

# TÜRKİYE'DE KARAYOLUYLA TRANSİT EŞYA TAŞIMACILIĞI

Muammer TEKEOĞLU\*

## ABSTRACT

*We analyze the road transit transportation in Turkey. A close look would reveal that the potential possibility of 1.5 billion U.S. dollar foreign exchange earning to country's economy. However, this has not been realized due to some problems. We discuss the possible policy implications in order to overcome these problems throughout the article.*

## ÖZET

*Karayoluyla transit eşya taşıması, hizmet sektörü içerisinde son yıllarda önemli gelişmeler göstermiştir. Fakat aynı ölçüde de, bazı sorunlarını içeren bir sektör konumuna girmiştir. Eğer iyi koordine edilebilirse, bu sektörün ekonomiye olan katkısı 1.5 milyar dolarlık bir döviz girdisini ifade edebilir. Dolayısıyla sektörün gelişmesi için alınabilecek tedbirlerin tartışılması önem taşımaktadır. Makale işte bu konuları incelemeye çalışmaktadır.*

## 1. TAŞIMACILIK KAVRAMI VE KARAYOLU TAŞIMASI

Taşımacılık iktisadi, sosyal ve kültürel gelişmelerin yarattığı hizmet talebini tatmin amacına yönelmiş bir sektördür. Bu görevi yerine getirirken de, teknolojik anlama kendisinden beklenen hız, güven ve konfor imkanlarına sahip olması ve ayrıca rekabette açık bir fiyatlandırma ilkesine dayandırılması gerekmektedir.

Taşıma hizmetlerinin en önemli özelliği ise, hizmetin üretimi ile satışının aynı anda olmasıdır. Ayrıca bu hizmet, depolanamayan bir hizmet olmakla, her zaman için ekonomilerde optimal kapasiteler oluşturma sorununu gündeme getirir. Kapasitenin hizmet talebinin çok altında veya üstünde olmasının ayrı ayrı ekonomik kayıplara sebep olacağı açıktır. Ayrıca mevsimlik kapasite talebi değişimleri de olabilmektedir.

---

(\*) Y.Doç.Dr., Ç.Ü.İkt.ve İd.Bil. Fakültesi, İktisat Bölümü

(1) Mahir Barutçu: "Türkiye'de Karayolu Ulaşım Sistemine Genel Bakış", Türkiye'de Karayolu Taşıması ve Trafik Güvenliği Toplantısı, 3-5 Kasım 1976, T.Şof.Ot.Fed. Yayını No:15, Ankara 1977, s.164

(2) İsmet Ergün: Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, H.Ü.İkt.İd.Bil. Fakültesi Yayını No.10, Ankara 1985, s.51.

Taşıma sistemleri her ülkede farklı tercihlere bağlı gelişmeler göstermiştir. Ülkelerin konumları bu tercihi elbette etkilemiştir. Ancak bunların dışında, her taşıma sisteminin bazı fonksiyonlar açısından bir diğerine üstün olduğu tarafların da tercihleri etkilediği kesindir.

Taşıma sistemleri içerisinde muhakkak ki karayollarının günümüzde ayrı bir önemi vardır. Bu açıdan hem Dünya'da hem Türkiye'de yüzyılımızın ikinci yarısından itibaren karayolu tercihinin arttığı görülmektedir. Nitekim Birleşmiş Milletler Örgütü'nün istatistiki bilgileri de göstermektedir ki, hem bütün gelişmiş ve gelişen ülkede karayolu taşımacılığı taşıma sistemleri içinde en büyük payı almakta ve en yüksek gelişme hızına sahip bulunmaktadır(1).

Karayolunun her türlü araziye uyan nitelikte olması ve sistemle adeta sınırsız bir ulaşım ağının farklı maliyetlerle kurulabilmesi, sözkonusu gelişmenin temel sebepleri arasındadır. Ayrıca engebeli bölgelerin ekonominin ana faaliyet merkezlerine entegre olmalarında ve "kapıdan kapıya" taşımalarındaki elverişlilik, diğer bir önemli avantaj olarak kabul edilmektedir. Bir diğer açıdan da, kırılabilir ve çabuk bozulabilir eşyanın güvenli bir biçimde karayoluyla taşınabilmesi tercihte etkili olmuştur denilebilir(2).

Bu konuda uzaklık, kapasite faktörlerini de dikkate alarak karayolu taşımacılığının sabit ve değişken masraf yapısını şöylece özetlemek mümkündür(3).

Karayolu taşımacılığında sabit masraflar, mesafe ne olursa olsun, her zaman için ödenmesi zorunlu olan maliyet öğeleridir. Genel olarak bu maliyetlerin toplam maliyet içerisindeki payı sınırlıdır. Çünkü taşımacıların üzerinde gittikleri karayolunun bakım masraflarına tam olarak katılmadıkları görülmektedir. Ancak her ülkede, araç sahiplerinden bir trafik vergisi alındığı ve bunun yolların tamir-bakım masraflarını karşılamaya yöneldiği görülmektedir. Sabit masraflar içerisinde başlıca, sigorta masrafları, garaj masrafları, çeşitli vergi ve harçlar, şoför ücretleri v.b. devamlı unsurları yer almaktadır.

