

ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI VE TÜRKİYE

Yrd. Doç. Dr. Engin ERDOĞAN*

GİRİŞ

Uluslararası ekonomik ilişkiler sonucu ortaya çıkan ülkelerarası mal akımı, söz konusu malların taşınması sorununu doğurmuştur. Uluslararası taşımacılık, ülke içi taşımacılıktan farklı bazı özelliklere sahiptir. Bir ülke içinde mal nakli sırasında pasaport, vize, geçiş ücreti, kota gibi sorunlar söz konusu olmazken uluslararası taşımacılıkta bu ve buna benzer sorunlarla karşılaşmaktadır.

Uluslararası karayolu taşımacılığı günümüzde uluslararası mal trafiğinde önemli bir yere sahiptir. Uluslararası mal taşıyan kara ulaşım araçları yolları üzerinde bulunan çeşitli ülkelere giriş-çıkış yapmak zorunda kalmakta, diğer bir deyişle transit geçiş yapmakta- ve bu işlemlerde çeşitli özellikler göstermektedir.

Uluslararası ticaretin gelişmesi için uluslararası mal akımının düzenli ve rahat bir şekilde işlemesinin önemi gözönünde bulundurularak, uluslararası karayolu taşımacılığı çeşitli uluslararası kurallara bağlanmıştır.

(*) Kütahya İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

Türkiye'de uluslararası karayolu taşımacılığı, ülke ekonomisine sağladığı katkılarla giderek önem kazanmakta, ayrıca dış ticaret ilişkilerinin sağlıklı bir şekilde yürütülmesinde rolü bulunmaktadır.

Çalışmamızın amacı, uluslararası karayolu taşımacılığına ilişkin kavramlara açıklık kazandırarak, konuyu Türkiye açısından çeşitli yönleriyle ele alıp değerlendirmektir.

I. ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

A. Uluslararası Karayolu Taşımacılığına İlişkin Başlıca Kavramlar

Gerek ülke içi gerekse ülkelerarası iktisadi ve sosyal faaliyetlerin gelişmesi insanların ve eşyaların bir yerden diğer bir yere ulaştırılmasını gündeme getirmiştir. Ulaştırma faaliyeti, «malların ve insanların ihtiyaç giderme ve fayda yaratma amacıyla yer değiştirmelerini sağlayan hizmetlerin tümü» şeklinde tanımlanabilir. Burada sadece insan ve malların yer değiştirmesi değil, bu faaliyet sırasında zaman ve mekan faydası yaratılarak bir üretimin gerçekleştirilmesi söz konusudur. Bu faaliyetin de gerekli hız, güven, konfor ve maliyet unsurları göz önünde bulundurularak gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Taşımacılık teknolojik imkanlara bağlı olarak karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayoluyla gerçekleştirilebilir (1).

Taşımacılık sektöründe altyapı büyük önem taşır. Demiryolları, köprüler, deniz ve hava limanları vb. taşımacılık sektöründe alt yapıyı oluşturur.

Taşımacılıkta kamyon, tren, gemi gibi araçlar da sektörün diğer önemli unsurlarını oluştururlar.

Çeşitli taşıma sistemleri içinde karayolu taşımacılığının önemi giderek artmaktadır. Karayolunun her türlü araziye uyan, sınırsız bir ulaşım ağı kurulabilmesine imkan tanınması ve kapıdan kapıya taşımamanın sağladığı avantajlar karayollarının tercih nedeni olmaktadır. Ayrıca karayollarının alt yapısının oluşturulmasının

(1) Bu konuda fazla bilgi için bkz. Orhan Sezgin, «Ulaştırma Sektörüne Genel Bakış», Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisine Katkıları ve Sorunları Semineri içinde, Und Yay, İstanbul, 1988, s. 33-43.

da çeşitli maliyet seçeneklerinin bulunması kaynak sıkıntısı bulunan ülkelerde karayolunu diğer taşıma sistemlerinden avantajlı hale getirmektedir.

Karayollarının başlıca dezavantajları kazalar yönündendir. Maliyet yönünden demiryollarından pahalı olmasına rağmen, kapıdan kapıya taşımının sağladığı avantaj karayollarının demiryollarına tercih edilmesine neden olmaktadır.

Karayolu taşımacılığına ilişkin maliyet yapısı konusunda ise şunlar söylenebilir. Karayolu taşımacılığında sabit masraflar, kat edilen mesafeye bağlı olmaksızın ödenmesi zorunlu olan maliyet ögesidir. Çünkü taşımacılar çoğu zaman karayollarının bakım masraflarına tam olarak katılmazlar. Ancak araç sahiplerinden bir trafik vergisi alınmakta ve bu da yolların bakım masraflarının bir kısmını karşılamaya yönelik olmaktadır. Sabit masraflar içinde başlıcaları sigorta, garaj masrafları, vergi ve harçlar gibi sürekli maliyet unsurlarıdır. Değişken masraflar ise, karayolu taşımacılığında fiyat tespitinde önemli bir rol oynar. Değişken masraflar aracın katettiği mesafeye bağlı olarak artar. Değişken masraflar için akaryakıt, lastik, tamir, bakım, amortisman sayılabilir.

Belli bir sürenin sonunda kilometre başına yapılan taşımının artması, birim taşıma ünitesi başına düşen sabit masraf payını düşürür. Buna bağlı olarak, karayolu taşımacılığında, bir yılda katedilen mesafe çoğaldıkça taşıma fiyatının düşme eğilimi gösterdiği ve taşınan toplam yük hacmi arttıkça kilometre başına taşıma ücretini azaltma imkanı olduğu söylenebilir.

Bu nedenle, taşıma firmaları yönünden verimli ve karlı bir taşıma sistemi için, yıllık sefer sayısının arttırılması ve aracın kapasite kullanım oranının yükseltilmesi gerekmektedir (2).

Uluslararası taşımacılık, uluslararası ekonomik ilişkilerin sonucu olarak ortaya çıkan ve herhangi bir taşıma sistemiyle gerçekleştirilen uluslararası mal nakli anlamına gelir.

