya sektörlerinde %5-10, tekstil ve elektronik sektörlerinde % 1-4, otomotiv sektöründe ise %11-14 oranında artırdığı tespit edilmiştir.

- Ülkemizde ulaştırma maliyetlerinin yüksek olmasının en önemli nedeni, taşımacılığın genellikle karayolu ile yapılmasıdır.
- Ankete katılan şirketlerin tamamı ulaşım türü seçiminde taşımanın ekonomik olmasını tercih ederek dış ticarete yüksek olan ulaştırma maliyetlerini düşürmeyi hedeflemektedirler.
- Araştırma bulgularına göre, malın zor taşınabilen bir özelliğe sahip olmasının taşıma maliyetlerini artırdığı belirlenmiştir.
- Dış ticarete ulaştırma maliyetleri, mesafenin uzak olması nedeniyle yüksektir. Diğer ülkelere ödenen geçiş ücretleri ulaştırma maliyetlerini artıran ikinci etken olarak belirlenmiştir.
- Ankete katılan dış ticaret şirketlerinin %90'ı yasal teşvik talebinde bulunmuştur.
- Araştırmaya göre; dış ticaret şirketlerinden %80'i gümrük işlemlerinde kolaylık istemektedirler.
- Ankete katılan şirketler demiryolu ağıının geliştirilmesi, lojistik firmalarının sayısının artırılması ve daha çok serbest bölge oluşturulması yönünde öneride bulunmuşlardır.

5.2. Öneriler

- Özellikle karayolu ulaşımının ağırlıkta olduğu ülkemizde demiryolu ulaşımı eksikliği hissedilen bir ulaşım türüdür. Gerek güvenli gerekse ekonomik olması ve teknolojinin gelişmesiyle eskiye nazaran daha hızlı olma özelliğine sahip olan demiryolları ülkemizde de en azından dünya standartları seviyesinde olmalıdır.

- Üç tarafı denizlerle çevrili olmasına rağmen ülkemizde deniz yolu taşımacılığı yeterince gelişmemiştir. Bu nedenle dış ticaret firmaları karayolu ile taşımacılık yapmaya mecbur olmuşlardır. Ekonomik bir ulaşım türü olan demiryolu ile ulaşımın mümkün olmadığı kıyı bölgelerde denizyolu ile taşıma yapılabilmesinin mümkün kılınması, bu sayede en pahalı ulaşım türü olan karayolu ulaşımının maliyeti artırıcı etkisinin azaltılması gerekmektedir.

- Dış ticaret şirketleri, ürünlerinin taşınması işlemlerinde genellikle lojistik ve nakliye firmalarından hizmet satın almaktadırlar. Yüksek olan ulaştırma maliyetlerinin düşürülebilmesi için profesyonel taşımacılık yapan firmaların ihtiyaçlara daha iyi cevap verebilmeleri için güçlendirilmesi gerekmektedir. Bu güçlendirme araç modernizasyonunun sağlanması ve taşınan malların niteliklerine uygun vasıtalar geliştirilmesi şeklinde olmalıdır.

- Dış ticaret şirketleri ihraç ettikleri malları varış yerine ulaştırıncaya kadar kendi ülkemiz dahil geçilen her ülkede bir takım işlemlerle karşılaşmakta, her bir işlem kendileri için zaman kaybına sebebiyet vermekte ve ek maliyet ortaya çıkarmaktadır. Söz konusu maliyet artırıcı unsurlar ortadan kaldırılarak dış ticarete yüksek olan ulaştırma maliyetlerinin azaltılması gerekmektedir. Bunun için devlet tarafından dış ticaret politikaları geliştirilmeli ve uluslararası anlaşmalarla maliyetleri azaltacak önlemler alınmalıdır.