Değişken masraflar, karayolu taşımada fiyatın tesbitinde başrolü oynayan masraf çeşididir. Değişken masraflar, aracın katettiği mesafe uzadıkça artar. Bu çerçevede, akaryakıt, lastik, amortisman, tamir-bakım ve diğer görülmeyen masraflar ön sırada yer almaktadır.

## **2. TRANSİT KAVRAMI VE TRANSİT TAŞIMACILIK**

Transit kavramı, genel olarak bir ülkeden diğer bir ülkeye taşınan eşyanın, üçüncü bir ülke topraklarından gümrüğe tabi tutulmadan geçirilmesini ifade eder. Daha özel bir tanıma göre transit, bir mala ait gümrük vergileri veya bu mala ait yasakların geciktirilmesi veya ertelenmesi suretiyle, eşyanın bir ülkeye kara ve deniz yolundan girip, o ülkenin içinden geçerek bir kara veya deniz noktasından tekrar ülke dışına çıkmasıdır (4)

Transit taşımacılık günümüzde tek bir taşıma sistemine dayalı olduğu kadar, taşıma sistemlerinin bir kombinasyonu olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca Ro-ro gemileri, koteyner taşımacılığı, boru hattı ile sıvı ve diğer bazı malların taşınması şeklindeki usüller de, birçok ülkede uygulanan transit şekillerindedir.

Uluslararası taşımacılığın örgütlenmesinde ise, ilk kez 1947 yılında Kopenhag'da "International Bus and Larry Transport Office" adı altında bir örgüt oluşturulduğu görülmektedir. Bu örgüt 23 Mart 1948'de Uluslararası Karayolu Ulaştırma Birliği, kısaca IRU (The International Road Transport Union) adını almış daha sonra ortaya çıkan yeni konulara paralel olarak IRU'nun etkinliği artmıştır. Nitekim bu alanda ülkelerarasında bir uluslararası karayolu taşıması gümrük sözleşmesinin uygulamaya sokulması gerekmiştir. Kısaca TIR sözleşmesi adıyla anılan Uluslararası Karayolu Taşınması (Transport International Routier) bu amaçla 15 Ocak 1959'da 31 ülkenin iştiraki ile imzalanmış ve aynı yılın 15 Nisan'ında yürürlüğe girmiştir. IRU ise, Birleşmiş Milletler Örgütü'nün bir uzmanlık kuruluşu olarak, TIR sözleşmesinin uygulanmasıyla görevlendirilen kuruluş olmuştur.

Türkiye, transit taşımacılığın temel sözleşmesi olan TIR sözleşmesine bazı ihtirâzi kayıtlar altında, 24 Ağustos 1965 tarih ve 6/5191 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla katılmıştır. 7 Eylül 1966'da ihtirâzi kayıtlar kaldırılmış ve daha sonra uluslararası karayolu taşımacılığının ana unsurlarını oluşturan kurallardaki değişmeyi içeren 1975 yılındaki TIR temel sözleşmesi de Türkiye tarafından 16 Ocak 1985 tarih ve 85/8993 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla onaylanmıştır(5).

29 Haziran 1980 tarihli resmi gazetede yayınlanan 8/984 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla belirlenen Karayoluyla Uluslararası Eşya ve Yolcu Taşıma Esaslarına ilişkin Kararnamenin ekinin 1. maddesinde; Türkiye üzerinden karayoluyla transit; Türkiye'ye demiryolu, denizyolu, havayolu ile gelip karayolundan üçüncü ülkelere ve Türkiye'den veya Türkiye'ye karayolu ile yapılan taşımaları" şeklinde tanımlanmaktadır(6).

Yine aynı ekin 4. maddesi, transit taşımaların, yurtiçi taşımalar ve fiziki altyapı sınırlamaları çerçevesinde kotaya bağlanabileceğini hükme bağlamaktadır.

---

(3) Süleyman Barda: Münakale Ekonomisi, I.Ü.İkt.Fak.Tal.Cem. Yayını (Teksir) 1971, s.121-122.

(4) Selahattin Tuncer: Transit Ticareti ve Transit Taşımacılık". Türkiye'de Transit Ticareti Sorunları ve Çözüm Yolları". IAV Yayını. İst. 1983. s.21.

Diğer maddeler arasında ise, geçiş ücretleri, araç ağırlık ve boyutları, denetim ve koordinasyonun hangi kamu kuruluşlarınca yapılacağı yer olmaktadır. Taşıma ücretlerinin ihracatta CIF veya CF, ithalatta FOB dışında tüm taşımalar için dövizle ödeneceği de hükme bağlanmaktadır.

Transit taşımacılık yapacak firmaların yerine getirmek zorunda oldukları yükümlülükleri ise şöyle özetlemek mümkündür(7).

Bu konuda herşeyden önce TIR sözleşmesinin uygulama yetkisinin 22.12.1985 tarihli resmi gazetede yayınlanan Bakanlar Kurulu Kararıyla TOBB'ne verildiğini belirtmek lazımdır. TOBB, uluslararası TIR sözleşmesine kefil kuruluş olmakla, IRU nezdindeki TIR karnelerinin alınabilmesine imkân veren bir taahhüt altına girmiş bulunmaktadır. Böylece uluslararası taşımacılık yapmaya hak kazanmış firmalar TIR karnelerini Ticaret Odalarından almış olmaktadır.

