

## **HATAY İLİ İHRACATÇILARININ TAŞIMACILIKTAN KAYNAKLANAN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ**

**Mehmet KARA**  
*Yrd. Doç. Dr.,  
Mustafa Kemal Üniv.  
Sivil Havacılık Y.O.  
mkara@mku.edu.tr*

**Mehmet DURUEL**  
*Dr., Mustafa Kemal  
Üniv., Reyhanlı  
MYO,  
duruel@mku.edu.tr*

**Lütfü TAYFUR**  
*Dr., Hatay Cilvegözü  
Gümrük Müdür V.,  
ltayfur@yahoo.com*

**Halil DEMİRER**  
*Yrd. Doç. Dr.,  
Mustafa Kemal Üniv.  
Sivil Havacılık Y.O.  
demirer@mku.edu.tr*

### **ÖZET**

Araştırmamızda, ülkemiz ihracatında (özellikle yaş meyve-sebze) ve uluslararası taşımacılığında çok önemli bir yere sahip olan Hatay ili ihracatçıların taşımacılıkla ilgili sorunları incelenmiştir. İhracatçıların karayolu taşımacılığında; vize, yol geçiş belgeleri ve ücretleri, sınır geçişleri ile konvoy uygulamaları gibi uluslararası yapı ve uygulamalardan kaynaklanan sorunları; yük tahdidi, araç yaşı sınırı gibi Türkiye ekonomisi ve mevzuatından kaynaklanan sorunları; firmaların kurumsallaşamamaları, yetki kargaşası ve sürücülerin öğrenim düzeylerinin düşüklüğü gibi taşımacılık firmalarından kaynaklanan sorunları bulunmaktadır. Denizyolu taşımacılığında en önemli sorun, yabancı bandıralı gemilere yüksek navlun bedelleri ödenmesidir. Ayrıca, ilde denizyolu taşımacılığında talebin az olması ve altyapı yetersizlikleri, ihracatçıların daha ekonomik taşıma maliyeti sağlayacak büyüklükte ve sıklıkta gemi bulmalarını güçleştirmektedir. Taşımacılıkta etkinliği artırmak için, kombine taşımacılık anlayışının benimsenmesi gerekmektedir. Çünkü, ihracat açısından optimal taşıma biçimi; en güvenli, en kısa sürede ve en uygun fiyatla yapılandır.

Uluslararası taşımacılıkta karşılaşılan vize, konvoy uygulamaları, yol geçiş belgeleri ve ücretleri ile sınır geçişleri gibi önemli sorunların çözümünde Karma Ulaştırma Komisyonu toplantıları önemli katkılar sağlayacaktır. Türkiye’de ulaştırma politikaları ve öncelikleri belirlenirken olayın ihracat boyutu ihmal edilmemelidir. Türk karayolu taşımacılığı, küresel ekonomide varlığını sürdürebilmesi için güçlü, verimli, rekabetçi, değişime açık ve kendini sorgulayan bir yapıya kavuşmalıdır. Bu bağlamda, 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile getirilen nakliye firmalarına yönelik düzenlemeler sektöre önemli katkılar sağlayacaktır.

Anahtar Kelimeler : uluslararası taşımacılık, ihracat, Hatay, taşımacılık sorunları.

### **THE TRANSPORTATION PROBLEMS OF TURKISH EXPORTERS IN HATAY PROVINCE AND SUGGESTIONS FOR SOLUTION**

#### **ABSTRACT**

In this research, the transportation problems of exporters of Hatay province in Turkey have been studied. The key role of this province particularly in countrywide fresh fruits and vegetable exports and international transportation have motivated the implementation of this work. Exporters who prefer motor carriers in transportation have faced with various problems; originating from international structures and procedures such as visa, road pass, crossing borders fees and convoy applications, stem from Turkish economic and regulative measures such as load limits, vehicle’s age have roots in transporters such as drivers’ educational competency, lack of institutionalization in firms’ cultures, intra organizational confusion on authority. On the other hand, the major problem of sea transportation is high tariffs for freightage charged by vessels

having foreign flags. Moreover, low level of demand to sea transportation and lack of infrastructure in the province result in difficulty for exporters to find vessels with appropriate tonage and schedule. Integrated approaches would be required to increase the effectiveness of transportation. Because the optimal transportation for exporters is the one that is most reliable, the shortest in time, and the cheapest in cost.

The meetings of Integrated transportation commission would contribute to the solution of problems such as visa and convoy applications, road-pass documents and charges, and border cross passing encountered in international transportation. Exporting dimension should not be ignored in policy development and determination of transportation priorities in Turkish transportation. Turkish motor carrier transportation industry must have a robust, efficient, competent, innovative and self interrogative structure in order to be able to survive in global economy. In this regard, regulative measures proposed in The Codes For Motor Carrier Transportation 4925 to transportation firms will have significant contribution to the development of transportation industry.

Key words: international transportation, export, Hatay, transportation problems.

### **Giriş**

Ülkelerarası iklim, mal ve fiyat farklılıkları, gerekli teknoloji ve kalifiye işgücüne sahip olmamak, tüketici tercihleri gibi faktörler işletmelerin dış ticarete yönelmelerine neden olmakta (Seyidoğlu, 1996, s. 11) ve bu yönelim malların ülkelerarası taşınmasını zorunlu kılmaktadır.

Günümüzde artık malın kaliteli, müşteri isteklerine uygun ve tam zamanında üretilmesi yeterli olmamaktadır. Malın müşteriye tam zamanında, sağlam ve doğru olarak da ulaştırılması gerekmektedir (Morash, 1997, s. 5). Bu bağlamda taşımacılığın rolünün önemi karşımıza çıkmaktadır. Küreselleşmeyle birlikte insanoğlunun günlük yaşamında kullandığı neredeyse hiçbir mal taşıma sürecinden geçmeden tüketilememektedir.

Son yıllarda zaman ve maliyet gibi taşımacılıktan beklenen yararların maksimum seviyeye yükseltilmesi çabaları kombine taşımacılığını gündeme getirmiştir. Kombine taşımacılık; karayolu, denizyolu gibi bilinen taşımacılık biçimlerinin en az ikisinin bir arada kullanılması ile gerçekleşmektedir.

İhracatı hedeflenen seviyelere çıkarabilmek ve rekabet edebilmek için çeşitli faktörlerin yanında taşımacılığın da önemli rolü bulunmaktadır. İhracatı teşvik mekanizmalarının uluslararası yükümlülüklerimizle sınırlı olması nedeniyle, ülkemiz ihracatının artırılabilmesi, ihracat mallarında ve ihracat pazarlarında çeşitliliğin sağlanabilmesi, taşımacılık maliyetlerinin azaltılabilmesi ile bu hizmetlere ilişkin dünyadaki gelişmelerin izlenmesi sayesinde mümkün olabilecektir. İhracatın geliştirilmesinde devletten ziyade özel sektöre görev düşmektedir.

Dünyada bir taraftan ticareti serbestleştirmeye yönelik ciddi ve yaygın çalışmalar yapılırken, diğer yandan hükümetler ülkelere mal girişini engellemek için çeşitli tarife dışı engeller oluşturmaktadırlar. Diğer yandan bölgesel entegrasyonlar gümrük vergilerinin önemini azaltmış, mal ve hizmet akışına inanılmaz bir ivme kazandırmıştır. Ancak artık gümrük vergileri ile pazarlarını koruyamayan bazı ülkeler çeşitli tarife dışı engellere yönelmişlerdir. Taşımacılık alanında uygulanan tarife dışı engellerin en önemlileri; varış ülkelerinde ve transit geçilen ülkelerde karşılaşılan sorunlardır (DTM, 2002, s. 1). Örneğin Avrupa Birliği, Türk plakalı araçlara kota koymaktadır. Mallar serbesttir, ancak malları taşıyacak araçlar yasaktır. Karayolu ile yük taşımacılığı yapan birçok ülke, taşıtlarımıza geçiş belgesi tahsisinde gerekli kota artışına

razı olmamaktadır. Bu konuda Avusturya, İtalya, Rusya belirgin örnekler olarak karşımıza çıkmaktadır (DPT, 2001, s. 32).