- Karayolu ulaşımının bir hayli yaygın olduğu ülkemizde ulaştırma maliyetleri firmalar için ağır yük teşkil ettiğinden karayolu araçlarının daha ekonomik hale getirilmesi için şirketler bir takım vergi indirimi ve sübvansiyonlarla desteklenmeyi talep etmektedirler.

- Devlet özellikle dış ticaretin artırılması için dış ticaret firmalarından ulaşım nedeniyle alınan vergileri indirmeli ya da belgelenmesi kaydıyla ulaşım giderlerinin belirli bir oranı dış ticaret firmalarına iade etmelidir. Ulaşım konusunda sübvansiyonlar sağlanması da dış ticaret firmalarını rahatlatıcı etki yaratacaktır.

- Uluslararası anlaşmalara gidilerek yabancı ülkelerden geçiş yapan ulaşım araçlarından alınan geçiş ücretlerinin indirilmesi sağlanmalıdır.

KAYNAKÇA

- Adler R., 1975, Methodological Rating Scale And The Visual Analogue Scale, Pain 1:379-384.
- Ağar, Emine (ed), Ulaştırma Ana Planı Stratejisi, I. Rapor, Ankara, Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi, Temmuz 2005, s.4-1.
- Akın, F., 2003, Türkiye'nin Gelişimi İçin Demiryolları, Demiryollarının Sorunları ve Gelişme Politikaları Üzerine Bir Araştırma, Demiryolu-İç Sendikası Yayını, Ankara.
- Akova Hüseyin (19 Aralık 2002), " Ulaştırma ve Turizm Paneli", <http://vizyon2023.tubitak.gov.tr/teknolojiongorusu/paneller/ulastirmaveturizm/raporlar/UTPsunum.ppt>
- Akyüz, Y, 1977, Sermaye Bölüşüm Büyüme, A.Ü. S.B.F. Yayınları No:400, Ankara.
- Atik, S., 1979, Türkiye'de Demiryollarının Tarihsel Gelişim Süreci ve Mekan Organizasyonuna Etkileri, 1. Ulusal Demiryolu Kongresi, Ankara.
- Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 9 Eylül 1996, L 228, s.1.
- Barda, S., 1964, Münakale Ekonomisi, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayını, No:154, İstanbul.
- Berber, M., 2004, İktisadi Büyüme ve Kalkınma, Derya Kitapevi, Trabzon.
- Bilgin, V., 1996, Demiryollarının Modernizasyonu, Yeni Bir Gelişme Stratejisi, Demiryolu-İç Sendikası Yayını, Ankara.
- BOTAŞ, 1988, BOTAŞ Doğalgaz Sempozyum Tebliğleri, Ankara. BOTAŞ, 1996, BOTAŞ Doğalgaz Sempozyum Tebliğleri, Ankara.
- Bozkurt, M., 1983, Demiryolu 1, Ders Notları, İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası, İstanbul.

- Can, Bülent Bilmez. Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.
- Cook, R., A., Margua. Joseph J. ve J. Yale, 2002, Laura., Tourism: The Business Of Travel, Prentice Hall, U.S.A.
- Çakar, Ali Ekber “Ellilerden Günümüze Taşıma Politikaları”, **Mühendis Makine Dergisi**, Ankara, Haziran 2001, s.17.
- Çınar, T., 2007, Yüksek Hızlı Trenler, Çeken ve Çekilen Araçlar İle Demiryolu Alt ve Üst Yapı Teknolojisi,
<http://www.dusunenadam.com.tr/Demiryol.Htm://Www.Dusunenadam.Com.Tr/Demiryol.Htm>, (Son Erişim Tarihi: 09.07.2007).
- Demir, A., 1977, Havacılık ve Uzay Endüstrisinin Yapışı, İşleyişi ve Türkiye’de Gelişme Olanakları Üzerine Bir Araştırma, Ankara Ü. Yayınları No: 404, Ankara.
- Dickey, D. A. ve Fuller, W. A., 1979, Distribution Of The Estimators For Autoregressive Time-Series With A Unit Root, Journal Of American Statistical Association, Vol. 49, S. 427-431.
- Directorate General For Energy and Transport, European Energy and Transport Trends to 2030, 2003, European Communities, Belgium, s.93.94.
- Doğan, Selahattin -Utikad Yönetim Kurulu Üyesi- ”Taşıma ve Taşımanın Amacı Nedir?” konulu görüşme, İstanbul: 18 Mayıs 2007.
- Domar, E., D., (1947), Expansion And Employment, The American Economic Review March 1947:34-55.
- DPT (2004), http://www.yok.gov.tr/duyuru/2005_yili_yatirim.doc
- DPT, (2001), 8. Beç Yıllık Kalkınma Planı, Ankara. DPT, (2005), 9. Beç Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.

