

**KARAYOLU ULUSLARARASI YÜK TAŞIMACILIĞININ DURUMU, YENİ
MEVZUATIN VE ULUSLARARASI GELİŞMELERİN TAŞIMACILIK
SEKTÖRÜNE ETKİSİ
(Yüksek Lisans Tezi)**

Kemal DEMİR

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Mayıs 2006**

ÖZET

Taşımacılıkta ve lojistik anlayışta meydana gelen gelişmeler, çeşitli ulaşım alt sistemlerinden en verimli şekilde yararlanabilme olanağı vermektedir. Bu ulaşım sistemlerinin birbirlerine göre çeşitli avantaj ve dezavantajları bulunmasına rağmen karayolu ile taşımacılık faaliyetlerinin ağırlığı diğer taşıma sistemlerinden fazladır. Fakat son yıllarda bu avantaj ve dezavantajlar ortadan kalkmaya başlamış, özellikle birbirleri ile içiçe geçen taşımacılık sistemleri sayesinde kombine taşımacılık kavramı önem kazanmaya başlamıştır.

Son yıllarda uluslararası taşımacılıkta rekabet hat safhalara ulaşmış, 10 öncelikli ulaşım koridorundan 1 adedine sahip olan Türkiye bu kapsamda bölgesel güç olma çabası içerisine girmiştir.

Yeni çıkarılan Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmelikleri sayesinde sektördeki dağınıklığı ortadan kalkmış, sektöre girişlere sınırlamalar getirmiştir.

Bilim Kodu : 911
Anahtar Kelimeler : Uluslararası Yük Taşımacılığı, Kombine Taşımacılık,
Sayfa Adedi : 114
Tez Yöneticisi : Prof.Dr. Süleyman PAMPAL

**THE SITUATION OF THE LAND ROAD INTERNATIONAL LOAD
TRANSPORTATION AND THE EFFECT OF THE NEW LAW AND
INTERNATIONAL DEVELOPMENTS ON TRANSPORTATION SECTOR
(M.Sc. Thesis)**

Kemal DEMİR

**GAZİ UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE
MAY 2006**

ABSTRACT

Advances in Transportation and Logistics provide an opportunity to take the most beneficial advantage of various sub-systems of transportation. Despite this fact, these transportation systems has its own advantages and disadvantages over each other, Land Road Transportation activities the biggest proportion. In recent years, with inter-connected transportation systems, these advantages and disadvantages have started to loose importance and integrated transportation systems have begun to gain importance.

In recent years, competition in international transportation sector has reached the peak and turkey which has one of the ten prioritized transportation corridors tries to become regional powerin this field.

New Land Road Transportation have put the sector in order by reorganizing it, banned those who are not qualified and dont have necessary certifications from acting in the sector by introducing new restriction.

Science Code : 911

Key Words : International Load Transportation, Integrated Transportation,

Page Number : 114

Adviser : Prof. Dr. Süleyman PAMPAL

TEŞEKKÜR

Çalışmalarım boyunca değerli yardım ve katkılarıyla beni yönlendiren Hocam Prof.Dr. Süleyman PAMPAL’a, yine kıymetli tecrübelerinden faydalandığım Hocam Prof. Dr. Muhteşem KAYNAK’a ayrıca Roder Gn. Müdürlüğü yetkililerine, tecrübe ve bilgilerini aktaran UMUT Uluslararası Nakliyat Şti. sahibi İshak CENGİZ, Şirket Müdürü Murat CENGİZ ve tır sahibi ve sürücüsü Ali TÜRKOĞLU’na ve yüksek lisans yapma konusunda beni cesaretlendiren, çalışmalarım süresince yardımını hiç esirgemeyen eşim Nazmiye DEMİR’e teşekkürü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	x
ŞEKİLLERİN LİSTESİ	xi
HARİTALARIN LİSTESİ	xii
1. GİRİŞ	1
2. KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ MEVCUT DURUMU.....	7
3. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA ULUSLARARASI ÖRGÜTLER.....	15
3.1. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (Unece)	15
3.2. Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (CEMT-UBAK)	16
3.3. Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI)	16
3.4. Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU).....	16
4. ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞININ ÖGELERİ.....	18
4.1. Sürücüler	18
4.2. Araçlar.....	19
4.3. Yükler.....	20
4.3.1. Genel yüklerin taşınmasında dikkat edilecek hususlar	20
4.3.2. Özellik taşıyan yükler	21
4.3.3. Tehlikeli maddelerin taşınması	23
4.4. Canlı Hayvan Taşımacılığı.....	25

Sayfa

5. TAŞIMACILIKTA LOJİSTİK VE KOMBİNE TAŞIMACILIK	26
5.1. Kombine Taşımacılık Türleri	28
6. TAŞIMACILIK KORİDORLARI VE BÖLGESEL REKABET	31
6.1. Avrupa-Asya Taşımacılık Koridorları	31
6.2. Uluslararası Taşımacılıkta Bölgesel Rekabet	33
7. TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK GÜÇ OLMA ÇABALARI	37
7.1. Avrupa Ulaştırma Ağları ve Türkiye	37
7.2. TRACECA ve Kars – Tiflis Demiryolu	39
7.3. Avrupa-Türkiye Orta Doğu Ulaştırma Koridoru	41
7.4. Taşımacılık Koridorları ve Limanları	44
8. TAŞIMACILIK MEVZUATLARININ DEĞERLENDİRMESİ	47
8.1. Önceki Durum	47
8.2. Yeni Mevzuatların Getirdiği Düzenlemeler	48
8.3. Karayolu Yük Taşımacılığında Yetki Belgelerinin Sınıflandırılması	51
8.4. Taşıma İşlerinde Çalışan Personelin Nitelik ve Eğitimleri	59
8.4.1. Sürücülerde aranacak şartlar	59
8.4.2. Sürücü ve yönetici eğitimi	60
8.5. Acente ve Komisyonculuk Yetki Belgesi	63
8.6. Uluslararası Karayolları Eşya Taşımacılığında Freight Forwarder	65
8.6.1 Taşıma organizatörü olarak Freight forwarder	67
8.6.2 Freight Forwarder ve yük temini	68
8.6.3 Freight Forwarder ve teklif türleri	69

Sayfa

8.6.4. Freight Forwarder ve fiyatlandırma	73
8.6.5. Taşıyıcı seçimi	79
8.6.6. Taşıyıcı olarak Freight Forwarder.....	81
8.6.7. İhracat ve ithalat taşıma süreçlerinde Freight Forwarder.....	82
8.6.8. Taşıma organizasyonu.....	85
8.7. Taşıtlarda Uygunluk ve Belge Kaydı	86
8.8. Karayolu Taşımacılığında Sigorta	86
8.9. Hamule Senedi ve Sorumluluk Sınırları	86
8.10. Taşıyıcının Sorumluluğu	88
8.11. Göndericinin Sorumluluğu.....	91
8.12. Taşıyıcının Eşyayı Alıcıya Teslimi	93
8.13. Ortaklaşa Yapılan Taşımacılıkta Tarafların Sorumluluğu	94
8.14. Taşıma Sözleşmesine Aykırı Fiillere Karşı Tazminat Hakkı.....	96
9. YENİ MEVZUATLARIN TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ.....	101
10. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	108
KAYNAKLAR	112
ÖZGEÇMİŞ	114

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 2.1. Uluslararası eşya taşımacılığı yapan firmalar	8
Çizelge 2.2. Karayolu ile yük taşımacılığı sektörünün sağladığı döviz getirisi.....	9
Çizelge 2.3. Türkiye'nin ülkelere göre ihraç taşımaları	10
Çizelge 2.4. Türkiye'nin Ro-Ro hatlarından taşınan araç istatistikleri	11
Çizelge 2.5. Rusya'ya ihraç taşıma yapan araçların kapılara göre dağılımı.....	13
Çizelge 8.1. KTY öncesi ve sonrası uluslararası yük taşımacılığı yapmaya yetkili C-2 belgeli firma sayıları.....	50

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 8.1 KTY öncesi ve sonrası uluslararası yük taşımacılığı yapmaya yetkili C-2 belgeli firma sayıları.....	49

HARİTALARIN LİSTESİ

Harita	Sayfa
Harita 2.1 Sık kullanılan Ro-Ro hatları	14

1. GİRİŞ

Dünya üzerinde özellikle son 15-20 yıl içerisinde yaşanan hızlı değişim ve gelişim sürecinde tüm bilinen kurallar farklılaşmıştır. Küreselleşme olgusunun yaşandığı bu yüzyılda pazarlar giderek daha çabuk bütünleşmekte, ekonomiler arasındaki duvarlar yıkılmakta, mesafeler kısalmaktadır. Üretim süreçlerinde esnek üretim sistemleri olarak anılan yöntemler geliştirilirken, ölçek ekonomilerinin yanı sıra kapsam ekonomileri de önem kazanmakta, böylece ürün çeşitliliği artarken çağdaş teknoloji ürünü yeni mallar pazarlara sunulmaktadır. Mal, faktör ve finans piyasaları ulusal sınırları sürekli zorlamakta ve ülkelerin bireysel boyutlarını aşmaktadır. İşte, sınırların gitgide yok olduğu, yük ve yolcu taşımacılığının hareketlendiği böyle bir dünyada iletişimin yanı sıra ulaştırma hizmetleri de eskiden olduğundan çok daha fazla önemli fonksiyonları üstlenir hale gelmektedir [1].

Aslında, ulaşımında dünya çapında sessiz bir devrim yol almaktadır. Mesafeler her geçen gün kısaltmakta uzaklar yakına dönüşmektedir. Hava, kara ve deniz ulaşımı bir yüz yıl önce düşünülmesi bile mümkün olmayan sınırlara ulaşacaktır [2]. XXI. Yüzyılın ilk yıllarının yaşandığı bugünlerde dünya geleneksel siyasi blokların ortadan kalktığı, her alanda liberal eğilimlerin güçlendiği ve teknolojik gelişmenin sınır tanımaz biçimde önemli değişmelere yol açtığı bir dönemden geçmektedir. Ulaştırma ve haberleşme teknolojilerinde meydana gelen hızlı gelişme ise bu sürecin hem ürünü hem de motoru olmakta ve dünyayı ekonomik, siyasal ve kültürel bir küreselleşmeye doğru itmektedir. Bu arada, nasıl mal ve hizmet üretiminin uluslararası standartlarda gerçekleştirilmesi zorunlu hale gelmekteyse, mal ve yolcuların bir yerden diğer bir yere taşımalarında da uluslararası standartlar zorunlu hale gelmektedir.

Artık uluslararası rekabetin boyutları uç noktalara ulaşmış olup bu rekabetten galip çıkmada ulaştırma hizmetleri miktar ve kalite olarak anahtar faktörlerden biri haline gelmiştir. Çünkü yeni pazarlara girmek, yüksek standartlara sahip güvenilir, ucuz ve hızlı ulaştırma sistemlerini gerektirmektedir. Dolayısıyla, dünya ekonomisinde son yıllarda yükselen globalleşmede de yalnızca dış ticaret politikalarının

liberalleştirilmelerine yönelik uygulamalar etkili olmamakta, bunların yanı sıra depolama, iletişim ve ulaştırma sektöründe meydana gelen temel ilerlemeler ve buluşlar da önemli katkılar sağlamaktadır. Bundan öte, artık lojistik diye bir kavram vardır. Üretim maliyetlerinin ve tüketiciye teslim fiyatlarının azaltılmalarına yönelik çalışmalar sonucunda fiziki mal akışının önemli olduğunun ortaya çıkması, hem mikro hem de makro bazda lojistik kavramının eskiden olduğundan daha fazla önem kazanmasına yol açmıştır. Günümüz koşullarında yalnızca üretmek değil, üretimde kullanılan malzeme ve hammaddelerin fabrikalara, fabrikalarda üretilen mallarında pazarlara tam zamanında teslimi ve bunun en uygun koşullarda yapılması, hem firmaların faaliyetlerini geliştirmeleri hem de ekonomik kalkınmanın hızlandırılması bakımından çok önemli hale gelmiştir. Bu yüzden, üretim ve dağıtım işlemleri, lojistik kavramı kapsamında değerlendirilmeye başlamış, ulaştırma hizmetleri piyasasında taşıma organizatörleri (Forwarder) daha bir önem kazanır olmuşlardır [2].

Taşımacılıkta lojistik anlayışının gelişmesi, çeşitli ulaşım alt sistemlerinden en verimli şekilde yararlanılması olanağını vermektedir. Bir ulaşım sistemi, farklı özelliklere sahip karayolu, demiryolu, denizyolu, iç su yolu ve boru hattı gibi çeşitli alt taşımacılık kesimlerinden oluşur ve her biri ayrı avantaj ve dezavantajlara sahiptir. Her bir ulaşım alt sisteminin ekonomik koşullarda taşıdığı eşya türü, taşıma mesafesi ve çevresel özellikleri farklıdır. Örneğin, demiryolları, yük taşımacılığında uzun mesafelerde, özellikle dökme yüklerde, kendi değeri ve zaman değeri düşük olan yük cinslerinde, kapıdan kapıya taşınma gereksinmesi öne çıkmayan, büyük miktardaki ve sürekli taşımalarda tercih edilmesi gereken taşıma türü olurken, kısa mesafeli, parça yükler, kırılabilir ve bozulabilir mallar, zaman değeri yüksek olan, kapıdan kapıya taşınması gerekli olan malların taşınmasında ise genelde karayollarının kullanılması uygun olmaktadır. Karayolu taşımacılığı, küçük ölçekli sanayicilere ve çiftliklere kapıdan kapıya, esnek ve küçük birimli taşımalarda büyük destek sağlayan bir ulaşım sistemidir.

Karayolu taşıma sistemleri; teknoloji, şebekeler (ağlar), modüller (uluslararası ve yerel kurallar ve düzenlemeler), bilgi ve iletişim, lojistik ve hizmet anlayış ve

uygulamalarından meydana gelmektedir. Bu sistemler taşıma operatörleri, iç ve dış müşteriler, ekonomik ve sosyal faktörler ile devletin ortaya koyduğu yasal çerçeve ile sürekli etkileşim halindedir.

Karayolu taşımacılık sektöründe arz ve talebin etkileşiminde destek hizmetler, taşımaya olan talep, güzergah veya alternatif yollar, terminaller, gümrükler, sınırlar, ara geçiş noktaları, araçlar, işletmelerin sayısı, kurallar ve düzenlemeler etkin rol oynamaktadır. Buna göre taşıma sistemleri özellikle teknoloji, iletişim, ekonomi, gibi, dışsal faktörlerden yoğun olarak etkilenmektedir.

Karayolu yük taşımacılığı, ücret karşılığında eşyanın bir yerden diğer bir yere taşınmasına karayolu ile sağlayan ve taşımacı ile gönderici arasında bir sözleşme yapılmasını gerektiren bir taşıma şekli olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre karayolu taşımacılığının dört temel boyutu bulunmaktadır. Bunları;

- Taşınacak eşyanın mevcut olması,
- Eşya taşıma işinin üstlenilmesi,
- Taşımanın ücret karşılığı olması,
- Taşıma türü olarak karayolunun belirlenmesi şeklinde sıralayabiliriz.

Değişen ve gelişen dünya düzeni ile ülkemizde de yeni düzenleme ihtiyacı doğmuş ve eşya taşıma işleri ile ilgili yasal düzenlemeler 10.07.2003 Tarih 4925 Sayılı Kara Taşıma Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu (TTK) tarafından düzenlenmiştir. Ücret karşılığı yapılmayan taşımacılık konusunda TTK hükümleri uygulanamaz [3].

Uluslararası yük taşınmasında diğer taşıma türlerine göre bir karşılaştırma yapıldığında karayolu taşımacılığının şu üstün yönleri bulunmaktadır:

Kapıdan kapıya aktarmasız taşıma ve yükün, yükleme yeri ile boşaltma yerleri dışında boşaltılmaması, eşyanın yıpranmasını en aza indirmektedir. Diğer taşıma türlerinde, örneğin eşyanın limana veya demiryolu istasyonuna ulaşımına kadar bir

yükleme boşaltma, ana taşıma aracına yüklenme, varış yeri limanı veya istasyonunda benzer bir yükleme boşaltmanın yapılması eşyaların daha fazla yıpranmasına sebep olmaktadır.

- Müşterinin istediği ve karayolunun olduğu her noktaya taşıma seçeneği vermektedir.
- Karayolu araçlarının taşıma kapasitelerinin deniz, demiryolu araçlarına göre daha küçük olması nedeniyle, taşımacılık sektöründe daha esnek hareket imkanı sağlanmaktadır.
- Türkiye gibi karayoluyla uluslararası eşya naklinde kullanılabilecek taşıt sayısının talebe göre daha fazla olduğu bölgelerde, rekabet üst seviyelere ulaşmakta ve böylelikle müşteri lehine düşük fiyatların oluşmasına neden olmaktadır.
- Karayolu eşya taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre (deniz, hava, demiryolu, boru hattı vb.) daha az yatırım maliyeti gerektirmektedir.
- Karayoluyla daha düzenli ve sık sefer imkanı bulunmaktadır.
- Göndericinin kendisinin organize ettiği, özellikle küçük çaplı sevkiyatlara oranla taşıma maliyetini azaltmaktadır.
- Ambalajlama ve sevkiyata hazırlamada zaman ve kaynaklardan tasarruf olanağı sağlanmaktadır.

Karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı göndericiye ayrıca şu imkanları da sağlayabilir:

- Kısa sürede teslim edilmesi gereken yükler için süratli sevkiyat yapabilmesine yönelik proje bazlı çözüm yolları ortaya çıkarılabilir.
- Gelişmiş karayolu ağlarının getirdiği hızlı ve güvenli hizmet alma imkanları yaratılabilir.
- Komisyoncular veya taşıma şirketleriyle birebir ilişki içinde çalışma olanağının bulunması sayesinde sevk edilecek eşyaya özel muamele yapılması sağlayabilir.
- Karayolu taşımacılık hizmetleri ile bağlantılı diğer lojistik süreçlerle zenginleştirilerek hizmette çeşitlilik oluşturulabilir.

- Tahmin edilebilen maliyetlerin kolay hesaplanması ile tasarruf sağlanabilir.

Karayolu yük taşımacılığının bu genel üstünlüklerinin yanında diğer taşıma türleriyle karşılaştırıldığı zaman taşıyıcıya sağladığı belirgin faydalarını şu şekilde değerlendirebiliriz;

Dünya ticaretindeki dönüşüm ve yeni oluşumların etkisi yoğun bir şekilde lojistik ve taşıma sektörü üzerinde görülmektedir. Hemen hemen bütün sektörlerle doğrudan ilişkisi olan lojistik, uluslararası pazarlarda rekabet avantajının elde edilmesinde kilit rol üstlenmektedir. Ürün ve/veya hizmetlerin hedef pazarlara rakiplerden bir adım önde olarak daha hızlı ve daha ekonomik bir biçimde ulaştırılması uluslararası lojistik faaliyetlerinin özünü teşkil etmektedir.

Uluslararası ticaret eğilimleri, lojistik sektörünü daha iyi anlayabilmek ve yorumlayabilmek için büyük katkı sağlamaktadır. Her sektörde yaşanan rekabet ve köklü değişimler beraberinde çarpan etkisi yaparak lojistik alanında da etkisini göstermektedir. Rekabet ortamı, yatırım maliyetleri, hızlı ve esneklik açısından lojistik hizmetlerin vazgeçilmez bileşeni olan karayolu eşya taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine göre daha fazla avantajı bulunmaktadır.

Uluslararası karayolu eşya taşımacılığının bir kısım üstünlükleri olmasına rağmen, bazı olumsuz yönleri de bulunmaktadır. Bunlar:

- Karayoluyla yapılan taşımacılıkta ihracat ve ithalat ülkeleri arasında yükün transit geçtiği ülkelerde uyulması gereken gümrük mevzuatları bulunmaktadır. Buna karşılık deniz ve havayolunda çoğunlukla ithalatçı ve ihracatçı olarak ülkeler arasında transit geçiş ülkeleri bulunmamaktadır. Karayoluyla yapılan taşımacılıkta, transit gümrükler ilave bekleme süreleri oluşturmaktadır.
- Numune veya benzeri nitelikte taşınacak eşyanın düşük miktarda olması halinde bu eşyanın bir araç içinde sevk yerlerine ayrı ayrı ulaştırılması gerekmektedir. Parsiyel malların toplanması, dağıtımı, zaman ve maliyet yönünden olumsuzluk

yaratmaktadır. Havayolu, parsiyel taşımalarda zaman ve maliyet yönünden karayoluna göre daha tercih edilebilen bir taşıma türüdür.

- Ağır ve yüksek hacimli eşyaların karayolu taşıma mevzuatına uyumlu olmaması, taşınmalarını çoğunlukla imkansız hale getirmektedir. Bu tür eşyaların demiryolu ve denizyoluyla taşınması daha verimli olmaktadır [4].

2. KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ MEVCUT DURUMU

Uluslararası Yük Taşımacılık Sektörü mevcut kapasitesi, ülkeye sağladığı katkı ve sağladığı istihdam olanakları ile çok önemli bir yere sahiptir. Uzun yıllar sadece kara yoluna bağlı kalan sektör taşıma türlerini çeşitlendirmiş, özellikle RO-RO taşımacılığının sağladığı katkı ve çıkarılan yeni yasal mevzuatlarla geleceğe daha güvenle bakar hale gelmiştir.

Kara taşımacılığının en güçlü yanı, malların diğer taşıma şekillerinde görülmeyen esneklik ve düşük fiyatla Avrupa'nın her yanına taşınabilmesini sağlamasıdır. Bu sektörün vazgeçilmezliği kabul edilmekle beraber mevcut durumu hassaslık arz etmektedir. Zira sektörün hayli bölünmüş olması ve mal gönderenler ile sanayi tarafından gelen fiyat baskıları nedeniyle marjlar daralmıştır. Bu da bazı kara nakliye şirketlerinin fiyat kırmalarına ve bunu karşılamak için sosyal ve emniyetle alakalı mevzuatı gözardı etmelerine yol açmaktadır.

AB nakliyecileri mal gönderenlere karşı korumak amacıyla sözleşmelerde bazı kozların uyumlaştırılmasını sağlayan ve onlara akaryakıt fiyatlarında büyük artış olması halinde tarifelerini revize etme olanağı veren bir mevzuat önerisi getirmiştir.

Ayrıca kara taşımacılığı hizmetlerinin gerçekleştirilme şeklinin bir yandan da sosyal mevzuat ve işçi hakları kurallarına uyacak şekilde modernleştirilmesi ve haksız rekabeti önlemek üzere denetim prosedürlerin uyumlaştırılması da planlanmaktadır⁴

Karayolu ile yük taşıma sektörü faaliyetlerini 12 bölge müdürlüğü çatısı altında yürütmektedir. Uluslararası taşımacılık yapmaya yetkili (C-2 yetki belgesine sahip) firmaların ve araç sayılarının bölge müdürlüklerine dağılımları aşağıdadır.