Taşımacılık konusunun literatürde genel olarak iki eksenle ele alındığı görülmektedir. Bunlardan birincisi, “tedarik zinciri yönetimi” ile ilgili çalışmalardır (Morash, 1997, s. 13), (Fung, 1998, s. 2), (Gentry, 1996, s. 40). 1990’lardan sonra dünya literatürüne giren “tedarik zinciri yönetimi” kavramı, malların taşınmasını, hammaddelerin alınmasından, nihai kullanıcıya ulaştırılmasına kadar olan süreci ifade etmektedir (Keskin vd., 2004, s. 151). Bu çalışmalarda taşımacılık firmalarının, tedarik zinciri içinde en önemli halkalardan birisi ve halkalar arasında bağlayıcı bir konuma sahip olduğu ifade edilmektedir. Örneğin Morash (1997), ABD, Avustralya, Japonya ve Kore’deki 2000 firma üzerinde yaptığı çalışmada; taşımacılık firmalarının güvenilirliği, hata oranlarının düşüklüğü, zamanında teslimatın sağlanmasındaki etkileri ve işletmeler arasındaki iletişimi güçlendirecek fonksiyonlara sahip olmaları nedeniyle tedarik zincirinin vazgeçilemez bir parçası oldukları sonucuna varmıştır.

İkinci olarak taşımacılık konusunun, literatürde (Bauerschmidt, 1985, s. 118), (Taylor, 2004, s. 5), (Valdes and Crum, 1994, s. 11-15), (Gripsrud, 1990, s. 479), (Sherwood, 1992, s. 25), (Katsikeas, 1994, s. 23-28), (Czinkota, 1983, s. 28) daha çok firmaların “ihracat engeli” ekseninde incelendiği anlaşılmaktadır. Örneğin Bauerschmidt (1985), ABD’deki kağıt ihracatçıları üzerinde yaptığı çalışmada, 17 ihracat engeli arasında taşımacılık maliyetlerinin yüksekliği ve dağıtım sorunlarını, ikinci önemli sorun olarak belirlenmiştir. Yine Gripsrud (1990), 1987-1988 yıllarında Norveç’teki 114 deniz ürünleri ihracatçısı üzerinde yaptığı araştırmada, 10 ihracat engeli arasında taşımacılık maliyetlerinin önemli bir sorun olarak algılandığını saptamıştır.

Çalışmamızda da taşımacılık konusu, daha çok bir ihracat engeli bağlamında ele alınmış ve ihracatçıların özellikle taşımacılık sorunları üzerine odaklanılmıştır. Çalışma iki bölüme ayrılmıştır. Birinci bölümde, Türkiye’de dış ticaretin taşıma biçimleri itibarıyla gerçekleşme şekli ile Türkiye’nin ihracat stratejisi-taşımacılık ilişkisi ele alınmıştır. Mevcut yapıda dış ticaretin çok önemli bir kısmının deniz ve karayolu ile yapıldığı görülmektedir. Kısa ve orta vadede Türkiye’nin ihracat yapısında çok önemli bir değişiklik olmayacağı kabul edildiğinde, gelecekte de ihracatın yine önemli bir kısmının deniz ve karayolu ile yapılacağı anlaşılmaktadır. İkinci bölümde ülkemiz ihracatında (özellikle yaş meyve-sebze) ve uluslararası karayolu taşımacılığında çok önemli bir yere sahip olan Hatay ili ihracatçılarının taşımacılıkla ilgili sorunları derinlemesine incelenmiştir. Bu sorunlar; genel olarak uluslararası yapı ve uygulamalardan, ülkemiz mevzuatından ve taşımacılık firmalarından kaynaklanan sorunlar olarak ifade edilebilir. Çalışma, Hatay ili ihracatçılarının taşımacılıktan kaynaklanan sorunlarına yönelik çözüm önerileri ile tamamlanmıştır.

## **I. Türkiye’de Dış Ticaret–Taşımacılık İlişkisinin Değerlendirilmesi**

Çalışmanın bu kısmında, Türkiye’de dış ticarete konu olan malların alıcısına ulaştırılmasında kullanılan taşıma biçimlerinin payı, üstünlükleri ve zayıf yönleri incelenmektedir. Ayrıca ülkemizin değişen ihracat stratejisine paralel olarak, gelecek yıllarda taşımacılık biçiminin nasıl olacağı ele alınmaktadır.

### **A. Dış Ticaretin Taşıma Biçimleri İtibarıyla Gerçekleşme Şekli**

Malları hasarsız, mümkün olduğu kadar kısa sürede ve ucuz bir şekilde üretim noktasından pazarlara taşıyabilmek rekabet gücünün önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Karayolu taşımacılığı malın kapıdan kapıya aktarmasız teslimini sağladığı için tercih edilmektedir. Böylece

malların yıpranması en az düzeyde gerçekleşmektedir. Karayolu taşımacılığında alıcının istediği ve karayolunun olduğu her noktaya taşıma yapılabilir. Ayrıca karayolu ile daha düzenli ve sık sefer imkanı bulunmaktadır (Çancı ve Erdal, 2003, s. 63). Ancak karayolu taşımacılığı mesafe arttıkça diğer taşımacılık türlerine göre ekonomik olmaktan uzaklaşmaktadır. Demiryolu taşımacılığı uzun mesafelerde ekonomik ve güvenli bir taşıma biçimidir. Demiryolu taşımacılığı büyük altyapı yatırımları gerektirdiğinden, demiryolu işletmeciliği genellikle tüm ülkelerde kamu kesimi tarafından yürütülmektedir. Denizyolu taşımacılığı da demiryolu kadar büyük altyapı harcaması gerektirmese de sermaye yoğun bir sektördür. Deniz taşımacılığı bir defada çok fazla yük ulaştırması, güvenilir olması, sınır aşımı olmaması, mal kaybının minimum düzeyde olması, diğer kayıpların hemen hemen hiç olmaması nedeniyle dünyada en çok tercih edilen taşıma biçimidir (Özdem, 2002, s. 9). Denizyolu ile taşımacılık havayoluna göre 14 kat, karayoluna göre 7 kat, demiryoluna göre ise 3.5 kat daha ucuz gerçekleşmektedir. Havayolu taşımacılığı maliyetlerin yüksekliğinden dolayı acil sevk edilmesi gereken pahalı ve küçük hacimli malların naklinde söz konusu olmaktadır.

Küresel ekonomide hız ve talebe uygun araç temini noktasında karayolu taşımacılığı, deniz ve demiryolu taşımacılığına oranla daha avantajlı bir konumdadır.

Son yıllarda zaman ve maliyet gibi taşımacılıktan beklenen yararların maksimum seviyeye yükseltilmesi çabaları kombine taşımacılığı gündeme getirmiştir. Kombine taşımacılık, bir yükün çıkış noktasından itibaren birden fazla taşımacılık sistemi kullanılarak müşteriye ulaştırılmasıdır. Burada amaç, taşımacılıkta etkinliği artırmaktır. Özellikle konteynerle yapılan kombine taşımacılık, ulaşım türleri arasında aktarmalarda getirdiği kolaylık, yük standardizasyonu, yükleme ve boşaltma işlemlerinde zaman tasarrufu, yolculuk boyunca yük için maksimum koruma avantajlarına sahip olması nedeniyle dünyada büyük gelişme göstermektedir. Günümüzde denizlerde yapılan genel yük taşımacılığının %60'tan fazlası konteynerle gerçekleştirilmektedir (Kaynak, 2004, s. 17).

Tablo 1'de görüldüğü gibi denizyolu taşımacılığı sahip olduğu avantajlardan dolayı ülkemiz dış ticaretinde de en çok tercih edilen taşıma biçimidir. 2004 yılı itibarıyla ihracatımıza değer olarak bakıldığında denizyolları %51.4'e iken, karayolları %41.1, havayolu taşımacılığı ise %6.3'tür. İthalatımıza bakıldığında ise denizyollarının ağırlığı daha fazla hissedilmektedir.

Tablo 1: Dış Ticaretin Taşıma Biçimleri İtibarıyla Gerçekleşme Şekli (%)

	Denizyolu	Karayolu	Havayolu	Diğer*
İhracat	51.4%	41.1%	6.3%	1.2%
İthalat	58.3%	24.6%	12.6%	4.5%

\* : Demiryolu, posta, boru hattı ile yapılan taşımalar ve elektrik enerjisi, kendinden hareketli vasıtalar

Kaynak : DİE'nin 2004 yılı dış ticaret verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

### B. Türkiye'nin İhracat Stratejisi - Taşımacılık İlişkisi

Taşımacılık politikasının tespiti için ihracat stratejisinin belirgin olması gerekmektedir. 1998-2005 dönemine ait ihracat stratejisinde hedef pazarlar olarak, birinci grupta Rusya ve BDT ülkeleri, ikinci grup ülke olarak Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkeleri, üçüncü grup ülke olarak Ortadoğu ve Uzakdoğu ülkeleri, dördüncü grup ülke olarak Kuzey ve Latin Amerika ve beşinci grup ülke olarak Güney Afrika Cumhuriyeti belirlenmiştir (DTM, 2001, s. 4).