Transit eşya taşımalarını ise, C-2 yetki belgesine sahip olan firmalar yapabilmektedir. Bu belgeyi veren makam Ulaştırma Bakanlığıdır. C-2 belgesi alacak firmanın en az 10 adet çekici ve yarı römorku kendi mülkiyetinde olmak üzere, 200 tonluk bir taşıma kapasitesine sahip bulunması gerekmektedir. Ayrıca bu belgenin dışında firmalar, Mal.Güm.Bakanlığından yetki belgesi almak zorundadır. Söz konusu belge iki yıl süreyle geçerlidir.

Ticaret Odalarından alınan TIR karneleri, sefer yapacak her araç için ayrı ayrı düzenlenmektedir. Karne koçanları, karnenin çeşitli ülkelerdeki yük teslimi için kullanılan yaprakları bittikten sonra, tekrar Ticaret Odalarına iade edilmekte, buradan da TOBB aracılığı ile IRU'ya teslim edilmektedir.

Yük taşıyan her araçta aynı zamanda, CMR adıyla anılan yük senedinin bulunması lazımdır. Bu belge, malın göndericisi, alıcısı, malın niteliği, net ve brüt ağırlığı, paketleme biçimi, paket sayısı ve aracın plakasına ilişkin bilgileri içermektedir. Yük teslim edilirken, alıcı bu belgeyi onaylar ve varsa, taşınan mala ilişkin hasar ve eksiklikler belirtilerek taşımacıya iade edilir.

- 
- (5) Atilla Tekeoğlu: Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisine Katkıları ve Sorunları Sempozyumu Tebliği, UND-Marmara Üniversitesi, Etap Marmara Oteli, 17 Mart 1987, Ist. s.3.
  - (6) H.Avni Sağesen; Karayoluyla Uluslararası Taşımacılık, Neyir Mat.,Ank.1983, s.27
  - (7) Ersin Çinkılıç: Uluslararası Karayolu Eşya Taşıma İşletmeciliği, Gazi Üni.Sos.Bil.Enst. Yayınlanmamış Y.Lisans Tezi, Ank.1987 s.23-25.

Transit taşımacılığa taraf olan ülkeler, karşılıklı olarak birbirlerine yıllık yol geçiş izin hakkı kotası ve buna istinaden belge vermektedirler. Taşımacıların ilgili ülke geçişlerinde kullanmak zorunda oldukları bu belgeleri Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), ilgili ülkenin temsilcilerinden alarak kullanılmaktadır. Ancak kotanın dağıtım izni Ulaştırma Bakanlığından yapılmaktadır.

Öte yandan, Avrupa'ya çıkış yapan TIR'lar dönüş yükünü bir ülkeden alabilmekte, sadece UBAK belgesi sahibi araçlar üçüncü bir ülke için de yük alabilmektedirler. Fakat bu belge taraf ülkelerce, oldukça kısıtlı verilen bir belgedir. Bu belgenin dağıtımını de belli kriterlere göre Ulaştırma Bakanlığınca yapılmaktadır.

### 3. TRANSİT TAŞIMACILIKTA Kİ GELİŞMELER

Türkiye'de transit taşımacılık 1960'lı yıllarda gelişmeye başlamış ve 1970'lere gelindiğinde hatırı sayılır bir sektör konumuna ulaşmıştır. Bu gelişmeler içerisinde muhakkak ki, Orta-doğu ülkelerinin artan petrol gelirleri ve 1980'li yıllarda da İran-Irak savaşı ile, Suriye-Irak anlaşmazlığı etkili olmuştur. Öte yandan Lübnan'ın yaşadığı buhran, bir başka neden olarak ortaya çıkmıştır.

Taşımacılık gelirlerindeki artışlar, özellikle 1980-1985 arasında belirgindir. 1980-1987 arasındaki dönem için, transit taşımacılıktan elde edilen döviz girdileri aşağıda olduğu gibidir.

**TABLO 1**  
**TRANSİT KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞINDAN**  
**ELDE EDİLEN DÖVİZ MİKTARLARI**  
(Milyon Dolar Olarak)

<u>Yıllar</u>	<u>Miktar</u>
1980	300
1981	400
1982	450
1983	625
1984	730
1985	707
1986	489
1987 (*)	592

(\*) Ocak-Kasım

KAYNAK : UND. 1986-187 Faaliyet Raporu, S.37. A.Tekeoğlu, Uluslararası Kara Taşımacılığının Sorunları Semineri, 1988, S.10.

Aynı dönem içerisinde taşıma kapasitesindeki değişmeler ise řu şekildedir (8).