Uluslararası karayolu taşımacılığı, taşımacılığın karayolu ile gerçekleştirilmesi halinde söz konusu olur. Uluslararası taşımacılık, kara, deniz, hava veya demiryolu ile veya kombine taşıma-

(2) Taşımacılık ve maliyet yapısı konusunda fazla bilgi için bkz. Süleyman Barda, Münakale Ekonomisi, İstanbul 1971.

cılık şeklinde gerçekleştirilebilir. Uluslararası karayolu taşımacılığı kavramı, karayoluyla veya karayolunu da içeren kombine taşımacılık şeklinde taşımacılığı kapsamına alır.

B. Transit, İthal ve İhraç Karayolu Taşımacılığı

Uluslararası karayolu taşımacılığı üç şekilde gerçekleştirilir. Bunlar, transit karayolu taşımacılığı, ithal karayolu taşımacılığı ve ihraç karayolu taşımasıdır.

1. Transit Karayolu Taşımacılığı

Transit karayolu taşımacılığının anlaşılabilmesi için bazı kavramların açıklığa kavuşturulması gereği vardır. Bunlar aşağıda ele alınacaktır.

a. Transit Kavramı

Transit kavramının sözlük tanımı, «Bir malın ya da bir kimsenin ülkeden ülkeye giderken yol üstünde bulunan başka bir ülkeden eğleşmeden geçmesi» şeklindedir (3).

Diğer bir tanıma göre transit kavramı, «dışarıdan gelerek bir memleketin içinden bir başka memlekete giden malların ithal resmi ödenmeden geçirilmesi ve bu suretle geçirilen malları» (4) ifade etmek için kullanılır.

Yabancı ülkelerin mal geçisi için bir ülke toprağını kullanmasından doğacak ekonomik çıkarlar anlaşılmadığından transit, geçilen ülke yönünden bir yük sayılmış, bu yüzden uzun süre transiti güçleştiren bir takım önlemler alınmış, genellikle transit mallara çeşitli vergiler uygulanmıştır (5).

Transitin gerek transit geçilen ülke gerekse uluslararası ticaret üzerindeki rolü ve yararlarının anlaşılmasından sonra, transiti kolaylaştırıcı tedbirler alınmış, transit mallar vergiden muaf tutulmuş ve bu amaçla çeşitli uluslararası anlaşmalar yapılmıştır (6).

Transit kavramının daha iyi anlaşılabilmesi için gümrük uygulaması ve taşımacılık yönünden incelenmesi gerekmektedir.

(3) Türk Dil Kurumu, *Türkçe Sözlük*, Ankara 1932, s. 800.

(4) Selahattin Tuncer, «Transit Ticaret ve Transit Taşımacılık», *Türkiye'de Transit Ticareti, Sorunları ve Çözüm Yolları Semineri içinde*, İAV. İstanbul 1983, s. 21.

(5) Vamık Toprak, *Gümrük Politikası*, Sevinç Matbaası, Ankara 1985, s. 161-162.

(6) Toprak, a.g.e., s. 162.

Gümrük uygulaması yönünden transit bir mala ait gümrük vergileri (7) veya bu mala ait yasakların geciktirme veya erteleme yoluyla bir ülkeye kara veya deniz yoluyla girip, o ülkenin içinden geçerek bir kara veya deniz noktasından tekrar ülke dışına çıkmasıdır. Gümrük uygulaması yönünden yapılan bu tanımda yer alan unsurlar aşağıda sıralanmıştır (8):

— Geçen şeyin mal olması gerekir.

— Bir malın ülkeye kara veya deniz yolu ile girmesi yine kara veya deniz yolu ile çıkması gerekir.

— Hava yolu ile gelip ülkeyi yine havayolu ile terk eden bir mal transit sayılmaz.

Taşımacılık yönünden ele alındığında, bir ülkenin sınırları dışında başlayan ve biten bir taşımanın bir kısmı bu ülke üzerinden geçerek tamamlanıyorsa, bu taşımanın yarattığı taşıt akımına transit trafik denilmektedir.

b. Transit Kavramı ve Transit Taşımacılık

Transit taşımacılık, transit ticari ilişkilerin sonucu olarak ortaya çıkan bir faaliyettir. Bu nedenle transit kavramıyla transit taşımacılık kavramları arasındaki ilişkinin ortaya konulması gerekmektedir.

Bir ülkenin sınırları dışında başlayan ve biten bir taşımanın bir kısmı bu ülke üzerinden geçerek tamamlanıyorsa bu taşımaya transit taşıma; bu taşımanın yarattığı trafik akımına da transit trafik denilmektedir. Taşımacılık yönünden yapılan bu tanımda yer alan özellikler aşağıda sıralanmıştır (9).

— Transit taşımacılık kara, deniz ve demiryolu gibi taşıma sistemlerinden biri veya birkaçı ile yapılabilir. Havayolu ile transit geçiş, transit taşıma kavramı dışında kalmaktadır.

— Transit taşımaya konu olan şey ticari mallardır.

— Transit ticaretin transit geçilen ülke yönünden özelliği geçişin vergisiz olmasıdır.

(7) Gümrük belli bir malın gümrük sınırını geçişinde ödenen vergi ve harçlardır. Bu konuda bkz. Kenan Bulutoğlu, *Türk Vergi Sistemi*, C. 2, B. 6, Ankara 1979, s. 233.

(8) Tuncer, a.g.e., s. 21.

(9) Tuncer, a.g.e., s. 22.

— Geçilen ülke araçlardan geçiş ücreti alabilmektedir. Bunlar çoğunlukla alt yapının kullanılmasından ve yararlanan hizmetlerden doğmaktadır.

c. Transit Taşımacılık ve Transit Karayolu Taşımacılığı

Transit taşıma uygulamada değişik şekillerde yapılmaktadır. Ulaşımın çeşitlenmesi transit türlerini de genişletmiştir.