Çizelge 2.1. Uluslararası Yük Taşımacılığı Yapan Firmaların Bölge Müdürlüklerine Dağılımı (Roder Gen.Md.lüğü Verileri)

Bölge Müdürlükleri	Firma Sayısı	Çekici Sayısı	Kamyon Sayısı	Y.Röm Sayısı.	Tanker Sayısı	Römork Sayısı	Toplam Kapasite
ANKARA	141	3 689	362	3 661	2 155	134	146 706
İSTANBUL	386	11 310	2 085	13 671	-	1 380	449 938
İZMİR	57	1 658	139	1 963	24	113	59 482
ADANA	323	9 162	496	10 146	124	85	204 894
BURSA	19	428	80	505	-	31	15 754
ANTALYA	3	57	1	73	-	2	2 099
TRABZON	42	1 129	131	1 260	-	-	31 091
SAMSUN	12	296	6	318	-	-	13 476
ERZURUM	16	359	247	404	7	-	15 686
DİYARBAKIR	90	1 868	535	2 036	526	-	70 860
BOLU	56	1 342	182	1 640	-	-	54 200
SİVAS	3	62	3	86	-	-	2 262
GENEL TOPLAM	1 150	31 360	4 267	35 763	2 836	1 745	857 405

Mevcut araç sayısı ve kapasite değerlendirildiğinde sektörün yaklaşık 35 000 sürücü ile 20 000 den fazla personele direkt, bu miktarlardan çok daha fazla personele endirekt istihdam olanağı sağladığı görülebilir, bu da uluslararası yük taşıma sektörünün önemi daha net olarak ortaya koyar.

Sektörün ekonomiye katkısı tabiki sağladığı istihdam olanakları ile sınırlı değildir. İhracat ve ithalatın büyük bölümünün taşınmasını sağlarken ülke ekonomisine de önemli döviz girdisi sağlamaktadır. Sektörün yıllar itibarı ile sağladığı döviz girdisi Çizelge 2.2’de sunulmuştur. Tabloda görüldüğü üzere uluslararası taşımacılık sektörü Türkiye ekonomisine büyük bir döviz girdisi sağlamaktadır.

Çizelge 2.2. Karayolu Yük Taşımacılığı Sektörünün Sağladığı Döviz Getirisi (TÜİK verileri)

YILLAR	TAŞINAN MALZEME MİKTARI (TON)	SAĞLANAN DÖVİZ GETİRİSİ (USD)
1996	7 577 781	1 442 057 200
1997	8 036 905	1 699 909 464
1998	7 433 880	1 471 014 304
1999	7 035 935	1 362 426 565
2000	7 684 038	1 468 156 015
2001	8 391 364	1 369 582 453
2002	11 008 395	1 470 951 085
2003	15 384 691	2 361 165 020
2004	19 914 741	3 204 497 299
2005	21 756 567	3 225 642 109

Karayolu ile sınır kapılarına göre ve taşıma yapılan ülkelere göre istatistikler Çizelge 2.3’tedir. Çizelgede miktarı çok az olan taşımalar dahil edilmemiştir. Çizelge değerlendirildiğinde, Almanya’ya ve İtalya gibi AB ülkelerine taşımaların büyük oran teşkil ettiğini, Irak, İran, Yunanistan, Bulgaristan, Azerbaycan gibi yakın ülkelere taşımaların yoğun olarak karayolu ile yapıldığını, yine Orta Asya ve Rusya’ya da yoğun taşımaların yapıldığı görülebilir.

Çizelge 2.3 Türkiye'nin ülkelere göre ihraç taşımaları

Ülke	ARAÇ/(SEFER) SAYISI							
	2000	2001	2002	2003	2004	2004	2005	Değişim
AFGANİSTAN	32	458	758	1 161	3 195	2 354	1 745	-25,87
ALMANYA	42 491	39 451	46 080	55 263	61 285	45 158	47 230	4,59
ARNAVUTLUK	2 121	2 358	2 365	2 895	3 192	2 285	2 802	22,63
AVUSTURYA	5 892	6 066	5 505	6 213	6 073	4 401	5 366	21,93
AZERBAYCAN	5 159	3 857	6 060	7 857	8 160	5 545	8 232	48,46
B.A.E	1 823	2 119	1 842	757	729	505	727	43,96
BELÇİKA	3 908	4 644	4 593	5 876	5 881	4 530	3 515	-22,41
BEYAZ RUSYA	88	163	277	102	95	62	166	167,74
BOSNA	47	33	72	90	176	151	553	266,23
BULGARİSTAN	4 587	6 640	6 225	8 403	13 529	9 224	12 799	38,76
ÇEK CUM.	514	457	633	860	1 026	715	1 072	49,93
DANİMARKA	901	967	985	1 085	1 282	918	1 178	28,32
FİNLANDİYA	189	76	94	127	179	119	256	115,13
FRANSA	12 279	12 947	14 838	17 099	18 421	13 989	14 261	1,94
GÜRCİSTAN	7 010	10 933	8 683	13 171	13 686	10 077	12 267	21,73
HRVATİSTAN	1 621	1 688	2 073	2 710	2 546	1 961	1 970	0,46
HOLLANDA	6 722	6 042	7 023	7 358	8 395	6 044	6 069	0,41
IRAK	49 192	93 404	70 858	163 922	253 764	186 713	205 996	10,33
İNGİLTERE	8 192	8 937	13 073	14 892	17 469	12 821	12 914	0,73
İRAN	13 999	12 981	11 388	17 347	23 059	16 801	11 362	-32,37
İSPANYA	1 435	1 568	1 802	2 770	3 843	2 737	3 137	14,61
İSVEÇ	1 079	1 280	1 467	1 876	2 210	1 630	1 808	10,92
İSVİÇRE	2 432	2 335	1 708	1 978	2 151	1 657	1 452	-12,37
İTALYA	20 552	18 856	20 922	25 530	30 492	21 851	27 379	25,3
KAZAKİSTAN	3 334	3 227	3 606	5 750	4 161	3 322	3 388	1,99
KIRGIZİSTAN	580	563	714	1 119	1 368	1 000	746	-25,4
KUVEYT	836	1 114	1 384	444	644	446	516	15,7
LİTVANYA	121	43	95	97	126	112	90	-19,64
LÜBNAN	846	1 381	1 553	1 415	1 490	1 032	1 415	37,11
LÜKSEMBURG	167	166	151	182	241	165	241	46,06
MACARİSTAN	1 897	2 516	3 378	4 100	4 612	3 156	3 860	22,31
MAKEDONYA	5 513	4 989	5 065	5 117	5 043	3 824	3 519	-7,98
MOLDAVYA	445	577	711	988	1 232	843	1 035	22,78
NAHCIVAN	3 425	3 819	2 779	5 950	7 591	5 845	7 462	27,66
NORVEÇ	135	87	143	158	327	252	249	-1,19
ÖZBEKİSTAN	2 282	2 115	2 655	4 070	1 454	779	2 345	201,03
POLONYA	2 033	2 419	3 443	3 375	5 267	3 788	3 690	-2,59
ROMANYA	11 611	14 805	16 273	22 715	25 391	18 119	24 097	32,99
RUSYA	10 514	10 146	10 301	10 378	11 798	8 303	10 148	22,22
S. ARABİSTAN	5 515	7 698	6 616	8 565	7 147	4 954	6 843	38,13
SLOVAKYA	285	487	467	723	400	256	476	85,94
SLOVENYA	562	678	730	621	1 090	854	768	-10,07
SURİYE	4 194	6 132	5 011	4 843	4 573	3 169	5 891	85,89
TÜRKMENİSTAN	2 407	2 411	3 335	5 093	4 995	3 446	3 591	4,21
UKRAYNA	1 374	1 530	1 664	1 724	1 761	1 184	2 060	73,99
ÜRDÜN	3 529	5 187	4 275	4 091	6 994	4 847	7 689	58,63
YUGOSLAVYA	60	696	4 216	4 693	5 398	4 243	4 301	3,38
YUNANİSTAN	8 506	11 581	15 024	16 317	19 974	14 540	16 449	13,13
Toplam	262 515	322 695	323 027	471 954	604 256	438 992	493 257	

Çizelge 2.4. Türkiye'nin Ro-Ro hatlarından taşınan araç istatistikleri (DİE İstatistiki Verileri)

	2005 (8 AY) /ARAÇ SAYISI			2004 /ARAÇ SAYISI			2003 /ARAÇ SAYISI			2002 /ARAÇ SAYISI		
	TÜRK	YABANCI	TOPLAM	TÜRK	YABANCI	TOPLAM	TÜRK	YABANCI	TOPLAM	TÜRK	YABANCI	TOPLAM
HAYDARPAŞA-TRİESTE	37 184	2 193	39 377	52 271	3 335	55 606	51 205	2 842	54 047	41 980	2 615	44 595
ÇEŞME – TRİESTE	11 906	642	12 548	15 073	1 149	16 222	13 016	882	13 898	11 369	703	12 072
AMBARLI – TRİESTE	11 780	1 618	13 398	17 530	2 457	19 987	14 934	2 106	17 040	15 798	2 551	18 349
SAMSUN-NOVOROSSISKY	8 810	1 401	10 211	9 734	1 506	11 240	7 456	624	8 080	7 662	249	7 911
SAMSUN-ILYICHEVSKY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZONGULDAK-UKRAYNA	3 167	2 269	5 436	3 541	1 905	5 446	3 516	1 558	5 074	2 936	1 459	4 395
RİZE-POTİ	1 844	24	1 868	2 903	141	3 044	3 415	315	3 730	656	45	701
TRABZON-SOCHI	1 115	0	1 115	1 609	0	1 609	1 651	0	1 651	2 035	11	2 046
Toplam	75 806	8 147	83 953	102 661	10 493	113 154	95 193	8 327	103 520	82 436	7 633	90 069

	2001 /ARAÇ SAYISI			2000 /ARAÇ SAYISI			1999 /ARAÇ SAYISI		
	TÜRK	YABANCI	TOPLAM	TÜRK	YABANCI	TOPLAM	TÜRK	YABANCI	TOPLAM
HAYDARPAŞA-TRİESTE	39 505	1 063	40 568	43 243	535	43 778	39 874	971	40 845
ÇEŞME – TRİESTE	8 982	357	9 339	7 739	75	7 814	6 642	81	6 723
KUMPORT – TRİESTE	7 783	81	7 864	5 019	17	5 036	2 513	2	2 515
TEKİRDAĞ – TRİESTE	12 193	2 372	14 565	16 577	2 427	19 004	11 740	959	12 699
SAMSUN-NOVOROSSISKY	7 930	105	8 035	8 720	366	9 086	9 082	326	9 408
SAMSUN-ILYICHEVSKY	13	90	103	48	384	432	106	602	708
ZONGULDAK-UKRAYNA	2 355	1 187	3 542	2 258	658	2 916	1 646	319	1 965
RİZE-POTİ	0	0	0	1 091	70	1 161	0	0	0
TRABZON-SOCHI	2 214	0	2 214	2 003	3	2 006	3 350	11	3 361
ÇEŞME - BARI/BRIN/ANC.	0	0	0	103	1	104	33	29	62
DERİNCE – KÖSTENCE	0	0	0	0	0	0	5	0	5
DERİNCE-ILYICHEVSKY	0	0	0	0	0	0	133	62	195
TOPLAM	80 975	5 255	86 230	86 801	4 536	91 337	75 124	3 362	78 486

Not: İhraç ve Transit Yüklü Araçlar Dikkate Alınmıştır.

Çizelge 2.4’de Türkiye tarafında Ro-Ro hatlarından yapılan taşımalar görülmektedir. Karadeniz Ro-Ro hatlarının değerlendirmesinde ise bölgede taşımacılığın en çok yapıldığı ülke olan Rusya’ya yapılan ihraç taşımaları hakkında genel bir fikir oluşturacağı değerlendirilmektedir.

Çizelge 2.5’teki tabloda da görüldüğü üzere, Rusya’ya yönelik ihraç taşımalarımızın %98’lik bir bölümü Karadeniz’deki Ro-Ro hatlarından yapılmaktadır. Ro-Ro ile yapılan taşımalarda ise Samsun-Novorossisky hattı 2004 yılında %68’lik ve 2005 yılının ilk 3 ayında ise %80’lik bir pay almıştır. 2005 yılında bu hattın payının yükselmesinin genel olarak; hatta daha fazla geminin sefer yapmasından ve Ukrayna’da yaşanan geçiş belgesi probleminden dolayı firmaların bu hatta yönelmesinden kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Görüldüğü üzere Türkiye tarafından Rusya’ya yönelik sefer yapılan bu hatlardan, toplam Rusya ihraç taşımalarımızın 2004’te %67’sini ve 2005’in ilk 3 ayında ise %78’ini gerçekleştirmiştir [4].

Türk firmalar tarafından en çok kullanılan Ro-Ro hatlarını gösteren harita Harita 2.1’ dendir.

Çizelge 2.5. Türkiyeden Rusya' ya ihraç taşıma yapan araçların kapılara göre dağılımı (DİE Verileri)

ARAÇ SAYISI

YILLAR	K.KULE	DERİNCE- KÖSTENCE	DERİNCE- ILYCHEV	ZON.- UKR.	ZON.- NOV.	SAM.- NOV.	TRABZON	RİZE- POTİ	SARP	TÜRKGÖZÜ	GÜRBULAK	TOPLAM
1997	791	8	391	1 846	262	21 441	2 865	-	10	52	34	27 700
1998	281	20	169	1 192	527	14 177	2 776	-	39	12	39	19 232
1999	107	-	24	831	-	8 230	3 350	-	2	-	16	12 560
2000	102	-	-	1 020	-	7 353	2 003	-	7	-	29	10 514
2001	149	-	-	1 045	-	6 713	2 214	-	5	-	20	10 146
2002	237	-	-	1 438	-	6 531	2 035	-	54	-	6	10 301
2003	570	-	-	2 367	-	5 693	1 651	8	77	-	12	10 378
2004	238	-	-	2 055	-	7 850	1 609	7	21	-	18	11 798
2004 (3 AY)	48	-	-	565	-	869	18	-	10	-	3	1 513
2005 (3 AY)	38	-	-	436	-	1 807	11	1	1	-	9	2 303



Harita 2.1. Sık Kullanılan Ro-Ro Hatları (Roder Gen.Md.lüğü Verileri)

3. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA ULUSLARARASI ÖRGÜTLER

Uluslararası karayolu eşya taşımacılığında etkili olan örgütler:

- Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UNECE)
- Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (CEMT-UBAK)
- Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU)
- Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI)
- Uluslararası Taşıma Organizatörleri Dernekleri Federasyonu'dur (FIATA)

Karayolu taşımacılık endüstrisinin bu örgütler vasıtasıyla Türkiye ve yurt dışı ulaştırma ve taşımacılık politikalarının irdelenmesi, işletmelerin ve ülkelerin dış ticarete rekabetçi üstünlüğü sağlamasında önemli bir fonksiyonu olacaktır.

3.1. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (Unece)

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UNECE); İç Ulaşım Komitesi, Karayolu Trafik Güvenliği, Bozulabilir Maddeleri Taşınması, Kombine Taşımacılık, Tehlikeli Maddelerin Taşınması çalışma gruplarından oluşmaktadır.

İç Ulaşım Komitesinde yapılan görüşmeler sonrasında çeşitli Avrupa Birliği üye ülkelerin katıldığı anlaşmalar aşağıdaki gibi sıralanır:

- CMR-Eşyalarının Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesini İlişkin Anlaşma: Türkiye'nin Sözleşmeye taraf olmak prosedürü tamamlanmış olup, 30 Ekim 1995 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.
- TIR Sözleşmesi- TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi: Türkiye'nin 1985 yılında kabul ettiği sözleşme halen uygulanmaktadır.
- ADR- Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması: Türkiye'nin Anlaşmaya taraf olabilmesi amacıyla çalışmalar başlatılmış olup, Dışişleri Bakanlığınca onay için Başbakanlığa gönderilme aşamasındadır.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ), İslam Kalkınma Teşkilatı (İKT) gibi uluslararası kuruluşlar için de kara ulaştırmasına ilişkin konular Türkiye tarafından izlenmekte ve gerekli çalışmalar yapılmaktadır.

3.2. Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (CEMT-UBAK)

Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) 1953 yılında Avrupa'nın sınır geçişlerinin kolaylaştırılması, ülkelerarası ulaştırma ve gümrük mevzuatının uyumlaştırılmasının sağlanması amacıyla kurulmuştur. Kuruluşun yapmış olduğu başarılı çalışmalar nedeniyle işlevi Avrupa sınırlarını da aşarak 41 üye ülke ile bazı Orta Asya ve Kuzey Avrupa ülkelerini de kapsar konuma ulaşmıştır. UBAK çalışmalarını çalışma grupları halinde sürdürmektedir. Daimi sekretarya Paris'te bulunmaktadır.

Türkiye'nin de kurucu üyesi olduğu konferansın çalışmalarından taşımacılığın geliştirilmesi, trafik, karayolu güvenliği, çevrenin korunması gibi konular öncelik taşımaktadır.

3.3. Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI)

Güneydoğu Avrupa Ortak Girişim (SECI); 11 ülkenin katılımı ile kurulmuştur. Bu girişime Birleşmiş Milletler Avrupa ekonomik işbirliği (UNECE) ve Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) destek vermektedir. SECI girişiminin amacı, bölge ülkeleri arasında karayolu eşya taşımaya yönelik sınır geçişlerinin kolaylaştırılması ve ticaretin arttırılmasıdır. Bu amaca yönelik ortak girişim üye ülkeleri arasında 1999 yılında Mutabakat Zaptı sonuçlandırılmıştır. Türkiye de taraf ülke olarak imzalamış, 1999 yılında Mutabakat Zaptı yürürlüğe girmiştir.

3.4. Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU)

Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU); dünyadaki karayolu taşımacılık alanında nakliye operatörleri, taşıma şirketlerinin sahipleri, kamyon, taksi, otobüs olmak üzere

tüm sektörü temsil eden bir organizasyondur. 1946 yılında İtalya’da kurulmuş olan bu örgütün bugün 68 ülkede 151 üyesi bulunmaktadır. IRU’nun misyonu karayolunda çevreye duyarlı, emniyetli olarak mal ve insanların taşınmasını sağlamak, yüksek mesleki standartlara ulaşmak olarak belirtilebilir. IRU’nun en önemli uygulamalarının başında uluslararası eşya taşımasında TIR Sistemi’nin garantörlüğünü yapması gelmektedir. Örgütün temel amaçları şu şekil de belirtilebilir;

- Araçların emniyetli, temiz ekonomik yakıt tüketimini sağlayacak girişimlerde bulunmak ,
- Filo yönetiminde araç bakımı ve çalışma koşullarını düzenlemek,
- Karayolunun emniyetli hale gelmesine yardımcı olmak,
- Çevreye duyarlı araçları teşvik etmek,
- Ülkelerarası resmi düzeyde ve uluslararası sivil toplum kuruluşları ile sıkı işbirliği içinde bulunmak,
- Karayolunun daha emniyetli ve daha az dokümanla iş yapılabilmesi için uluslararası uyumlaştırma ve basitleştirme usulleri üzerinde çalışmak,
- Üyelerini ulusal ve uluslararası düzenlemeler konusunda bilgilendirmek,
- Uluslararası taşımacılık ve ticarete engelleri ortadan kaldırmaktır.

Türkiye’de karayolu eşya taşıması ile ilgili sektörü temsil eden önemli kuruluşlar ise Ulaştırma Bakanlığı ve Gümrük Müsteşarlığı başta olmak üzere devletin tüm yetkili kurumları, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTİKAD), Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) ve Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği (RODER) dir [5].

4. ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞININ ÖGELERİ

Uluslararası karayolu taşımacılığının fiziksel eşya akışında rol oynayan üç temel ögesi bulunmaktadır. Bunlar sürücüler, araçlar ve yükler olarak belirtilebilir.

4.1. Sürücüler

Araçların sürücüleri, farklı prosedür ve uygulamaların bulunduğu uluslararası geçişlerde önemli konulardan biridir. Araç sürücülerinin çalışma ve dinlenme süreleri, çalışma koşulları yasal düzenleme AETR Sözleşmesinde belirtilmektedir. Avrupa birliğinde sürücülerle ilgili düzenleme ise 1985 yılı ve 3820/85/EC sayılı talimatında belirtilmektedir.

Taşıma şirketleri için TIR sürücüleri, müşteri ile sürekli yüz yüze gelmesi nedeniyle hayati derecede önemlidir. Sürücülerin kılık kıyafeti, iş bilgisi ve tecrübesi, nakliye operasyonunun başarısını etkileyen önemli unsurların başında gelmektedir. Bu nedenle sürücünün seçilmesi, işe alınması ve uygulamanın bir parçası haline gelmesi taşıma şirketleri için kritik bir faktördür. Sürücülerden beklentiler genel olarak şu başlıklar altında toplanabilir:

- Sürücünün dürüst ve güvenilir olması,
- Araç kullanımında ehil olması,
- Gümrük işlemlerini ve dökümantasyonu bilmesi,
- Yükleme ve boşaltmalara nezaret etmesi,
- Düzenli olarak şirket merkezine yol, yük ve gümrük konuları başta olmak üzere tüm konular hakkında rapor vermesi,
- Müşteri ile sağlıklı iletişim kurabilme yeteneği olması,
- Kıyafet ve davranışları ile şirketi temsil edebilir nitelikte olmasıdır [5].

4.2. Araçlar

CMR Anlaşmasında "taşıt" sözcüğü 19 Eylül 1949 tarihli Yol Trafik Anlaşması 4 ncü maddesinde tarif edilen, motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar anlamına gelir.

Ulaştırma Bakanlığının Eşya Taşınmasına Dair Yönetmeleğine göre, uluslararası eşya taşımalarında kullanılacak taşıtlardan; yaşının 15 yaşında büyük, istihab haddinin 10 tondan küçük olmaması zorunludur. Taşıtın yaşı, fabrikasından imal edildiği tarihten sonra gelen ilk takvim yılı esas alınarak hesaplanır, römork ve yarı römorklarda yaş şartı aranmaz. Çekici, römork ve yarı römork ile birlikte bir taşıt sayılır. (C3), (C4) ve (E) türü yetki belgesi sahibi olan taşımacıların yapacakları taşımalarda taşınan eşyanın ve taşıtın özelliği dikkate alınarak, taşıtların istihab hadleri Ulaştırma Bakanlığınca daha düşük tutulabilir [3].

Uluslararası taşıma yapabilmek için Ulaştırma Bakanlığının istemiş olduğu (C1) ve (C2) türü yetki belgesi olan taşımacıların yapacakları taşımalarda taşınan eşyanın miktarı, cinsi, taşıma süresi ve mesafesi dikkate alınarak taşıtların istihab haddi Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirli bir süre için 5 tona kadar düşürülebilir, yaşları da 20 ye kadar yükseltilebilir [6].

Bakanlar Kurulunun 17.02.1995 tarih ve 95/65976 sayılı kararına gör Avrupa'ya yönelik olmayan yurtdışı taşımalarda kullanılacak taşıtlarda yaş sınır aranmamaktadır.

Uluslararası taşımadaki bu kısıtlamalar Türkiye açısından Avrupa Birliğine ve diğer Avrupa ülkelerine transit geçiş yapabilmek için minimum standartları oluşturur. Birçok halde mevzuata uyulmadığından uluslararası taşımacılık engellenmektedir.

Uluslararası karayolu eşya taşımacılığında kullanılan araçlar yükleme hacimlerine göre farklılıklar taşımaktadır. Genel olarak en çok kullanılan taşıma araçları, kuru yük semi treyler, optima, jumbo araçları şekilde sınıflandırılabilir [5].

4.3. Yükler

Karayolu taşımacılığında yükler niteliklerine göre iki gruba ayrılabilir.

- Genel Yükler
- Özellik Taşıyan Yklerdir

Genel Yükler; zel bir hizmet veya depolama gerektirmeyen, tehlikeli madde, bozulabilir gıda veya canlı hayvan sınıfına girmeyen kuru ve temiz göndermeye “genel yük” denir

4.3.1. Genel yüklerin taşınmasında dikkat edilecek hususlar

rnlerin taşınmasında ortaya çıkan ezilme, kırılma, deformasyon gibi etkilenmeler başlıca üç faktörden kaynaklanmaktadır. Bunlar;

- Malların birbirlerine arpması,
- Sarsıntı (Titreşim),
- İstiflemedir.