**TABLO 2**

**TRANSİT TAŞIMACILIKTA KAPASİTE YAPILARI**

YILLAR	FİRMA SAYISI	ÇEKİCİ	Y.RÖMORK	KAMYON	KAPASİTE (TON)
1983	445	6004	6264	1179	124.000
1984	545	7845	8284	1801	201.844
1985	558	7934	9327	1612	202.728
1986	532	7676	7664	858	208.750
1987	490	7971	7607	741	204.728
1987 Frigorfik Araç Sayısı: 769					

Belirtilen kapasitelerin dışında sözleşmeyle taşımacılık yapan kamyon ve petrol taşımacılığı yapan büyük bir tanker kapasitesi bulunmaktadır. Bunlara ilişkin olarak 1986 yılı için 20 bin kamyonu ait 260 bin ton kapasite ve 14 bin tankere ait 183 bin ton kapasitenin mevcut olduğu görülmektedir(9).

zmal niteliğindeki kapasitenin tümüyle kullanılması, muhakkak ki taşımacılık sektöründeki kurumsallaşma açısından oldukça önemlidir. Ancak, mevcut taşıma filosunun ağırlıklı olarak 6 yaştan daha yukarıda olması, bu alandaki uluslararası standartların 5 yaş sınırına kadar olduğu düşünülürse, Türkiye'nin taşımacılık yapan diğer ülke filolarına karşı dezavantajlı bir konumda bulunduğu söylenebilir.

Bu açıdan 1983-1986 yılları arasında çoğu 1970-1980 modellerinde olan 3690 adet çekicinin bedelsiz ithalat yoluyla Türkiye'ye getirildiği düşünülürse, yapılan yanlışlığın derecesi daha iyi anlaşılabilir. Buna ilave olarak piyasaya yeni giren firmaların aşırı fiyat kırma yarışına girmeleri, taşımacılık gelirlerinin olması gereken düzeyin altına düşmesine neden olmuştur. Belirtilen dönem içinde bu kayıpların 3.5 milyar dolar düzeyinde olduğu ileriye sürülmektedir (10)

(8) A.Tekeoğlu: a.g.m., s.5.

(9) UND: 1986/1987 Faaliyet Raporu, s.34.

Son yıllar itibariyle, Türkiye'ye ilişkin uluslararası taşımalarda Türk ve yabancı firmaların, bu taşımalardan aldıkları pay ise şöyledir.

**TABLO 3**  
**KARAYOLUYLA İTHAL, İHRAÇ VE**  
**TRANSİT EŞYA TAŞIMALARINDA YERLİ-YABANCI ARAÇ PAYLARI**  
(% Olarak)

**İTHAL TAŞIMALARI**

ÜLKELER	1985	1986	1987 (*)
Türkiye	40.1	54.7	64.0
Avusturya	17.9	12.0	8.3
F.Almanya	12.9	9.4	5.7
Yugoslavya	7.5	6.1	8.8
Hollanda	5.5	5.1	3.3
Diğer	16.1	12.7	9.9
TOPLAM	100.0	100.0	100.0

**İHRAÇ TAŞIMALARI**

ÜLKELER	1985	1986	1987 (*)
Türkiye	80.4	80.0	82.0
Avusturya	6.4	5.9	5.6
F.Almanya	5.4	5.7	5.5
Bulgaristan	1.5	2.6	1.8
Macaristan	0.6	1.0	1.2
Diğer	5.7	4.8	3.9
TOPLAM	100.0	100.0	100.0

(\*) Ocak-Mart Dönemi

**TRANSİT TAŞIMALAR**  
(Avrupa-Ortadoğu)

ÜLKELER	1985	1986	1987(*)
Türkiye	14.8	21.8	17.4
Bulgaristan	.1	32.6	31.4
Yugoslavya	12.2	11.5	8.5
Romanya	5.9	10.8	11.3
İran	4.5	7.6	18.4
Diğer	21.5	15.7	11.9
TOPLAM	100.0	100.0	100.0

(\*) Ocak-Mart Dönemi

KAYNAK : UND, 1986-1987 Faaliyet Raporu, s.39-40

(10) Saffet Ulusay: "Karayolu ile Yük Taşımacılığındaki Problemler ve Çözüm Önerileri". T.C. Ulaştırma Bak., 8.Ulaştırma Şurası, 17-19 1987, Ank. s.65-73.

#### 4. TRANSİT TAŞIMACILIKTA KARŞILAŞILAN SORUNLAR

Türkiye'nin transit taşımacılığı zaman içerisinde birçok sorunu da gündeme getirmiştir. Bunların belli başlılarını şöylece saymak mümkündür.

##### *a. Geçiş Belgeleri*

Çeşitli Avrupa ülkeleri kendi topraklarından geçecek transit taşımalara çeşitli nedenlere dayalı olarak miktar sınırlaması getirmektedir. Türkiye'nin bu alanda ikili görüşmelerle yıllık kontenjanlar aldığı, fakat bu kontenjanların Ekim ayında tükenerek, taşımaların dolaylı yollarda yapıldığı görülmektedir. Özellikle bu konuda Almanya, Avusturya ve Yugoslavya kilit ülkeler konumunda kalmaktadır.

##### *b. Vize Sorunu*

1980 yılında Almanya'nın Türk işçilerine uygulamaya başladığı vizeler, daha sonra birçok Avrupa ve Orta-doğu ülkesinin de aynı uygulamaya girmesiyle taşımacılık sektörünü olumsuz yönde etkilemiştir. Sürücülerin her yurt-dışına çıkış için almak zorunda olduğu pasaport vizesi, ilgili ülke temsilcilikleri önünde kuyrukların uzamasına ve en az 3 günde vize alınabilmesine sebep olmaktadır. Gümrük işlemlerinin de aynı süreyi kapsamaması halinde, yerli bir TIR aracı ancak 5-6 gün içinde yurt-dışına çıkış imkanı bulabilmekte; bu ise taşımacılıktan beklenen sürat fonksiyonunu ortadan kaldırmaktadır.