Transit taşıma, taşıma türlerine göre sınıflandırılabilir. Buna göre:

- Basit transit
 - Karayolu ile yapılan transit taşıma
 - Denizyolu ile yapılan transit taşıma
 - Demiryolu ile yapılan transit taşıma
- Kombine Transit

Birden fazla taşıma sistemiyle gerçekleştirilen transit taşımacılıktır. Örneğin bir ülkeye denizyolu ile gelen bir mal bir limanda boşaltılır ve karayolu ile başka bir ülkeye gönderilirse burada iki taşıma sistemi ile gerçekleştirilen kombine taşımacılık söz konusudur.

Görüldüğü gibi karayolu transit taşımacılığı transit taşımacılığın karayoluyla veya karayolunuda içeren kombine taşımacılıkla gerçekleştirilmesi halinde söz konusu olur.

2. İthal Taşımaları

Bir kara nakil aracının diğer bir ülkeden yüklediği ithal malını ülkesine getirmesi durumunda ithal taşıması söz konusu olmaktadır.

İthal taşıma, ithalatta bulunan ülke yönünden transit taşıma tanımının dışında kalmaktadır.

İthal taşımayı gerçekleştiren araç ise malın nakli sırasında transit taşımacılık söz konusu olabilir veya olmayabilir. Eğer araç komşu bir ülkeden mal yükleyip ülkesine getirmişse araç yönünden transit geçiş söz konusu değildir. Fakat araç, malı getirirken bir veya daha fazla ülkeden transit geçiş yapmışsa araç ve geçilen ülke veya ülkeler yönünden transit taşıma söz konusu olur.

3. İhraç Taşımaları

Bir ülkeye ait bir kara nakil aracının diğer bir ülkeye ihraç malı götürmesi durumunda ihraç taşıması söz konusudur.

İhraç taşıma, ihracatta bulunan ülke yönünden transit taşıma tanımının dışında kalır.

İhraç taşımayı gerçekleştiren araç içinse bu malın nakli sırasında transit taşımacılık söz konusu olabilir veya olmayabilir. Eğer araç bir komşu ülkeye mal götürüyorsa araç yönünden transit geçiş söz konusu değildir. Fakat araç malı götürürken bir veya daha fazla ülkeden transit geçiş yapmışsa araç ve geçilen ülke veya ülkeler yönünden transit taşıma söz konusu olur.

II. TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

A. Türkiye'de Transit Karayolları

Uluslararası karayolu taşımacılığının en önemli altyapısı transit karayollarıdır. Bu nedenle öncelikle Türkiye'nin transit karayolu şebekesi hakkında bilgi vermek gerekmektedir.

Türkiye'den geçen transit yolları başlıca dört grup etrafında toplayabiliriz (10).

1. Kapıkule-Gürbulak Yolu

Bu yol Batı Avrupa'dan İran'a giden en kısa yoldur. Yaklaşık 1896 km dir. Yol Kapıkule'den başlayarak İstanbul-Ankara-Erzurum-Ağrı'dan geçmekte ve Gürbulak'a ulaşmaktadır. Yol buradan sonra, Tebriz yönünden Tahran'a ulaşmaktadır.

2. Kapıkule-Cilvegözü Yolu

Bu yol, Batı Avrupa'dan Suriye, Lübnan ve Ürdün'e ulaşan en kısa yoldur. Yaklaşık olarak 1357 km'dir. Bu yol Kapıkule'den başlamakta, İstanbul-Ankara-Ceyhan'dan geçerek Cilvegözüne ulaşmaktadır. Ceyhan'dan sahili izleyen ve güneyde Yayladağa varan ikinci bir kol daha mevcut olup Lübnan'a ulaşmakta ve uzunluğu 1364

(10) Selahattin Tuncer, «Transit Taşımacılık Kavramı ve Son Gelişmeler», *Transit Taşımacılık ve Doğu Karadenizin Sorunları Semineri*, içinde, İAV, İstanbul 1935, s. 32-33; Ayrıca bkz. Özden Yücel, «Türkiye'nin Coğrafi Konumu ve Karayollarının Transit Taşımacılığındaki Rolü ve Önemi», *Milletlerarası Karayolu Taşımacılığı ve Türkiye Semineri*, içinde, İAV, İstanbul 1976, s.3-25.

km'yi bulmaktadır. Birinci kol Cilvegözü üzerinden Suriye'ye ve buradan Halep'e varmaktadır.

3. Kapıkule-Habur Yolu

Bu yol yaklaşık olarak 1936 km'dir. Yol Kapıkule-İstanbul-Ankara-Ceyhan-Urfa-Diyarbakır-Batman-Cizre'den geçmekte ve Irak sınırına girerek Kerkük üzerinden Bağdat'a ulaşmaktadır.

4. Trabzon-Erzurum-Gürbulak Yolu

Ülkemizin en eski ve geleneksel yolu olup uzunluğu 650 km'dir. Irak'ı Karadeniz'e bağlamaktadır. Kapıkule-Gürbulak yolu açılmadan çok işlek olan bu yolun önemi azalmaktadır. Günümüzde daha çok deniz bağlantılı taşımalar için kullanılmaktadır.

Türkiye'nin transit karayolu şebekesinin geliştirilmesine ilişkin bazı projelerde mevcuttur. TETEK (Türkiye Transit Karayolu Projesi) ülkemizde devlet karayollarını uluslararası standartlara uygun hale getirmek ve yukarıda belirttiğimiz yolların trafik yükünü hafifletmek amacıyla Karayolları Genel Müdürlüğünce geliştirilmiştir. TEM (Trans-European Motorway Project) ise Baltık Denizini Basra Körfezine bağlamaya yönelik bir projedir.

B. Türkiye'de Uluslararası Karayolu Taşımacılığına İlişkin Mevzuat

Türkiye'de transit taşımacılık konusundaki mevzuat oldukça ayrıntılı, karışık ve izlenmesi güç bir mevzuat ağı oluşturmaktadır. Halen Türkiye'de transit taşımacılık konusundaki en önemli yasal düzenleme, «Karayoluyla Uluslararası Eşya ve Yolcu Taşıma Esasları» başlıklı karardır.