- Eğilmez, M. ve Kumcu, E., 2004, Ekonomi Politikası Teori ve Türkiye Uygulaması, Remzi Kitapevi, İstanbul.
- Ercan, N.Y., 2000, İçsel Büyüme Teorisi: Genel Bir Bakış, DPT.
- Evren, G. ve Tekin, İ., 1997, Türkiye’de Uluslararası Kombine Taşımacılığın Avrupa İle Bütünleşme Bağlamına Değerlendirilmesi, 2. Ulusal Demiryolu Kongresi, Tisamat Basım Sanayi, Ankara.
- Evren Güngör., “Demiryolu” . İstanbul, Birsen Yayınevi, 1999.
- Feryal, Orhan Taşıma Sistemlerinde Maliyet Muhasebesi, Ekonomik ve Bilimsel Yayınlar Ltd. Şti., Yayın No:7, İstanbul 1983.
- Gök, Y., 1996, Yüksek-Hız Trenleri, Sistem ve Teknolojileri, Bilim ve Teknoloji Strateji ve Politika Çalışmaları, TÜBİTAK BTP 96/05, Ankara.
- Granger, C. W. J., 1969, Investigating Causal Relations By Econometric Models And Cross-Spectral Methods, *Econometrica*, Vol. 37, S. 424-438
- Gujarati, D. N., (Çev. Ümit ve Gülay Şenesen), 2001, Temel Ekonometri, Literatür Yayıncılık, İstanbul
- Gülen Elmas, "Türkiye'de Taşıma Politikaları ve Trafik Kazalarının Ekonomik Analizi", II. Taşıma ve Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı. Ankara: MMO Yayını. 1999.
- Güngör E., 1999. Demiryolu, Birsen Yayınevi, İstanbul.
- Gürel, Ziya. Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989.
- Han, E. ve Kaya, A., 2002, Kalkınma Ekonomisi Teori ve Politika, Eskişehir.
- Harrod, R., (1939), An Essay In Dynamic Theory, *Economic Journal*, March 1939.
- Hiç, M., 1975, Büyüme Teorileri ve Gelişen Ekonomiler, İstanbul İktisat Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- ICAO, 2000, News Release, <http://www.icao.int>

ICAO, 2004, News Release, <http://www.icao.int>

K.G.M., 2005, Karayolu Ulaşım İstatistikleri, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı Ulaşım ve Maliyet Etütleri Şb. Müdürlüğü, Ankara.

K.G.M., 2006, Stratejik Plan 2007-2011, Ankara.

Kaynak, M., 1992, Türkiye Ekonomisi, Sektörel gelişmeler, Özyurt Matbaacılık, T.C. Ekonomi Kurumu, Ankara.

Kaynak, M., 2002, Yeni Demiryolu Çağı, Yüksek Hızlı Trenler ve Türkiye, Ekonomik Yaklaşım, Üç Aylık Dergi, Cilt:13, Sayı:42-43, Ankara.

Keleş Fadime (1995), “ Türkiye’de Ulaştırma Sektöründe Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Özelleştirilmesi”, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı, İzmir.