Sözkonusu gecikme ilgili ülke sınırına varıldığında dikkate alınmadığından, taşıma yapan firmaların ceza ödemesiyle sonuçlanmaktadır. Dolayısıyla uzun vadeli olarak, ihraç taşımalarında yerli araçların kullanılması şansı azalmaktadır.

##### *c. Geçiş Ücretleri*

Geçiş ücretleri 1975 yılında Türkiye'nin başlattığı bir uygulamadır. O yıllarda Türkiye üzerinden geçen yoğun transit taşımacılık, hükümeti bu geçişlerden bir ücret alma yolunda harekete geçirmiş ve bu yolla ülkeye döviz kazandırılmak istemiştir. Fakat bu uygulamaya karşılık olarak, zaman içerisinde bazı Avrupa ve Ortadoğu ülkeleri de bizim araçlarımızdan ücret talep etmeye başlamışlardır.

Toplam döviz gelirleri ve giderleri açısından konu incelendiğinde, geçiş ücretleri Türkiye aleyhine sonuçlar vermiştir. Mesela 1986 yılında Türk firmaları değişik ülkelere 63 milyon mark geçiş ücreti ödediği halde, Türkiye üzerinden yapılan geçişlerden ancak 30 milyon mark geçiş ücreti tahsil edilmiştir (11).

---

(11) Saffet Ulusoy; "Geçiş Ücretleri", UND'nin Sesi, Sayı: 29, Eylül 1987. s.5.



#### *d. Taşımacılara İlişkin Özellikler*

Günümüz işletmecilik anlayışı içerisinde esnekliği en yüksek sektörlerden biri de taşımacılık sektörüdür. Hız, konfor ve teknoloji bunun bellibaşlı sebepleri arasındadır. Eşyanın gideceği yere hem seri, hem güvenli olarak götürülmesi ve taşıma firmalarının yabancı rakip araçların teknolojisinden geri kalmaması gerekmektedir. Bugün her eşyanın özelliklerine uygun taşıma araçları geliştirilmiştir. Özellikle, yaş meyve, sebze, et ve ürünleri, tekstil ve konfeksiyon ürünleri bunlar arasındadır.

Dolayısıyla taşımacı firmaların ve sürücülerin belirtilen nitelikleri dikkate almaları gerekmektedir. Bu alanda haberleşme önemli bir faktördür. Öte yandan, firmalar arasında gereksiz yere yük kapma ve fiyat kırmalarına gidilmesi sunulan hizmetlerin kalitesini de düşürebilmektedir.

Sürücüler, işlerin zamanında ve eksiksiz bitirilmesinde asıl unsurlardır. Bu açıdan bilgili ve atak olmaları, çeşitli ülke işlemleri ve kuralları hakkında kendilerini bilgilendirmeleri gerekmektedir. Aksi halde gereksiz gecikme ve takibatlar yüzünden eşya zamanında yerine ulaştırılmamaktadır. Ayrıca araçların bakımının zamanında yapılmaması halinde, teknik arızalar sebebiyle bir başka gecikme nedeni ortaya çıkmaktadır.

Bu alanda gerek yukarıda belirtilen sebepler ve gerekse çıkış formalitelerinin çokluğu, eşyanın ortalama 20 günde teslim edilmesine neden olmaktadır. Oysa yabancı plakalı araçların ortalama 5 günde eşyayı yerine teslim ettikleri görülmektedir.

#### *e. Taşıma Araçlarının Maliyet Yapısı*

Türk taşıma araçlarının yaş ortalamasının yüksek olduğu daha önce belirtilmiştir. Bu durum uzun mesafe taşımacılığında, teknik arıza sayısını arttırmaktadır. Doğal olarak bu da, maliyetleri yükseltmektedir. Türkiye'de yaşanan yüksek enflasyon, başta parça fiyatları olmak üzere lastik ve yakıt fiyatlarını önemli derecede arttırmaktadır. Bu sonuçlar bir taraftan taşıma firmalarını zorlarken, bir taraftan da taban taşıma ücretleri uygulanmadığı için, firmaları gereksiz yere fiyat kırma yarışına sokmaktadır.

#### *f. Kayıp TIR'lar*

Son yıllarda, transit taşımacılığın en büyük hendiklarından biri de kayıp TIR'lar konusu olmuştur. Bu alanda gerek Türkiye'den çıkış yapacak olan, gerekse Türkiye'den transit geçirecek olan yerli araçlarla taşımacılıkta, toplam 35 bin ton eşyanın kaybolduğu belirtilmektedir(12).

---

(12) UND'nin Sesi: Sayı 33, Ocak 1988, s.12.

Çoğunluğu Gaziantep-Urfa-Mardin üçgeninde kaybolan yükler, Ortadoğuya yönelik taşımaları oldukça riskli hale getirmektedir. Yük sahiplerini maddi olarak zarara sokan bu gelişmeler, aynı zamanda çeşitli ülkelerde Türk araçlarına ve firmalarına olan güveni sarsarak transit taşımacılığımızı olumsuz yönde etkilemektedir. Bu sebeble belki de en kalıcı çözüm, özmal uygulaması esasına dayalı uluslararası taşımacılığa yeniden dönmektir.