29.6.1980 tarih ve 17032 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan (11) 8/984 sayılı ve, «Karayoluyla Uluslararası Eşya ve Yolcu Taşıma Esasları» başlıklı Bakanlar Kurulu Kararı Türkiye'de transit taşımacılık konusunda ilk önemli düzenleme sayılabilir.

8/984 Sayılı Karar, Türkiye üzerinden karayolu ile transiti, «Türkiye'ye demiryolu, denizyolu, havayolu ile gelip karayolundan üçüncü ülkelere ve Türkiye'den veya Türkiye'ye karayoluyla yapılan taşımalar» (Md.1) şeklinde tanımlamaktadır.

(11) Bkz. RG. 29.6.1980, No. 17032.

Kararda ayrıca, kararda yer alan esasların, (a) Türkiye'ye karayoluyla herhangi bir hudut kapısından giren veya Türkiye'nin herhangi bir deniz limanına gemi ile gelen karayolu taşıtlarıyla yapılan transit taşımalarını; (b) Türkiye'ye demiryolu, denizyolu, havayolu ile gelen eşyanın varış yerlerinden karayolu taşıtlarıyla üçüncü ülkelere yapılan taşımalarını; (c) Türkiye'den karayolu taşıtları ile diğer ülkelere yapılan eşya ve yolcu taşımalarını; (d) Diğer ülkelerden karayolu taşıtları ile Türkiye'ye yapılan eşya ve yolcu taşımalarının» kapsadığı (Md. 2) belirtilmektedir.

8/984 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nda ayrıca yetkili taşımacı ve taşıtlar (md. 3); Taşımaların düzenlenmesi (Md. 4) ve izin alması (Md. 5); Geçiş kartları (Md. 6); Taşıtların ağırlık ve boyutları (Md. 7); Ücretlerin tespitinde yetkili makamlar (Md. 8); Akaryakıt bedel farkı (Md. 9); Taşıma ücretleri (Md. 10); ve Denetim (Md. 11) gibi hususlarda hükümler yer almaktadır.

Türkiye'de transit taşımacılığa ilişkin mevzuat 8/984 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararından ibaret değildir.

18.5.1953 tarih ve 6085 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nu 18.10.1983 tarihinde yürürlükten kaldırarak, 18.10.1983 tarih ve 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu yürürlüğe konmuştur. Bu konuda konumuzun kapsamına girmektedir.

21.5.1982 tarih ve 17672 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren (12), «Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkında Yönetmelik»in amacı 1. maddede şu şekilde belirtilmiştir: Ülke ekonomisi açısından uluslararası karayolu hizmetlerini düzenli hale getirmek ve bu yolla ekonomik yararı arttırmak; Motorlu karayolu taşıtları ile uluslararası taşıma yapacak gerçek ve tüzel kişiler ile bu taşıma işlerinde Acentelik ve Komisyonculuk yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterlik ve çalışma koşullarını denetlemektir.

Konumuzla ilgisi bulunan diğer bir yönetmelik, Bakanlar Kurulu'nun 83/6987 Sayılı Kararı ile yürürlüğe konulan ve Resmi Gazete'nin 12.10.1983 tarih ve 18189 sayılı nüshasında yayınlanan (13), «Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıyan Araçların Seyir, Konaklama, Denetim, Uygulama, Güvenlik İşlerine Ait Yönetmelik» dir.

(12) Bkz. RG. 21.5.1982, No. 17672.

(13) Bkz. RG. 12.10.1983, No. 18189.

Bu yönetmelik, karayoluyla uluslararası eşya taşıyan araçların Türkiye’de buldukları sürede uyacakları esaslar ve bu konuda görevli kamu kurum ve kuruluşlarının yetki ve sorumluluklarını düzenlemektedir. Bu yönetmelik, karayoluyla uluslararası eşya taşıyan yerli ve yabancı taşıtların, Türkiye sınırları içerisinde seyir, konaklama, denetleme ve güvenliklerinin sağlanması ve gümrük işlemleri bakımından tabi olacakları kuralları kapsamaktadır.

Türkiye’de uluslararası karayolu taşımacılığı konusundaki mevzuat yukarıda sayılanların dışında, mevcut kararlara ilişkin tebliğleri de kapsamında bulundurmaktadır. Bunlarla birlikte ele alındığında Türkiye’de konuya ilişkin mevzuatın oldukça kapsamlı ve izlenmesi zor bir nitelik aldığı görülmektedir. Bu nedenle konuya ilişkin mevzuatın sadeleştirilerek, karışıklıktan kurtarılmasının Türkiye’de uluslararası karayolu taşımacılığının işleyişine ve izlenmesine katkı sağlayacağı söylenebilir.

C. Uluslararası Karayolu Taşımacılığına İlişkin Uluslararası Mevzuat ve Türkiye

Uluslararası taşımacılığın aksamadan sürebilmesi için uluslararası bazı kuralların bulunması gerekmektedir.

Uzun süre sadece deniz yollarının uluslararası niteliğe sahip bulunduğu, kara ve demir yollarının ise ulusal şebekeler olduğu düşüncesiyle uluslararası düzenlemeler daha çok deniz taşımacılığı alanında gerçekleştirilmiştir. Bu alanda 1924 yılında kabul edilen Brüksel Anlaşması ile konşimentolu taşımalardaki anlaşmazlıklar ve uygulamaların yol açtığı sürtüşmelerin önlenmesi amaçlanmıştır.

İkinci Dünya Savaşından sonra uluslararası karayolu taşımacılığının hızla gelişmesi sonucu bu alanda uluslararası düzenlemeler yapılması gereği doğmuştur. Bunun sonucu 1956 yılında, CMR Anlaşması, 1959 yılında TIR Sözleşmesi yürürlüğe girmiştir. Çoklu Taşıma Anlaşması da UNCTAD Genel Kurulunca 1978 yılında kabul edilmiştir.