Çarpma ve sarsıntıyla ortaya çıkan zararın boyutu yol ve taşıtın niteliği ile istiflemeye bağlı olarak değişir. Özellikle dökme taşımacılıkta yığın yüksekliklerde zedelenme oranı artmaktadır. Ambalajlı rnlerin mekanik etkilerden korunması veya ortaya çıkan zararların en az düzeyde tutulması için üzerinde durulması gereken hususlar şunlardır:

- Ambalajların karayolu taşımına uygun olması,
- Yüklemeye zen gösterilmesi,
- İstif sayısı ile yükleme güvenliğinin kontrol edilmesi,
- Paletli yüklerde palet içindeki birim sayısının azaltılması,

- Yüklemeye kadar elleçlemelerin en aza indirilmesi, mümkünse işletme içerisinde taşımanın bant ve konteynerle yapılmasıdır.

Taşıma sırasında hasarın oluşmaması için yükleme ve taşıma firmalarının şu konulara özen göstermesi gereklidir:

- Yüklenecek eşya doğru araca yüklenmeli ve müşteriye sevk edilmesi için depo içinde özenle korunmalı ve etiketlenmelidir.
- Araca eşyanın yüklenmesinin uygun şekilde yapılıp yapılmadığı uygunluğu kontrol edilmelidir. Treylerde toz, ıslaklık, tavanında delik ve yırtık olmamalıdır. Uygun olmayan araçlar uygun olanlarıyla değiştirilmeli veya aksaklıkları giderilmelidir.
- Kolili veya paketli yüklerde malların birbirleriyle sürtünmesi ve çarpmasını önlemek üzere tel, ahşap malzeme veya kartonla sıkıştırılmalıdır.
- Araç hacminden daha az miktardaki yükler için hava yastıkları kullanılmalıdır.

4.3.2. Özellik taşıyan yükler

Uluslararası karayolu eşya taşımacılığında özellik taşıyan yükler ise şunlardır:

- Bozulabilir gıda maddeleri,
- Tehlikeli maddeler,
- Canlı hayvanlar.

Bir kısım yükün taşınması özellik arz etmektedir. Bu ürünlerin araçlara yüklenmesi, taşınması ve boşaltılması diğer sıradan yüklerin taşınmasına göre bir kısım ilave özellikler taşımaktadır.

Bozulabilir gıda maddelerinin taşınması, ürünlerin sıcak ve soğuktan etkilenmemesi bozulmaması ve uygun koşullarda sevk edilmesi için gerekli teknik koşulları gerektirmektedir. Bu amaçla araçların ısıtma – soğutma sistemleri olmalıdır.

Bozulabilir maddelerin kara yolundan nakline yönelik kurallar Uluslararası Taşınması Konvansiyonu (ATP) tarafından düzenlenmiştir. Bu anlaşmaya Türkiye henüz taraf olmamakla birlikte, taraf olunması yönünde çalışmalar yapılmaktadır.

Isıtma-soğutma cihazının sağlam, bakımlı ve işler durumda olması, soğutucu gazına dikkat edilmesi, aracın kayışları, elektrik aksamı, gaz borularının kontrol edilmeleri gerekmektedir. Araç kasasının dışarıdan hava alıp almadığı kontrol edilmeli, yan duvarların taban ve tavandan hava sirkülasyonu sağlanmalı ve buna göre yükleme yapılmalı, arka kapıları hava almayacak şekilde örtülü olmalıdır.

Bozulabilir ürünlerin taşınmasında taşınacak mal için;

- Mümkün olduğu takdirde her bir araca aynı cins mal yüklenmesi,
- Mümkün değil ise çeşitli fakat aynı ısı derecesi isteyen malların aynı araca yüklenmesi,
- Bir araca birbirini bozacak mal yüklenmemesi,
- Araca yüklenecek mal için ısı tespitinin bunlara ilişkin cetvellere bakılarak yapılması ve soğutucu cihazının buna göre ayarlanması,
- Taşınacak mal bir soğuk hava deposundan alınıyor ve depoda hangi derecede saklanmış ise araçta aynı ısı derecesinde saklanması,
- Gerek dışarıda gerekse bir soğuk hava deposundan alınan malın bozuk olup olmadığının kontrolü gerekmektedir,
- Bozulabilir maddelerden bazıları gereken ısı derecesinde muhafaza edilseler bile belli bir zaman sonra da vasıflarını kaybederler. Bu nedenle bozulabilen maddelerin bir an evvel alıcısına teslimi önemlidir. Bunun için günde yaklaşık 700 km.yol kat edilmesi gereklidir.
- Söz konusu mesafenin kat edilmesi aracın arıza yapmaması ile mümkündür. Bunun için araca yapılacak bakımın yanı sıra aracın lastiklerinin de yeni olması gerekmektedir.

- Araç, herhangi bir sebeple yolda arıza veya gecikme yaparsa durum sürücü tarafından vakit geçikmeksizin firması kanalıyla göndericisine ve alıcısına bildirmelidir. Bu bildiride konu tüm açıklığı ile alıcı ve yükleyici firmaya iletmeli, hiçbirşey gizlenmemelidir.
- Arıza motor aksamında ise araç bir bakım yerine, soğutma cihazında ise en yakın hava cihaz bakımı yerine götürülmelidir.
- Bütün tedbirlere rağmen araçta meydana gelen arızanın giderilmesi uzun sürecek ve bu müddet içinde malların bozulması tehlikesi varsa bu takdirde firmaya haber vererek durum bildirilmelidir;
- Arıza yalnız soğutma cihazında ise taşınan mal, sebze gibi bozulması nispeten güç maddeler ise aracın ön ve arka havalandırma kapakları açılarak yola devam edilir.
- Alınan bütün tedbirlere rağmen taşınan malda bozulma ve hasar görülür ise sürücü hiç zaman kaybetmeden bir taraftan durumu firmasına bildirirken diğer taraftan malı sigorta eden şirketten bir gözlemci ister, hasar miktar ve nispeti ile hasarın taşımadan meydana gelip gelmediği tespit ettirilir.

Sürücü, yurt dışına çıktıktan sonra hem kendi firmasının, hem de göndericinin temsilcisi olarak değerlendirilebilir. Böyle bir şahıs, mesleki bilgisinin yanında ahlak ve karakteri ile de herkesin itimat ve saygısını kazanmış olmalıdır.

4.3.3 Tehlikeli maddelerin taşınması

Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması olan ADR Sözleşmesi (ADR:Accord Dangereux Routier) 30 Eylül 1957'de Cenevre'de düzenlenmiş olup, karayolu ile uluslararası taşımacılıkta güvenliğin arttırılmasını amaçlanmaktadır. Bu sözleşmeyle;

- Taşınması yasaklanan tehlikeli malların uluslararası nakliyesi kabul edilemez. Bu maddelerin dışındaki diğer tehlikeli malların nakliyesi Avrupa Birliği'nce tanınan ADR Sözleşmesi'ndeki kurallar çerçevesinde yapılmaktadır .

- Bu sözleşmenin kapsamı, tehlikeli maddelerin hava, deniz, kanal, kara ve demiryolu taşımacılığında geçerli olup, tehlikeli maddeler nakliyesinde kuralları düzenlemektedir.
- ADR Sözleşmesi aynı zamanda ortaya çıkabilecek, herhangi olumsuz bir durumda taşımacılık işlemine katılan insanların hayatı, çevre, hayvan ve bitkilerin çıkabilecek tehlikelere karşı korunması için gerekli önlemlerin alınmasına, taşımacılığın ekonomik olarak yapılabilmesine imkan sağlamaya yöneliktir.

Tehlikeli Maddelerin Taşınmasında Özellikli Noktalar

Tehlikeli maddelerin taşınmasında ADR sözleşmesinde belirtilen bazı ilave kurallara uyulması zorunludur. Bunlar;

- Tehlikeli mallarla ilgili taşıma evraklarının taşıma sırasında bulundurulması gerekir.
- Ateş ve kıvılcım çıkartacak maddelerin yükleme ve boşaltılması sırasında dikkatli davranılmalıdır.
- Sınır ötesi taşımalarda bir adet 2 kg lık yangın söndürme tüpünün bulundurulması zorunludur.
- Aracın elektrik donanımları araçta yüklü bulunan yanıcı gazları ve gaz buharlarını tutuşturmayacak şekilde olmalıdır.
- Bazı araçlar park esnasında korunmalıdır.
- Çöplerin nakliyesinde kullanılacak olan araçlara üzerinde bir “A” harfi bulunan tabela takılmalıdır.

ADR kurallarının düzenlemeleri şunlardır:

- Yetki ve sorumluluklar,
- Araçlar ve araçların donanımı,
- Tehlikeli maddelerin sınıflandırılması,
- Paketleme kuralları

ADR Kuralları ile birlikte aşağıdaki konularda dikkate alınmalıdır;

- Suların korunması,
- Geri dönüşüm ve çöp,
- Tehlikeli ürün düzenlemesi,
- Basınçlı kaplar düzenlemesi.

4.4. Canlı Hayvan Taşımacılığı

Uluslararası taşımacılıkta taşınan eşyalardan biri de canlı hayvanlardır. Canlı hayvan taşımacılığı bu konuda deneyimli, uzman ve özel araçlarla yapılan bir taşımacılıktır. Bu tür taşımacılık diğer ürün taşımalarına göre çok daha fazla prosedürlere tabidir.

Canlı hayvanların taşınmasında, taşıma süresi boyunca sürücü ve yardımcısı dışında bu hayvanların beslenmesi, havalandırılması, bakımı konularında görevli bir kişide olmalıdır. Yükleme ve boşaltma veteriner nezaretinde yapılmalıdır.

Hayvanların taşınabilmesi için gerekli aşılarının tam olması gerekir. Hayvanların araca yüklenecek sayıları ve grup hacimleri belirlenmelidir. Beslenme için gerekli yiyecek içecekler araçlara ayrı yüklenmelidir. Süt hayvanlarının sütlerinin sağılması zamanında yapılmalıdır.

Taşınacak hayvanın cinsine göre hava ve yol koşullarına dikkat edilmelidir. Duraklama yerleri ve zamanı önceden planlanmalıdır. Bu tür taşımalarda araç üzerinde yedi saat den fazla süreli taşıma yapılmamalıdır. Planlanan süre dışında beklenmeyen gecikmelere meydan verilmemelidir.

5. TAŞIMACILIKTA LOJİSTİK VE KOMBİNE TAŞIMACILIK

Bugün çeşitli ulaştırma sistemlerinin birbirlerine olan üstünlüklerinin azalmaya başlaması, bu ulaşım sistemlerini eskiye göre birbirlerine daha çok muhtaç olmaya şevketmiş, bu nedenle ulaştırma sistemlerinin bütünleştirilmesi ve kombine taşımacılık önem kazanmıştır. Ancak yeni yeni oluşan kombine taşımacılık yöntemleri taşıma sektöründeki önemli yerini almak üzeredir. Ülkeler, son yıllarda ortaya çıkan hız arttırmaya ve maliyet düşürmeye yönelik uygulamalar sonucunda, bir yanda telekomünikasyon bağlantılı enformasyon teknolojilerinden yararlanırken, diğer yandan gittikçe kara, demir, deniz ve hava ulaşımından oluşan kombine taşımacılığa kaymakta ve konteynerleşmektedir. Ana eğilim budur ve bu sayede OECD ülkelerinde tam zamanında teslim temel bir ilke haline gelebilmekte, üretim ve satışların yaklaşık 2/3'ü talebe hemen cevap vermek üzere organize olabilmektedir. Kombine taşımacılıkla birlikte ulaşım sistemleri de bütünleştirilmektedir [1].

Küresel ticari eğilimler ve teknolojik gelişmeler sonucunda köklü değişimlere uğrayan geleneksel taşımacılık ve ulaşım anlayışı günümüzde lojistik kavramı içinde ele alınmaktadır. Lojistik, bir malın doğru yerde, doğru zamanda, doğru miktarda, en yüksek kalitede, en güvenli bir biçimde ve en uygun maliyetlerde bulundurulmasıdır. Lojistik, tedarik zinciri içinde yer alan her türlü mal, hizmet ve bunlarla ilgili enformasyon akışının ileriye ve geriye doğru etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için yapılan planlama, uygulama ve kontrol faaliyetleridir. Dolayısıyla lojistik, bir malın bir yerden diğer bir yere taşınmasından öte bir anlayışı ifade eden bir kavramdır. Lojistik, en genel anlamıyla, bir malı kaynağından nihai tüketicisine ulaştırmak için gerekli tüm faaliyetler olarak da tanımlanabilir. Bu faaliyetler tedarik zinciri olarak adlandırılan bir akış içinde gerçekleştirilir. Geleneksel tedarik zinciri içinde, ulaştırma faaliyetlerinin yanı sıra, dağıtım, depolama, elleçleme, paketleme, gümrük, sigorta, vb. faaliyetler de vardır. Ve bu faaliyetlerin etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesi mikro bazda firmalar yönünden gerekli olduğu kadar, makro bazda bölgesel, ulusal ve uluslararası taşımacılık ve lojistik yönünden de gereklidir.

Lojistik sektörünün bugün geldiği konumda, sektörde yer alan gerek kamusal, gerekse özel kuruluş ve her firmaya daha fazla görev ve sorumluluk düşmektedir. Çünkü firma giderlerinin ve kamusal harcamalarının önemli bir kısmı taşımacılık ve lojistikle ilgilidir. OECD ülkelerinde toplam lojistik giderlerinin (paketleme, depolama, ulaştırma, envanter, yönetim ve işletme) toplam üretim maliyetlerinin % 20'sine ulaştığı belirtilmektedir. Avrupa Lojistik Birliği (European Logistics Association) tarafından yapılan bir araştırmaya göre, lojistik maliyetlerinin bir yıllık işlem hacminin gıda sanayinde % 30'unu aştığı, metal sanayinde % 27'ye, kimya sanayinde % 23'e ve otomotiv sektöründe % 15'e ulaştığı, sanayinin tümü bakımından da ortalama lojistik maliyetinin % 22 olduğu öne sürülmektedir.

1989–1998 arasındaki dönemde dünya ölçeğinde %80 civarında büyüyen üretime karşılık uluslararası ticaretin yüzde 190 büyüdüğü koşullarda, artık, dünya ticareti küresel pazar anlayışının egemen olduğu bir ticaret ortamına dönüşmektedir [8].

İşletmelerin taşımacılık alanında sadece iki nokta arasındaki mal ve araç hareketi anlayışı, yerini, tedarikçilerden, üreticilere, oradan dağıtım kanallarına ve daha sonra müşterilere kadar uzanan bir zincire bırakmıştır. Taşımacılık yönetimi de zamanla lojistik yönetime dönüşmüştür. Modern lojistik yönetimi anlayışı olarak karşımıza çıkan bu yeni kapı “tedarik zinciri yönetimi” olarak ifade edilmektedir.

Tüm dünyada son yıllarda görülen genel yaklaşım, taşımacılığı tek bir bütün olarak ele alıp, aynı taşımacılıkta her ulaşım alt sisteminden en etkin bir şekilde yararlanma yoluna gitmektedir. Kombine taşımacılığı doğuran da bu anlayış olmuştur. Kombine taşımacılık, bir yükün çıkış noktasından itibaren birden fazla taşımacılık sistemi kullanılarak müşteriye ulaştırılmasıdır. Böylece, taşımacılıkta etkinliği arttırmak olanaklı hale gelirken, diğer taraftan ulaşım türeri arasında da dengeli dağılımın sağlanması gerçekleştirilmiş olmaktadır. Kombine taşımacılıkta en çok kullanılan ulaşım birleşimleri şöyledir:

- Denizyolu-Demiryolu-Karayolu,
- Denizyolu-Karayolu (Ro-Ro Taşımacılığı),
- Demiryolu-Karayolu [2].

5.1. Kombine taşımacılık türleri

- Konteyner taşımacılığı,
- Piggy Back Taşımacılık,
- Rolling Motorway Sistemi,
- Unaccompnied Piggy Back Sistemi,
- Pocket Wagon (Cepli Tip Vagon) Sistemi,
- Swing Tray Well Wagon (Kayar Tabanlı Vagon) Sistemi,
- Swap Body (Ayaklı Konteyner) Sistemi,
- Bi-Modal Taşımacılık.

Kombine taşımacılık türleri arasında özellikle konteynerle yapılan kombine taşımacılık, ulaşım türleri arasında aktarmalarda getirdiği kolaylık, yük standardizasyonu, yükleme ve boşaltma işlemlerinde zaman tasarrufu, yolculuk boyunca yük için maksimum korunma avantajlarına sahiptir. Bu özellikleri nedeniyle, konteyner taşımacılığı dünyada büyük gelişme göstermektedir. Örneğin, günümüzde denizlerde yapılan genel yük taşımacılığının % 60'dan fazlası konteynerle gerçekleştirilmektedir. Gelişmiş ülkeler arasındaki ticarete ise bu oran % 80'nin üzerindedir. 1990'dan 2000'li yılların başına konteyner taşımacılığı yaklaşık 2,5 kat artmıştır [2].

Kombine taşımacılık, demiryolunun kullanılmasını kolaylaştıran bir sistem olduğundan, bu sayede yüksek oranlı enerji tüketimi de ortadan kalkmaktadır. Buradan tasarruf edilen kaynağın diğer alanlarda kullanılma olanağı bulunmaktadır. Yüksek güvenlik nedeniyle, can ve mal kaybı düşmekte ve böylece ekonomik kalkınmada en büyük yatırım olan insan kaynaklarının daha verimli kullanılması sağlanmaktadır.

Son yıllarda ortaya çıkan kombine taşımacılık/çoklu taşımacılık, farklı yapıdaki lojistik işlemlerin uzman işletmecilik anlayışı ile bütünleştirilmesi gereğinden doğmuştur. Kombine taşımacılık, yani, çoklu taşımacılık, malların istenilen noktaya ulaştırılmasında karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu gibi temel taşıma türleri kullanılarak, birbirine bütünleşmiş ve organize biçimde gümrükleme, elleçleme ve depolama vb. faaliyetlerini kapsayacak bir şekilde etkili ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesidir.

Avrupa ülkelerinde ulaştırma sistemlerinin entegrasyonuna yönelik, örneğin, AGTC Anlaşması (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations) ve TEN (Trans-European Network) kapsamındaki öncelikli projeler gibi orta ve uzun dönemli düzenlemeler de temelde kara, demir, deniz ve içsuyolunu birlikte ele alan kombine taşımacılığı geliştirmeye yönelik çalışmalarır. Avrupa genelinde her yıl yüzde 10 civarında büyüyen kombine demiryolu taşımacılığını da bu yüzden bu türden çalışmaların etkisine bağlamak gerekir. Örneğin PACT Programı (Pilot Action for Combined Transport) ve devamı olan Marco Polo Programı, Avrupa Birliği ülkelerinde kombine taşımacılığı ve çevre dostu bir ulaşım sistemi geliştirilmek üzere oluşturulmuş girişimlerdir. 1992’de başlatılan PACT Programının amacı, başta uluslararası olmak üzere tüm yük taşımacılığını karayollarından, demiryolu, denizyolu ve iç suyolundan meydana gelen kombine taşımacılığa kaydırarak hem karayolundaki trafik sıkışıklığını azaltmak hem de çevre dostu bir ulaşım sistemini oluşturmaktır. 1992–2001 arasında 53 milyon Euro civarında ılımlı bir bütçeye sahip olan PACT Programı 167 projeye önderlik etmiştir. PACT Programı ile birlikte Almanya ve Avusturya üzerinden gerçekleştirilen yeni bir demiryolu-denizyolu kombine bağlantısıyla İsveç ile İtalya arasındaki karayolu taşımacılığının yılda 500 000 ton azaltılmasına olanak sağlanırken seyahat süresi de 48 saate düşürülmüştür. Ayrıca, La Rochelle –Le Havre ve Rotherdam arasındaki 643 000 tonluk karayolu yükünün üç yıl içinde denizyoluna kaydırılmasına ve İspanya ile Almanya arasındaki yoğun karayolu trafiğinde seyreden yılda yaklaşık 6.500 kamyonluk yükün demiryolu-denizyolu bağlantısıyla taşınmasına imkân tanınmıştır [2].

31 Aralık 2001’de sona erdirilen PACT Programı ile amaçlanan hedeflere Marco Polo Programı ile devam edilmektedir. PACT Programında olduğu gibi, Marco Polo’da da amaç başta uluslararası yük taşımacılığı olmak üzere kombine taşımacılığı ve çevre dostu ulaşım sistemini geliştirmek, bu bağlamda demiryolu, denizyolu ve iç su yolu taşımacılığını canlandırmak ve konteyner taşımacılığındaki teknik standartları uluslararası taşımacılığa daha da uygun hale getirecek çalışmalarda bulunmaktadır. 2003–2006 arası için 75 milyon Euro’luk bir bütçeye sahip olan Marco Polo halen devam etmekte olan bir programdır.

Avrupa ülkelerinde ulaştırma sistemlerinin entegrasyonuna yönelik AGTC Anlaşması ve TEN kapsamındaki öncelikli projeler gibi orta ve uzun dönemli düzenlemeler de temelde kara, demir, deniz ve iç su yolunu birlikte ele alan kombine taşımacılığı geliştirmeye yönelik çalışmalardır. Avrupa genelinde her yıl yüzde on civarında büyüyen kombine demiryolu taşımacılığını da bu yüzden bu tür çalışmaların etkisine bağlamak gerekir.

6. TAŞIMACILIK KORİDORLARI VE BÖLGESEL REKABET

6.1. Avrupa-Asya Taşımacılık Koridorları

Sovyetler Birliği'nin parçalanması ile Doğu Blokunun çökmesi ve söz konusu ülkelerin serbest piyasa ekonomisine geçmeleri sonucunda ortaya çıkan ekonomik, siyasi ve sosyal gelişmeler, Batı Avrupa ülkelerinin ulaştırma ile ilgili stratejilerini değiştirmelerine yol açmıştır. Avrupa Birliği bünyesinde ulaştırma konusunda çok yönlü faaliyetler yürütmekte olan Batı Avrupa ülkeleri, önceliklerini Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile entegrasyon konusuna kaydırmakla beraber, aynı zamanda, Asya pazarlarına ulaşmak için güvenli, hızlı ve ucuz taşımacılığa olanak sağlayacak ulaştırma güzergahları arayışı içine girmişler ve ulaştırma stratejilerinde bu yönde önemli değişiklikler yapmışlardır [1].

Kendi ulaştırma sisteminin geliştirilmesi ve entegrasyonunun diğer Avrupa ülkelerini de içine alan bir ulaşım ağının sağlanmasıyla gerçekleşeceğine inanan Avrupa Birliği, Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ve diğer çevre ülkeleriyle ulaştırma alanında işbirliği sağlama amacıyla "Pan-Avrupa" kavramını yaratmıştır. Bu kapsamda, 1991'de Prag'da, 1994'de Girit'te ve 1997'de Helsinki'de yapılan I. II. Ve III. Pan-Avrupa Konferansları sonucunda, 10 öncelikli koridordan oluşan Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı (Pan-European Network) (PEN) belirlenmiştir [9]. Bunlardan biri de Türkiye yönünden çok önemli olan 4 numaralı Dresden/Nuremberg-Prag-Budapeşte-Köstence/Selanik/İstanbul koridorudur.

Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı (PEN), Avrupa Birliği içinde önce 14 adet iken sonradan yapılan eklemelerle 29 öncelikli projeye çıkarılan Trans-Avrupa Ağı'nı (Trans-European Network) (TEN) tamamlamaktadır. TEN'in tamamlanması öngörülen karayolu kısmı, otoyol ve yüksek kaliteli yollardan oluşmaktadır. Trans Avrupa demiryolu ağı ise, yüksek hızlı tren, kombine taşımacılık ve konvansiyel demiryolu şebekelerini kapsamakta ve demiryollarının özellikle karayollarıyla rekabet edebileceği yerlerde demiryolu hatlarının oluşturulmasını hedeflemektedir.

Diğer taraftan, Avrupa-Asya Kara Köprüsü (Euro-Asian Land Bridge) adı altında Avrupa'dan Orta Asya'yı geçerek Doğu Asya'ya ulaşımı sağlayan yeni bir proje daha ortaya atılmıştır. Böylece, Pan-Avrupa ve TEN ile Trans-Asya koridorları birbirine bağlanmış olmaktadır. Bu koridorlar aynı zamanda şu güzergâhlarla da uyuşmaktadır [1].

- Trans-Sibirya Koridoru (Moskova – Ekaterinburg - Novosibirsk - Ulan Bator - Pekin),
- Trans-Asya Kuzey Koridoru (Kiev – Moskova – Druzhba – Alashankou - Lianyungang),
- Trans-Asya Orta Koridoru / İpek Yolu (İstanbul – Ankara – Tebriz – Tahran – Meshed – Sarakhs – Taşkent – Almatı – Aktogay – Druzhba – Alashankou - Lianyungang),
- Trans-Asya Güney Koridoru (İstanbul – Ankara – Tebriz – Tahran – Kerman – Zahidan – Hindistan – Nepal - Sri Lanka – Bengladeş – Myanmar - Tayland) ve
- TRACECA (Köstence – Poti – Bakü – Taşkent – Almatı – Aktogay – Druzhba - Alashankov - Lianyungang).

Yine Avrupa Birliği tarafından bir program şeklinde yürütülmekte olan Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor Europe Caucasus Asia / TRACECA), biraz önce yukarıda değinilen Pan-Avrupa Ulaştırma koridorlarını (PEN ve TEN) tamamlar nitelikte bir diğer uluslararası ulaştırma düzenlemesidir. TRACECA, Avrupa birliği tarafından 1993 Mayıs ayında 3 Kafkas ülkesi (Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan) ile 5 orta Asya ülkesinin (Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan) ticaret ve ulaştırma bakanlarının katılımlarıyla Brüksel'de gerçekleştirilen bir konferansta başlatılan projedir. Bu programa 1996 yılında Moğolistan ve Ukrayna, daha sonra 1998'de Moldova ve 2002'de de Türkiye, Romanya ve Bulgaristan dahil edilmişlerdir. TRACECA Koridoru, Avrupa Birliği tarafından, zengin kaynaklara sahip Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerinin Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlayacak fiziki

altyapının oluşturulmasını meydana getirmek amacıyla geliştirilmiş Avrupa'yı Asya ile birleştirecek bir Doğu-Batı Koridoru'dur [2].

Bu proje, tarihi İpek Yolu üzerinde Almatı'dan başlayıp, Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan güzergahını izleyen kara ve demiryollarının , Hazar Denizi yoluyla ve Azerbaycan üzerinden Gürcistan'ın Poti ve Batum limanlarına bağlanan ve bu limanlardan da denizyolu bağlantısıyla Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan limanlarına geçerek Pan-Avrupa koridorlarıyla birleşen bir projedir. Böylece, TRACECA Koridoru, birbirini destekleyen, kara, deniz ve demiryolu olmak üzere 3 ulaşım modundan oluşmaktadır.

Avrupa alanında uluslararası ulaşımın düzenlenmesine ilişkin çalışmalar, esas itibariyle, AEK (BM / Avrupa Ekonomik Komisyonu), Avrupa Birliği, NATO ve OECD (Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı-UBAK / ECMT) çatısı altında yürütülmektedir. Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) ve Güneydoğu Avrupa İşbirliği Girişimi (SECI) gibi örgütler bünyesinde de bölgesel düzeyde ulaştırma işbirliğinin geliştirilmesi için çalışmalara yapılmaktadır. Ayrıca, çeşitli ulaştırma sorunlarını ele almak üzere faaliyette bulunan Uluslararası Karayolu Trafik Örgütü (IRTO), Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU), Uluslararası Karayolu Federasyonu (IRF), Güneydoğu Avrupa Demiryolları Grubu (SERG), Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC), Demiryolu ile Uluslararası Taşımalara ilişkin Hükümetler arası Örgüt (OTIF) ve Avrupa Tren Forumu (FTE) gibi uluslararası kuruluşlar mevcuttur. Birleşmiş Milletler Asya ve Uzakdoğu Ekonomik Komisyonu (ESCAP), 1974 yılında Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Komisyonunca kurulan bir örgüttür. 1996'da yapılan BM-ESCAP 52. Dönem Toplantısında Türkiye'nin ESCAP üyeliği kabul edilmiştir [10].

6.2. Bölgesel Rekabet

Bir önceki madde de değinilen 1991 Prag, 1994 Girit ve 1997 Helsinki Pan-Avrupa Konferansları sonucunda belirlenen 10 öncelikli ulaşım koridoru, öncelikli bölümlerde özetle açıklanan ulaşırmadaki yeni eğilimlerle uyumlu çok modlu,

kombine taşımacılığa yönelik koridorlardır. Söz konusu bu koridorlar, gelecekteki altyapı çalışmalarına ve finansmanına temel oluşturacağından, gerek gelişmiş ülkeler, gerekse bölge ülkeleri arasında kıyasıya mücadeleler olmaktadır. Örneğin, bünyesinde yaklaşık 10 milyon kişinin çalıştığı ve yarattığı 1 trilyonluk gelirle GSYİH'nın % 10'unu aşkın bir kısmının üretildiği ulaştırma sektörüne sahip Avrupa Birliği de, kendi taşımacılık pazarını Avrupa'nın ötesine, Orta ve Uzak Asya'ya doğru genişletmenin peşindedir. Avrupa Birliği'nde, ulaştırmanın da içinde yer aldığı lojistik sektöründe istihdam edilen kişi sayısı 12 milyona yaklaşmıştır. Buna lojistik sektörüyle yakından ilgili altyapı, enerji, taşıt bakım onarımı, sigortacılık vb. hizmet sektöründe çalışanlar da dahil edildiğinde aynı rakam, 18 milyona ulaşmaktadır [1].

Bu nedenle, Avrupa Birliği, hem altyapı yapımlarına, hem ulaştırma araçları sanayine, hem de taşımacılık ve lojistik hizmetlerine yönelik iş alanlarını genişletmeye çalışmaktadır. Avrupa Birliği ülkeleri, Balkanlar ve Kafkasya'nın yanı sıra Asya'nın tümünde bir güç olma amacıyla, bölge pazarıyla ticaret ve ulaştırma ilişkilerini genişletmek isterken, ABD'nin de bu gelişmelere ilgisiz kaldığını söylemek mümkün değildir. ABD de en azından bölgedeki enerji kaynaklarını kontrol etmek bakımından buradaki ulaştırma faaliyetlerini yönlendirmeye çalışmaktadır. Benzer şekilde, her bölge ülkesi de ulaşım ile ilgili koridorların kendi toprakları üzerinden geçmesini, mümkünse daha fazla yer almasını ve böylece Avrupa Birliği'nin alt yapı çalışmalarına tahsis edeceği finansman olanaklarından mümkün olduğu kadar çok yararlanmaya, bölge içine ve dışına yönelik taşımacılık faaliyetlerinden en büyük payı kapmaya çalışmaktadır.

Avrupa-Balkanlar-Asya-Uzak Doğu arasında gerçekleşen taşımacılıkta bölgedeki her ülke, trafiği kendi ülkesine çekme hususunda her türlü çabayı göstermektedir. Çünkü Doğu-Batı ekseninde gerçekleşen 350-400 milyar dolarlık bir uluslararası kara taşımacılığı pazarı vardır. Bu son derece büyük taşımacılık pazarı, başta Avrupa Birliği ülkeleri olmak üzere pek çok ülkenin dikkatini çekmekte ve her ülke kendi başına ya da girdileri işbirlikleri ile uluslararası taşımacılıktan alacakları payları arttırmaya çalışmaktadır.

TRACECA Projesi dışında kalan Rusya ve İran'la bu ülkelere destek veren Hindistan'ın hep birlikte gerçekleştirdikleri Kuzey-Güney ulaştırma koridoru girişimi de bu yönde atılmış bir adımdır. ESCAP bünyesindeki oluşumlardan biri olan Kuzey-Güney Koridoru, Kuzey Avrupa'yı Rusya Federasyonu ve Hazar denizi üzerinden İran'ın Basra kıyılarına bağlayan, oradan da Hindistan'a ve diğer bölge ülkelerine uzanan bir koridordur. 21 Mayıs 2002'de Saint Peterburg'da Rusya, İran ve Hindistan yetkilileri tarafından imzalanan anlaşma ile yürürlüğe giren Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru Hindistan'ın Mumbai Liman'ından alınacak yükün, Hürmüz Boğazı'ndan İran'ın Bender Abbas Limanı'na deniz yoluyla getirilmesi, buradan İran içerisinde kara ve demir yoluyla Rusya'nın Astrahan Bölgesi'nde Hazar Denizi kıyısındaki Olya limanına taşınması ve oradan da Rusya toprakları ile Volga Nehri ve kanalları aracılığıyla Orta Avrupa ve İskandinav ülkelerine uzanmasını öngörmektedir. Konuyla ilgili uzmanlar, bu koridorda yılda 15-20 milyon ton arasında yük taşımacılığının yapılabileceğini ifade etmektedirler.

Bu çerçevede bölge ulaşımındaki etkinliğini arttırmaya çabalayan İran 3.000 adet yeni TIR satın almıştır. Ayrıca, İran, Hazar Denizi'nin güneyindeki 3 ayrı limanda toplam tutarı 40 milyon dolara ulaşan yatırım yapmıştır. Aynı şekilde Rusya Federasyonu, Kuzey Hazar'daki Astrahan, Ola ve Dağıstan'da 3 ayrı limana toplam 29 milyon dolarlık ve Kazakistan da Aktau Limanı'na toplam 76 milyon dolarlık yatırım yapmaktadır. Ayrıca, Rusya, ülkenin batısındaki ulaştırma altyapısı için önümüzdeki 8 yılda 169,5 milyar dolarlık yatırım yapmayı planlamıştır. Böylece, Rusya, İran, Hindistan ve Diğer Bölge ülkeleri birlikte Kuzey-Güney Koridorunu kıırarak Hindistan üzerinden taşınan malları İran ve Rusya Kanalıyla Avrupa'ya ulaştırmak için ciddi faaliyetler içinde bulunmaktadır. Türkiye'nin kuzeyinde yer alan ve ilgi alanı içinde olması gereken önemli koridorlardan daha önce de değinilen Kuzey-Güney Koridoru, Hindistan'dan Avrupa'ya her yıl Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı üzerinden taşınmakta olan 750.000 adetlik TIR seferine eşdeğer yaklaşık 15 milyon tonluk yükün bir kısmının kendi üzerine çekilmeye çalışıldığı bir güzergahtır [1].

Avrupa ülkeleri, Rusya Federasyonu ve diğer Bölge ülkeleri, Karadeniz'in Kuzeyinde kalan koridoru canlandırmaya çabalarken, Ortadoğu ve Kafkaslarda etkin bir taşımacılık pazarına sahip olmak isteyen İran, Türk firmalarına çeşitli engeller çıkartarak Türk Cumhuriyetlerine yönelik taşımacılık yapan Türk kuruluşlarına caydırıcı maliyet yükseltici davranışlar sergilemektedir. Ayrıca, Orta Asya Türk Cumhuriyetlerine taşınan Türk Mallarının bazılarını transit geçişi yasaklamıştır. Ayrıca, İran yeni demiryolu projelerini de devreye sokarak bölgedeki taşımacılığı kontrolü altına almaya ve Türkiye'nin özellikle Orta Asya Türk Cumhuriyetleriyle olan ticari ilişkilerini engellemeye çalışmaktadır [12].

İran, Türkmenistan demiryolları ile kendi demiryollarını bağlayarak Türk Cumhuriyetlerinin yükünü Güney limanlarına akıtma çabası içindedir. İran, Türkiye üzerinden transit geçerek Kafkasya, Orta Asya ve Uzak Doğu ülkelerine, özellikle Türk Cumhuriyetlerine yönelik taşımacılığı Kuzey-Güney aksına çekerek Türkiye'yi dışlamak istemektedir. Bu nedenle ülkesindeki Güney limanlarını çok büyük yatırımlarla geliştiren ve Bender Abbas Limanını Çift hatlı modern demiryolu ile Tahran'a bağlayan ve yine Meshed ile Türkmenistan arasındaki demiryolu bağlantısını tamamlayan İran, özellikle hammadde zengini cumhuriyetlerdeki maden cevheri ve petrol taşımalarını Kuzey-Güney aksına çekmeye çalışmaktadır [13].

7. TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK GÜÇ OLMA ÇABALARI

Türkiye gerek jeostratejik gerekse jeopolitik açıdan taşıdığı özellikler itibariyle bölgesindeki ağırlığını her geçen gün arttırmak zorunda olan bir ülkedir. Coğrafi konum ve ekonomik bakımlardan Ortadoğu ve Hazar petrollerine yakınlık, Türk Cumhuriyetleri ile olan ilişkileri, doğal kaynak zengini Kafkasya ile bağlantıları ve ortak kültürel geçmişi, Karadeniz ve Akdeniz bölgelerinin ulaştırma yollarının merkezinde bulunması, kısaca Doğu-Batı ve Kuzey-Güney eksenlerinin kesişim noktasında yer alması, Türkiye’nin bölgesel bir güç olma potansiyeli taşıdığını göstermektedir. Ancak, Türkiye’nin sahip olduğu bu potansiyeli fiiliyata dönüştürmesi bölgesindeki taşımacılık mücadelesine etkin bir şekilde katılmasına bağlı bir olaydır [1].

7.1. Avrupa Ulaştırma Ağları ve Türkiye

Bu bağlamda, TEN, Pan-Avrupa ve Trans-Asya ulaşım ağları kapsamında oluşturulan koridorlar, Türkiye’nin özenle izlemesi gereken güzergahlardır. Örneğin, Pan-Avrupa ulaştırma sisteminde yer alan 4.,7.,8.,9., ve 10. koridorlar etrafında gerçekleştirilmeye çalışılan oluşumlar, Türkiye’nin dikkatle izlemesi gerekmektedir. Türkiye’yi Pan-Avrupa sistemine dahil edecek olan koridorlar, bu koridorlardır.

Daha önce de belirtildiği gibi, Türkiye yönünden bu koridorlardan en önemlisi 4. Koridor’dur. Diğer Koridorlar Türkiye’ye 4. koridor üzerinden bağlanmaktadır [9].

Pan-Avrupa 4. Koridoru, Dresden-Prag-Budapeşte karayolu üzerinden, bir kolu Köstence’ye diğer kolu ise Selanik ve İstanbul’a bağlanan bir koridordur. Türkiye’nin güzergah ülkesi olarak yer aldığı tek Pan-Avrupa ulaştırma koridoru olması bakımından önem taşıyan bu yolun Gürcistan üzerinden Kafkasya-Orta Asya ve Uzak Doğu ‘ya ve İran üzerinden Orta ve Güney Asya’ya uzanan Koridor haline getirilmesine çalışılmaktadır. Dolayısıyla, Türkiye bu konudaki girişimleri dikkatle izlemelidir.

Adriyatik ve Karadeniz'i Arnavutluk, Makedonya ve Bulgaristan üzerinden birleştirecek olan 8. Koridor, ulaşım sağlanmasının ötesinde bölge ülkelerinin gerek birbirleriyle, gerek Türkiye ile ekonomik, sosyal ve kültürel bakımdan yakınlaşmalarına yardımcı olabilecek ve aralarındaki işbirliğini daha ileri götürecek stratejik nitelikli entegre bir proje olarak değerlendirilmelidir. Önceden Doğu-Batı Koridoru (West-East Corridor) olarak da adlandırılan bu proje, Türkiye'nin de çabaları sonucunda, 1994 yılında Girit'te düzenlenen Pan-Avrupa II. Ulaştırma Konferansı'nda "8. Koridor" olarak onaylanarak Pan-Avrupa öncelikli koridorlardan biri haline gelmiştir. Dresden-İstanbul arasındaki 4. koridor ile Sofya'da kesişen 8. koridor, Türkiye'nin Yunanistan'dan geçmeden, Makedonya-Arnavutluk ve İtalya'nın Adriyatik Limanları ile bağlantısını sağlayan tek güzergâhtır.

Pan-Avrupa ulaştırma sistemi içindeki 7. Koridor olan Tuna Koridoru ve 9. Koridor'u Helsinki- Kışinev- Bükreş- Dimitrovgrad- Alexandropoli güzergâhı, Türkiye'ye yine 4. Koridor üzerinde ulaşmaktadır.

Eski Yugoslavya Cumhuriyetlerini Kuzeyde Avusturya, Güneyde ise Yunanistan'a bağlayan 10.koridor ise, Salzburg, Ljubljana, Zegreb, Belgrad, Niş, Üsküp, Veles ve Selanik güzergahını dolaşmaktadır. 10. Koridorun 4 kolu vardır. Birinci kol, Graz-Zagreb, ikinci kol, Budapeşte-Belgrad, üçüncü kol, Niş-Sofya(4.koridor ile İstanbul), dördüncü kol ise Veles-Florina bağlantısını sağlamaktadır. 1994 yılında Girit 'te Pan-Avrupa II. Ulaştırma Konferansı'nda saptanan dokuz öncelikli koridora ek olarak 1997 yılına Helsinki'de Pan-Avrupa III. Ulaştırma Konferansı'nda kabul edilen en yeni ulaştırma koridorudur [1].

Dört adet olan Pan-Avrupa Ulaştırma Alanları (PETRA) bakımından ise, Türkiye'nin Karadeniz ve Akdeniz PETRA' larında yer alan bir ülke olduğunu da belirtelim. Ayrıca Türkiye'nin Avrupa ile ulaştırma açısından bütünleşmesini sağlayacak, bu sistemde, alt yapının geliştirilmesi, ulusal taşımacılık düzenlemelerinin harmonizasyonu ve sınır geçişlerinin kolaylaştırılmasının gerekli olduğunu da vurgulamak gerekir.

7.2. TRACECA ve Kars – Tiflis Demiryolu

1993 yılından beri TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) programına ilgi gösteren Türkiye'nin bu programa katılımı, Avrupa Birliği'nin bu muhtelif tutumu, 1999 yılında gerçekleştirilen Helsinki Zirvesi sonucunda Türkiye'nin adaylık statüsü kazanması ile birlikte değişmiş, Türkiye ancak bu tarihten sonra TRACECA Programı'na fiilen katılmaya başlamıştır. Bu çerçevede 10-12 Aralık 2001 'de Tiflis'te gerçekleştirilen TRACECA hükümetlerarası Komisyon Toplantısı'nda, yeni TRACECA Koridoru güzergahına, Türkiye'yi kat eden Gürcistan – Bulgaristan karayolu ve Ermenistan – Bulgaristan demiryolu hattı ilk kez dahil edilmiştir.

Türkiye'nin TRACECA Programına dâhil olmasıyla birlikte Hükümetlerarası Komisyon toplantılarına katılmaya başlaması, Poti ve Batum güzergâhlarının devamında Türkiye karayollarının da yer almasına ve Orta Asya ve Kafkas Cumhuriyetlerinin Türkiye üzerinden de Avrupa'ya bağlanmalarını sağlamış olacaktır. Ancak, bu olumlu gelişmelere karşın Avrupa Birliği Komisyonu'nun ve Avrupa Birliği içinde etkili bir konumda bulunan Almanya'nın, çalışmalarda Gürcistan'ı Ukrayna limanlarına bağlayan kuzey güzergahına daha fazla ehemmiyet verdiği izlenimi edinilmektedir. Nitekim, TRACECA Koridoru Samsun Üzerinden demiryolu ile Mersin limanına uzatılarak Orta Asya'nın Akdeniz' e bağlanması ve Mersin ile İskenderun limanlarının koridora dahil edilmeleri yönündeki Türkiye önerisi Avrupa Birliği tarafından kabul edilmiştir. Bu anlamda, Avrupa Birliğinin geliştirdiği TRACECA Projesi, Romanya ile Bulgaristan limanlarından Gürcistan limanlarına direkt deniz yolu ile orta Asya bağlantısını sağlayan ve Türkiye'yi dışlayan bir programdır. Bu arada Ermenistan'ın TRACECA Programı çerçevesinde Dünya Bankası kredisi ile Tiflis-Envan yolunu iyileştirmeye çalıştığı ve Yunanistan'ın da Volos (Yunanistan) – Laskiye (Suriye) bağlantısının gerçekleştirdiği düşünülecek olursa, Türkiye üzerinden yapılan transit taşımacılığın ciddi bir tehdit altında olduğu görülecektir [1].

Bu bakımdan, Türkiye'nin çift hat olarak çalışacak Kars-Tiflis demiryolu hattını yapması demek, Türkiye ile Gürcistan ve Azerbaycan arasında demiryolu bağlantısını kurmak, İran üzerinden geçen Doğu-Batı koridoruna alternatif bir güzergah oluşturmak, büyük bir ulaştırma potansiyeline sahip olan Orta Asya ile Avrupa arasında daha kısa, daha ekonomik ve güvenli bir yol üzerinden ulaşımı sağlamak, Türkmenistan-Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye üzerinden geçen demiryolu-deniz-yolu kombine taşımacılığı ile Orta Asya'yı Akdeniz'e bağlamak ve Orta Asya ile yapılan transit taşımacılıkta Türkiye'yi önemli bir konuma getirmek demektir [13].

Kars-Tiflis demiryolu bağlantısı, Türkiye'nin bir bakıma çehresini ve kaderini değiştirecek bir hattır. Uzak Doğu'yu, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri üzerinden ve en kısa güzergahtan Akdeniz'e bağlayacak olan bu demiryolu, tarihi İpek Yolunu Kafkasya üzerine oturtarak, Trans-Sibirya, TRACECA (Köstence-Poti-Bakü-Taşkent-Almatı-Aktogay-Druzhba-Alashankov-Lianyungang) ve Türkmenistan-İran (Güney Limanları) hattının bugünkü işlevlerini kaybetmesine yol açacak bir hattır. Bu demiryolunun gerçekleştirilmesi ile birlikte, denize kapalı, yani, hiçbir limanı olmayan ülke durumunda olan Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin yüklerinin İran üzerinden Süveyş Kanalı'ndan geçme zorunluluğu da ortadan kalkacaktır [1].

Uluslararası taşımacılıkta ve bölge ulaşımında söz sahibi olmak isteyen Türkiye yönünden, Avrupa'dan Çin'e ve Uzak Doğu'ya kadar uzanan Doğu-Batı koridorunu kısaltacak ülkemiz içindeki yatırım projelerinin en kısa zamanda gerçekleştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Türkiye'nin uluslararası taşımacılıkta sağlam bir şekilde yer alabilmesi bakımından yolu kısaltan alternatifleri ön plana çıkartması, bunun içinde öncelikle Kars-Tiflis demiryolu hattının yapılması gerekmektedir. Bu hat yapıldığında, Taşkent, Aşkabat, Türkmenbaşı, Baku, Tiflis, Kars, İstanbul demiryolu hattı ortaya çıkacaktır ki, buda İran üzerinden geçen hattın 375 Km. kısaltması demektir. Bu bakımdan 92 Km. si Türkiye'de 32 Km si Gürcistan da kalan toplam 124 Km lik Kars –Tiflis Demiryolu hattının yapılması son derece önemlidir. Bu konuda yitirilecek zaman, alternatif güzergâhların iyice benimsenmesine ve

yerleşmesine, böylece Türkiye'nin çok büyük potansiyele sahip, Avrupa–Asya transit taşımacılığının dışında kalmasına yol açabilecektir [14].