Kibritçioglu, A., 1999, Türkiye’de Akaryakıt Ürünü Fiyat Gelişmeleri ve Enflasyon: Yeni Bulgular, AÜSBF-GETA, Tartışma Metinleri, Ankara.

Kibritçioglu, A., 1998, İktisadi Büyümenin Belirleyicileri ve Yeni büyüme Modellerinde Beşeri sermayenin Yeri , A.Ü.S.B.F Dergisi, cilt:53, no:1-4, s.207-230

Knoke, W., 1997, Cesur Yeni Dünya, (çev. Z. Dicleli), Türk Henkel Dergisi Yayınları 7, İstanbul.

Onur, Ahmet. Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953). Ankara: T.C. M.S.V Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1953.

Öke, A., 1979, 2000 Yılı'nın Türkiye'si İçin Yerleşme ve Demiryolu Planlaması, 1.Ulusal Demiryolu Kongresi, Ankara.

Öncü, E., 1995, Ulaşımında Uzun Dönemde Beklenen Gelişmeler ve Eğilimler, 3.Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı, İstanbul.

- Özgen, B. F. ve Güloğlu, B., 2004, Türkiye’de İç Borçların İktisadi Etkilerinin VAR Tekniğiyle Analizi, METU Studies in Development, vol. 31, s. 93-114.
- Öztürkler, H., 2002, Transmission Mechanisms: An Empirical Application to The Turkish Economy, The American University, College of Arts and Sciences, Department of Economics, Washington D.C. USA.
- Safel, R., 2001 Ulaştırma Sektörü, Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O., Planlama ve İktisadi Araştırmalar Grup Yönetmeliği (Mevzuatı İzleme, Değerlendirme ve Ekonomik Araştırmalar Yönetmeliği), Sektör Araştırmaları Serisi/No:24, Ankara.
- Sağlam, D., 1976, Türkiye Ekonomisi, Yapısı ve Temel Sorunları, Ayyıldız Matbaası, Ankara.
- Savaş, V., 2000, İktisatın Tarihi, Siyasal Kitabevi, İstanbul.
- Schafer, A. ve Victor, D., 1997, The Past and Future of Global Mobility, Scientific American.
- Sevimay, Hayri R. Osmanlıdan Günümüze Deniz Sektörü, 1992.
- Seyidoğlu, H., 2006, İktisat Biliminin Temelleri, Kürtün Matbaacılık, İstanbul.
- Solow, R. M., 1956, A Contribution to the Theory of Economic Growth, The Quarterly Journal of Economics, vol. 70, s. 65-94
- Sultan Abdülhamit, Siyasi Hatıratım, Dergâh Yayınları, 1999.
- Swan, T. W., 1956, Economic Growth and Capital Accumulation, Economic Record, Vol:32, 334,361.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1993, Ulaştırma Bakanlığı 1993-2002 Yılları Ulaştırma ve Haberleşme Faaliyetleri Ana Planı, Ankara.
- Tarım, G., Çetinel, H., 1979, Ulaştırma Alt Sistemlerinin Karşılaştırılması, Kullanış Biçimleri ve Alınması Gerekli Önlemler, 1. Ulusal Demiryolu Kongresi Bildirileri, Ankara.

TCDD, TCDD İstatistik Yıllığı 2001-2005.

TCDD, TCDD İstatistik Yıllığı 2003-2007.

Trans-European Transport Networks: Transforming a patchwork into a network, European Commisison, Luxemburg: Office for Official Publications of the European Communities. 1995.

Tuna, Z., 1999, Demiryol ve Karayolu Ulaştırma Sistemlerinin İşletme ve Yatırım Giderleri Açısından Karşılaştırılması, Ulaşımında Raylı Taşıt Sempozyumu, İTÜ Sakarya Müh. Fak. Matbaası, Sakarya.

TEK, Ömer Baybars, “**Pazarlama İlkeleri, Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları**”, Beta Basım A.Ş., İstanbul, 1999.