Bu noktada vurgulanması gereken husus, BDT ülkeleri, Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri ve Ortadoğu ülkeleri coğrafi konumları nedeniyle karayolu taşımacılığına daha yakındır. Buna karşın ülkemiz ihracatının kıtalara göre dağılımına değer olarak bakıldığında sırasıyla Avrupa,

Amerika, Asya, Afrika ve Okyanusya olduğu; öte yandan ihracat mallarının nitelikleri dikkate alındığında ağırlıklı olarak deniz ve karayolu taşımacılığının yaygın olduğu görülmektedir.

Halihazırda komşu ülkelerden ziyade, daha uzak ülkelere ihracat gerçekleştirilmektedir. Böyle olunca da karayolunda deniz yolu taşımacılığının çok ciddi bir rekabeti ile karşı karşıya kalmaktadır. Fakat dış ticaretimizin yapısı değiştiği, komşu ülkelerle daha fazla dış ticaret imkanına ulaştıkça bu durum da değişecektir (Aran, 2001, s. 32). Diğer bir anlatımla komşu ülkelerle ticaret ve bölgesel işbirlikleri yoğunlaştıkça karayollarının önemi daha da artacaktır.

Ancak, ekonomik faaliyetlerin globalleşmesi gelecekte de artan biçimde devam edeceği düşünüldüğünde, dünya mal ticaretinin bugünkü yönünde önemli bir değişiklik olmayacağı gibi, bu yöndeki eğilimin devam edeceği düşünülmektedir. Bu çerçevede ihracatımız ve ithalatımızın yönünde ve taşımacılık biçimlerinde kısa ve orta vadede kayda değer bir değişiklik olmayacağı anlaşılmaktadır.

Türkiye'nin sahip olduğu ulaştırma altyapısı, dış ticaretimizin bölgesel dağılımı ve sektörel yapısı dikkate alındığında, mevcut taşıma biçimlerinden birini diğerinin yerine ikame etme seçeneğinin kısa ve orta vadede imkan dahilinde olamayacağı, dış ticaretimiz taşımacılığında denizyolu ve karayolunun ağırlığının devam edeceği düşünülmektedir. Aslında taşıma biçimleri birbirinin alternatifi olarak görülmemelidir. Uluslararası piyasalara açılımda ülkemiz için en ekonomik taşıma biçiminin kombine taşımacılık olduğu gerçeğinden hareketle genel bir ulaştırma stratejisi içerisinde taşıma biçimlerini birbirleri ile uyumlu hale getirmek gerekmektedir. Dünyada kombine taşımacılığının en ekonomik şeklinin denizyolu-demiryolu olmasına karşın ülkemiz limanlarından gerçekleştirilen taşımaların yaklaşık %95'nin karayolu ile yapılmaktadır. Özellikle uzun mesafeli uluslararası taşımalarda denizyolu-demiryolu kombine taşıma sisteminin geliştirilmesi yönünde atılımlar yapılmalıdır (DTM, 2001, s. 9).

## **II. Hatay İli İhracatçılarının Taşımacılıktan Kaynaklanan Sorunları**

Çalışmanın bu kısmında, Hatay ili ihracatçıların rekabet güçlerini önemli ölçüde belirleyen faktörlerden birisi olan taşımacılıkla ilgili sorunları incelenmiştir. Uygulama alanı olarak bu ilin seçilme nedeni, ülkemiz genelinde özellikle yaş meyve-sebze ihracatının yaklaşık %18'nin Hatay ili ihracatçıları tarafından gerçekleştirilmesidir (Akdeniz İhracatçı Birlikleri, 2007). Ayrıca Hatay ili karayolu taşımacılık sektöründe, 133 adet C2 Karayolu Ulaştırma Yük Taşıma Yetki Belgesine sahip firma ile, uluslararası karayolu taşımacılık sektöründe TIR filosu bakımından önemli bir konuma sahiptir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2006). Bu haliyle ihracat ve taşımacılık, Hatay ilinin önde gelen iki sektörü durumundadır.

### **A. Araştırmanın Kapsamı, Sınırları ve Amacı**

Araştırma kapsamına, Hatay ilinde faaliyet gösteren ve “esas iştiğal konusu ihracat olan” firmalar seçilmiştir. Böylece ihracat faaliyeti süreklilik arz etmeyen ve düzenli olmayan firmalar araştırma kapsamının dışında tutulmuştur. Bu yaklaşım ile Hatay ili ihracatçıların taşımacılıkla ilgili sorunları daha sağlıklı ve isabetli bir şekilde ortaya konulmuştur. Araştırmanın amacı, Hatay ili ihracatçıların taşımacılıkla ilgili sorunlarını tüm yönleriyle belirleyip, çözüm önerileri geliştirmektir.

### **B. Araştırmanın Yöntemi**

Araştırmada, verilerin objektif olarak toplanıp analiz edilebilmesi için anket yöntemi uygulanmıştır. Hatay ilinde “esas iştiğal konusu ihracat olan” tüm ihracatçı firmalar hedef kitle olarak belirlenmiştir. 2004 yılı itibarıyla, bu kapsama giren 117 ihracatçı firmanın 99'u ile

görülmüş, 10 firmaya ulaşılamamış, 8 firma da işkolunu değiştirmiştir. Anket, tamsayım yapılarak tüm ihracatçı firmalara uygulanmıştır. Bu yolla, Hatay ili ihracatçıların yük türleri, güzergahları ve taşıma biçimleri incelenebilmiştir.

Yapılan literatür taraması sonucunda elde edilen bilgiler yardımıyla, araştırma amacına uygun anket formu hazırlanmış, öncelikli olarak 20 firmayla bir değerlendirme anketi (ön çalışma) yapılmıştır. Böylece ankette yer alan soru ve seçeneklerin ankete katılanlar tarafından tam olarak anlaşılması sağlanmış, bir kısım sorular çıkartılmış, gerekli olan sorular eklenmiş ve anket formu geliştirilmiştir.

Araştırmada “yüz yüze anket” uygulama tekniği kullanılmıştır. “Yüz yüze anket” uygulama yöntemi, olabildiğince doğru verilerin alınabilmesi, cevaplama oranının yüksek olması, gözlem yoluyla bilgi toplama gibi avantajlardan dolayı tercih edilmiştir. Anket, firma sahibi veya dış ticaretten sorumlu firma yetkilisi ile yapılmıştır. Elde edilen veriler SPSS istatistik analiz programı ile değerlendirilmiştir. Anket uygulaması, 03 Temmuz 2005–05 Eylül 2005 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın amacını gerçekleştirebilmek için, tanımlayıcı araştırma modeli ve birincil veriler kullanılmıştır.

### C. Araştırma Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Bu bölümde 52 adet sorudan oluşan anketin değerlendirilmesi yapılmıştır.

Tablo 2’de firmalarda çalışan dış ticaretten sorumlu kişilerin öğrenim düzeyleri incelendiğinde, demirçelik ürünleri ihracatçıları dışındaki firma yöneticilerinin öğrenimleri ilk ve orta öğretim düzeyinde olduğu görülmektedir.

Tablo 2: Dış Ticaretten Sorumlu Kişinin Öğrenim Düzeyi

Öğrenim Durumu	Mal Grubu	Mobilya	Yaş Meyve Sebze	Kuru Gıda	Makine Yedek Parça	Donmuş Gıda	Demir Çelik	Diğer	Toplam
		Frekans	%	%	%	%	%	%	%
İlköğretim ve Lise	Frekans	14	24	14	2	1	0	2	57
	%	87.5%	64.8%	70%	66.7%	50%	0.0%	18.1%	57.5%
Üniversite	Frekans	2	13	6	1	1	10	9	42
	%	12.5%	35.2%	30%	33.3%	50%	100%	81.9%	42.5%
Toplam	Frekans	16	37	20	3	2	10	11	99
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Yaş meyve-sebze, mobilya ve kuru gıda ihracatçıların küçük işletme olmaları, çekirdekten yetişmiş olmaları, aile firması olmaları, katma değeri düşük malların faaliyet konusu olması nedeniyle yöneticilerin öğrenim düzeyleri ilk ve orta seviyededir. Öte yandan demirçelik üretiminde önemli sermaye yatırımına ihtiyaç duyulması, dolayısıyla kurumsallaşmayı gerektirmesi, çok ortaklı olmaları, nispeten katma değeri yüksek mallar üretmeleri, teknik bilgi ve beceriye ihtiyaç duyulması gibi nedenler, istihdam edilecek personelin öğrenim düzeyinin yüksek olmasını zorunlu kılmaktadır.