Türkiye bu uluslararası anlaşmalardan TIR Sözleşmesine katılmış bulunmaktadır.

TIR Sözleşmesinin ortaya çıkışı IRU’nun kuruluşunu izlemiştir. Ulusal ve uluslararası karayolu taşımacılığı ile ilgili konuları araştırmak ve sonuca bağlamak, karayolu taşımacılığı konusunda ulaş-

tırmacılara kolaylıklar göstermek ve ilgili örgütlerin çıkarlarını korumak amacıyla 1974 yılında Kopenhag'da, «International Bus and Larry Transport Office» adlı örgüt kurulmuştur. Bu örgüt daha sonra Belçika, Danimarka, Fransa, İngiltere, Norveç, Hollanda, Lüksemburg, İsveç ve İsviçre'nin ortak çabaları ile 23 Mart 1948 tarihinde merkezi Cenevre'de olmak üzere, «The International Road Transport Union» (IRU) adını almıştır.

Uluslararası karayolu taşımacılığının gün geçtikçe artması çeşitli sorunların doğmasına neden olmuş, bunların çözümü konusunda çalışmalara başlanılmıştır. IRU'nun bu konudaki çabaları sonucu bir gümrük sözleşmesi yapılması kararlaştırılmıştır. Böylece TIR Sözleşmesi fikri doğmuştur. Konu üzerinde yapılan çeşitli çalışmalardan sonra 15 Ocak 1959 tarihinde Cenevre'de TIR Sözleşmesi imzalanmış ve bu sözleşme 15 Nisan 1959'da yürürlüğe girmiştir. Birleşmiş Milletler Teşkilatına bağlı bir organizasyon olan IRU aynı zamanda Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğince TIR Sözleşmesini uygulamakla görevlendirilmiştir. «Transport International Routier» Fransızca kelimelerinin baş harflerinden oluşan sözleşme Türkiye'ye çevrildiğinde «Uluslararası Karayolu Ulaştırması» anlamına gelmektedir (14).

TIR Anlaşmasının konusu anlaşmaya taraf ülkelerin birindeki herhangi bir hareket noktasından, başka bir ülkedeki varış noktasına kadar karayolu araçlarından bir veya daha çok sayıda ülke sınırını geçerek taşınan malların tabi olduğu işlemlerdir. Şu halde anlaşmanın amacı, gerek gümrük örgütlerinin, gerekse karayolunda mal taşıyanların gümrük işlemlerini sadeleştirmektir.

Türkiye, Bakanlar Kurulu'nun 6/5191 Sayılı 24.8.1965 tarihli kararıyla TIR Sözleşmesini onaylayarak Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne sunmuştur. Türkiye 29.3.1966 tarihli, 6/6228 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 24 Mayıs 1966 tarihinde TIR Sözleşmesine resmen katılmıştır (15).

(14) TIR Sözleşmesi konusunda fazla bilgi için bkz. Tamer Kayacıklı, *Transit Ticaretin Türkiye İçin Önemi*, İstanbul 1981, s. 15-17; İTO, *TIR Anlaşması Semineri*, İstanbul, 1971; H. Ünal Unal, «TIR Sözleşmesi ve Türkiye'deki uygulamaları, Milletlerarası Karayolu Taşımacılığı ve Türkiye Semineri, içinde, İAV, İstanbul 1976, s. 90-104; İzzettin Doğan, «Milletlerarası Anlaşmalar ve İlişkiler Yönünden Karayollarımızın Durumu, Sorunları ve Çözüm Yolları», *Milletlerarası Karayolu Taşımacılığı ve Türkiye Semineri*, içinde, İAV, İstanbul 1976, s. 143-162; H. Ünal Unal, *TIR Sözleşmesi (TIR Convention) ile Türkiye'nin Akdetmiş Olduğu Uluslararası Karayolu ve Nakliyat Anlaşmaları, Uygulamaları*, Ankara 1972.

(15) Unal, a.g.e., s. 91.

Türkiye 12.4.1974 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere ağır ve havaleli eşya ulaşımına ait hükümlerde TIR sözleşmesini uygulamaya başlamıştır (16).

Uluslararası karayolu taşımacılığında görülen hızlı gelişim sonucu TIR Sözleşmesinde değişiklik yapılması gerekmiş ve 1975 yılında TIR Sözleşmesi günün şartlarına uygun hale getirilmiştir.

Bu geliştirilmiş TIR Sözleşmesini Türkiye, 16.1.1985 tarih ve 85/8993 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylamış, Mayıs 1985 tarihinden itibaren de uygulamaya başlamıştır (17).

Kısa adıyla CMR olarak bilinen «Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma» ise, Batı Avrupa'da ticaret ve yolcu trafiğinin önemli bir kısmının karayolundan geçmeye başlaması üzerine ve uluslararası karayolu taşımacılığının tek tip hukuk kurallarına bağlanması amacıyla 19.5.1956 tarihinde imzalanmıştır.

CMR Anlaşması, bir malın uluslararası taşınması sırasında göreceği zarar, ziyan, kayıp ve gecikmelerden gönderici-taşıyıcı-alıcı arasındaki sorumlulukları saptayan bir anlaşmadır (18).

CMR Anlaşmasına Türkiye, İrlanda, Arnavutluk dışında tüm Avrupa ülkeleri katılmıştır. Taşımacılığı ve Taşıma güvenliliğini ilgilendiren CMR Anlaşmasına Türkiye'nin de katılması konusunun düşünülmesi gerekmektedir.

D. Türkiye'de Uluslararası Karayolu Taşımacılığının Gelişimi ve Ülke Ekonomisine Katkıları (19).

Türkiye coğrafi konumu nedeniyle Avrupa ile Ortadoğu ülkeleri arasında adeta bir köprü konumundadır. Bu durum Türkiye üzerinden yapılan transit taşımacılığa önem kazandırmaktadır.