TÜBİTAK, 2003, Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli, Ulaştırma Birinci Açama Raporu, Ankara.

Tümertekin, E. ve Özgüç N., 1999 Ekonomik Coğrafya-Küreselleşme ve Kalkınma, Çantay Yayınları, İstanbul.

Tütengil, C., O., 1961, İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları, İstanbul Matbaası, İstanbul.

ÇAKAR, Ali Ekber, “Ellilerden Günümüze Ulaşım Politikaları”, Mühendis Makine Dergisi, Ankara, Haziran 2001:17

<www.wto.org >10.02.2009

<<http://tarsusmyo.mersin.edu.tr/tasarruf.htm>> 15.03.2009

<<http://www.basarmevzuat.com/dergi/2004-11/a/04.htm>> 10.07.2009

<http://egitek.meb.gov.tr/aok/Aok_Kitaplar/AolKitaplar/Cografya_7/5.pdf>
20.07.2009

<http://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiye_Cumhuriyeti_Devlet_Demiryollar%C4%B1> 05.08.2009

<http://www.lojistik.com/haber_detay.asp?haber=122,> 15.08.2009

<[http://www.subconturkey.com/2009/Eylul/koseyazisi-Avrupa-Birligi-ortak-
ulastirma-politikasi---II.html](http://www.subconturkey.com/2009/Eylul/koseyazisi-Avrupa-Birligi-ortak-
ulastirma-politikasi---II.html)> 22.08.2009

<<http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>> 03.09.2009

<<http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>> 03.09.2009

Çancı M. Ve Erdal M., 2003, Lojistik Yönetimi, s32

Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2007

TürkiyeUluslararası Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu 2007

EKLER

EK – 1

ŞİRKETLERE UYGULANACAK ANKET FORMU

Değerli katılımcı,

Bu anket, dış ticaret Şirketlerinin ulaşım maliyetleri konusunda görüş ve yaklaşımlarını tespit etmek amacıyla hazırlanmıştır.

Anket alıŐması sonucu toplanacak olan bilgiler, bilimsel ahlaka uygun olarak gizlilik ve güvenirlik ilkelerine bağlı kalınarak değerlendirilecektir. Ayrıca firma adları da kesinlikle belirtilmeyecektir. Araştırmaya vereceğiniz yanıtların firmalara ve ülkemizin dış ticaret politikasına katkı sağlayacağı kanaatindeyiz. Ayıracağınız en fazla 5 dakika ve vereceğiniz samimi cevaplarınız bizim için büyük önem taşımaktadır.

Gösterdiğiniz ilgiye Şimdiden teŐekkür ederim.

Saygılarımla...

M.Coşkun YILMAZ

Gazi Üniversitesi

Eğitim Bilimleri EnstitŐ

Dış Ticaret Eğitimi Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans ğrencisi

A.ŞİRKET HAKKINDAKİ BİLGİLER

1. Kuruluş Yılı: , Kuruluş Yeri:

2. Faaliyet Alanı:

3. Hukuki Statüsü

Anonim Şirket

Limited Şirket

Diğer (Belirtiniz

.....)

4. Yurt Dışı Satış Hacmi :

5.İhracat Yapılan Ülkeler

.....

.....

6. Ürün Türü:

B. ARAŞTIRMA KONUSUYLA İLGİLİ SORULAR

1. İhracata konu malların taşıma işlemini siz mi gerçekleştiriyorsunuz?

Evet

Hayır

2. 1. soruya cevabınız evet ise aşağıdaki soruları cevaplayınız.

Taşıma işleminin tamamını kendi nakliye araçlarımızla yapıyoruz.

Taşıma işlemini kısmen kendi nakliye araçlarımızla, kısmen dışarıdan hizmet satın almak suretiyle yapıyoruz.

Diğer(Belirtiniz

3. 1. soruya cevabınız hayır ise aşağıdaki soruları cevaplayınız.