Tablo 3’te görüldüğü gibi mobilya ihracatının tamamına yakını Ortadoğu ülkelerine yapılmaktadır. Yaş meyve-sebze ihracatında ise birinci sırada Ortadoğu ülkeleri, ikinci sırada D.Avrupa ülkeleri, üçüncü sırada Rusya yer almaktadır. Kuru gıda ve demirçelik ürünlerinin ihracatında da Ortadoğu Ülkeler birinci sırada yer almaktadır.

Tablo 3: İhracat Mallarının Ülke Gruplarına Göre Dağılımı

Mal Grupları	Mobilya			Yas Meyve-Sebze			Kuru Gıda			Makine Yedek Parça			Donmuş Gıda			Demirçelik			Diğer		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans	Frekans
Ortadoğu Ülke.	14	-	-	18	4	2	19	-	-	3	-	-	2	-	-	8	1	-	8	-	-
D. Avrupa Ülke.	1	-	1	8	16	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
BDT Ülkeleri	-	-	-	3	5	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Rusya	-	-	-	7	6	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
B. Avrupa Ülke.	1	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1	2	2	2	2	1	-
Kıbrıs	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	1	4	1	-	2	-
ABD	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	1	-	1	-
Toplam	16	2	1	37	31	13	20	4	-	3	1	-	2	1	1	10	8	5	11	5	2

1 : Birinci Derecede Önemli 2: İkinci Derecede Önemli 3: Üçüncü Derecede Önemli

Hatay ili ihracatının önemli bir kısmının Ortadoğu Ülkelerine yönelik olmasında geleneksel pazar olması, coğrafi yakınlık, ortak kültür, dil, din gibi etkenler önemli rol oynamaktadır. Bunun yanında Bağımsız Devletler Topluluğu ile Doğu Avrupa ülkelerine yoğun bir şekilde ihracat yapılmasının nedeni; bu pazarlarda marketçi veya aracı-komisyoncu olarak başlayan, piyasayı tanıdıktan sonra da akrabalarını göndererek bu kişiler aracılığı ile ihracat işlemlerinin gerçekleştirilmesidir.

Doğu Avrupa ülkeleri, Rusya ve Türk Cumhuriyetlerinin başlıca ihracat pazarlarımız olmasının ardındaki temel nedenlerden biri de bu ülkelere karayolu ile etkin ve hızlı ulaşım imkanının bulunmasıdır (DTM, 2002, s. 2).

Malın niteliği, araç taşıma kapasitesi, yükleme ve boşaltma koşulları, pazar özellikleri gibi faktörler, malların hangi taşıma biçimiyle taşınması gerektiği konusunda belirleyici olmaktadır (Türk, 2004, s. 1). Tablo 4’de mal grupları ile itibarıyla tercih edilen taşıma biçimleri verilmiştir. Buna göre mobilya ihracatında; malın özelliği (aktarma-boşaltmaya elverişli olmaması) ve pazar yakınlığı nedenlerinden dolayı ağırlıklı olarak karayolu taşıma biçimi kullanılmaktadır.

Yaş meyve-sebzede, demiryolu ile taşımacılık, karayolu ile taşımacılığa kıyasla birim mal için daha ucuza mal olmakta ise de, çabuk bozulabilir meyve-sebze taşımacılığında zamanın uzun sürmesi ve ülkemizde geniş ve yaygın demiryolu ağının bulunmaması nedeniyle gerek yüklemmeden önce ve gerekse boşaltmadan sonra tüketim merkezlerine malların ulaştırılması bu sistemde ikinci bir yük meydana getirmektedir. İhracat açısından da ulaşım zamanının uzaması, yüklemeye zaman kaybı ve ilave tesislerin gerekliliği, demiryolu ağının geçtiği ülkelere olan bağımlılık ve diğer benzeri faktörler bu çeşit taşıma sisteminin kullanılmasını sınırlamaktadır. Diğer taraftan ülkemizin denizlerle çevrili olduğu ve denizyolunun diğer taşımacılık sistemlerine kıyasla en düşük maliyetle yapılabileceği düşünülse de, demir yolu taşımacılığında belirtilen bazı sakıncaların yaş meyve-sebze taşımacılığı için de geçerli olması nedeniyle bu taşıma biçiminin ekonomik yönü bulunmamaktadır. Meyve-sebze taşımacılığı için özel olarak yapılmış gemilerimizin varlığı çok sınırlıdır. Yüklemenin belirli limanlarda yapılabilmesi, yükleme

süresinin uzunluğu, yüksek kapasitede yük taşıma zorunluluğu ve taşıma süresinin uzaması ancak sınırlı ülkeler ve bazı mallar için bu sistemin potansiyel varlığını ortaya koymaktadır. Deniz yolu, Rusya ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerine yönelik yaş meyve-sebzenin Ro-Ro (deniz aracında kara taşıtı) ile taşınmasında da kullanılmaktadır. Diğer yandan, çok çabuk bozulabilen, fakat pazarlama açısından yüksek gelir getiren bazı mallar için ancak havayolu taşımacılığı rantabl olabilmektedir (Özelkök, 1988, s. 177).

Yukarıda kısaca açıklanan bu üç taşıma sisteminin sorunları nedeniyle diğer pek çok ülkede olduğu gibi ülkemizde de gerek iç tüketim ve gerekse ihracat açısından karayolu taşımacılığı büyük önem kazanmıştır. Ülkemizin sahip olduğu geniş frigorifik araç varlığı nedeniyle geliştirilen çeşitli yaş meyve-sebze ürünleri, üretim ve pazarlama merkezlerinden alınarak gerek Ortadoğu ülkelerine, gerekse Doğu Avrupa, Rusya ve BDT ülkelerine en kısa zamanda etkin şekilde ulaştırılmaktadır. Bugün karayolu taşımacılığımızın yaş meyve-sebze taşımacılığındaki payı %75 gibi yüksek bir değere ulaşmış olup, bu oran her sene giderek artmaktadır (Özelkök, 1988, s. 178). Karayolu taşımacılığında malların, kapıdan kapıya aktarılması taşıması, malın yüklenme yeri ile boşaltma yeri dışında elleçlenmemesi malın yıpranmasını en az seviyeye indirmektedir. Özellikle yaş meyve-sebze ihracatında malın niteliği gereği çabuk bozulabilmesi, paketleme, depolama, taşımacılıktan kaynaklanan mal kaybı riski ve mal fiyatındaki dalgalanma fazlalığı nedeniyle karayolu taşımacılığı kullanılmaktadır.

Tablo 4’de görüldüğü gibi, yakın mesafeli Ortadoğu ülkelerine yapılan kuru gıda ihracatında kara taşımacılığı kullanılmaktadır. Öte yandan, kuru gıdanın ağır olması, kolayca bozulmaması gibi nedenler, uzak mesafeli Ortadoğu ülkelerine yapılan ihracatta deniz yolu taşımacılığını ön plana çıkarmaktadır. Demirçelik ürünlerinde ise malın özelliği gereği demiryolu ve denizyolu tercih edilmektedir.

Tablo 4: Taşımacılıkta Tercih Edilen Taşıma Biçimi

Taşıma Biçimi Mal Grubu	Sadece Karayolu		Karayolu ve Denizyolu		Sadece Denizyolu		Demiryolu ve Denizyolu	
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%
Mobilya	14	30,4%	2	4,8%	-	-	-	-
Yaş Meyve-Sebze	13	28,3%	24	57,1%	-	-	-	-
Kuru Gıda	10	21,7%	10	23,8%	-	-	-	-
Makine Yedek	3	6,5%	-	-	-	-	-	-
Donmuş Gıda	1	2,2%	1	2,4%	-	-	-	-
Demirçelik	-	-	-	-	-	-	10	100,0%
Diğer	5	10,9%	5	11,9%	1	100,	-	-
Toplam	46	100,0%	42	100,0%	1	100,	10	100,0%

İhracatçıların kiralık araç kullanma durumları Tablo 5’de verilmiştir. Mobilya ihracatçıların kiralık araç, yaş meyve-sebze ve kuru gıda ihracatçıların ise hem kendi araçları ile hem de kiralık araçlarla mallarını taşıttıkları belirlenmiştir. Yaş meyve-sebze ihracatçıların çoğu kendi araçlarının yanında talebin fazla olduğu dönemlerde anlaşmalı taşımacılık firmalarından da araç kiralamaktadırlar. Öte yandan kuru gıda ihracatçıları arasında kendi aracı olan firma sayısı oldukça az olup, genelde kiralık araçlar kullanılmaktadır. Demirçelik ürün ihracatçıları ise, anlaşma yaptıkları deniz ve demir yolu araçlarını tercih etmektedirler. Deniz ve demiryolu taşımacılığı önemli altyapı ve üst yapı yatırımları gerektirmektedir. Ayrıca özellikle demiryolu mevzuat gereği devletin kontrolindedir.