Ülkemizin transit taşımacılığa elverişli coğrafi konumunun yanı sıra, özellikle son yıllarda artış gösteren dış ticaret, Türk karayolu filosunun hızla gelişmesini sağlamıştır.

(16) Unal, a.g.e., s. 91.

(17) Atilla Tekeoğlu, «Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisindeki Yeri», Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisine Katkıları ve Sorunları Semineri, içinde, UND Yayınları, İstanbul 1983, s. 52.

(18) Bu konuda fazla bilgi için bkz. Kayacıklı, a.g.e., s. 17-21

(19) Bu konuda fazla bilgi için bkz. Ertan Yülek, «Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisine Katkıları ve Sorunları», Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisine Katkıları ve Sorunları Semineri, içinde, UND Yay. İstanbul 1983, s. 11-14; Orhan Sezgin a.g.e., s. 33-45; Atilla Tekeoğlu, a.g.e., s. 51-57.

Ülkemizde uluslararası yük taşımacılığı 1960'lı yıllara kadar % 90'ı aşan oranda deniz yolu ile gerçekleştirilirken, bu oran 1963'de planlı döneme geçişle birlikte değişmeye başlamıştır.

Türkiye'nin 1965 yılında TIR Anlaşmasına katılması sonucu 1967 yılında 13 çekiciden oluşan TIR filosu, özellikle 1970'li yıllardan sonra büyük gelişme göstermiştir.

Türkiye bugün sahip olduğu 18.000 treylerlik filonun yanısıra uluslararası taşımalarda kullanılan 14.000 karayolu tankeri ve 25.000 kamyon ile Avrupa ve Ortadoğudaki en geniş kapasiteye sahip taşıma güçlerinden biridir.

Ülkemizin kara taşımacılığında bugüne kadar yaptığı yatırım 2 trilyon TL civarındadır. Filo, 30'un üzerinde yabancı ülke ile Türkiye arasında ve Türkiye üzerinden yılda yaklaşık 1 milyon sefer ile 15 milyon tonun üzerinde yük taşımaktadır. Irak'tan yılda 8 milyon ton petrol, güney limanlarımıza kara yolu ile taşınmaktadır. Ortadoğu'ya yılda toplam 5 milyon ton transit ve ihracat malı taşınmaktadır. Avrupa'ya yılda yaklaşık 46.000 sefer gerçekleştirilmekte, Avrupa'ya karayoluyla yapılan ihracatımızın % 82'si, ithalatımızın ise % 64'ü Türk filosu ile taşınmaktadır. Sektör yaklaşık 700.000 kişiye istihdam imkanı sağlamaktadır. Sektörün sadece 1980 yılından bu yana Türk ekonomisine sağladığı döviz geliri toplam olarak 4.3 milyar dolardır.

Uluslararası karayolu taşımacılığının son yıllarda Türk ekonomisine sağladığı döviz gelirleri Tablo: I'den izlenebilir.

Tablo I : Uluslararası Karayolu Taşımacılığının Türkiye'ye Kazandırdığı Döviz Miktarı

YILLAR	(Milyon Dolar)
	Döviz
1980	300
1981	400
1982	450
1983	625
1984	730
1985	707
1986	489
1987	605

Kaynak : UND Verileri

Son yıllarda uluslararası karayolu taşımacılığı yapan firma sayısı ve kapasiteleri Tablo: II'den izlenebilir.

Tablo II : Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Firma Sayısı ve Kapasiteleri

Yıllar	Firma Sayısı	Ton Kapasite
1983	445	124.000
1984	545	201.844
1985	558	202.728
1986	532	208.750
1987	490	204.728

Kaynak : UND Verileri

Uluslararası karayolu taşımacılığında Türk araçlarının payları ise Tablo : III'den izlenebilir.

Tablo III : Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Türk Araçlarının Payları (%)

Yıllar	İhracat Taşımaları	İthalat Taşımaları	Transit Taşımaları
1981	64.0	47.0	6.9
1982	64.0	53.0	8.7
1983	74.0	57.0	14.4
1984	79.1	44.6	15.1
1985	80.4	39.9	14.8
1986	80.0	54.7	22.0
1987	81.0	61.2	16.1

Kaynak : UND Verileri

E. Türkiye'de Uluslararası Karayolu Taşımacılığının Sorunları

Türkiye'de uluslararası karayolu taşımacılığında önemli gelişmeler görülmektedir. Bununla beraber sektörün çözüm bekleyen pek çok sorunu bulunmaktadır. Bunlar aşağıda özetlenecektir.

1. Araçların Yaş Ortalaması

1615 Sayılı Gümrük Kanunu'na göre teşvik tedbirlerinden yararlanarak alınan bir aracın en az on yıl kullanılması zorunluluğu

bulunuyordu. Gerçekte ise uluslararası taşımada kullanılan bir araç 5 yılda teknik ömrünü doldurmaktadır. Avrupa filolarının ortalaması 4 civarındadır. Bu durum Türk araçlarının uluslararası taşımacılıktaki rekabet şansını uzun süre olumsuz yönde etkilemiştir. 18.11.1987 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile teknik ömür sınırının 5 yıla indirilmesi bu konuda olumlu bir gelişme olmuştur.

2. Kotalar (Geçiş Belgeleri)

Türkiye ile taşıma yapılan Avrupa ülkeleri arasında ikili anlaşmalar sonucu yıllık geçiş kotaları belirlenmektedir.

Her yıl artan dış ticaretimize bağlı olarak, taşıma ihtiyacı da artış göstermekte, ancak belirli ülkelerin geçiş kotaları bu ihtiyaca paralel ölçüde artırılmamaktadır.

Geçiş belgesi saptanması konusundaki sıkıntılar özellikle 1983 yılından sonra belirginleşmiştir (20).