Kars-Tiflis bağlantısının gerçekleştirilmesi ile Akdeniz'deki İskenderun ve Mersin limanları da bu ulaşım açılmış olacaktır. Böylece, denizlere kapalı olan ve Akdeniz ve Avrupa'ya ulaşmada büyük zorluklar yaşayan ülkelerinde bu sıkıntıları çok büyük ölçüde hafifletmiş olacaktır. Bu yol, tarihi İpek Yolunu Kafkaslar üzerine yönlendirecek Türkiye'nin özellikle petrol, pamuk ve diğer hammadde konusundaki ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlayacak, Orta Asya ülkelerinin ham madde ihracatlarını kolaylaştıracak, Türkiye'nin transit taşımacılığını olumlu yönde geliştirecektir.

Diğer taraftan, Kars-Tiflis demiryolunun bölgedeki taşımacılıkta yeterince etkin olabilmesi için ayrıca bu hattın bağlı olacağı Kars-Erzurum-Erzincan-Sivas-Yıldızeli-Yozgat-Balışeyh-Ankara-Beyazır-İstanbul Boğazgeçiş-i-İstanbul-Kapıkule güzergahına yapılacak yeni yollarla kısaltılması ve mevcut hatların iyileştirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, koridor içinde yer alan Ankara-İstanbul-Ankara-Sivas hatlarında hızlı demiryollarının yapılması ve Demiryolu Boğaz geçişinin gerçekleştirilmesi önem kazanmaktadır. Yine bu koridoru, Divriği'den itibaren aynı özellikteki ve kalitedeki demiryolları ile Mersin ve İskenderun limanları ile GAP Bölgesi'ne bağlanması da ulaşım sistemin belkemiğini oluşturacağından büyük önem taşımaktadır.

7.3. Avrupa-Türkiye Orta Doğu Ulaştırma Koridoru

Türkiye'nin Avrupa ülkeleri ile olan altyapısal entegrasyonun sağlanmasının yanısıra Ortadoğu ülkeleri ile de ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi ve güçlendirilmesi açısından üzerlerinde ayrıca durulması gereken iki önemli girişim TEM (Trans-European Motorways) ve TER (Trans-European Railways) projeleridir. Türkiye, TEM projesi ile Avrupa otoyol ağına bir ucundan bağlanırken, TER projesi ile de demiryollarına Avrupa demiryolları ile bütünleştirme olanağına sahip olmaktadır.

Uzun bir hazırlık döneminden sonra resmen 1 Eylül 1977 yılında başlatılan TEM, UNDP (Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı) tarafından da desteklenen bir projedir. Ağır ve uzun mesafeli trafiğe göre ayarlanmış yüksek kapasiteli ve modern yollardan oluşan TEM’de her biri en az iki şeritten oluşan tek yönlü ve her biri en az 3,75 m genişliğinde iki ayrı taşıt yolunun hizmete sunulduğu TEM’de temel taşıt hızı saatte 120 km. dir [2].

TEM’ in amacı, Batı, Doğu, Orta ve Güneydoğu Avrupa ülkeleri ile projenin katılımcı ülkeler arasındaki karayolu trafiğini kolaylaştırmak, ulaştırma faaliyetlerinin kalitesini ve etkinliğini geliştirmek, mevcut otoyolu ağındaki altyapı dengesizliklerini ortadan kaldırarak tüm Avrupa’da bütünleşmiş bir karayolu ağının yaratılmasına katkıda bulunmaktır.

İşletmeye açık 1.925 km. ye ek olarak inşaat halinde ve programlanmış toplam 6.921 km.lik TEM otoyoluna sahip Türkiye, bu haliyle, toplam 23.858 km.den oluşan TEM otoyolunun %29 ile en büyük payına sahip üye ülkesidir. TEM, Avrupa’nın yanı sıra Orta Doğu ve Trans-Asya karayolu sistemlerini birleştirerek Avrupa ile Asya ve hatta Afrika arasındaki uluslararası taşımacılık için geniş ve önemli bir ulaştırma ağı oluşturduğundan, Türkiye, kendi sınırları içindeki TEM’in zamanında tamamlanması için özel çaba sarf etmektedir. Gerçekten, Türkiye yıllardır ara vermeksizin sürdürdüğü karayolu yapımı çalışmaları kapsamında ana taşımacılık koridorları içinde en yoğun trafiğe sahip TEM bölümlerini de bitirmeye çalışmaktadır. Böylece, Türkiye’nin güney doğusundan Irak’a ve diğer Ortadoğu ülkelerine devam etmesi, otoyolun güney doğu bölümünün tamamlanması ile Ortadoğu’ya yönelik ulaştırma ilişkilerini geliştirmesi beklenmektedir.

TER Avrupa’nın Orta, Doğu ve Güneydoğu bölgelerini de kapsayan seçilmiş demiryolu ve kombine taşımacılık ağlarının kalite ve verimliliklerini arttırmak amacıyla hükümetlerin isteği üzerine Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu’nun (UNECE) himayesi altında başlatılmış ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı’nın (UNDP) mali desteğine sahip bir projedir. İlk olarak, bir Kuzey-Güney koridoru olarak düşünülen bu proje, bugün bir çok Doğu-Batı hattını

birleştirmekte, böylece, başta Batı Avrupa olmak üzere Avrupa'nın diğer bölümleriyle de bağlantısını sağlamaktadır. TER'in fiziki alt yapısı genelde mevcut olduğundan, proje, bu demiryollarının iyileştirilmesi ve kombine taşımacılığa yönelik altyapının geliştirilmesi üzerinde yoğunlaşmaktadır [2].

TER Projesi'nin temel hedefi, ortası, doğusu ve güneydoğusu dahil tüm Avrupa ülkelerinde hem kendi içinde hem de diğer ülkelerle uyumlu, uluslararası taşımacılığa uygun etkin bir demiryolu ağı ve kombine taşımacılık sistemi oluşturmaktır. Tüm Avrupa ülkelerini aynı sistem içinde birbirine bağlamayı amaçlayan TER, UNECE'nin Pan-Avrupa ulaştırma altyapısıyla ilgili AGC (European Agreement on Main International Lines) ve AGTC (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations) anlaşmalarıyla da uyumlu bir projedir [14].

TER 1990 yılında Cenevre'de Türkiye dahil 19 Avrupa ülkesi ile oluşturulmuştur. TER projesi ve AGC ile AGTC anlaşmalarıyla varılmak istenen yer, Avrupa'da yüksek standartlı bir demiryolu ağı oluşturmaktır. Bu bakımdan, Türkiye'nin de TER Projesi kapsamındaki hatlarını geliştirerek çağdaş bir yapıya kavuşturması yönünden yatırım ve modernleştirme çabalarını yoğunlaştırarak hızlandırılması gerekmektedir. Türkiye, nasıl TEM projesi kapsamında otoyol yatırımlarını sürdürmekteyse, TER Projesi kapsamında yer alan demiryolu ağlarını da yenilemek Avrupa demiryolu ağı ile yapısal uyum sağlama amacına yönelik bir şekilde diğer ulaştırma türlerinde olduğu gibi demiryollarıyla yapılan taşımacılık hizmetlerinde de standartları yükseltmek zorundadır. Ayrıca, Ortadoğu ülkeleriyle demiryolu bağlantılarını güçlendirecek yatırımlarını ve bölgeye yönelik taşımacılık ilişkilerini geliştirecek adımları da atmak zorundadır.

Türkiye'nin bölgesinde lojistik güç olma potansiyelini değerlendirebilmesi bakımından, Avrupa ile Asya arasında en kısa güzergaha sahip bir ülke olduğunu vurgulaması ve bu yönde demiryolu bağlantılı koridorlarını öne çıkarması son derece önemlidir. Ancak, bu arada karayolu bağlantılarını da uluslararası taşımacılık pazarında gündemde tutmasını bilmelidir. En azından kombine taşımacılık

bağlamında demiryolu güzergâhıyla bağlantılı karayolu hatlarına gereken önem verilmelidir. Her ne kadar yol açtığı kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklıkları nedeniyle Avrupa ve Asya'nın birçok ülkesinde gittikçe demiryollarına daha fazla önem verilmeye başlanmışsa da, özellikle karayollarının yük ve yolcu taşımacılığında sürekli bir artış eğilimi içinde olduğu gerçeğinin de farkında olunmalıdır. Ancak, burada geçerken bir noktanın altını da çizmek gereklidir. Avrupa'da yük taşımacılığı genelde kısa mesafeler için yapılmaktadır. Örneğin, yükün yüzde 60'ı 50 km den ve yüzde 81'i de 150 km. den kısa mesafeler için taşınmaktadır [2]. Dolayısıyla, genelde kısa mesafeli yük taşımacılığının yapıldığı Avrupa'da kısa mesafeli taşımacılığın en ekonomik ve rasyonel bir ulaşım sistemi olan karayollarıyla yapılmasından ve bu nedenle karayolu ulaşımının gelişmesinden daha doğal bir şey yoktur. O halde, Edirne'den Kars'a 1.651 km.lik bir mesafenin kat edildiği Türkiye'de yük ve yolcu taşımacılığının nerdeyse tamamının karayoluyla taşınmasında Avrupa'yı örnek gösterirken bu gerçeklerin de belirtilmesi gerekmektedir.

Karayolu taşımacılığı, üretim yerlerinden tüketim merkezine aktarmasız ve hızlı taşımacılık yapma olanaklarına sahip ve esnek bir sistem olduğundan çoğu zaman özellikle kısa mesafeli taşımacılıkta tercih edilen bir ulaşım modu olmaktadır. Bu nedenle Türkiye, taşımacılıkta avantajlı olduğu hallerde özellikle kısa mesafeli taşımalarda yaygın karayolu sisteminden de yararlanmasını bilmektedir. Kaldı ki, Türkiye'nin bugünkü koşullarda en geliştirilmiş ulaştırma modu da karayollarıdır. Türkiye'nin buradaki temel sorunu, mevcut karayollarını diğer taşımacılık sistemiyle entegre bir şekilde çalıştırılabilmesi ve zayıf olan ulaştırma modlarını hızla geliştirerek tüm ulaştırma sisteminden en etkin sonucu alabilmesidir.

7.4. Taşımacılık Koridorları ve Limanları

Türkiye, etrafında gerçekleşen karayolu, demiryolu, denizyolu ve boru hatlarından oluşan taşımacılık pazarında, Rusya, Bulgaristan, Romanya, Polonya, Yunanistan, İran ve Suriye'nin rekabeti ile karşı karşıyadır ve lojistik güç merkezi olma potansiyeli açısından yalnız değildir. Dolayısıyla, Türkiye -Avrupa-Ortadoğu-Asya

taransit taşımacılık pazarında ciddi tehlikelerle karşı karşıyadır. Bu bakımdan Türkiye'nin, Balkanlar, Kafkaslar, Karadeniz, Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'de lider ülke konumunda ve bir cazibe merkezi haline gelebilmesi, uluslararası taşımacılıkta düğüm noktalarını oluşturan limanlarla, bu limanlardaki elleçleme, depolama, dağıtım vb. hizmetlerini kısaca, lojistikle ilgili taşımacılık dâhil tüm faaliyetlerini de düzenli bir şekilde yerine getirmesine bağlıdır. Ayrıca, Türkiye, kendisi gibi lojistik güç merkezi olma potansiyelini taşıyan

- Doğu Akdeniz: Larnaka, Limasol,
- Doğu Karadeniz: Poti, Batumi, Supsa, Novorosisk,
- Batı Karadeniz: Varna, Köstence, Odessa,
- Ortadoğu, Hazar ve Orta Asya: Bender Abbas, Salalah, Aden

gibi diğer ülke limanlarında meydana gelen gelişmeleri yakından izlemek zorundadır [5].

Türkiye, sahip olduğu coğrafi konum itibariyle büyük avantajlara sahiptir. Türkiye bütün Karadeniz ülkelerine dağıtım yapacak bir limana sahip olabileceği gibi Akdeniz'de üs, ana dağıtım yapabilecek limanlara da sahip olabilir. Akdeniz'de Türkiye kadar uzun sahili olan bir başka ülke yoktur. 8.333 km lik sahili ile Türkiye Akdeniz'de en büyük kıyı şeridi olan ülkedir. Üç yanı denizlerle çevrili olan Türkiye, bu olanaklarını henüz yeterince değerlendirememektedir. Örneğin, limanlar genelde küçüktür ve Çanakkale, Tekirdağ, Sinop, Trabzon ve Antalya gibi limanlarda demiryolu bağlantısı olmadığı gibi, özel limanların da hiçbirisinde demiryolu bağlantısı yoktur. Oysa limanlara gelen malları uzak mesafeli taşımalar da yüklenebilecek taşıma sistemi demiryollarıdır. Transit geçiş ülkesi durumundaki Türkiye Limalarının ve diğer ulaştırma altyapılarını kombine taşımacılık anlayışı doğrultusunda geliştirmek hinterland uzantılarını oluşturan karayolu ve demiryolu alt yapılarını bu yapıya uygun hale getirmek zorundadır. Türk limanlarının dış ticaret yüklerinin elleçlenmesine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde geliştirilebilmesi modernleşmesi ve kapasitelerinin arttırılması gerekmektedir.

Limanlarımız, ne kadar çok transit geçiş koridorlarının bir parçası olma neteliğine kavuşturulabilirlerse o kadar çok dünya ulaşım ağı içinde yer alabilecek ve o kadar lojistik merkezler olma yolunda ilerleyebilecektir. Aslında, mevcut limanların ve yapılacak yenilerinin modern lojistik anlayışına göre yeniden yapılandırılması inşaat edinmeleri ve ona uygun işletilmeleri gerekmektedir. Örneğın limanların, “genel lojistik hizmetleri (depolama, yükleme, indirme, doldurma/boşaltma, grubaj, konsolidasyon ve dağıtım) ve katma değerli lojistik (yeniden paketleme, gümrükleme, montaj, kalite kontrolü, test etme ve onarım) faaliyetlerinin bir araya gelmesinden oluşan “ diskripark” anlayışına uygun olarak, yükün cinsi ve hacmini dikkate alacak, gereksiz bekletmelere meydan verilmeyecek ve yükün sürekli akışını sağlayacak çok modlu taşmacılığa verecek dinamik yapılar halinde, Hollanda’daki Rotherdam, B. Krallık’daki Wakefield, İtalya’daki Veruna ve Almanya’daki Bremen limanlarındaki düzenlemelere benzer şekilde yeniden yapılandırmalara ve inşa edilme zorunluluğu vardır [12]. Türkiye’yi Doğu – Batı ekseninde ulaşım koridoru ve transit uzaklık haline getirecek bu yapılanmada altyapı, işletmecilik, mevzuat vb. açılardan gerekli reformlar yapılarak, özellikle Karadeniz’le Akdeniz’deki Türk limanlarını ana konteyner arterleri üzerinde odak noktaları ve Transit trafiginin geçiş koridorları olma noktasına taşımak en önemli amaç olmalıdır [10]. Kuşkusuz deniz ticaret filosunun da niceliksel ve niteliksel olarak teknolojik gelişmelerle uygun bir yapıya kavuşturulması suretiyle etkin katkılarının sağlanması da zorunludur.

Bu arada, uluslararası taşımacıkta şimdiye kadar hiç kullanılmayan Tuna nehri üzerinden nehir taşımacılığı da artık gündeme gelmiştir. Dış ticaretine ağırlıklı olarak Avrupa lkeleriyle yapan Türkiye Tuna üzerinden yapacağı nehir taşımacılıyla hem ulaşım yolarını çeşitlendirmiş hem de Avrupa’da giderek gelişen nehir taşımacılığından pay almış olacaktır. Nehir taşımacılığı, Türk armatrleri için yeni bir gelir kaynağı yaratmakla kalmayacak, 1/3 daha düşük olan taşımacılık giderleri nedeniyle bazı ihraç ürünlerimize önemli bir rekabet gcde kazandırılmış olacaktır. Türkiye’nin yalnızca Almanya’ya yönelik yılda yaklaşık 700 000 ton olduğunu hesaplanan seramik ihracatının nehir yoluyla taşındığını düşünmek bile konunun ne kadar önemli olduğunu göstermektedir [16].

8. TAŞIMACILIK MEVZUATLARININ DEĞERLENDİRMESİ

8.1. Önceki Durum

Bilindiği üzere, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu yasalaşmadan önce karayolu taşımacılık faaliyetlerini düzenleyen, bu alana münhasır özel bir kanun bulunmamaktaydı. Konuya ilişkin mevzuat düzenlemeleri, 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun 2 ve 10 uncu maddelerine istinaden çıkarılan iki ayrı yönetmelik ile dar kapsamlı olarak yapılmış bulunuyordu. Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin yürürlüğe girdiği 25 Şubat 2004 tarihinde yürürlükten kaldırılan bu yönetmelikler ile sadece karayolu ile yapılan uluslararası yolcu ve eşya taşımacılığı ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı ve bu konulardaki acentelik ve komisyonculuk faaliyetleri düzenlenmişti [6].

Kapsamlı bir yasal/hukuki düzenlemenin bulunmayışı; karayolu taşımacılık faaliyetlerine kolay ve bilinçsiz girişlere imkan sağlamış ve bunun sonucunda atıl kapasite oranı çok yüksek olan, hizmet kalite ve standardı ile verimi çok düşük, bireysel ve küçük işletmelerin hakim olduğu, risk alıp araç yatırımı yapmak suretiyle taşımayı bizzat gerçekleştiren araç sahibi, ferdi taşımacıların işlerini uzun süre devam ettirilebilecek kadar gelir elde edemediği, kurumsallaşamamış bir taşımacılık sektörü oluşmuştur.

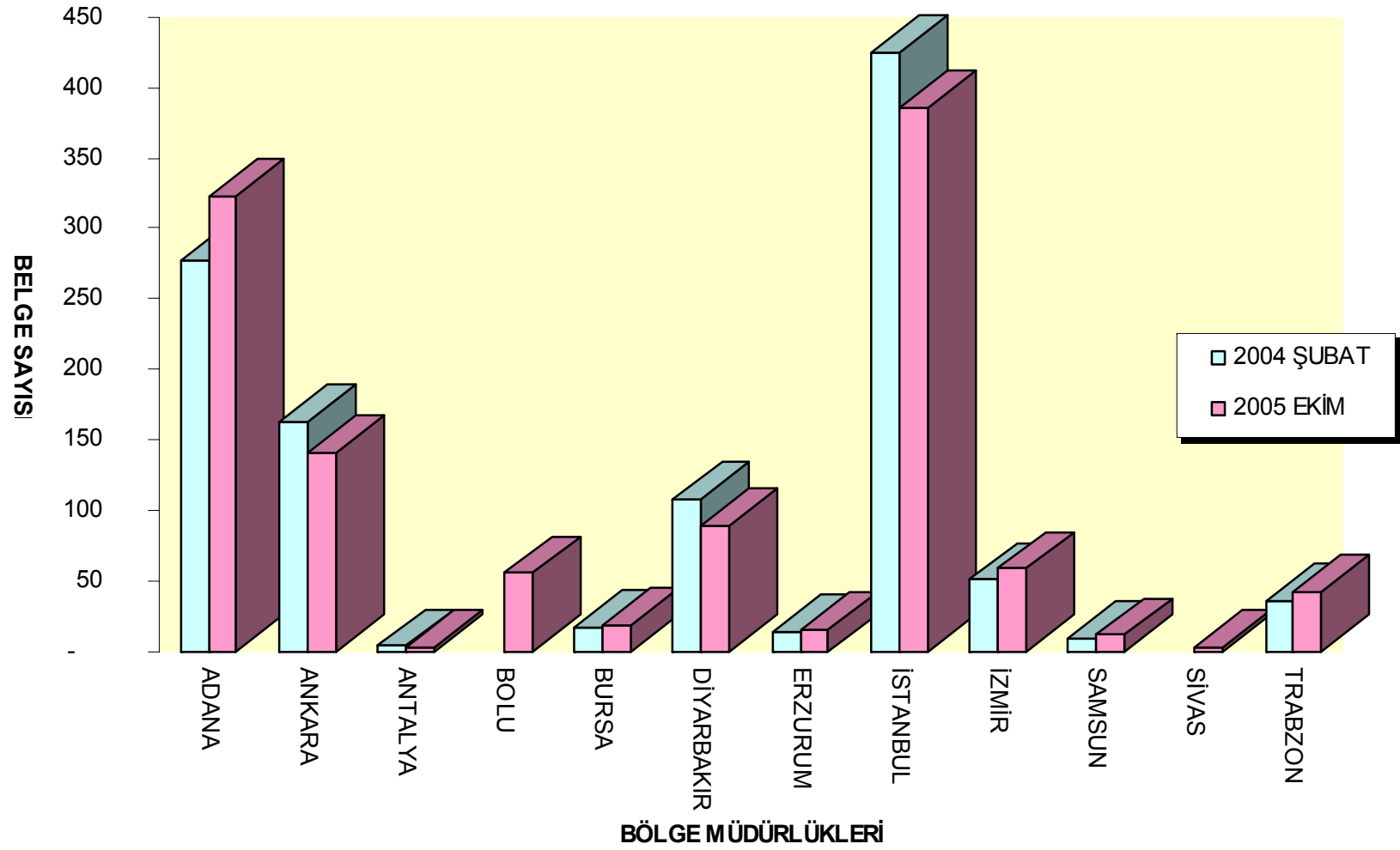
Yürürlükten kaldırılan yönetmeliklere göre uluslararası taşımacılıkta 300 ton kapasite ve 10 birim özmal taşıta sahip olanlar yetki belgesi alabilmekte ve bu alanda sınırlı sayıda sözleşmeli taşıt (1 özmal karşılık 1 sözleşmeli taşıt) kullanabilmeleri mümkündür.

Söz konusu ton kapasitesi ve 10 birim araç sahibi olma şeklindeki mali yeterlilik diyebileceğimiz kriter, uluslararası eşya taşımacılığı piyasasına girişi kontrol altına almıştır. Bu alanda faaliyet gösteren toplam 1.150 firmanın ünvanı altında çalışan 94.968 adet eşya taşımaya mahsus taşıt filosu ile bu sektör, göreceli olarak daha yüksek kar üreten ve nispeten kurumsallaşan bir sektör haline gelmiştir.

8.2 Yeni Mevzuatların Getirdiği Düzenlemeler

Yürürlükten kaldırılan yönetmelikler taşımacılık sektörünün faaliyet alanlarının tamamını kapsamamış ve yeterli olmamıştır. Buna istinaden hazırlanan Karayolu Taşıma Kanunu tasarısını TBMM'ne sunulmuş ve söz konusu kanun tasarısı 10 Temmuz 2003 tarihinde TBMM Genel kurulunda oybirliği ile kabul edilmiş ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu olarak 19 Temmuz 2003 tarihli ve 25173 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yeni kanuna uygun olarak hazırlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği ise 25 Şubat 2004 tarihli ve 25384 sayılı Resmi Gazetede yayımlayarak yürürlüğe girmiştir.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği öncesi ve sonrası uluslararası yük taşımacılığı yapmaya yetkili C-2 belgeli firma sayılarını gösterir çizelge Şekil 8.1 ve Çizelge 8.1' dendir.