Tablo 5: İhracatçıların Kiralık Araç Kullanma Durumları

Mal Grubu	Kiralık Araç Kullanım Durumu		Kendi Araçlarımızla	Kiralık Araçlarla	Her İkiyle	Toplam
	Frekans	%				
Mobilya	Frekans	0	0	13	3	16
	%	0%	0%	81,3%	18,7%	100,0%
Yaş Meyve-Sebze	Frekans	3	3	2	32	37
	%	8,1%	8,1%	5,4%	86,5%	100,0%
Kuru Gıda	Frekans	0	0	9	11	20
	%	0%	0%	45,0%	55,0%	100,0%
Makine Yedek Parça	Frekans	0	0	2	1	3
	%	0%	0%	66,7%	33,3%	100,0%
Donmuş Gıda	Frekans	0	0	0	2	2
	%	0%	0%	0%	100,0%	100,0%
Demir Çelik	Frekans	2	2	8	0	10
	%	20,0%	20,0%	80,0%	0%	100,0%
Diğer	Frekans	2	2	8	1	11
	%	18,2%	18,2%	72,7%	9,1%	100,0%
Toplam	Frekans	7	7	42	50	99
	%	7,1%	7,1%	42,4%	50,5%	100,0%

Taşımacılıkta karayolunu kullanan ihracatçı firmaların “ulusal plakalı araç” dışında “yabancı plakalı” araç kullanma nedenleri tablo 6’da incelenmiştir. Buna göre, karayolu ile ihracat yapan firmalar, mal talep miktarının fazla olması, navlun ücretlerinin daha düşük olması ve özellikle Ortadoğu taşımacılığında yabancı plakalı TIR’ların daha az bürokratik engellerle karşılaşması nedeniyle bu araçları tercih etmektedirler. Özellikle Ortadoğu’ya yönelik yapılan taşımacılıkta dönüş yükünün bulunamaması nedeniyle aracın boş gelmesi ve ülkemizdeki yüksek akaryakıt fiyatları, Türk araçlarının navlun fiyatlarının yüksek olmasına yol açmaktadır. Uluslararası taşımacılık sektörümüz, küresel ekonominin yarattığı uluslararası rekabet ortamında sadece komşu ülkelerin filoları ile değil, yakın zamanda AB’ne girmiş olan Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin de artan rekabeti ile karşı karşıyadır (Soysal, 2003, s. 53). 2003 yılında ithalat ve ihracat olarak toplam 155206 sefer gerçekleştiren yabancı plakalı taşıtlar, 2004 yılında sefer sayılarını %43.2 oranında artırarak 222260 sefere ulaşmıştır (RODER, 2005, s. 26-27). Halihazırdaki mevzuat gereği, Ortadoğu Ülkelerine, Körfez Ülkelerine ve Kuzey Afrika Ülkelerine yapılacak yaş meyve-sebze ihracatı ile soğutulmuş taze et taşımalarının %40’nın Türk plakalı taşıtlarla yapılması kaydıyla, %60’nın bölge ülke (Suriye hariç) plakalı taşıtlarla (Ulaştırma Bakanlığı Ulaştırma Bölge Müdürlüklerince verilen “Özel İzin Belgesi” ile) yapılmasına izin verilmektedir.

Tablo 6: İhracatçıların Yabancı Plakalı Araç Kullanma Nedenleri

Değerlendirme Kullanım Nedeni		Hiç Önemli	Pek Önemli	Önemli	Çok	Son Derece	Toplam
		Değil	Değil		Önemli	Önemli	
Taşıma Ücreti ve Ödeme Koşullarının Uygun Olması	Frekans	2	11	6	13	14	46
	%	4,4%	23,9%	13,0%	28,3%	30,4%	100,0%
Malın Niteliği	Frekans	6	13	21	6	-	46
	%	13,0%	28,3%	45,7%	13,0%	-	100,0%
Malın Miktarı	Frekans	2	1	15	19	9	46
	%	4,3%	2,2%	32,6%	41,3%	19,6%	100,0%
Geçiş Belgesi Vize Sorunlarını Çözmesi	Frekans	10	22	11	3	-	46
	%	21,7%	47,8%	23,9%	6,6%	-	100,0%
Araç Filosunun Yetersizliği	Frekans	-	2	14	17	13	46
	%	-	4,4%	31,1%	35,6%	28,9%	100,0%

TIR Karnesi kullanım nedenleri tablo 7'de incelenmiştir. Ortadoğu ülkelerine yapılan taşımacılıkta yasal zorunluluk bulunmaması, mesafenin kısa olması, malın katma değerinin düşük olması, Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU)'nin TIR sistemi içerisinde taşımacılık teminatının (TIR Karnesi kullanımı) yüksek olması, söz konusu karnenin kullanımının ihracatçıya ilave masraf getirmesi vb. nedenlerle TIR Karnesi yerine Transit Beyannamesi kullanılmaktadır. Diğer ülkelere yapılan taşımalarda ise mevzuattan kaynaklanan zorunluluklar TIR Karnesi kullanımında etkili olmaktadır.

Tablo 7: Karayolu Taşımacılığında TIR Karnesi Kullanma Nedenleri

Değerlendirme Kullanım Nedeni		Hiç Önemli	Pek Önemli	Önemli	Çok	Son Derece	Toplam
		Değil	Değil		Önemli	Önemli	
Malın Alıcıya Hızlı ve Güvenli Ulaşması	Frekans	11	21	4	3	2	41
	%	26,8%	51,2%	9,8%	7,3%	4,9%	100,0%
Malın Kalite ve Niteliği	Frekans	13	21	2	3	2	41
	%	31,7%	51,2%	4,9%	7,3%	4,9%	100,0%
Malın Ambalajının Korunması	Frekans	12	21	4	2	2	41
	%	29,2%	51,2%	9,8%	4,9%	4,9%	100,0%
Mevzuat Nedeniyle	Frekans	-	-	-	6	35	41
	%	-	-	-	14,6%	85,4%	100,0%

Taşımacılıkta karayolunu kullanan Hatay ili ihracatçıların önemsedikleri konuların başında, taşımacılık firmasının güvenilirliği, ücret ve ödeme koşullarının uygunluğu, araç filusunun yeterliliği, sürücünün bilinçli ve bilgili olması, taşımacılık firmasının geçiş belgesi ve vize sorunlarına çözüm bulması, taahhütlerine uyması, malı süresinde ve bozulmadan ulaştırması gelmektedir (Tablo 8).

Tablo 8: Hatay İli İhracatçıların Taşımacılık Konularını Önemseme Düzeyleri

Değerlendirme Konular		Hiç	Pek	Önemli	Çok	Son Derece	Toplam
		Önemli	Önemli	Önemli	Önemli	Önemli	
		Değil	Değil				
Tanıdık, Akraba ve Güvenilir Olması	Frekans	4	4	27	31	23	88
	%	4,5%	4,5%	30,0%	35,0%	26,0 %	100,0%
Taşıma Ücreti ve Ödeme Koşullarının Uygun Olması	Frekans	-	2	20	44	22	88
	%	-	2,3%	22,7%	50,0%	25,0%	100,0%
Araç Filosunun Yeterli Olması	Frekans	2	1	31	35	19	88
	%	2,3%	1,2%	35,0%	39,2%	21,6%	100,0%
ATS Sisteminin Varlığı	Frekans	34	31	8	7	8	88
	%	38,6%	35,0%	9,2%	7,9%	9,2%	100,0%
Taahhütlerine Uyması, Zamanında ve Bozulmadan Ulaştırması	Frekans	-	4	42	24	18	88
	%	-	4,5%	47,8%	27,3%	20,4%	100,0%
Geçiş Belgesi, Vize Sorunlarına Çözüm Bulması	Frekans	4	6	27	32	19	88
	%	4,5%	6,9%	30,0%	37,0%	21,6%	100,0%
Sürücünün Bilinçli Olması	Frekans	-	3	33	37	15	88
	%	-	3,4%	37,5%	42,0%	17,0%	100,0%
Aksaklık Halinde Aksiyon Olması	Frekans	-	7	51	22	8	88
	%	-	7,9%	57,9%	25,0%	9,2%	100,0%

Tablo 9’da ihracatçıların, Hatay ili karayolu taşımacılık firmalarının performans değerlendirme sonuçları verilmiştir. İhracatçılar, taşıma ücreti ve ödeme koşullarının uygunluğu, araç filosunun yeterliliği ve taahhütlerini yerine getirmeleri ile malın süresinde teslimi konularında Hatay ili taşımacılık firmalarını başarılı bulmaktadırlar. Öte yandan, geçiş belgesi, vize sorunlarının çözümünde, sürücünün bilinçli ve bilgili olması konularında başarısız görmektedirler. Karayolu taşımacılığında çalışan sürücülerin öğrenim düzeylerinin düşüklüğü, bilgilerinin yetersizliği, sorumluluk almamaları, taşıdıkları yükün özelliğine uygun davranmamaları diğer önemli sorunlardır.