#### *g. Yetki Paylaşımı Dağılımı*

Uluslararası taşımacılık ülkemizde birçok bakanlığa ait kuruluşla bağlantılı olarak yapılabilmektedir. İçişleri, Bayındırlık, Maliye-Gümrük ve Ulaştırma Bakanlığına ait birimler bunlar arasındadır. Ayrıca taşımacıların TOBB, Yabancı Ülke Temsilcilikleri ve UND ile ilişkisi vardır.

Çözüm olarak, yetki dağılımını daraltmak en kestirme çözümdür. Bu alanda UND (Uluslararası Nakliyeciler Derneği)nin "Birlik" statüsüne kavuşturulması ve bu "Birlik"le, Ulaştırma Bakanlığının İşbirliği, Uluslararası taşımacılığı daha sağlıklı bir kurumsal ortam içerisine itebilecektir.

Yukarıda belirtilen tüm sorunlara ilave olarak, son yıllarda Suudi Arabistan ve İran TIR'larının devreye girmesi; İran'ın, S.Birliği üzerinden bir kısım taşımalarını yaptırması, ister istemez Türkiye'yi daha fazla rekabet içerisine çekmektedir. Bu alanda hız ve ücret açısından daha uygun taşıma sistemlerinin devreye sokulması kaçınılmaz gözükmektedir. Mevcut karayolu altyapısının yoğun bir taşımacılığı kaldıramıyacağı da dikkate alınarak, Türk limanlarının daha çok devreye sokulması; böylece ülkenin daha kısa mesafelerde karayolu altyapısının kullanılması sözkonusu olabilir.

## **5. KONTEYNER VE RO-RO TAŞIMACILIĞI**

Karayolu transit eşya taşımalarının ortaya koyduğu problemlere karşı entegre sistemler, bazı ülkelerde tercih edilen bir taşıma şekli olarak kabul edilmektedir. Konteyner ve RO-RO gemileri, karayolu taşımacılığını kolaylaştıran ve maliyetleri düşüren bir faktör olarak ileriye sürülebilmektedir.

#### *a. Konteynerlerle Taşıma*

Konteyner, eşyanın üretim merkezinden alınıp gideceği yere kadar herhangi bir aktarmaya veya yeniden ambalajlanmaya gerek kalmadan güvenlik içerisinde taşınmasına yarayan taşıma kablarına verilen isimdir. Çoğunlukla alüminyumdan yapılan bu kablar, uygun çekiciler veya deniz araçlarıyla doğrudan, yada aktarmalı olarak taşıma sistemlerinin hız kazanmasına imkan vermektedir.

Konteyner sistemi, kara ve deniz taşımacılığını birleştiren bir taşıma şekli olarak, karada treyler ve demiryolu araçlarıyla entegre edilmesi gereken özelliktedir. Bu yüzden konteyner ve araç entegrasyonunun; ayrıca yükleme merkezlerinde de bazı teknik donanımların sağlanması şarttır.

Uluslararası taşımacılık açısından düşünüldüğünde, normal bir yük ortalama 12 ayı maniplasyona tabi tutulmakta ve bu arada kanca, sapan etkilerine ilave olarak, atma ve kaydırma neticesinde yıpranmalara uğramaktadır. Ayrıca yükün çalınma, kaybolma tehlikesinin yanında, yağmur ve diğer iklim özelliklerinden zarar görmesi sözkonusu olabilmektedir. Tüm bunlar taşıma maliyetini yükselten faktörlerdir. Öte yandan sigorta ücretleri de riske göre artış göstermektedir(13). Halbuki konteyner bu olumsuzlukları büyük ölçüde gidermektedir.

Konteynerlerle yük işlemleri, rıhtımdan rıhtıma, kapıdan rıhtıma, rıhtımdan kapıya, ve kapıdan kapıya şeklinde yapılabilmekte; fakat en yaygın olarak kapıdan kapıya olan şekli kullanılmaktadır.

#### *b. RO-RO Taşımacılığı*

Transit kombine taşımacılığının günümüzdeki örneklerinden bir tanesi de RO-RO taşımacılığıdır. "Roll on-Roll off" kelimelerinden türetilen RO-RO, eşyanın kendi hareketiyle gemiye binip, aynı şekilde inmesini ifade etmektedir. Belirtilen amaca hizmet eden değişik tipte RO-RO gemileri mevcuttur.

Tekerlekli ve mobil araçların taşınması amacıyla askeri çıkartmalar için kullanılan gemilerin, daha sonra ticari amaçlar için de kullanılmasının düşünülməsi, Dünya'da RO-RO gemileriyle taşımacılık uygulamasını başlatmıştır. 1950'lerde İskandinav ülkeleri RO-RO hatlarını ilk açan ve kullanan ülkeler olmuştur.