Şekil 8.1. KTY öncesi ve sonrası uluslararası yük taşımacılığı yapmaya yetkili C-2 belgeli firma sayıları

Çizelge 8.1. KTY öncesi ve sonrası uluslararası yük taşımacılığı yapmaya yetkili C-2 belgeli firma sayıları

	2004 ŞUBAT	2005 EKİM
ADANA	278	323
ANKARA	163	141
ANTALYA	4	3
BOLU		56
BURSA	18	19
DİYARBAKIR	108	90
ERZURUM	14	16
İSTANBUL	425	386
İZMİR	51	59
SAMSUN	10	12
SİVAS		3
TRABZON	36	42
Genel Toplam	1 107	1 150

8.3. Karayolu Yük Taşımacılığında Yetki Belgelerinin Sınıflandırılması

Yeni kanun ve yönetmeliklere göre getirilen yetki belgeleri ve edinebilme şartları aşağıdadır.

- (C1) yetki belgesi: Belirli bir zaman tarifesine göre eşya taşıyacaklara verilir.
- (C2) yetki belgesi: Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya durumuna göre sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara verilir.
- (C3) yetki belgesi: Ticari amaçla kayıt ve tescil edilmekle beraber taşımacılık hariç, taşıt sahibinin iştibal konusu ile ilgili taşımaları yapacaklar verilir.
- (C4) yetki belgesi: Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın ev eşyası taşıması yapacaklara verilir
- (C5) yetki belgesi: Taşıt ve taşıt filosu kapasitesi aranmaksızın Türk Ticaret Kanunu'nun 814.nc maddesinin birinci fıkrasına göre taşıma işini üzerine alan ve taşıma işlerini organize eden taşıma işleri komisyoncularına verilir.
- (E) yetki belgesi: Uluslararası taşımacılık yapacak kamu kuruluşlarına ve kamu yararına çalışan kuruluşlara verilir.
- (F) yetki belgesi: Uluslararası yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.
- (G) yetki belgesi: Uluslararası eşya taşımacılığında acentelik yapacaklara verilir.
- (F) yetki belgesi: Uluslararası eşya taşımacılığında komisyonculuk yapacaklara verilir.

Yetki belgesi almak isteyen gerçek ve tüzel kişiler Ulaştırma Bakanlığı'nca verilecek örneğe uygun " başvuru formu " nun ilgili bölümünü doldurarak bu formda belirtilen belgeler ile birlikte Bakanlığa müracaat ederler.

Yetki belgesi almak için:

- Taşımacı olmak isteyen gerçek veya tüzel kişilerin T.C. uyruğunda olmaları,

- Gerçek kişi ,tüzel kişi kurucu ortakları ve tüzel kişiliği temsile yetkili yöneticilerin, kaçakçılık, dolandırıcılık, inancı kötüye kullanma ve Türk Ceza Kanunu'nun devletin şahsiyetine karşı işlenen suçlarla, Terörle Mücadele Kanunu aleyhine işlenen suçlardan hürriyeti bağlayıcı ceza ile hükümlü bulunmamaları ,
- Tüzel kişilerin Türk Ticaret Kanunu'nda belirtilen tüzel kişilerden olmaları,

Taşıma türüne göre:

- (C1) ve (C2) yetki belgelerini veya bu belgelerden herhangi birini almak için başvuranların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az on adet taşıta ve 300 ton istiap haddinde taşıt filosuna sahip olmaları,
- (C3) yetki belgesi almak için başvuranların kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 20 ton istiap haddinde taşıt filosuna sahip olmaları (özellliği olan taşımalarda asgari iki taşıta sahip olunması kaydıyla bu 20 tonluk istiap haddi Ulaştırma Bakanlığı'na daha düşük tutulabilir,
- (C4) yetki belgesi almak için başvuranların kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az üç adet taşıta ve 30 ton istiap haddinde taşıt filosuna sahip olmaları,
- (E) yetki belgesi almak için başvuranların taşıt filosu kapasitesine bakılmaksızın taşıtların kuruluş adına kayıt ve tescil edilmiş olmaları.
- (C5) yetki belgesi almak için başvuran taşıma işleri komisyoncularının sermaye şirketi niteliğinde ve kayıtlı sermayelerinin en az 10 milyar TL olması, Ulaştırma Bakanlığı'na 200.000 ABD Doları tutarında kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri, ticaret ve sanayi odalarına nakliyeciler grubuna kayıtlı olmaları gerekir. Kayıtlı sermaye miktarı ve/veya banka mektubu tutarı Bakanlıkça bir katına kadar arttırılabilir,
- (C1) ve (C2) yetki belgesi almak için başvuranların ticaret ve sanayi odalarında nakliyeciler grubuna kayıtlı olmaları,
- (C3) yetki belgesi almak için başvuranların sanayi ve ticaret odalarında ilgili meslek grubuna kayıtlı olmaları,
- (C4) yetki belgesi almak için başvuranların ticaret ve sanayi odalarında nakliyeciler grubuna kayıtlı olmaları,

- (C5) yetki belgesi almak için başvuranların çalışmak istedikleri her yerleşim biriminde en az bir tane yük terminalini kullanma hakkına, yetki belgesinin geçerli olduğu sürece sahip olmaları,
- Gerçek kişiler ve tüzel kişi yöneticilerin Bakanlıkça belirlenecek kurum veya kuruluşların açacağı eğitimden geçerek mesleki yeterlilik belgesi almaları şarttır.

Teşvik belgesine dayanılarak veya 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu kapsamında sağlanan taşıtlar yönünden yetki belgesi verilmesi hususu Ulaştırma Bakanlığı'nca düzenlenir.

Aşağıdaki uluslararası taşımalarda geçiş belgesi aranmaz;

- İtfaiye hizmetleri ile ilgili taşımalar,
- Ambulans taşımaları,
- Cenaze taşımaları,
- Doğal afetler başta olmak üzere, acil durumlarda, ilaç, alet ve tıbbi teçhizatlar ile gerekli diğer malzemelerin taşınması,
- Kamu hizmeti çerçevesinde yapılan posta taşımaları,
- Arıza, kaza veya benzeri durumlardaki taşımalar,
- Mütakabiliyet esasına göre, istiap haddi 3,5 tonu veya toplam yüklü ağırlığı 6 tonu geçmeyen taşıtlarla yapılan eşya taşımaları.

Uluslararası anlaşma ve sözleşmelerin hükümleri saklıdır.

Yetki belgesi sahipleri, tehlikeli madde ve tehlikeli atık taşımalarını bu husustaki mevzuata uygun olarak yapmak zorundadır.

Yetki belgesi sahipleri, tehlikeli yük taşıyan taşıtlarının taşıyacakları tehlikeli yükün özelliğine uygun olduğunu gösteren bilgi ve belgeleri ibraz ederek, ilgili mercilerden bu taşımalar için ayrıca izin almakla yükümlüdür.

Yeni kanun ve yönetmelik taşımalarda kullanılacak taşıtların yaşı, istihap haddi ve nitelikleri ile ilgili aşağıdaki yenilikleri getirmiştir;

Uluslararası eşya ve kargo taşımalarında kullanılacak taşıtlar ;

- C1, C3 ve E2 yetki belgesi sahipleri, yalnız kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları,
- C2, L2 ve M3 yetki belgesi sahipleri, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları, Avrupa'ya yönelik taşımalarda, sahip oldukları özmal ticari taşıt sayısı kadar, Avrupa'ya yönelik olmayan taşımalarda sahip oldukları özmal ticari taşıt sayısının iki katını geçmemek üzere sözleşmeli taşıtları, taşıt belgelerine kaydettirerek kullanabilirler.

Taşıtların belgelerine kayıt ettirilecek sözleşmeli taşıt sayıları C2, L2 ve M3 yetki belgeleri için herhalükarda özmal taşıt sayısının iki katını geçemez.

10.6.1985 tarihli ve 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu kapsamında sağlanan taşıtlar, bu Yönetmelikte belirtilen esaslar çerçevesinde özmal ticari taşıt olarak değerlendirilir. Bu yolla temin edilen taşıtların, finansal kiralama tarihinin bitiminden itibaren altmış gün içerisinde yetki belgesi sahibinin adına kayıt ve tescil edilmesi zorunludur. Bunun sağlanamaması veya finansal kiralama tarihinin uzatılmaması halinde bu taşıtlar veya taşıtlar yetki belgesi sahibinin taşıt belgesinden düşülür.

Herhangi bir yetki belgesinin eki taşıtlar belgesine, sözleşmeli taşıtların kayıt ettirmek isteyen gerçek ve/veya tüzel kişilerin, en az 3 adet taşıta sahip olmaları şarttır.

Araçların yaşları ve istihap hadleri ile ilgili yönetmelikte aşağıdaki düzenlemeler mevcuttur;

Uluslararası eşya ve kargo taşımalarında faaliyete esas olan yetki belgesinin alınabilmesi için gereken asgari kapasiteyi sağlayacak sayıda özmal ticari taşıtların, ilk

başvuru ve faaliyet süresince 12 yaşından; diğer taşıtların ise 20 yaşından büyük olmaması şarttır

C2, C3 ve L2 yetki belgesi türleri için istiap haddi 3,5 tondan az olan taşıtlar ile otomobiller; diğer tüm yetki belgesi türleri için ise otomobiller asgari kapasite hesabında ve sözleşmeli taşıt kullanım oranlarında dikkate alınmaz.

Oto taşımaları ve özelliği olan taşımalar için imal edilmiş özel donanımlı taşıtlar hariç, istiap haddi 10 tondan az olan taşıtlara geçiş belgesi tahsis edilmez.

Taşıtın yaşı, fabrikasında imal edildiği tarihten sonra gelen ilk takvim yılı esas alınarak hesaplanır. Römork ve yarı römorklarda yaş şartı aranmaz.

“Kamyon tek başına veya trafik tescil belgesinde römork takabilir” ifadesi varsa römorku ile birlikte, çekiciler ise yarı römorkları ile birlikte bir birim taşıt sayılır.

Çekici sayısı kadar römork ve/veya yarı römorklar asgari kapasitenin hesaplanmasında dikkate alınır.

Taşıtların bu Yönetmeliğin öngördüğü şartlara uygun olup-olmadığı öncelikle motorlu araç tescil ve trafik belgelerindeki yazılı bilgilere göre tespit edilir. Bakanlık, gerek görmesi halinde taşıtın fabrika imalatı, varsa tadilatı ile ilgili teknik özellikleri hakkında, ayrıca bilgi ve belge isteyebilir.

Yetki belgesi sahiplerinin sorumluluk ve yükümlülükleri ile ilgili önemli bazı madeler de şu şekilde sıralanabilir:

Sorumluluklar

- Yolcu ve eşya taşımaları, kanunlara, bu Yönetmelik ve diğer mevzuata, bu konuda Türkiye’nin taraf olduğu anlaşma ve sözleşmelere, yetki belgesi sahibi ile yolcu ve gönderen arasındaki sözleşmelere uygun olarak yapılır. Yolcu taşımaları biletsiz,

grup yolcu taşımaları taşıma sözleşmesiz, eşya taşımaları ise taşıma senetsiz yapılamaz.

- Yetki belgesi sahibi, kendi adına acentesinin acentelik sıfatıyla bu Yönetmelik kapsamında yapmış olduğu faaliyet ve işlemlerden müteselsilen sorumludur.
- Yetki belgesi sahibi, yolcu ve eşyanın güvenlik içinde taşınmasından sorumludur. Eşya gönderenler ve yolcular da taşımacının güvenlik yönünden almış olduğu tedbirlere uymak zorundadırlar.
- Eşya ve kargo taşımacılığı alanında yetki belgesi sahibi olanlar, eşya ve kargoları teslim aldıkları andan teslim edinceye kadar, eşyanın ve kargonun tamamı veya kısmen kaybindan, hasarından, korunması ve taşınmasından, güvenliğini sağlamaktan, teslim alınan şeklini muhafaza etmekten sorumludurlar.
- Yetki belgesi sahipleri, çevre ve insan sağlığını koruma, çevre kirliliğini önleme amacıyla yürürlüğe konulan mevzuat hükümlerini bilmek ve bunlara uymak zorundadır.
- Yolcu taşımacıları ve acenteleri, bilet satışı yaptıkları terminallerde ve çevresinde yolcuları yönlendirmek için personel istihdam edemez, çalıştıramaz ve bunlardan yararlanamazlar. Promosyonlu bilet satışı yapamazlar.
- Yolcu taşımacıları, sürücülerinin seyahat esnasında yolcularla veya personelle uzun süreli sohbet etmelerini önlemek, yol ve seyir güvenliğini tehlikeye düşürmemek için gerekli tedbirleri almak zorundadırlar. Seyahat esnasında sürücüler ses ve görüntü cihazlarının yönetimini yapamazlar. Bu iş diğer yardımcı personel tarafından yapılır.
- Acenteler, taşıma işleri komisyoncuları ve taşıma işleri organizatörleri bu sıfatla yapmış oldukları faaliyet ve işlemlerden, taşımacılar ile müştereken ve müteselsilen sorumludurlar.
- Yetki belgesi sahipleri, bu Yönetmelik kapsamındaki faaliyetlerini, Bakanlığa beyan ettikleri merkez ve şube adreslerinde yürütmek zorundadırlar. Bakanlığa beyan edilmeyen yerlerde faaliyette bulunulamaz
- Yetki belgesi sahiplerinin sorumluluğu ile ilgili olarak, uluslararası anlaşmalar ve sözleşmelerde yer alan hükümler saklıdır.

Yükümlülükler

- Yetki belgesi sahibi, yolcuların sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk yapmasını sağlayacak tedbirleri almak, yolcu, eşya ve kargoyu güvenli bir şekilde taahhüt ettiği yere kadar götürmekle yükümlüdür.
- Yetki belgesi sahibi, ilgili mevzuat hükümlerine uygun bir taşıtı, nitelikli sürücü ve hizmetli personel ile sefere göndermek, sürücülerin sürücü belgelerinin yanlarında bulunup bulunmadığını kontrol etmek, teknik şartlara uymayan taşıtların trafiğe çıkmasına engel olmak, güzergah mesafesini dikkate alarak yeteri kadar sürücü bulundurmamak zorundadır. Taşıt kartları olmayan taşıtları yolcu, eşya ve kargo taşımak amacıyla kullanamaz. Bu Yönetmelikte istenilen sigortaları bulunmayan taşıtları trafiğe çıkaramaz.
- Karayolları alt yapısı, işletilmesi, trafik, doğal afetler, meteorolojik şartlar ile arıza ve kaza hali dahil, seyahat esnasında meydana gelen ve beklenmeyen durumlarla ilgili olarak ortaya çıkan ve taşımanın devamına engel olan sebeplerin, belirsiz bir süre beklemeyi mecburi kılması veya varış noktasına kadar gerekli zamanın bir katından daha fazla beklemeyi gerektirmesi halinde, yetki belgesi sahibi, imkan olduğu takdirde bir başka güzergahı izleyerek taşımayı tamamlamak, aksi halde yolcuyu güzergah üzerinde yolcunun dilediği bir yere kadar götürmek veya yolcu, eşya ve kargoyu hareket noktasına geri getirmekle yükümlüdür. Bu gibi hallerde, yolcunun eşyası ile eşya ve kargo sahibinin bütün hakları saklı olup, yetki belgesi sahipleri herhangi bir ek ödeme veya benzeri talepte bulunamazlar.
- Eşya ve kargo taşımalarında ayrıca, taşıma senedindeki hükümler saklıdır.
- Yetki belgesi sahipleri, eşya ve kargo taşımalarında teslim alma noktası ile teslim etme noktası arasında makul bir süre taahhüdünde bulunmak ve taahhüt ettikleri süre içerisinde eşyayı veya kargoyu yerine ulaştırmak zorundadırlar.
- Yetki belgesi sahipleri, altışar aylık süre ile yılda iki kez sürücülerin ceza puanı durumunu Emniyet Genel Müdürlüğünden öğrenmek ve ceza puanı 50 ve üzerinde olan sürücülerin eğitilmesi hususunda ve kendi iç denetimleri yönünden gerekli tedbirleri almak zorundadırlar.

- Yetki belgesi sahipleri tarafından, taşıma sırasında yolcuya ikram edilen yiyecek, içecek, mendil, kolonya ve benzeri maddelerin Sağlık Bakanlığı tarafından yayımlanan Gıdaların Üretimi Tüketimi ve Denetlenmesine Dair Yönetmeliğe uygun bir şekilde olması zorunludur.
- Yetki belgesi sahipleri 1593 Sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanununda ön görülen tedbirler, kaideler ve yasaklamalara uymak zorundadırlar.
- Yetki belgesi sahipleri, bu Yönetmeliğin 12 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde sayılan asgari sayıdaki kişileri/personeli faaliyetleri süresince istihdam etmek zorundadırlar.
- Yetki belgesi sahipleri, Mesleki Yeterlilik Belgesi'ne sahip olma şartına tabi kişilerin bu belgelerini görevleri sırasında yanlarında bulundurmalarını ve yapılacak denetimlerde ibraz etmelerini sağlamak zorundadırlar.
- Yetki belgesi sahiplerinin yükümlülüğü ile ilgili olarak, uluslararası anlaşmalar ve sözleşmelerde yer alan hükümler saklıdır.

Trafik güvenliği ile ilgili yükümlülükler

Emniyet Genel Müdürlüğü, bu Yönetmelik kapsamında faaliyet gösterenlerin taşıt belgelerinde kayıtlı taşıtların, karıştığı yaralanmalı ve ölümlü trafik kazalarını, kaza raporlarının bir örneğiyle birlikte Bakanlığa bildirmek zorundadır.

Bu kaza raporlarında, taşıt sürücüsünün % 50 ve üzerinde asli kusurlu olması halinde, Bakanlık, her kaza ile ilgili olarak yetki belgesi sahiplerini yazılı uyarır. Yetki belgesi sahipleri, can ve mal güvenliğinin sağlanması hususunda gerekli tedbirleri almak zorundadır.

Yetki belgesi sahipleri bu kazalar sonunda yargılama olmuş ise, kesinleşmiş yargı kararını otuz gün içinde Bakanlığa bildirmek zorundadır.

8.4. Taşıma İşlerinde Çalışan Personelin Nitelik ve Eğitimleri

Yetki belgesi sahipleri; hizmetlerini yürütebilecek yeterli sayı ve nitelikte personel bulundurmakla yükümlüdürler. Yeterli sayı ve nitelikte personel istihdam edilmemesi durumunda doğacak her türlü zarar ve ziyandan sorumludurlar.

Taşıma işlerinde istihdam edilenler; hizmetin gerektirdiği niteliklere ve Yönetmelikte yer alan mesleki yeterlilik belgelerine sahip olmak zorundadır. Üstlendikleri hizmet ile ilgili görev ve sorumluluklarını yerine getirmek zorundadırlar. İşyeri ve işyerinin güvenliğini tehlikeye düşürecek fiil ve eylemlerde bulunamazlar.

Yetki belgesi sahipleri, personelinin ve çalışanlarının ücretlerini, sosyal güvenlik ve özlük haklarını zamanında ve tam olarak vermek zorundadır.

8.4.1. Sürücülerde aranacak şartlar

Sürücülerin yolcu ve eşya taşımacılığına ait taşıtlarda çalışabilmesi için;

- Ticari taşıtın niteliğine göre sürücü belgesine sahip olmaları,
- Yolcu taşımacılığında en az lise veya dengi okullardan birini bitirmiş olmaları,
- Eşya ve kargo taşımacılığında ilköğretim okullarından birini bitirmiş olmaları,
- Yüksek Öğretim Kurumlarının sürücü eğitimi veren bölümlerinden mezun olanlar hariç, Bakanlıkça belirlenecek kurum ve kuruluşların vereceği eğitimden geçerek sürücü mesleki yeterlilik belgesi almaları,
- Sürücülerin bedeni ve psikoteknik açıdan sağlıklı olduklarını gösteren bir sağlık raporunu yetkili sağlık kuruluşlarından her beş yılda bir almaları,
- Yolcu taşımacılığında çalışacak otobüs sürücülerinin, 26 yaşından gün almış ve 63 yaşından gün almamış olmaları,
- Eşya ve kargo taşımacılığında çalışacak sürücülerin, 63 yaşından gün almamış olmaları,

- Tehlikeli madde taşımacılığı yapan sürücülerin, ilgili mevzuatın sürücüler için zorunlu kıldığı eğitimi aldığını gösteren belgeye sahip olmaları,
- Uluslararası taşımalarda istihdam edilecek sürücülerin, uyuşturucu, silah, insan ve gümrük kaçakçılığı ile terör suçlarından dolayı hürriyeti bağlayıcı ceza ile hükümlü olmamaları gereklidir.

8.4.2 Sürücü ve yönetici eğitimi

Üst düzey yönetici, orta düzey yönetici ve sürücülerin, faaliyet alanlarına uygun mesleki yeterlilik eğitimi almaları şarttır. 03 Eylül 2004 tarihinde yürürlüğe giren Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliğine göre ;

Mesleki yeterlilik belgesi türleri

Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği uyarınca yetki belgesi türlerine göre Mesleki Yeterlilik belgesi (MYB) alma zorunluluğu olanlar;

- KTY kapsamındaki tüm sürücüler ile,
- B1, C2, D1, L1, L2, M2, M3, N2, P2, R1, R2 ve T1 türü yetki belgesi talebinde bulunanların, gösterecekleri faaliyet alanlarına uygun en az birer adet üst düzey yönetici ve orta düzey yönetici Mesleki Yeterlilik Belgesine sahip olmaları veya bu belgelere sahip kişi veya kişileri istihdam etmeleri,
- A1, A2, A3, B2, C3, D2, F1, F2, G1, G2, G3, G4, H2, H1, K3, M1, N1, P1, T2 ve T3 türü yetki belgesi talebinde bulunanların, gösterecekleri faaliyet alanlarına uygun en az bir adet orta düzey yönetici Mesleki Yeterlilik Belgesine sahip olmaları veya bu belgeye sahip kişi veya kişileri istihdam etmeleri zorunludur.

Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği uyarınca düzenlenecek olan Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yetki Belgeleri, Yönetmelik hükümleri dikkate alınarak Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğünce düzenlenmektedir.

Mesleki Yeterlilik Belgesi türleri; yukarıda da bahsedildiği üzere üst düzey yönetici (ÜDY), orta düzey yönetici (ODY) ve sürücü (SRC) türü mesleki yeterlilik belgesi olmak üzere üç ana grupta değerlendirilir.

Bunlar faaliyet alanlarına göre;

- ÜDY türü Mesleki Yeterlilik Belgesi;
 ÜDY1 uluslararası yolcu taşımacılığı
 ÜDY2 yurtiçi yolcu taşımacılığı
 ÜDY3 uluslararası eşya-kargo taşımacılığı
 ÜDY4 yurtiçi eşya-kargo taşımacılığı
- ODY Türü Mesleki Yeterlilik Belgesi;
 ODY1 uluslararası yolcu taşımacılığı
 ODY2 yurtiçi yolcu taşımacılığı
 ODY3 uluslararası eşya-kargo taşımacılığı
 ODY4 yurtiçi eşya-kargo taşımacılığı
- SRC türü Mesleki Yeterlilik Belgesi;
 SRC1 uluslararası yolcu taşımacılığı
 SRC2 yurtiçi yolcu taşımacılığı
 SRC3 uluslararası eşya-kargo taşımacılığı
 SRC4 yurtiçi eşya-kargo taşımacılığı
 SRC5 tehlikeli madde taşımacılığı olarak düzenlenir ve verilir.