Ülkemizde ihracatı desteklemek amacıyla geçmişte karayolu taşımacılığına önemli teşvikler sağlanmıştır<sup>1</sup>. Böylece Türkiye TIR filosu bakımından Avrupa’da birinci sıraya yerleşmiştir. Bu teşviklerin, yeterli fizibilite çalışmaları yapılmadan verilmesi, TIR sayısının ihtiyaçtan fazla artmasına neden olmuştur. Böylece navlun fiyatlarının yıkıcı rekabetten kaynaklanan sürekli düşüşü, karayolu taşımacılığında hizmet kalitesini zayıflatmış ve sektöre ciddi zararlar vermiştir.

Araç Takip Sistemi (ATS), taşımacıların belli bir kaliteyi garantileyerek uluslararası alanda rekabet etmesini sağlayan, ihracatçıya daha kaliteli ve çağdaş hizmet sunan bir sistemdir. ATS’nin sağladığı en önemli fayda; verimliliğin artması ve iletişim masraflarını azaltmasıdır. Ancak söz konusu sistem, yaş meyve-sebze ihracatının yakın ve komşu ülkelere yapılması, güzergahın belli olması, sürücülerin taşımacılık firmasına ortak, tanıdık-akraba olması, ek maliyet getirmesi gibi nedenlerden dolayı ildeki ihracatçılar tarafından tercih edilmemektedir (Tablo 9).

<sup>1</sup> Yatırım teşvik belgesine istinaden, araç yatırımı yapan kuruluşlara %100 oranında yatırım istisnası, KDV istisnası vb. avantajlar sağlanmıştır (DPT, 2001, s. 31).

Tablo 9: İhracatçıların Hatay İli Taşımacılık Firmalarını Değerlendirmeleri

Konular	Değerlendirme	Değerlendirme					Toplam
		Hiç Başarılı Değil	Pek Başarılı Değil	Başarılı	Çok Başarılı	Son Derece Başarılı	
Taşıma Ücreti ve Ödeme Koşullarının Uygun Olması	Frekans	-	3	48	20	17	88
	%	-	3,4%	54,5%	22,7%	19,3%	100,0%
Araç Filosunun Yeterli Olması	Frekans	-	4	57	13	14	88
	%	-	4,5%	64,7%	14,7%	15,9%	100,0%
ATS Sisteminin Varlığı	Frekans	78	10	-	-	-	88
	%	88,6%	11,4%	-	-	-	100,0%
Taahhütlerine Uyması, Zamanında ve Bozulmadan Ulaştırması	Frekans	-	10	54	20	4	88
	%	-	11,4%	61,3%	22,7%	4,5%	100,0%
Geçiş Belgesi ve Vize Sorunlarına Çözüm Bulması	Frekans	36	30	18	4	-	88
	%	41,0%	34,0%	20,4%	4,5%	-	100,0%
Sürücünün Bilinçli Olması	Frekans	10	37	37	3	1	88
	%	11,4%	42,0%	42,0%	3,4%	1,2%	100,0%
Aksaklık Halinde Aksiyon Olması	Frekans	4	36	43	4	1	88
	%	4,5%	41,0%	48,8%	4,5%	1,2%	100,0%
Araçın Bakımı	Frekans	2	7	70	7	2	88
	%	2,3%	7,9%	79,5%	7,9%	2,3%	100,0%

Tablo 10'da görüldüğü gibi, ihracatçılar taşımacılık haricinde diğer lojistik hizmetlerden yararlanmamaktadırlar. Bunda, ihracat konusu malların parsiyel taşımacılığa uygun olmaması (kıymeti düşük, büyük hacimli mallar olması) önemli bir etkidir. Bir diğer nedeni ise; ilde en çok ihracatı yapılan yaş meyve-sebzenin varış ülkesinde frigorifik araç üzerinden boşaltılmaksızın satılması etkili olmaktadır. İhracatı artırmanın anahtarlarından birisi de lojistik başarıdır. Altyapı ve lojistik örgütlenme gerektiği şekilde olmadığı takdirde, ihracatta istenen seviyeyi yakalamak mümkün değildir. Özellikle küçük ve orta boy işletmelerinin küresel rekabette konumlarını koruyabilmeleri için önümüzdeki yıllarda lojistik hizmetlerinden yararlanmaları kaçınılmaz olacaktır (Sherwood, 1992, s. 25).

Tablo 10: İhracatçıların Lojistik Hizmetlerinden Yararlanma Durumu

Lojistik Hizmet. Mal Grubu		Gümrükleme		Depolama		Dağıtım		Paket ve Etiket.		Taşıma	
		Hayır	Evet	Hayır	Evet	Hayır	Evet	Hayır	Evet	Hayır	Evet
Mobilya	Frekans	16	-	16	-	16	-	16	-	-	16
	%	100%	-	100%	-	100%	-	100%	-	-	100%
Yaş Meyve-Sebze	Frekans	37	-	37	-	37	-	37	-	-	37
	%	100%	-	100%	-	100%	-	100,0	-	-	100,0
Kuru Gıda	Frekans	20	-	20	-	20	-	20	-	-	20
	%	100%	-	100%	-	100%	-	100,0	-	-	100,0
Makine Yedek Parça	Frekans	3	-	3	-	3	-	3	-	-	3
	%	100%	-	100%	-	100%	-	100,0	-	-	100,0
Donmuş Gıda	Frekans	2	-	2	-	2	-	2	-	-	2
	%	100%	-	100%	-	100%	-	100,0	-	-	100,0
Demir Çelik	Frekans	10	-	10	-	10	-	10	-	-	10
	%	100%	-	100%	-	100%	-	100,0	-	-	100,0
Diğer	Frekans	11	-	11	-	11	-	11	-	-	11
	%	100,0	-	100,0	-	100,0	-	100,0	-	-	100,0

İhracatçıların taşımacılıkla ilgili sorunları genel olarak değerlendirildiğinde sırasıyla; uluslararası yapı ve uygulamalardan, Türkiye ekonomisi ve mevzuatından ve taşımacılık firmalarından kaynaklanan sorunlar olarak ifade edilebilir ( Tablo 11).

Tablo 11: İhracatçıların Taşımacılıkla İlgili Sorunlarının Değerlendirilmesi

Sorun Kaynakları	Önem Derecesi				
		En Önemli	Çok Önemli	Önemli	Toplam
Taşıma Firmalarından Kaynaklanan Sorunlar	Frekans	13	5	81	99
	%	13,3%	4,1%	82,6%	100,0%
Türkiye Ekonomisi ve Mevzuatından Kaynaklanan Sorunlar	Frekans	6	77	16	99
	%	6,0%	77,7%	16,3%	100,0%
Uluslararası Yapı ve Uygulamalardan Kaynaklanan Sorunlar	Frekans	80	18	1	99
	%	80,8%	18,2%	1,0%	100,0%