Lojistik firmasından hizmet alıyorum.

Ulaşım (Nakliye – Taşımacılık) firmasından hizmet alıyorum.

Taşıma işlemini alıcı firma üstleniyor.

Diğer(Belirtiniz

4. Dış ticaret hacminin artışında ulaşım giderleri etkili midir?

- Evet Hayır

5. 4. soruya cevabınız evet ise aşağıdaki soruları cevaplayınız.

- Ulaşım giderleri nedeniyle fiyatı yükselen malın satışı zordur.
- Ulaşım giderleri ürün fiyatını artırdığı için ürün farklılaştırması yapılması gerekir.
- Fiyatın yüksek olması kalitenin göstergesi olduğu için dış ticaret hacmi olumlu etkilenmektedir.
- Diğer(Belirtiniz.....)

6. Ulaştırma maliyetleri ürün fiyatını ne kadar artırmaktadır.

- % 1 – 4 % 5 – 10 %11 – 14
- %15 – 20 % 21 – 24 % 25 ve üzeri

7. Ulaşım giderlerinin fazla olmasının nedeni hangisidir? (İki seçenek belirtiniz)

- Denizyolu taşımacılığı gelişmemiştir.
- Karayolu taşımacılığına daha fazla önem verilmiştir.
- Türkiye ihtiyaç duyduğu petrolü dışarıdan satın almak zorundadır.
- Türkiye’de ulaşım üzerinden alınan vergiler fazladır.
- Yabancı ülkelerde yük araçlarından geçiş için para alınmaktadır.
- Diğer (Belirtiniz.)

8. Sizce aşağıdakilerden hangisi dış ticarete ulaşım (taşıma) türünün seçiminde önemlidir. (İki seçenek belirtiniz.)

- Ekonomik olması
- Güvenli olması
- Hızlı olması
- Çevreyi az kirletiyor olması
- Enerji tüketiminin az olması
- Politik baskıdan uzak olması
- Diğer (Belirtiniz.)

9. Sizce taşınan malın niteliklerinden hangileri ulaşım giderlerinin artma nedenlerindedir. (İki seçenek belirtiniz.)

- Malın zor taşınabilir olması
- Malın önemli olması
- Malın bozulabilir olması
- Malın ekonomik değerinin yüksek olması
- Malın tehlike oluşturması
- Malın talep eden ülke tarafından ivedi olarak beklenmesi.
- Diğer (Belirtiniz.)

10. Yurt dışı taşımacılıkta mesafenin fazla olmasının yanında maliyeti artıran en önemli etken hangisidir?

- Gümrük işlemleri esnasında yapılan ödemeler
- Diğer ülkelere yapılan geçiş ücretleri
- Nakliye araçlarının özel donanıma sahip olması

11. İhracatın artması için vergi iadesi yanında taşıma giderlerine yönelik yasal teşvikler de olmalı mıdır?

- Evet Hayır

12. 11. soruya cevabınız evet ise önerileriniz nelerdir? (Üç seçenek belirtiniz.)

İhraç edilen ürünlerin taşınmasında kullanılacak yakıtlara yönelik ÖTV ve KDV indirimi

- Yakıt sübvansiyonu uygulaması
 Gümrük geçiş ücretlerinde indirim
 Gümrük işlemlerinde kolaylık
 Diğer (Belirtiniz.)

13. Dış ticarete ulaştırma maliyetlerinin düşürülmesine yönelik hangi önerilere katılıyorsunuz? (Üç seçenek belirtiniz.)

- Deniz taşımacılığı geliştirilmeli
 Her limandan direkt ihracat yapma olanağı sağlanmalı
 Demiryolu ağı genişletilmeli
 Karayolu taşımacılığına daha fazla yatırım yapılmalı
 Lojistik firmalarının sayısı artırılmalı
 Daha çok serbest bölge oluşturulmalı
 Diğer (Belirtiniz.)