RO-RO taşımacılığında yük tekerlekli araçlardır. Bunun dışında konteyner taşıyanları da vardır. Ana prensip olarak geminin yükü değil, yükün gemiyi beklemesi olan RO-RO taşımacılığının, öteki taşımacılık türlerine göre avantajı daha kısa sürede, daha süratli ve programlı sefer çevirmesidir. Ortalama 40 ila 150 arasında TIR taşıyabilen RO-RO gemileri baş ve kıç rampaları olan gemilerdir.

RO-RO gemileri çeşitleri, açısından aşağıdaki sınıflamaya tabi tutulabilmektedirler (14).

---

(13) Vehbi Kızıldaş; "Konteynerizasyon Sistemi ile Door to Door Nakliyatı" Konteyner Taşımacılığında Yeni Boyutlar Semineri, 4-5 Şubat 1976, ITO Yayını, İstanbul, 1977, s.139.

(14) UND'nin Sesi, Sayı 3, Temmuz 1985, s.10.

i) Standart RO-RO Gemileri; Tekerlekli ve mobil yük taşıyan gemiler olup, özelliği olanları, tren vagonu da taşıyabilmektedir. Bu gemilerin personel dışında insan taşıyan veya taşımayan cinsleri vardır.

ii) RO-RO Konteyner Gemileri: Tekerlekli araç yanında, konteyner de taşıyabilecek şekilde yapılan ve bumbası bulunan gemilerdir.

iii) RO-RO Konvansiyonel Gemileri: Tekerlekli araçlar birlikte kuru yük taşırlar. Ambar ve glodoraları mevcuttur.

iv) Heavy-lift RO-RO Gemileri: Özel olarak dizayn edilmiş 500 tona kadar ağır parçaları kaldırma kapasiteli bumba ile donatılmış gemilerdir.

v) Hybrid RO-RO Gemileri: Normal taşımalar dışında, yakıt ve dökme yük gibi özel yükleride taşıyabilen gemilerdir.

vi) Reefer RO-RO Gemileri: Sebze, meyve, et, yağ, balık gibi yükler için dizayn edilmiş gemilerdir.

RO-RO, transit taşıma açısından maliyetleri düşürücü etkisiyle tercih edilebilecek bir taşıma alternatifidir. Bu çerçevede, özellikle karayollarının tahribatının azaltılması ve bakım giderlerinin düşürülmesi mümkün olabilmektedir. Yükleme ve boşaltmalar yönüyle de, zaman ve harcama tasarrufu yapılabilmesine imkan tanımaktadır. Genel olarakta, yük başına maliyetlerde bir düşmeye sebep olabilmektedir.

Türkiye'nin transit taşımacılığı açısından RO-RO taşımacılığı birçok yönlerden fayda sağlayacak düzeydedir. Nitekim son yıllarda çeşitli limanlarla bağlantılı RO-RO seferlerinin başlatıldığı görülmektedir. Avrupa'nın mevcut su yolu şebekesine ilave olarak, Tuna-Ren bağlantısı gerçekleştiği takdirde Avrupa'dan Orta-Doğuya transit taşımacılığı, RO-RO hatlarının katkısıyla daha kısa mesafeli, daha uzun ve karayollarını daha az yıpratıcı bir avantajla herhalde daha yoğun kullanılabilir. Öte yandan Tuna-Köstence kanalının açılması, Karadeniz üzerinden RO-RO taşımacılığına yeni bir imkan getirmiştir.

RO-RO taşımacılığının son yıllar itibariyle çalıştığı hatlar ve taşıma miktarları şöyle ifade edilmektedir (15).

Türkiye'de Haziran 1985'de İstanbul-Köstence-İstanbul hattı, bir adet Türk, bir adet Romen RO-RO gemisiyle işletmeye açılmıştır. Mart 1987'de, Derince-Trieste-Derince hattı iki Türk RO-RO gemisiyle işletmeye açılmıştır. Ayrıca, Mersin-İzmir-Venedik-Trieste arasında taşımalar devam etmektedir. Trabzon-Köstence hattının işletmeye açılması için çalışmalar sürdürülmektedir.

---

(15) A.Tekeoğlu; a.g.m., s.9.

İstanbul-Köstence-İstanbul hattında 1985 yılında (0.6.1985-31.12.1985) 13.756 adet 1986 yılında 22.205 adet, 1987 yılında 18.211 adet araç taşınmıştır.

Derince-Trieste-Derince hattında 1987 yılında (6.3.1987-31.12.1987) 3.429 araç taşınmıştır.

Mersin-İzmir-Venedik-Trieste hattında 1986 yılında 829 adet, 1987 yılında 379 adet araç taşınmıştır.

Mersin-İzmir-Venedik-Trieste hattında 1986 yılında 8329 adet, 1987 yılında 379 adet araç taşınmıştır.

Türkiye'de RO-RO taşımalarıyla daha yüksek oranda taşıma yapmak lazımdır. Genellikle taşımacılık firmalarının bu alana gereken ilgili göstermedikleri, ancak geçiş kotaları bittiği zaman, bu aracı kullanma eğiliminde oldukları görülmektedir. Taşımaları daha çok bu alana yönlendirmek için liman hizmetlerinin artırılmasının yanında, bazı subvansiyonların yapılması bile düşünülebilir. Bu alanda Romen rekabetini de unutmamak ve taşıma sektörünü uzun vadeyi dikkate alarak desteklemek lazımdır. En azın tüm taşımaların karayoluyla yapılması durumunda, karayoluna harcanması gereken alternatif maliyete göre, RO-RO seferlerini teşvikin ölçüsü tayin edilebilmelidir.