3. Vize Engeli

Bir çok Avrupa ve Orta Doğu ülkelerinin uyguladığı vize Türkiye'nin uluslararası karayolu taşımacılığındaki en önemli sorunlarından birini oluşturmaktadır. Sürücülerin her yurt dışı giriş, çıkışlarında almak zorunda bulunduğu pasaport vizesi, konsolosluk kapılarında uzun kuyruklar oluşmasına neden olmaktadır. Bu durum Türk firmalarının gecikmeli sefer yapmasına neden olarak rakip ülkelerin lehine sonuçlar doğurmaktadır (21).

4. Geçiş Ücretleri

23.12.1975 tarih ve 15447 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 7/10792 sayılı, «Türkiye Üzerinden Karayolu Transit Eşyanın Taşınması Esasları» (22) başlıklı Bakanlar Kurulu Kararı Türkiye üzerinden geçen tüm araçlardan geçiş ücreti alınmasını hükme bağlamıştır. Başlangıçta Türk araçlarına da uygulanan bu ücret daha sonra yerli araçlar için kaldırılmıştır. Fakat bu uygulama sonucu, bazı Avrupa ve Ortadoğu ülkeleri de Türk araçlarından geçiş ücreti talep etmeye başlamışlardır.

(20) Bu konuda fazla bilgi için bkz. UND'nin Sesi, S. 34, Şubat 1988, s. 12; UND'nin Sesi, Sayı 38, Haziran 1988, s. 11.

(21) Bu konuda fazla bilgi için bkz. UND'nin Sesi, S. 34, Şubat 1988, s. 13.

(22) Bkz. R.G. 23.12.1985, No. 15447.

Uygulama sonucunda Avrupa'nın herhangi bir ülkesine ait bir araç sadece Türkiye üzerinden geçerken ücret öderken, Türk araçları Avrupa'ya çıktığında 4-5 ülkeye ücret ödemek zorunda kalmaktadır. Bu durum da toplam döviz gelirleri yönünden Türkiye'nin aleyhine sonuç vermektedir (23).

5. Yük Kayıpları

Özellikle son yıllarda Ortadoğu ülkelerine sevkedilen ihraç ve transit mallar henüz yurtdışına çıkılmadan güzergah üzerinde satılmaktadır. Uluslararası taşıma firmalarının yük verdiği kiralık araç şoförlerince satılan mallar, çoğunlukla Antep-Mersin-Ürfa üçgeninde yok edilmektedir. Bugüne kadar yaklaşık 2500 araçla toplam 35 bin ton yük bu şekilde kaybolmuştur.

Şoför tarafından yapıldığı için çalınan malların tüm hukuki sorumluluğu nakliyeciyi, firmalara ait olmakta, nakliyeciyi firmaların sorumlulukları ise hiç bir sigorta şirketince teminat altına alınmamaktadır. Bu durum uluslararası karayolu taşımacılığını olumsuz yönde etkilemektedir. Bu sorunun çözüme kavuşturulabilmesi için konunun ve suçluların takibinin sadece nakliyeciyeye bırakılmaması, konunun üzerine daha titiz olarak gidilmesi gerekmektedir (24).

6. CMR Anlaşması

Bir malın uluslararası taşınması sırasında göreceği zarar, ziyan kayıp ve gecikmelerden dolayı gönderici-taşıyıcı-alıcı arasındaki sorumlulukları saptayan CMR Anlaşmasına Türkiye, İrlanda, Arnavutluk dışında tüm Avrupa ülkeleri katılmışlardır.

Taşımacılığı ve taşıma güvenliğini ilgilendiren CMR Anlaşmasına Türkiye'nin katılmasının uluslararası karayolu taşımacılığımızın uluslararası standartlara daha uygun hale getirilmesi açısından yararlı olacağı düşüncesi yaygındır.

7. RO-RO Taşımacılığı

Türkiye'nin Avrupa'ya yönelik taşımalarındaki güzergahlarını arttırma çabalarının sonucu olarak, Haziran 1985'den itibaren Haydarpaşa-Köstence-Haydarpaşa, Mart 1987'den itibaren ise Derin-

(23) Bu konuda fazla bilgi için bkz. UND'nin sesi, S. 29, Eylül 1987.

(24) Bu konuda fazla bilgi için bkz. UND'nin sesi, S. 33, Ocak 1988.

ce-Trieste-Derince RO-RO hatları hizmete açılmıştır. Karayolu çıkışının yanısıra en önemli çıkış güzergahını teşkil eden Haydarpaşa-Köstence RO-RO hattı üzerinden, hattın işletmeye açılmasından 1987 yılı sonuna kadar toplam 25.967 araç Avrupa'dan çıkış, toplam 26.971 araç ise Türkiye'ye giriş yapmıştır. Buna göre Avrupa'ya ihraç ürünlerimizi ulaştıran araçlarımızın 1985 yılında % 16.2'si 1986 yılında % 17.4'ü ve 1987 yılında % 12.3'ü bu hat üzerinden çıkış yapmıştır.

İtalya ve Fransa gibi ülkelere yönelik taşımalarımız için vazgeçilmez bir alternatif haline gelen Derince-Trieste-Derince hattında her iki yönde toplam 3.533 araç taşınmıştır.

Senelik ortalama 50.000 sefer civarında olan Türk taşıma araçlarının Avrupa trafiğinin düzenli işleyerek feribot ve RO-RO seferleri ile iyi organize edildiği takdirde düzgün bir akış içerisinde gerçekleşebilecektir. Ancak verilen hizmetlerin ihtiyacı karşılayacağına söylemek güçtür. RO-RO gemileri hava şartlarına karşı koyabilecek nitelikte değildir. Bu nedenle hava muhalefetine dayanıklı, her türlü şoför ihtiyacına cevap verebilecek feribot tipinde RO-RO gemilerinin sağlanarak, sigorta güvenceli ve düzenli hizmet vermesi gerekmektedir (25).

SONUÇ VE ÖNERİLER

Uluslararası ekonomik ilişkilerin sağlıklı bir şekilde yürütülmesi için, malların gerekli hız, güven ve maliyet unsurlarını sağlayan sistemlerle ülkelerarasında taşınması gerekmektedir.