Karayolu taşımacılığında; uluslararası yapı ve uygulamalardan kaynaklanan sorunların başlıcaları; vize alımlarının uzun sürmesi, vize masraflarının yüksek olması, alınan vize sürelerinin çok kısa olması, sürücü vizelerinin adeta bir pazar düzenleyicisi olarak kullanılması, yol geçiş belgesinin yeterli sayıda olmaması, adil dağıtılmaması ve ücretinin yüksek olması (bazen karaborsaya düşmesi), konvoy uygulamaları (Ortadoğu ülkelerine yönelik taşımalarda), teknik mevzuat ve standartlar, haksız rekabet vb. sayılabilir (UND, 2004, s. 30). Özellikle karayolu ile Ortadoğu ülkelerine yapılan taşımacılıkta her ülkenin girişte kendi ülkesince tanzim edilmiş sigorta poliçesi istemesi taşıma maliyetlerini artırmaktadır. Bunun yanında sınır geçişlerinin uzun sürmesi, aşırı bürokratik işlemler, farklı gümrük mevzuatı uygulamaları önemli sorunlar olarak sayılabilir. Sınır geçişlerindeki gecikmelerden kaynaklı sorunlar pek çok ülkede görülmektedir. Örneğin ABD-Meksika arası karayolu taşımacılığında,

sınır geçişlerindeki gecikmeler, yol geçiş ücretleri, mevzuat uyumsuzluğu gibi faktörler en önemli sorunlar olarak öne çıkmaktadır (Valdes and Crum, 1994, s. 11-15). Benzer şekilde Amerika-Kanada arası sınır geçişlerinde insan ve kurumsal yapıdan kaynaklı gecikme ve belirsizliğin iki ülke ticaretine maliyeti 2001 yılı verilerine göre 10.3 milyar ABD \$'dır. Bu maliyet iki ülke mal ticaretinin %2.7'sine karşılık gelmektedir (Taylor vd., 2004, s. 5). *Türkiye ekonomisi ve mevzuatından kaynaklanan sorunlar ise*; ulaştırma ve trafik mevzuatından kaynaklanan yük tahdidi, araç yaşı uygulaması, petrol fiyatlarının belirsizliği, döviz kurlarının istikrarsızlığı vb. konulardır. İhracatçıların ihracat sürecinde en çok sorun yaşadıkları kurumlar ulaştırma ve gümrük idareleridir. 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanununun Şubat 2004 yılında yürürlüğe girmesinden sonra taşımacılar, AB mevzuatına uyum sürecinin başlaması ile ilgili düzenlemelerden kaynaklanan sorunlar yaşamaktadırlar. Hatay ilinde faaliyet gösteren Ulaştırma Şube Müdürlüğünün Adana'ya taşınması, süre ve maliyet açısından ilave zorlukların yaşanmasına neden olmuştur. Gümrük idarelerinin alt yapı ve personel yetersizliğinden kaynaklanan eksikler ile ilgili şikayetler söz konusu olmaktadır. Özellikle Ortadoğu ülkelerine yapılan ihracatlarda "konvoy uygulaması", gümrük idarelerinde sorun yaşanmasına yol açmaktadır. *Taşımacılık firmalarından kaynaklanan sorunlar ise*; karayolu ile taşımacılık yapan firmalarının genellikle sahip-yöneticiler tarafından yönetilen küçük çaplı aile firmaları olması, dolayısıyla kurumsallaşamamaları, sürücülerin öğrenim düzeylerinin düşüklüğü sayılabilir. Ayrıca bu firmalarının sürücü ortaklığı biçiminde çalışması, yetki kargaşasını da beraberinde getirmektedir. Bir başka anlatımla; ne kadar sürücü varsa o kadar ortak ve aynı zamanda iş sahibi (patron) söz konusudur.

Denizyolu taşımacılığında başlıca sorun, ülkemizin gemi taşımacılık filusunun yeterli olmamasından kaynaklanan yabancı firmaların söz sahibi olması durumudur. İhracatçılarımız yabancı gemi acentelerine bağımlı kalmakta ve yüksek navlun bedelleri ödemektedirler. Ayrıca, ilde denizyolu taşımacılığına talebin az olması ve limanın (İskenderun Limanı) altyapı yetersizlikleri, ihracatçıların daha ekonomik taşıma maliyeti sağlayacak büyüklükte ve sıklıkta gemi bulmalarını güçleştirmektedir.

### **Sonuç ve Öneriler**

Hatay ili ihracatçılarının taşımacılıktan kaynaklanan sorunlarını belirlemeye yönelik yapılan çalışmada ortaya çıkan sonuçlar ve çözüm önerileri aşağıda verilmiştir:

İhracatçıların taşımacılıkla ilgili sorunları genel olarak değerlendirildiğinde; *uluslararası yapı ve uygulamalardan kaynaklanan sorunlar*, *Türkiye ekonomisi ve mevzuatından kaynaklanan sorunlar* ve *taşımacılık firmalarından kaynaklanan sorunlar* olarak ele alınabilir.

Karayolu taşımacılığında; *uluslararası yapı ve uygulamalardan kaynaklanan sorunların başlıcaları*, vize ve yol geçiş belgeleri ile ilgili sorunlar, konvoy uygulamaları, teknik mevzuat ve standartlar, haksız rekabet vb. sayılabilir<sup>2</sup>. Özellikle karayolu ile Ortadoğu ülkelerine yapılan taşımacılıkta her ülkenin girişte kendi ülkesince tanzim edilmiş sigorta poliçesi istemesi, taşıma maliyetlerini artırmaktadır. Bunun yanında sınır geçişlerinin uzun sürmesi, aşırı bürokratik işlemler, farklı gümrük mevzuatları önemli sorunlar olarak sayılabilir. *Türkiye ekonomisi ve mevzuatından kaynaklanan sorunlar ise*; ulaştırma mevzuatından kaynaklanan yük tahdidi, araç yaşı sınırı, petrol fiyatlarının belirsizliği, döviz kurlarının istikrarsızlığı vb. konulardır. *Taşımacılık*

<sup>2</sup> Sekizinci BYKP'nında da, uluslararası karayolu taşımacılığında engel teşkil eden geçiş belgesi kotaları, yüksek seviyedeki geçiş ücretleri ve bazı gümrüklerde karşılaşılan problemlerin çözüme kavuşturulması hedeflenmektedir (DPT, 2001, s. 5).

*firmalarından kaynaklanan sorunlar ise;* karayolu taşımacılığında; firmaların genellikle sahip-yöneticiler tarafından yönetilen küçük ölçekli aile firması olması, kurumsallaşamamaları, sürücülerin öğrenim düzeylerinin düşüklüğü sayılabilir. Ayrıca taşımacılık firmalarının sürücü ortaklığı biçiminde olması nedeniyle ne kadar sürücü varsa o kadar ortak ve aynı zamanda iş sahibi (patron) söz konusu olmaktadır. Bu durum yetki kargaşasını da beraberinde getirmektedir.

Denizyolu taşımacılığında başlıca sorun, ülkemizin gemi taşımacılık filusunun yetersizliğinden kaynaklanan yabancı firmaların söz sahibi olmasıdır. İhracatçılarımız yabancı gemi acentelerine bağımlı kalmakta ve yüksek navlun bedelleri ödemektedirler. Ayrıca, ilde denizyolu taşımacılığına talebin az olması ve limanının (İskenderun Limanı) altyapı yetersizlikleri, ihracatçıların daha ekonomik taşıma maliyeti sağlayacak büyüklükte ve sıklıkta gemi bulmalarını güçleştirmektedir.

Hatay ili ihracatçıların taşımacılıktan kaynaklanan sorunlarına yönelik çözüm önerileri aşağıda ele alınmıştır:

Uluslararası taşımacılıkta sınırdan geçiş sorunları, ticaret akışı sisteminin önündeki başlıca engeli oluşturmaktadır. Bu bağlamda Karma Ulaştırma Komisyonu (KUK) toplantıları, vize, konvoy uygulamaları, yol geçiş belgeleri ve ücretleri ile haksız rekabet gibi sorunların çözümüne önemli katkılar sağlayacağı düşünülmektedir. Diğer taraftan uzun çabalar sonucunda alınan yol geçiş belgelerinin yeterli sayıda olması ve bunların dağıtımında daha objektif kriterlerin kullanılması halinde karayolu taşımacılık sektöründe çok önemli bir sorun çözüme kavuşmuş olacaktır.

İhracat ve taşımacılık birbirini tamamlayan iki alandır. Bu alanlardaki kamu ve özel sektör kuruluşlarının işbirliği, başarı için ön şarttır. Ulaştırma politikaları belirlenirken ihracat boyutu ihmal edilmemelidir. İhracat açısından optimal taşıma biçimi; en güvenli, en kısa sürede ve en uygun fiyatla yapılmalıdır.

Karayolu ulaştırma sektöründe “taşımacılık konsepti” oluşmamıştır. Sektörde faaliyet gösteren firmalar; genellikle küçük ölçekli, sürücü ortaklığı biçiminde yapılmış, kurumsallaşmanın olmadığı, aile firması durumundadırlar. Karayolu yük taşımacılığının içinde bulunduğu darboğazın en önemli nedenlerinden biri olan “teşvik” politikasının yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Sektöre girişler fazla sermaye yatırımı gerektirmediğinden ve teşviklerden dolayı aşırı bir arz fazlalığına neden olmuş, bu da yıkıcı bir rekabete yol açmaktadır. İhracatçılarla taşımacıların çıkarları ve sorunları kesişen bir noktadadır. Bir mal zamanında üretilmiş olsa bile, alıcısına zamanında, hedeflenen kalite düzeyinde ve en uygun maliyetle ulaştırılmadığında, kaybedilen ülke prestiji ve pazar payıdır. İki sektör arasında karşılıklı anlayış ve ortak bilincin gelişmesi önemlidir.