## 6. SONUÇ

Türkiye'nin transit karayolu taşımacılığı 1970'lerde başlayan hızlanmaya paralel olarak gelişmiş ve bugün 1,5 trilyon liralık bir sabit sermaye değerine ulaşmış; aynı zamanda 2,5 milyon insanın bu sektörden gelir elde etmesine hizmet etmiştir.

Önce artan ve sonra azalma eğilimi içerisine giren transit karayolu taşımacılık gelirleri, birçok iç ve dış etkenin tesirinde kalmıştır. İçte, taşıma firmalarının ve devletin kısa dönemde ortaya çıkan taşıma talebini uzun süre devam edecekmiş gibi algılamaları, bir taraftan optimal olmayan kapasitelerin oluşmasını beslemiş, diğer taraftan da geçiş ücreti, taşımaların disiplin altında yapılmaması gibi faktörleri ortaya çıkararak sektörün kurumlaşması engellenmiştir.

Dışta ise, çeşitli ülkelerin Türk plakalı araçlara engeller çıkarmaları, önce Bulgar, Avusturya ve Yugoslav TIR'larının, daha sonra da, İran ve S.Arabistan TIR'larının teknik açıdan rekabette ileri geçmeleri Türk taşımacılık sektörünü derinden etkilemiştir.

Konuyla ilgili olarak, gelecek için Türkiye'nin önünde iki imkan olduğunu düşünerek, şimdiden sektörde yapılaşmaya yönelik tedbirleri almak gerekmektedir.

Birincisi, İran-İrak savaşının bitebileceğini düşünerek, kombine taşımacılıkta dahil olmak üzere optimum kapasitelere yönelmektedir. Hatta Afganistan faktörü bile buna dahil edilebilir. Kapasiteyi aynı zamanda Türkiye'nin ihracat artış trendlerine göre planlamak gerekmektedir.

İkincisi ise, Türkiye'nin At'a üyeliğidir. Bu durumda da, serbest dolaşıma paralel olarak Türk taşımacılarının sektörden daha çok pay alabilmesi mümkündür. Ancak bunun için nitelikli eleman ihtaycı gündeme gelecektir. Bu sebeble üniversitelerde yükseköğretim düzeyinde ve Nakliyeciler Birliği bünyesinde kurslar düzeyinde eğitim faaliyetlerini başlatmak lazımdır. Muhakkak ki, eğitim olayı sadece eşya taşımacılığını kapsamayacak, yolcu taşımacılığını da kapsayacaktır. Bu ise, bugünkü sayının birkaç katı insanın taşıma sektöründe istihdam edileceği anlamını taşımaktadır.

#### KAYNAKÇA

- Barda, Süleyman; Münakale Ekonomisi, İ.Ü.İkt.Fak.Tal.Cem.yayını (Teksir), İstanbul 1971.
- Barutçu, Mahir; "Türkiye'de Karayolu Ulaşım Sistemine Genel Bakış" Türkiye'de Karayolu Taşınması ve Trafik Güvenliği Toplantısı, 3-5 Kasım 1976. T.Şof.Ot.Fed.Yayını, No:15. Ankara 1977.
- Çınkılı, Ersin; Uluslararası Karayolu Eşya Taşıma İşletmeciliği Gazi Üni.Sos.Bil.Enst., Yayınlanmamış Y.Lisans Tezi, Ank. 1977.
- Ergün, İsmet; Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, H.Ü.İkt.İd.Bil.Fakültesi yayını, No.10. Ankara 1985.
- Kızıldaş, Vehbi; "Konteynerizasyon Sistemi İle Door to Door Nakliyatı", Konteyner Taşımacılığında Yeni Boyutlar, Türkiye'nin Uyumu ve Altyapıya İlişkin Sorunlar Semineri, 4-5 Şubat 1976. İTO Yayını, İstanbul 1977.
- Tekeoğlu, Atilla; Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisine Katkıları ve Sorunları Sempozyumu Tebliği, UND-Marmara Üniversitesi, Etap Marmara Oteli, 17 Mart 1988, İstanbul.
- Tuncer, Selahattin; "Transit Ticareti ve Transit taşımacılık", Türkiye'de Transit Ticareti Sorunları ve Çözüm Yolları, İAV Yayını, İstanbul 1983.

- Sağesen. H.A.: Karayoluyla Uluslararası Taşımacılık. Neyir Matbaası. Ankara 1983.
- Ulusoy. Saffet; "Karayolu İle Yük taşımacılığındaki Problemler ve Çözüm Önerileri". T.C.Ulaştırma Bakanlığı, 8.Ulaştırma Şurası 17-19 Mart 1987, Ankara 1987.
- Ulusoy, Saffet; "Geçiş Ücretleri" UND'nin Sesi, Sayı 29. Eylül 1987.
- UND: 1986-1987 Faaliyet Raporu, İstanbul 1987.
- UND'nin Sesi; Yıl 1. Sayı 3. Temmuz 1985.
- UND'nin Sesi; Sayı 33, Ocak 1988.