Mesleki Yeterlilik Belge türlerinin derece itibarıyla birbiri ile münasebetleri aşağıdaki gibidir;

- ÜDY1 türü belge sahibi olanlar, ÜDY2, ODY1 ve ODY2 belge türlerini,
- ÜDY2 türü belge sahibi olanlar, ODY2 belge türünü,
- ÜDY3 türü belge sahibi olanlar, ÜDY4, ODY3 ve ODY4 belge türlerini,
- ÜDY4 türü belge sahibi olanlar, ODY4 belge türünü,
- ODY1 türü belge sahibi olanlar, ODY2 belge türünü,

- ODY3 türü belge sahibi olanlar, ODY4 belge türünü,
 - SRC1 türü belge sahibi olanlar, SRC2 belge türünü,
 - SRC3 türü belge sahibi olanlar, SRC4 belge türünü,
- almış kabul edilir.

Herhangi bir tür Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibinin başka tür Mesleki Yeterlilik Belgesi alabilmesi için;

- Talep ettiği Mesleki Yeterlilik Belgesi türüne ait şartları haiz olması,
- Eğitim müfredat programlarına göre gerekiyor ise fark derslerine devam ederek yapılacak sınavlarda başarılı olması gerekir.

Mesleki yeterlilik eğitiminden muafiyet

İlgili Yönetmeliğe göre aşağıdaki vasıflara sahip olanlardan yapılacak Mesleki Yeterlilik Sınavında başarılı olmaları kaydıyla;

- Üniversitelerin/Yüksekokulların 4 yıllık lisans eğitimi veren ulaştırma, lojistik, ulaştırma ekonomisi, taşımacılık, karayolu trafiği bölümlerinden mezun olanlar ile diğer bölümlerinden mezun olup lojistik, ulaştırma, ulaştırma ekonomisi, taşımacılık, karayolu trafiği alanlarında ihtisas, yüksek lisans veya doktora derecesi almış olanlar,
- Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü veya Ulaştırma Bölge Müdürlüklerinde en az 3 (üç) yıl süreyle bölge müdürü, daire başkanı veya daha üst ünvanla görev yapmış olanlar ile Emniyet Genel Müdürlüğünün merkez veya taşra teşkilatında en az 3 (üç) yıl süreyle trafik ile ilgili bölümlerde daire başkanı veya emniyet müdürü olarak görev yapmış olanlar,
- ODY türü Mesleki Yeterlilik Belgesi ile en az 5 yıl mesleki faaliyette bulunduğunu belgeleyenler mesleki yeterlilik eğitiminden muaf olup, kendilerine

başarılı oldukları sınavın niteliğine uygun ÜDY türü Mesleki Yeterlilik Belgesi verilir.

Yüksek okul mezunları, yapılacak mesleki yeterlilik sınavında başarılı olmaları kaydıyla mesleki yeterlilik eğitiminden muaf olup, kendilerine başarılı oldukları sınavın niteliğine uygun ODY türü Mesleki Yeterlilik Belgesi verilir.

Aşağıdaki vasıflara sahip olanlar mesleki yeterlilik eğitiminden ve sınavından muaftırlar. Bunlara, talep etmeleri halinde doğrudan;

- Üniversitelerin/Yüksekokulların 4 yıllık lisans eğitimi veren ulaştırma, lojistik, ulaştırma ekonomisi, taşımacılık, karayolu trafiği bölümlerinden mezun olanlar ile diğer bölümlerinden mezun olup ulaştırma, lojistik, ulaştırma ekonomisi, taşımacılık, karayolu trafiği alanlarında ihtisas, yüksek lisans veya doktora derecesi almış olanlara talep ettikleri ODY,
- Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü veya Ulaştırma Bölge Müdürlüklerinde en az 3 (üç) yıl süreyle Bölge Müdürü, Daire Başkanı veya daha üst ünvanla görev yapmış olanlar ile Emniyet Genel Müdürlüğünün merkez veya taşra teşkilatında en az 3 (üç) yıl süreyle trafik ile ilgili bölümlerde Daire başkanı veya emniyet müdürü olarak görev yapmış olanlara talep ettikleri ODY,
- Yüksek Öğretim Kurumlarının sürücü eğitimi veren bölümlerinden mezun olanlara talep etmeleri halinde ilgili SRC türü Mesleki Yeterlilik Belgesi verilir.

Bakanlık gerektiğinde yeterlilik eğitimlerini veren üniversite/yüksek okulların ilgili bölümlerinin isim listesini bir tebliğ ile yayımlar.

8.5. Acente ve Komisyonculuk Yetki Belgesi

Taşıma İşleri Acenteliği ve Komisyonculuğu (Freight Forwarder) yapabilmek üzere Ulaştırma Bakanlığı'ndan yetki belgesi alınması gereklidir. Taşıma işleri acenteliği ve komisyonculuğu yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişilerin durumlarının, Taşıma

Komisyoncusu olmak isteyen gerçek veya tüzel kişilerin T.C. uyruğunda olmaları, gerçek kişi, tüzel kişi kurucu ortakları ve tüzel kişiliği temsile yetkili yöneticilerin, kaçakçılık, dolandırıcılık, inancı kötüye kullanma ve Türk Ceza Kanunu'nun devletin şahsiyetine karşı işlenen suçlarla, Terörle Mücadele Kanunu aleyhine işlenen suçlardan hürriyeti bağlayıcı ceza ile hükümlü bulunmamaları, tüzel kişilerin Türk Ticaret Kanunu'nda belirtilen tüzel kişilerden olmaları şartları aranmaktadır.

- (G) yetki belgesi almak için başvuruların ticaret veya sanayi odalarında acente grubuna kayıtlı bulunmaları,
- (H) yetki belgesi almak için başvuruların, ticaret veya sanayi odalarında nakliye komisyoncusu grubuna kayıtlı bulunmaları,
- (G) ve (H) yetki belgesi almak için başvuruların yetki belgesi süresince, bu işe elverişli bağımsız bir büronun kullanma hakkına sahip olmaları,
- (G) yetki belgesi almak için başvuruların uluslararası eşya taşımacılığı yapma hakkına sahip olan yerli veya yabancı en az bir taşımacı ile acentelik anlaşması bulunması gereklidir.
- Taşıma işleri acenteliği ve komisyonculuğu alanındaki acentelik anlaşması ve konudaki yasakları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür,
- Evvelce yapılmış bir acentelik anlaşması olmaksızın bir taşımacı adına işlem yapmak yasaktır.
- Acentelik anlaşmalarında çalışma alanının kesin olarak belirlenmiş olması zorunludur.
- (G) yetki belgelerine sahip olanlar hiçbir zaman kendi namına uluslararası taşıma yapamaz ve yaptıramazlar.
- (H) yetki belgesi sahiplerinin kendi namına eşya taşıyabilmesi için bu taşımanın bir vekil hesabına yapılması zorunludur. Ancak (H) yetki belgesi sahipleri, kendi namına ve hesabına taşıma yapmaları halinde taşımacı sayılacaklarından, kendi nam ve hesabına taşıma yapmak isteyenlerin bu yönetmelik de öngörülen taşımacı yetki belgelerinden birine sahip olmaları gerekmektedir.

- Acentelik yetki belgesine sahip olanlar, ayrıca taşımacı yetki belgesi alma şartlarını da yerine getirdikleri takdirde isterlerse taşımacı yetki belgesini de alabilirler.
- Uluslararası taşımacı yetki belgesine sahip olan gerçek ve tüzel kişiler, yönetmelikte öngörülen diğer şartları yerine getirmeleri halinde doğrudan acente ve /veya komisyonculuklarını üstlenmemek kaydıyla isterlerse (F), (G) ve (H) yetki belgelerini de alabilirler.
- (B4) ve (C3) yetki belgesi sahipleri başkaları adına taşıma yapamayacakları gibi (F), (G) ve (H) yetki belgesi sahipleriyle de taşıma sözleşmesi yapamazlar.
- Yetki belgesi alındıktan sonra, yetki belgesi alan gerçek veya tüzel kişinin beyan ettiği taşıtların kazaya uğraması, el konulması, satılması veya başka bir sebepten dolayı iş göremez duruma gelmesi halinde yetki belgesi sahibi durumu, değişikliğin meydana geldiği tarihten itibaren 60 gün içinde Bakanlığa bildirmek zorundadır. Yönetmeliğin ilgili maddelerindeki asgari değer altına düşülmesi halinde, taşımacı bu asgari değer altına düşüldüğü tarihten itibaren 90 gün içerisinde yeni taşıt veya taşıtları sağlamaları gerekir.

Karayolu eşya taşımacılığının belirgin üstünlüklerini operasyonel faaliyetleriniz açısından değerlendirdiğimizde karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığında hukuki mevzuat, bekleme süreleri ile eşyanın hacmi ve niteliğine bağlı olarak diğer taşıma türlerine göre olumsuzluklar yaratabilmektedir. Burada karayolu taşıma sistemleri özellikle müşteri ilişkileriyle, karayolu iş organizasyonunda önemli rolü olan Freight Forwarder karayolu taşımacılık sisteminden bahsetmekte fayda vardır.

8.6. Uluslararası Karayolları Eşya Taşımacılığında Freight Forwarder

Kara yolu taşıma sistemi özellikle müşteri ilişkileri ile karayolu iş organizasyonunda önemli rolü bulunan Freight Forwarder tarafından yoğun olarak etkilenmiştir. Freight Forwarder karayolu taşımacılık sistemleri içinde etkinliğini sağlayabilmesi için gereken hususlar şunlardır;

- Taşımacılık hizmetlerinde yüksek kalite
- Süratli ve tam zamanında teslimat
- Seferlerde sıklık ve düzenlilik
- Göndericilere esnek fiyat önerileri

Freight Forwarder bu unsurlar sayesinde taşıyıcı ile bire bir bağlantı kurabilir ve müşterilerine uygun çözüm imkanları yaratabilir. Karayolu eşya taşımacılığında Freight Forwarder'ın temel işlevi, diğer taşıma türlerinde olduğu gibi taşıma organizasyonunun yerine getirilmesidir. Freight Forwarder taşıma organizasyonunu yerine getirirken göz önüne aldığı en önemli unsur müşteri odaklı hizmet anlayışıdır. Hizmetin kesintisiz ve sürekli olarak aynı kalitede ve düşük maliyetle verilebilmesi, Freight Forwarder'ın temel taşıma prensibi olmaktadır.

Freight Forwarder'ın ana hizmeti, müşterilerine, karayolu ile yapılacak taşımalarda tarifeli seferler organize edecek şekilde yük konsolidasyonunu yapmasıdır. Bu amaçla aynı güzergaha yönelik bulunan yük talepleri, hacim olarak yetersiz olsa bile hizmetin sürekliliğinin sağlanması amacıyla düzenli olarak verilebilmelidir.

Freight Forwarder'ın hizmet yaklaşımı, düşük hacimli yüklerin taşınmasında konsolidasyon yaparak, bireysel ihracatçı veya ithalatçının gönderilerine daha avantajlı bir ortam oluşturmaktadır.

Freight Forwarder'ların karayolu eşya taşımacılığı ile göndericiye sağlayabileceği faydalar şu şekilde sıralanabilir;

- Freight Forwarder'ın bir hizmet organizasyonu olarak müşterilerine ihtiyaç duyduğu yüksek esnekliği sunabilmesi,
- Yük konsolidasyonu yapabilmenin sağladığı yeterli yük bulma avantajı,
- Depodan depoya güvenli taşıma,
- Düzenli ve sık yükleme yapılabilmesi,

- Taşıma ve depo yerlerinin kapasitelerini iyi kullanıma yönelik optimal çözümler sayesinde önemli maliyet avantajı oluşturması,
- Taşımayı bütünüyle kontrol altında tutma olanağı,
- Sevkiyatın araç takip sistemiyle sürekli izlenebilmesi,
- Süratli talimat imkanı,
- Kolay yükleme ve boşaltma olanağı,
- Uygun fiyat tarifelerinin oluşturulmasıdır.

Freight Forwarder'ın karayolu eşya taşımacılığında rolü iki şekilde belirtilebilir.

- Taşıma organizatörü olarak taşıma işini yerine getirebilir,
- Kendi araçlarıyla veya araç sahibi işletmelerle bizzat eşya taşımacılığı yapabilir,

8.6.1. Taşıma organizatörü olarak Freight Forwarder

Karayolu eşya taşımacılığında Freight Forwarder'ın taşıma organizatörü olarak başlıca rolü; Uluslararası taşımacılıkta, göndericilerin (ihracat ve ithalat) yüklerinin teslim yerlerine en iyi koşullarda ulaştırılmasına yönelik faaliyetlerde bulunmasıdır.

Freight Forwarder'ın taşıma organizatörü olarak hizmet sürecinin amaçları şunlardır:
Müşteri talebi => Hizmet => Teklif verilmesi => Sözleşme yapılması => Hizmetin Tarifelendirilmesi

Gönderici ihracat veya ithalat eşyasının taşınmasını güvenli, hızlı ve düşük fiyatla yapabilecek taşıma organizatörü (Freight Forwarder) firmaları ilgili pazar araştırması yapabilir. Gönderici için Freight Forwarder seçiminde önemli unsurlar şunlardır:

- Freight Forwarder'ın sevk edilmesi planlanan bölgedeki faaliyet alanı,
- Taşınacak malla ilgili daha önceki deneyimi,
- Taşıma ve diğer hizmetlere ait rekabetçi tarifeleri,

- Hizmet kalitesi,
- Firma referansları,
- İş deneyimleri,
- Firma güvenilirliği,

Göndericinin Freight Forwarder işletmesinden beklentisi, sadece rekabetçi fiyatlara dayanmamakta, sevk edilecek eşyaya ait taşıma deneyimi ve taşımayı emniyetli ve tam zamanda teslim edilmesi başta olmak üzere, hizmet kalitesi yüksek bir şekilde yerine getirebilmesine bağlı olmaktadır [5].

Freight Forwarder'ın tercih edilebilir olması için pazarlama stratejileri oluşturulmalıdır. pazarlama stratejilerini oluştururken Freight Forwarder, müşterilerine sunduğu hizmet alanı genişletilerek yeni hizmet alanlarının nitelikli olarak sağlamayı ve rekabetçi fiyat politikaları oluşturmayı ön planda tutmalıdır. Freight Forwarder'ın karayolu stratejilerinin faydalı olabilmesi için, aşağıdaki unsurlara yeterince önem vermek zorundadır:

- Profesyonel bir iş adamı bilinci ile çalışmalıdır.
- Göndericinin talep ve beklentilerine dikkat edilmelidir.
- Göndericiye verdiği sözler titizlikle yerine getirilmelidir.
- Belirsizlik durumlarında mutlaka gönderenle bağlantıya geçilmelidir.
- Maliyet ve karlılık analizleri yapması gerekmektedir [3].

8.6.2. Freight Forwarder ve yük temini

Freight Forwarder tarafından üç şekilde yük temin edilir :

- Freight Forwarder'ın pazarlama çalışmaları sonucu kazanılan müşterilere ait yükler,
- Konsolidasyonu yapmak üzere alt yükleyicilerin aktardıkları yükler,
- Yurtdışı acentanın yönlendirdiği yükler.

Freight Forwarder tanıtım, reklam, promosyon çalışmaları gibi pazarlama faaliyetleri sonucu yeni müşteriler edinilerek, göndericilerden yeni yük talepleri temin edebilir. Freight Forwarder'ın yük temininin bir başka yolu ise alt yükleyicilerden aldıkları yüklerdir. Freight Forwarder'ların en önemli rekabet avantajı yük konsolidasyonu yapmasıdır. Sevkiyat için yeterli yük hacmine ulaşamayan Freight Forwarder'lar yüklerini diğer Freight Forwarder'a devrederek birleştirirler. Ayrıca yurt dışı temsilcisi veya acenteler kendilerine gelen yük siparişlerini Freight Forwarder'a aktarabilirler.

8.6.3 Freight Forwarder ve teklif türleri

Freight Forwarder'ın müşterilerine vereceği teklifler iki gruba ayrılır. Bunlar:

- Tarifeli sevkiyat için verilen teklifler,
- Yük bazında verilen teklifler,

Tarifeli sevkiyat için verilen teklifler

Tarifeli sevkiyat için verilen teklifler; 3 aylık, 6 aylık, 1 yıllık veya daha uzun dönemde sürekli çalışma potansiyeli bulunan yüklere yönelik tekliflerdir. Tarifeli sevkiyatlar ülkenin ihracat ve ithalat hacimlerindeki konjonktürel dalgalanmalardan etkilenmeyen uzun dönemli iş ve fiyat garantisi bulunan yüklemelerdir. Fiyatlar ve karlılık genellikle yük bazında verilen sevkiyatlara göre daha düşük olmaktadır.

Tarifeli sevkiyatlar hacim olarak genelde şu özellikleri taşımaktadır :

- Tam kamyon yükü (FTL) veya kaplarıdır.
- Aynı kamyonun tek bir alıcıya yönelik yükler bulunmaktadır.
- Homojen yüklerden oluşmaktadır.
- Teslim noktaları bir veya çok az sayıdadır.

İhracatçı veya ithalatçı ile Freight Forwarder'ın karşılıklı olarak tarifeli sevkıyat imkanı ile geleceğe yönelik planlama yapması kolaylaşmakta, faaliyetlerin geliştirilmesine yönelik stratejiler oluşturulabilmektedir

Yük bazında teklifler

Yük bazında teklifler; müşterilere bir defaya mahsus taşımalar için verilen tekliflerdir. Genellikle bir veya birkaç kamyonluk potansiyel yükleri kapsayan hacimdedir. Freight Forwarder yük bazında gelen talepleri, sevkıyat ve rekabet durumunu göz önüne alarak değerlendirmektedir. Bu amaçla çıkış yeri, varış yeri, yükün cinsi, ambalaj türü ile ölçülerini baz alarak navlun fiyatlandırması yapma yoluna gitmektedir.

Yük bazında çalışmalar toplam hacim olarak genellikle tarifeli çalışmalara göre daha düşük seviyededir. Geleceğe yönelik bir projeksiyon yapılmaması ve mevsimsel yük dalgalanmalarından etkilenmesi nedeniyle yük bazında verilen teklifler, Freight Forwarder için tercih edilen çalışma yöntemi olmamaktadır.

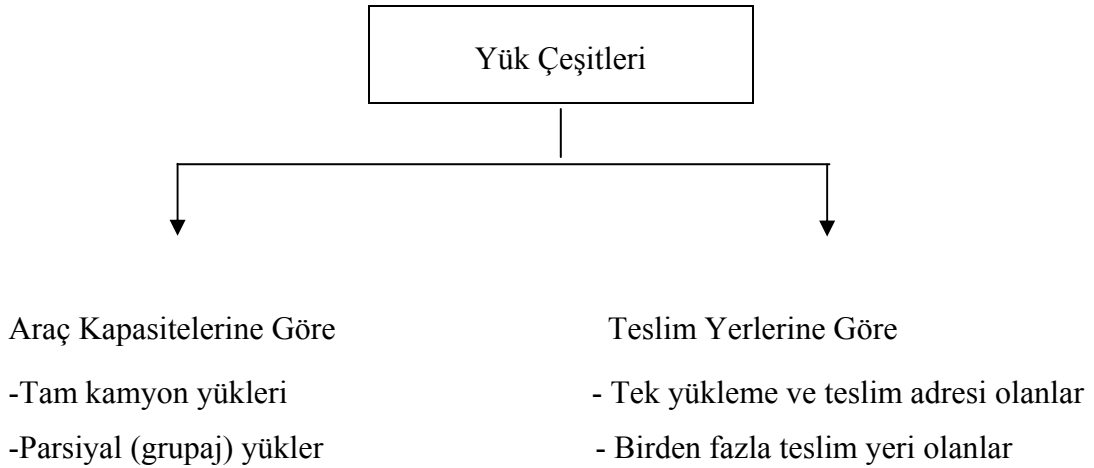
Freight Forwarder'a gelen yük taleplerinin değerlendirilmesi

Hizmet sektöründe faaliyet gösteren bir işletme olan Freight Forwarder, müşteriye verdiği tarifeli yada tarifesiz sevkıyat tekliflerinde, müşteri istek ve ihtiyaçlarının neler olduğunu açık bir şekilde ortaya koymalıdır. Bu nedenle, müşterilerinden gelen taleplerin neler olduğunu ve hangi hizmetleri kapsadığını gösteren, yanlış anlamalara meydan vermeyecek ve gelecekteki muhtemel belirsizlik durumunda bir ispat belgesi (karine) özelliğini taşıyan 'Yük Talep Formu' müşteriye gönderilerek, talepler yazılı olarak alınmalıdır. Sözlü alınan yük talepleri, mutlaka yazılı hale dönüştürülmelidir.

Freight Forwarder, 'Yük Talep Formu'nda talep edilen hizmetlerin kapsamını incelemeli, hizmeti en iyi şekilde gerçekleştirecek bir teklif hazırlamalıdır. Freight Forwarder'ın hizmet alanı dışında bulunan konular, müşteriye açık bir şekilde

anlatılmalıdır. Freight Forwarder müşteri ilişkilerinde yol gösterici bir rol üstlenmeli, danışmanlık görevini de yerine getirmelidir.

Değerlendirme Aşamasında Yük Çeşitlerinin Etkinliği



Yüklerin Araç Kapasitelerine Göre Çeşitleri

Karayolu eşya taşımacılığında yükler araç kapasitelerine göre iki ana gruba ayrılabilir. Bunlar

- Tam Kamyon Yüğü
- Parsiyel (Grupaj) Yüğülerdir.

Tam Kamyon Yüğü (FTL)

FTL (Full Truck Loading) dolu kamyon yüğüdür. Bir müşteriye ait tam kamyon dolusu yükün, genellikle tek teslim yerindeki alıcısına teslim edilmesi şeklindedir. Aynı teslim yeri olduğunda aynı hamule senedi (karayolu konşimentosu), farklı teslim yerleri olduğunda farklı hamule senetleri düzenlenmektedir.

Parsiyel (Grupaj) Yükler

Parsiyel (grupaj) yükler İngilizce bir kamyonu doldurmayan yk (Less Than Truck Loading LTL) anlamına gelmektedir. Aynı taşıma güzergahı üzerinde bulunan, farklı gndericilere ait küçük hacimdeki yüklerin birleştirilerek aynı kamyon ile sevk edilmesidir. Teslim yerleri, gönderici ve alıcılarına göre farklı hamule senedi düzenlenir.

Teslim Yerlerine Göre Yüklerin Sınıflandırılması

Karayolu taşımacılığında yükler teslim yerine göre yükler iki gruba ayrılabilir. Bunlar:

- Tek yükleme ve tek teslim adresi olan yükler,
- Birden fazla teslim adresi bulunan yüklerdir.

Tek Yükleme ve Tek Teslim Adresi Olan Yüklerin Sevkıyatı: Yükleme ve boşaltmanın tek bir adreste yapıldığı uluslararası sevkıyatlardır. Örneğın A (İstanbul/Türkiye) noktasından yüklenen eşyanın B (Frankfurt/Almanya) varış noktasında teslim edilmesidir. Uygulamada genellikle gönderici müşteriden çıkış noktası üretim yeri veya depo, eşya teslim ve boşaltma noktası ise alıcı müşteri deposudur.

Karayolu taşımacılığında taşıyıcı olarak Freight Forwarder, boşaltmada sürat ve zaman tasarrufu sağlaması, dönüş seferi planlamasının daha kolay ve gümrükleme işlemlerinin daha sratlı gerçekleşmesi nedeniyle tek bir teslim adresinde yükü bulunan sevkıyatları tercih etmektedir.