İldeki ihracatçı ve nakliyecilerin çekirdekten yetişmiş personellerinin yanında yüksek öğrenim görmüş, sektörün özelliklerini bilen, özeleştirici yapabilen, iletişim becerisi yüksek işgücü ile çalışmaları halinde verimliliğin daha da artacağı düşünülmektedir. Bu bağlamda, Ulaştırma Bakanlığının taşımacılık firmalarına yönelik “mesleki yeterlilik” “mali yeterlilik” ve “mesleki saygınlık” ile ilgili düzenlemelerin önemli katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Bu çalışmada karayolu taşımacılık sektöründe navlun ücretlerinin önemli bir sorun olarak ön plana çıkmadığı görülmüştür. Hatay ilinden Ortadoğu ülkelerine giden araçların önemli bir kısmı düşük modelli araçlar olup navlun ücreti, dönüşte getirilecek muafiyet kapsamındaki akaryakıt dikkate alınarak hesaplanmaktadır. Bu bağlamda Ortadoğu ülkelerinin fazla akaryakıtta izin vermemeleri veya Gümrük Müsteşarlığı'nın 2000/8 sayılı genelgesi ile girişine izin verilen 550 litre akaryakıt ile ilgili yapılacak “menfi bir düzenleme” navlun fiyatlarını artıracaktır. Bu durum ise ihraç ürün fiyatlarına yansıtacak ve ihraç pazar payımızın düşmesine neden olacaktır. Türk

karayolu taşımacılığının, küresel ekonomide varlığını sürdürebilmesi için güçlü, verimli, rekabetçi, değişime açık ve kendini sorgulayan bir yapıya kavuşması gerekmektedir.

Denizyolu taşımacılığında en büyük sorun olan yüksek navlun ücretleri ve yabancı gemi bağımlılığından kurtulmak için, limanların altyapılarının güçlendirilmesi ve Türk bandıralı gemi sayısının artırılması gerekmektedir.

Son yıllarda zaman ve maliyet gibi taşımacılıktan beklenen yararların maksimum seviyeye yükseltilmesi çabaları, kombine taşımacılığı gündeme getirmiştir. Taşıma biçimlerini birbirlerinin alternatifi olarak değerlendirmek yerine uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda özellikle Avrupa ülkelerinde yoğun olarak kullanılan demiryolu bağlantılı kombine taşımacılığının, ilden yapılan ihracatta da yaygınlaşabilmesi için gerekli altyapı ve teknik düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

İhracatçı firmalar taşımacılık ve diğer sorunlarının çözümünde, tek tek hareket etme yerine bir araya gelerek ortak platform oluşturmalarıdır. “Sektörel dış ticaret şirketleri” gibi oluşumlarla hem daha güçlü bir yapıya kavuşabilecekler hem de devlet yardım ve kolaylıklarından öncelikli olarak yararlanma olanağı elde edebileceklerdir.



## **KAYNAKÇA**

Akdeniz İhracatçı Birlikleri AKİB, (2007), Yaş Meyve-Sebze İhracat İstatistikleri, Mersin.

Aran Bozkurt, (2001), Stratejik Sektör, UND'nin Sesi Dergisi, Sayı 194, Haziran.

BAUERSCHMIDT, A., SULLIVAN, D. and GILLESPIE, K. (1985), "Common factors underlying barriers to export: Studies in the U. S. Paper Industry", Journal of International Business Studies (pre-1986); Fall; 16, 000003; ABI/INFORM Global.

CZINKOTA, M.R and RICKS D.A. (1983), "The use of a multi-measurement approach in the determination of company export Priorities", Academy of Marketing Science, Journal, (pre-1986); Summer; 11, 000003; ABI/INFORM Global, pg. 283

ÇANCI, Metin ve ERDAL, Murat. (2003), Uluslararası Taşımacılık Yönetimi, UTİKAD Yayınları.

DİE 2004 Yılı Dış Ticaret Rakamları.

DPT. (2001), Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT Yayınları, Ankara.

DTM. (2002), I. İhracatta Nakliye Sorunları ve Çözüm Önerileri Kongresi, İGEME Yayınları, Ankara.

DTM. (2001), "Ulaştırmanın Dış Ticaretimizdeki Lojistik Önemi", [www.dtm.gov.tr/ead/ekonomi/sayi:5/ulaştırma.htm](http://www.dtm.gov.tr/ead/ekonomi/sayi:5/ulaştırma.htm) (31.03.2005).

GENTRY, Julie J. (1990), "The role of carriers in buyer-supplier strategic partnerships: A supply chain Management Approach", Journal of Business Logistics; 1996; 17, 2; ABI/INFORM Global.

GRIPSRUD, Geir. (1990), "The Determinants of Export Decisions and Attitudes to a Distant Market: Norwegian Fishery Exports to Japan", Journal of International Business Studies; Third Quarter; 21, 3; ABI/INFORM Global.

FUNG, P. and WONG, A. (1998), "Case study: managing for total quality of logistics services in the supply chain", Logistics Information Management Bradford: Vol.11, Iss. 5.

GÖK, Serhat. (2001), "Üzerimize Düşeni Yapacağız", UND Sesi Dergisi, Sayı 194.

KATSIKEAS, C.S and MORGAN, R.E. (1994), "Differences in perceptions of exporting problems based on firm size and export Market Experience", European Journal of Marketing; 28, 5; ABI/INFORM Global.

KAYNAK, Muhteşem. (2004), “Türkiye’de Demiryolları ve Ulaştırma Politikaları” (Söyleşi), İşletme ve Finans Dergisi, Sayı:225.

KESKİN H., İMAMOĞLU, S.Z. ve AYDEMİR, A.R. (2004), “Tedarik Zincirinde Taşıyıcıların Rolü: KOBİ’ler Üzerinde Bir Uygulama Çalışması”, Gazi Üniversitesi İİBF Dergisi, Ankara.

MORASH, E.A and CLINTON, S.R. (1997) “The role of transportation capabilities in international supply chain management”, Transportation Journal; Spring; 36, 3; ABI/INFORM Global.

ÖZDEM, Cavit, (2002). “Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz”, [www.dtm.gov.tr/ead/ekonomi/sayi:12/ulsis.htm](http://www.dtm.gov.tr/ead/ekonomi/sayi:12/ulsis.htm) (05.03.2005).

ÖZELKÖK, Sözer. (1988), Meyve ve Sebzelerin Soğukta Taşınması, İTO Yayınları, İstanbul.

RODER. (2005), “2004 Büyüme ile Anılacak”, RODER Aylık Yayın Organı, Şubat.

SEYİDOĞLU, Halil (1996), Uluslararası İktisat Teori-Politika ve Uygulama, Geliştirilmiş 11. Baskı, Güzem Yayınları, İstanbul.

SHERWOOD, C.S. and ROBERT, B. (1992), “Solving International Transportation Problems”, Review of Business; Summer/Fall; 14, 1; ABI/INFORM Global.

SOYSAL, Cahit. (2003), “Uluslararası Kara Taşımacılık Sektörü”, İGEME’den Bakış, Mayıs-Ağustos, Yıl 7, Sayı 24.

TAYLOR, J.C, ROBIDEAUX, D.R and JACKSON, G.C. (2004), “U.S. - Canada Transportation and Logistics: Border Impacts and Costs, Causes and Possible Solutions”, Transportation Journal; Fall; 43, 4; ABI/INFORM Global.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (2006), Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü İstatistikleri, Ankara.

TÜRK, Rahmi. (2004), “Yaş Meyve ve Sebzeleri Soğukta Taşıma Yolları, Koşulları, Sorunları ve Çözüm Önerileri”, Meyve Sebze ve Gıdaların Nakliyesi Semineri, Mersin AKİB Toplantı Salonu.

UND. (2004), “Çalıştay Sonuçları Deklarasyon Olarak Bakanlara Sunuldu: UND 30. Yıl”, 22–23 Eylül, UND’nin Sesi Dergisi, Sayı: 233, Ekim.

VALDES, R.J., CRUM, M.R. (1994), “U.S. Motor Carrier Perspectives on Trucking to Mexico”, Transportation Journal, Lock Haven: Summer. Vol.33.