Uluslararası taşımacılıkta karayollarının payının giderek artması ile, uluslararası karayolu taşımacılığına olan ilgi de çoğalmış ve konuyu uluslararası kurallara dayandırma fikri ortaya çıkmıştır.

Günümüzde uluslararası karayolu taşımacılığının düzenli bir şekilde işleyebilmesi amacına yönelik çeşitli uluslararası kuruluş ve anlaşmalar mevcuttur.

Türkiye'de uluslararası karayolu taşımacılığının önemi giderek artmaktadır. Sektör gerek istihdam, gerekse döviz geliri bakı-

(25) Bu konuda fazla bilgi için bkz. UND'nin Sesi, s. 35, Mart 1988;

mından Türkiye'ye ekonomik yönden katkı sağlamaktadır. Ayrıca ithalat ve ihracatın süratle gerçekleştirilmesi ve yabancı araçlara ödenen dövizden tasarruf edilmesi de konunun ayrı bir yönüdür.

Bununla birlikte Türkiye'de uluslararası karayolu taşımacılığının çeşitli sorunları bulunmaktadır. Çalışmamızın ilgili kısımlarında ele alınan bu sorunların çözümü konusunda gösterilecek çabalar, Türkiye'de uluslararası karayolu taşımacılığının gelişmesini ve sektörün ekonomimize olan katkısının artmasını sağlayacaktır.

Türkiye'de uluslararası karayolu taşımacılığının gelişmesinin hızlandırılması konusunda düşünülen bazı öneriler aşağıda kısaca ele alınmıştır.

— Türkiye üzerinden transit taşımacılığın gelişmesi için alt yapının hızla geliştirilmesi ve uluslararası standartlara kavuşturulması gerekmektedir.

— Türkiye'ye transit gelen mallar çoğu kez limanlar aracılığıyla girdiği için limanlarımızın ve liman hizmetlerinin geliştirilmesine özel bir önem verilmelidir.

— Türkiye'de transit taşımalar ile ilgili kambiyo, gümrük, geçiş ücreti, konaklama, denetim gibi konulara ilişkin bürokratik işlemlerin basitleştirilmesi ve çabuklaştırılması sağlanmalıdır.

— Transit taşımacılıkta demiryollarının da payı bulunduğundan demiryollarının geliştirilmesine önem verilmelidir.

— Türkiye'nin uluslararası karayolu taşımacılığında kullandığı araçların yaş ortalaması ve kalite gibi niteliklerine özen gösterilmeli, Türk uluslararası karayolu taşıma araçlarının yaş ortalamasının gençleştirilmesine çalışılmalıdır.

— Yüklerin çalınması konusunun önüne geçilebilmesi için gereken düzenlemelerin yapılması, Türk taşımacılığına olan güvenin artmasını sağlayacaktır.

— Kotaların Türkiye'nin uluslararası karayolu taşımacılığını engelleyen bir faktör olmasının önüne geçmek için, bu konudaki uluslararası girişimler artırılarak sürdürülmelidir.

— Vize sorununun çözümü için uluslararası düzeydeki girişimlere önem verilmelidir.

— Geçiş ücretlerinin Türkiye'ye fayda ve maliyeti yeniden hesaplanmalı ve konu gözden geçirilmelidir.

— Taşımacılığı ve taşıma güvenliğini ilgilendiren CMR Anlaşmasına Türkiye'nin de katılması konusu üzerinde durulmalıdır.

— RO-RO taşımacılığına gereken önem verilmelidir.

Sonuç olarak belirtmek gerekir ki uluslararası karayolu taşımacılığı, çok yönlü, güç, karmaşık ve teknik bir konudur. Ülke ekonomisine sağlamakta olduğu yararlar gözönünde bulundurularak konuya verilen önem artırılarak sürdürülmelidir.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

- BARDA, Süleyman : **Münakale Ekonomisi**, İstanbul, 1971.
- BULUTOĞLU, Kenan : **Türk Vergi Sistemi**, C. 2, B. 6, Ankara, 1977.
- DOĞAN, İzzettin : «Milletlerarası Anlaşmalar ve İlişkiler Yönünden Karayollarımızın Durumu, Sorunları ve Çözüm Yolları», **Milletlerarası Karayolu Taşımacılığı ve Türkiye Semineri** içinde, İAV, İstanbul, 1976.
- İstanbul Ticaret Odası : **TIR Anlaşması Semineri**, İstanbul, 1971.
- KAYACIKLI, Tamer : **Transit Ticaretin Türkiye İçin Önemi**, İstanbul, 1981.
- SEZGİN, Orhan : «Ulaştırma Sektörüne Genel Bakış», **Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisine Katkıları ve Sorunları Semineri** içinde, UND Yay. İstanbul, 1988.
- TEKEOĞLU, Atilla : «Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisindeki Yeri», **Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisine Katkıları ve Sorunları Semineri** içinde, UND Yay. İstanbul, 1988.
- TOPRAK, Vamık : **Gümrük Politikası**, Ankara, 1985.

- TUNCER, Selahattin : «Transit Taşımacılık Kavramı ve Son Gelişmeler», **Transit Taşımacılık ve Doğu Karadeniz'in Sorunları Semineri** içinde, İAV, İstanbul, 1985.
- TUNCER, Selahattin : «Transit Ticaret ve Transit Taşımacılık», **Türkiye'de Transit Ticaret Sorunları ve Çözüm Yolları Semineri** içinde, İAV, İstanbul, 1983.
- UNAL, H. Ünal : **TIR Sözleşmesi ile Türkiye'nin Akdemiş Olduğu Uluslararası Karayolu ve Nakliyat Anlaşmaları**, Ankara, 1972.
- UND'nin Sesi : Eylül 1987,
Ocak 1988,
Şubat 1988,
Mart 1988.
- Resmi Gazete : 29.6.1980, No. 17032,
21.5.1982, No. 17672,
12.10.1983, No. 18189,
23.12.1985, No. 15447.