Birden Fazla Teslim Yeri Bulunan Yüklerin Sevkıyatı: Birden fazla teslim yeri bulunan yüklerin sevkıyatı, yurtdışındaki farklı bölgelere malların teslim edilmesidir. Treylerin birden çok teslim yerine taşıdığı yükleri parçalar halinde teslim etmesi, hem zaman hem de taşıma maliyetine olumsuzluk yaratmaktadır. Planlamanın

yeterince yapılamadığı küçük hacimli işletmelerin, tarifeli olmayan taşımaların kullanmak zorunda kaldığı bir yöntem olarak görünmektedir.

Uluslararası karayolu taşımacılığında birden fazla teslim yeri bulunan yük sevkiyatı sıklıkla rastlanan bir durumdur. Örneğin, A (İstanbul-Türkiye) çıkış noktasında farklı göndericilerin küçük hacimli parsiyel yükleri bir araçta toplanarak Avrupa Birliği içinde farklı B, C, D, E ve F varış noktalarına karayoluyla dağıtımı yapılabilmektedir.

8.6.4. Freight Forwarder ve fiyatlandırma

Freight Forwarder, eşya taşımacılığında navlun ve diğer hizmetlerinin fiyatlandırmasını, tam kamyon yükü (FTL) veya parsiyel yük (LTL) olmasına göre yapmaktadır.

Tam Kamyon Yüğü: Tam kamyon yükünün navlun fiyatlandırılmasında önemli olan unsurlar şunlardır:

- Transit geçilecek güzergahın belirlenmesi,
- Yol süresi,
- Yükleme ve boşaltma yerlerinin sayısı,
- Yükleme ve boşaltma için istenen serbest süreler, (uygulamada genellikle 24 saat yükleme ve 48 saat boşaltmada serbest süre verilmektedir)
- Arz ve talep durumu, (mevsimsel dalgalanmalar, dış ticaretteki konjonktürel değişimler, vb.)
- Dönüş yükünün olması,
- Teslimat ülkesi,
- İlave sürücü talepleri,

Ara teslim noktaları, belirleme ve diğer hizmet talepleri olduğunda Freight Forwarder navlun fiyatlarına bu hizmet bedellerini ilave eder.

Parsiyel Yükleme: Freight Forwarder'ın parsiyel taşımalar için genel tarifesini belirleyerek fiyat verebilmesi için şu bilgilere ihtiyaç duymaktadır:

- Yükleme yeri,
- Varış yeri,
- Teslim şekli.

Müşteriye özel proje bazlı çalışmalarda ise ilave olarak aşağıdaki bilgilerin de edinilmesi gerekmektedir. Bunlar:

- Yükleme sıklığı,
- Paketleme şekli,
- Ambalaj ölçüleri,
- İstifleme ve araç iç hacminin kullanım oranıdır.

Güzergah tercihi ve ikinci sefer düzenleme olasılığı da ayrıca göz önüne alınan ikincil kriterlerdir.

Müşteriye en hızlı ve en iyi hizmeti rekabetten dolayı uygun fiyatlarda vermek için firma hizmet tasarımı oluşturmalıdır. Ayrıca Freight Forwarder, parsiyel yüklemelerde araç iç hacminden azami ölçüde yararlanmalıdır.

Uygulamada genel kargolar için beher 100 kg. ve katları olacak şekilde fiyatlama yapılmaktadır. Parsiyel yüklerin fiyatlandırılmasında malın gerçek ağırlığı yanında göz önüne alınması gereken diğer bir unsur 'Navluna Esas Alınacak Ağırlık' (Chargeable Weight) kavramıdır. Gerçek ağırlık yerine navluna esas alınacak ağırlığın ortaya çıkmasındaki faktörler şunlardır:

- Yükün ağırlığına göre hacminin yüksek olması,
- Birim metrekareye düşen ağırlığın çok fazla olması

- Araç iç hacminden tam olarak yararlanma (istifleme) imkanının bulunmamasıdır [3].

Navlun ücret hesabı örneği

İstiflenebilir ve yer kaybının en az olduğu koli veya paketli ambalajların bulunduğu yüklemelerde hacim (m^3) hesabı yapılmaktadır. Yükleme hacminin kullanılamayacağı, istif yapılamayan yüklerde ise ‘Yükleme Metresi’ esas alınarak hesaplama yapılmaktadır.

Navluna esas alınacak ücretin belirlenmesinde temel alınan husus treyler yükleme ölçülerine göre şu şekilde ortaya çıkmaktadır:

Normal bir treylerin boyu : 12 m
 Yükleme hacmi : 60 m^3
 Yüklenebilecek azami yük : 20 t

Bu veriler ışığında yapılan hesaplama;

$$1 m^3 = 333 \text{ kg.} \quad (20 \text{ t.} / 60 m^3 = 333 \text{ kg.})$$

$$1 \text{ t.} = 3 m^3 \quad (60 m^3 / 20 \text{ t.} = 3 m^3)$$

1 yükleme metresi = $(20 \text{ t.} / 12 \text{ m.} = 1 \text{ 666 kg./m.})$ 1 750 kg. şeklinde kabul edilmektedir.

A’dan B’ye brüt ağırlığı 3000 kg. ve 15 m^3 olan bir yükün navluna esas alınacak değeri nedir? Bunun hesabını yapalım.

$15 m^3 \times 333 \text{ kg.} = 4 \text{ 995 kg./} m^3$ (yaklaşık 5 000 kg./ m^3) olduğundan yükün brüt ağırlığı ile karşılaştırılmakta yüksek olan değer Navluna Esas Değer (3 000 yerine 5 000 kg./ m^3) olarak alınmaktadır.

Hacimli yüklerde ise hacimle ağırlık karşılaştırılması yapılmakta, hangi değer büyükse o değer ‘ Navluna Esas Değer’ olmaktadır.

Freight Forwarder için çok hafif veya çok ağır yüklerin sevkiyatı, navluna esas alınacak değerde daha büyük navlun ücretinin ortaya çıkmasından dolayı daha cazip haldedir.

Diğer Örnek: 4 t. ve 50 m³’lük bir yük ile 16 t. ve 20 m³’lük bir başka yükün aynı araçla parsiyel olarak gönderildiğini varsayıldığında navluna esas alınacak değer şu şekilde olmaktadır.

$$50 \times 333 = 16\,650 \text{ kg./ m}^3$$

$$16/1\,000 = 16\,000 \text{ kg./ m}^3$$

$$32\,650 \text{ kg./ m}^3 \text{ (navluna esas alınacak toplam değer olmaktadır.)}$$

Freight Forwarder ve Karayolu Taşıma Sözleşmesi: Taşıma organizatörü olarak Freight Forwarder, uluslararası karayolu eşya taşımacılığında faaliyetlerini göndericilerin (ihracat veya ithalatçı) talimatları çerçevesinde yerine getirmektedir. Göndericiler yüklerin taşınması veya diğer faaliyetlerin organizasyonu için, yük taşıyıcılar ile (ihracatta malları teslim alacak veya ithalatta sevkiyatları planlamak üzere yurtdışı acentelerle) bir hizmet sözleşmesi yapmaktadır. Göndericilerin yükleri bazen tam kamyon yükü (FTL) olabileceği gibi bazen de kamyon yükünü dolduramayacak hacimde olabilir. Kamyon yükünden az olduğunda, Freight Forwarder bireysel göndericilere ait yükleri konsolidasyon yaparak kamyon yükü hacmine ulaştırabilir.

Gönderici, işveren olarak taşıma organizatörü Freight Forwarder’la bir hizmet sözleşmesi yapar. Bu sözleşme, uygulamada göndericinin yazılı talimatı ile olacağı gibi bazen güvenilir müşteriden (gönderici) ile sözlüde alınabilir.

Taşıma organizatörü Freight Forwarder'ın bir taşıma firması bulup müşterilerden aldığı eşyayı taşıması gerekecektir. Freight Forwarder'ın gönderen ile yaptığı sözleşmenin bir benzerini, gönderenin istediği koşulları yerine getirebilecek bir taşımacıyla da yapabilir. Freight Forwarder göndericinin sevk talimatına göre taşımayı organize ederek taşıyıcıyı yönlendirir.

Freight Forwarder'ın hizmet sözleşmesi yaptığı müşterisine karşı taşıma ile ilgili yükümlülüklerini yerine getirebilmesi için taşıyıcıyı seçilen malları teslim edilmesine kadar taşıma sürecinin tüm aşamalarında takip etmesi gereklidir. Freight Forwarder göndericiyi memnun edebilecek hizmet tarifesini oluşturmak amacıyla, taşıyıcı seçiminde göndericinin kendisi için önemli olan konuları aynı şekilde taşıyıcıdan da talep etmelidir.

Uluslararası taşımalarda Freight Forwarder'ın yapmış olduğu hizmet sözleşmesinin işlerliği 'Mal teslim alındı' mektubu düzenlenmesiyle kesinlik kazanmaktadır. Freight Forwarder tarafından göndericiye yani ihracatçı ve ithalatçıya verilen FTR belgesiyle söz konusu malın zilliyetliği Freight Forwarder'ın üzerine geçmektedir.

Taşıma Sözleşmesi

Taşıyıcı Şirket Adı ve Adresi	: Umut Uluslar arası Taşımacılık Ankara
Sözleşme Tarihi	: 12 Mart 2006
Yetkili Kişi	: İshak CENGİZ
Sevkiyat Tarzı	: Karayolu

Araçla İlgili Bilgileri

Araç Tipi	: Mercedes Treyler
Araç Plakası	: 06 TB 132
Sürücü Adı Soyadı	: Ali TÜRKOĞLU

Sevkiyat Bilgileri

Yükleme Yeri	: Kırşehir
--------------	------------

Çıkış Gümrüğü	: Ankara
Boşaltma Yerleri	: Sofya Bulgaristan
Varış Gümrüğü	: Sofya
Giriş Gümrük Kapısı	: Kapıkule
Çıkış Gümrük Kapısı	: Kapıkule
Yol Süresi	: 3 gün
Yük Bilgileri	
Yük Cinsi	: Lastik
Ambalaj Miktarı	: 200 adet
Brüt Ağırlığı	: 12 000 kg.
Navlun Ücreti	: 1 300 Euro
Navlun Ödeme Şekli	: Peşin
Peşin Ödenen Navlun Miktarı	: 1 300 Euro
CMR Sigortası taşıma şirketine aittir.	

Özel Şartlar

- Yukarda karşılıklı olarak teyit süresine uyulmadığı takdirde tarafımıza euro/gün fatura kesilecektir. Cezai müeyyide uygulanmaması ancak yazılı bildirilen nedenlerin tarafımızca da onaylanması halinde geçerlidir.
- Taşıyıcı aracın seyri ile ilgili talep edilmeden günlük düzenli bilgi verilmelidir.
- Aracın boşaltması tamamlandığı gün ve yeri yazılı olarak tarafımıza teyit edilmelidir.
- Aracın boşaltılması ile birlikte ödemeler sözleşme koşullarına göre işleme konacaktır.

Hizmet Lojistik A.Ş.
Yetkili İmza

Taşıyıcı: Unvan ve Adresi
Yetkili İmza

Demir Lojistik

Umut Uluslararası Nakliyat

Taşıma organizatörü olarak Freight Forwarder, taşıma firmalarıyla yapacağı taşıma sözleşmelerinde, göndericinin taleplerini göz önünde bulundurmalıdır. Taşıyıcı, yükü alıcı ülkesine sevk eder. İhracat sevkiyatlarında dökümanlar alıcı ülkesinde bulunan Freight Forwarder acentası adına düzenlediğinde, gümrükleme ve diğer işlemler Freight Forwarder gözetiminde yerine getirilir. Dökümanlar alıcı adına düzenlendiğinde ise ithalat işlemleri alıcının kendisi veya vekili tarafından tamamlanır.

8.6.5 Taşıyıcı seçimi

Freight Forwarder adına taşıma hizmetini yapacak ve müşteriyle doğrudan ilişkide bulunacak olan taşıyıcı, hizmetin toplam kalitesini belirlemesi bakımından taşıma zincirinde yer alan diğer bütün unsurlardan daha önemlidir. Taşımanın başarısı doğrudan taşıyıcının performansına bağlıdır. Bu nedenle, alt taşıyıcının seçimi yaşamsal öneme sahiptir.

Taşıyıcı seçiminde aranması gereken kriterler şunlar olmalıdır.

- Taşıyıcı şirketle daha önce iş yapılmış ve olumlu sonuçlar alınmış olması,
- Faaliyet alanında olumlu referansa sahip olması,
- Hizmet karşılığı belge verilebilir olması,
- Hizmet sunduğu alanda ve olumlu değerlendirilen bir şirket olması,
- Kanunlara ve ticari ahlak kurallarına aykırı faaliyette bulunmaması,
- Bir büroya ve haberleşme araçlarına sahip olması,
- Yeterli nitelikte kalifiye elaman istihdam etmiş olması,
- Kalite ve sorumluluk bilincine sahip olması,
- Finansal yeterliliğe sahip bulunması gerekir.

Yukarıdaki kriterlerin yanı sıra rakiplerine göre üstün hizmet ve kalitesi ile fiyat gücüne sahip olması taşıyıcı seçiminde belirleyici unsurlardır.

Freight Forwarder taşıyıcı seçiminde birden çok taşımacı seçeneği ile, gerektiğinde alternatif taşıma şekilleri oluşturması gereklidir. Taşıyıcı seçiminde yukarıdaki kriterlere en uygun iki seçenek uzun dönemli stratejik ortak olarak görülmeli, birlikte gelişmeyi sağlayabilecek taşıyıcılar seçilmeye gayret gösterilmelidir.

Tarafların Sorumlulukları Sözleşme Düzeni: Freight Forwarder'ın taşıyıcılarla kurduğu ilişkilerde karşılıklı sorumlulukların, öncelikle bir sözleşme kapsamında açık ve net olarak belirtilmesi gereklidir. Yapılacak iş ile ilgili tüm konular açık ve anlaşılır olmalıdır. İşin arzu edilen kalitede ve sürede bitirilmesi sorumluluğu üzerine taraflarca mutabık kalınarak, yazılı olarak sözleşmeye dönüştürülmelidir.

Freight Forwarder ile taşıyıcı arasındaki sözleşmede bulunması gereken asgari unsurlar şunlardır:

- Freight Forwarder ile taşıyıcı şirketlerin unvan adres ve yetkili şahısların adı,
- Sözleşme konusu ve işin nitelikleri,
- İşin bedeli,
- Bedelin ödeme şekli ve zamanı,
- Sigorta yatırma zorunluluğunun kime ait olduğu,
- Kusur, hasar ve eksikliklerin tazminatı ile ilgili düzenlemeler,
- Anlaşmazlık halinde yetkili hakem kurulu veya mahkemeler,
- Yetkili imzalar ve imza sirküleri,

Bunlar sözleşmede olması gereken asgari unsurlar olup işin türü ve sözleşme koşullarına göre gerekli ilave ve değişiklikler yapılabilir [3].

Freight Forwarder ve Taşıyıcı Arasındaki İletişim: Müşteriyle Freight Forwarder arasında olduğu gibi Freight Forwarder ile taşıyıcılar arasındaki iletişim, hizmet kalitesi açısından oldukça önemlidir. İki taraf arasında iletişim temelde yazılı olmalıdır. Yazılı iletişim mektup, faks, elektronik posta yoluyla olabilir. Yapılan

yazışmada konu kısa, öz, açık ve yalın bir dille anlatılmalıdır. Yazının, ilgili kişiye ulaştığından emin olunmalıdır.

Freight Forwarder'la taşıyıcı arasındaki iletişim de ön plana çıkan unsurlar şunlardır:

- Taşıma ve hizmet talimatları,
- Maddi sorumlulukları düzenleyen bilgi akışı,
- Kusur, hasar ve eksiklikler,
- Araç hareketlerini takibi ile ilgili görüşmeler,
- Ödeme konuları.

Zorunlu ve acil hallerde sözlü olarak gerçekleşen iletişim, daha sonra ilk fırsatta yazılı hale getirilmelidir.

8.6.6. Taşıyıcı olarak Freight Forwarder

Freight Forwarder'ın karayolu eşya taşımacılığındaki bir başka yönü, bizzat kendisinin taşıyıcı olarak sorumluluk almasıdır. Belirli güzergahlarda büyük yük hacminin süreklilik taşıması halinde Freight Forwarder'ın kendisi de taşıma işini üstlenebilmektedir. Bu durumda Freight Forwarder taşıt filosunu oluşturabileceği gibi, diğer taşıyıcıların araçlarının belirli bir süre veya sefer bazlı olarak tahsis edilmesini sağlayan sözleşmeler yapabilmektedir.

Freight Forwarder taşımacı bir firma gibi kendine ait araçlarıyla bizzat kendi taşımacılık yapabilir. Türkiye'de kendi aracı ile uluslararası taşımacılık yapılması Ulaştırma Bakanlığının karayoluyla uluslararası eşya taşımaları yönetmeliği ile düzenlenmektedir.(C3) ve (E) türü yetki belgesi sahibi taşımacılar yalnız kendi araçlarıyla taşıtlarını uluslararası taşıma yapabilir.

8.6.7. İhracat ve ithalat taşıma süreçlerinde Freight Forwarder

Freight Forwarder'ın karayoluyla uluslararası eşya taşıma faaliyetleri müşteri bulma süreciyle başlamaktadır. Freight Forwarder işletmesinin müşteri bulma çalışmaları şu konuda yoğunlaşmaktadır.

- Sektör analizi yaparak sektördeki potansiyel müşterilerin saptanması,
- Potansiyel müşterilerle ilgili ön bilgilerin toplanması,
- Belirlenen müşterilerle çalışma konuları oluşturulabilecek stratejiler oluşturulması,
- Müşteri ziyaretleri ile karşılıklı olarak potansiyellerin değerlendirilmesi.

Freight Forwarder işletmecisinin pazarlama ürününün bu konularda etkin olması, potansiyel müşterilerle karşılıklı kazanç ortamı yaratacaktır. Bu antlaşma şirketin imkanlarını ortaya koyabilecek tanıtım faaliyetlerine önem vermeli, müşteriyle birlikte ortak zemin yaratacak imkanlar değerlendirilmelidir.

Şirket tanıtımları gerçekçi biçimde yüz yüze görüşmelerle görsel materyal ağırlıklı olarak hazırlanmalıdır. Zorunlu oldukça telefonla tanıtım çalışmaları yapılmamalıdır. Ayrıca, müşterilere şirket hakkında genel bilgileri bulunduğu internet imkanlarının da bulunduğu hatırlatılmalıdır. Müşterilere yapılacak ziyaretler düzenli olarak bir çizelgeyle takip edilmelidir. Müşterilerle yapılacak görüşmeler mutlaka önceden randevu alınarak gerçekleştirilmelidir.

Müşteri ziyaretlerinde amaç potansiyel müşterilerle uygun çalışma ortamının araştırılmasıdır. Bu bedenle görüşmede özellikle şu hususlara cevap bulmak önemlidir:

- Firmanın faaliyet alanı,
- Taşıma bilecek yüklerin cinsi ve ambalajı,
- İhracat, ithalat miktarları ve aylık dağılımları,

- Çıkış ve varış noktaları,
- Mevcut taşıma imkanları ve rakip firmalar,
- Firmanın yükle ilgili özel talepleri,
- Çalışılabilecek karayolu taşımacılığı dışındaki diğer lojistik alanlar,
- Freight Forwarder'ın müşteriyle görüşen yetkilisinin genel düşüncesi.

Freight Forwarder, toplamış olduğu bu bilgiler ışığında müşteri analizi yaparak karayolu taşıma teklifini hazırlar. Hazırlanacak teklif için maliyet analizi yapılmalıdır. Verilecek teklif müşterilerinin beklentilerine cevap verebilecek unsurları içermelidir. Müşteriye sunulacak teklif yazılı olmalıdır. Karayolu taşıma ve diğer hizmetleri kapsayacak teklifte şu hususlar bulunmalıdır.

- Hizmetin kapsamı,
- Yükleme yeri,
- Boşaltma noktaları,
- Kullanacak araçların türleri,
- Yükleme tarifleri,
- Aylık yükleme planları ve yıllık toplam iç hacmi,
- Güzergah,
- Araçların tiplerine göre navlun bedelleri,
- Sigorta,
- Yükleme ve boşatma süreleri,
- Navlun ödeme şekli,
- Teklifin geçerlilik süresi,
- Özel şartlar.

Teklif müşterilerinin belirli teslim noktalarını kapsayan genel taşımalar için olabileceği gibi münferit taşımalar için de olabilir. Verilecek teklifte tüm konular açık olarak belirtilmelidir. Müşterilere verilen teklifler elektronik ortamda takip edilmelidir.

Müşteriye iletilen teklif Freight Forwarder ‘ın yetkili müşteri temsilcisi tarafından takip edilmeli, müşteriden gelebilecek talep ve öneriler değerlendirilmelidir. Müşteriyle üzerinde mutabakata varılan teklifler sözleşme haline getirilir. Mutabakata varılmadığı taktirde müşteri ile ortaya çıkaran olumsuzluklar belirlenmeli, gelecekte benzer sorunların çözümünde yardımcı olmak ve daha sonraki dönemlerde yapılacak görüşmelere katkı sağlamak üzere dosyasına işlenmelidir.

Freight Forwarder teklifin kabul görmesi halinde, mutabık kılınan hususlar çerçevesinde sözleşme hazırlar. Sözleşmeye teklifte belirtilen konulara ilave olarak, müçbir sebepler, anlaşmazlık durumunda yetkili mahkemeler ve cezai şartlarla ilgili hükümler de konmalıdır. Sözleşme şekli şartlarına uygun olarak yapılmalı, yetkili kişilerce imzalanmalı, şirket kaşesini taşınmalı, sözleşme ekinde yetkili kişilere ait imza sirküleri, ilave edilmelidir.

Freight Forwarder ‘ın yeni müşteri bulması kadar önemli olan bir diğer husus mevcut müşterinin memnuniyetinin sağlanarak sürekliliğinin devamı için gerekli önlemleri almaktır. Bu amaçla şu konulara önem verilmelidir:

- Müşteriye belirtilen koşullara uyum konusunda sorumluluklar yerine getirilmeli,
- Müşterinin değişen ihtiyaçları izlenmeli,
- Pazarın gelişen koşulları incelenmeli,
- Rakip firmaların faaliyetleri takip edilmelidir.

Siparişlerin Alınması: Müşterinin vereceği sipariş talepleri Freight Forwarder tarafından sözleşmeye uygunluk açısından denetlenmelidir. Siparişin sözleşme şartlarına uygun olmaması halinde, müşteriyle görüşülerek sözleşmeye uyumlu hale dönüştürülmelidir. Siparişler müşteri tarafından yazılı olarak verilmelidir. Müşterinin taleplerinin doğru ve eksiksiz olarak takibi ve Freight Forwarder’ın istediği bilgileri içeren bir formatta olabilmesi için müşteriye sipariş talep formu gönderilmelidir.

8.6.8. Taşıma organizasyonu

Freight Forwarder'ın karayolu eşya taşımacılığındaki rolü, taşıma öncesi başlar, taşımanın gerçekleştirilmesi ve malların müşteriye teslimiyle sona erer. Karayolu taşımacılığının başarılı bir şekilde yapılabilmesi taşıma öncesi dönemde planlı ön çalışma ve hazırlıklar sonucu sağlanabilir. Bu amaçla Freight Forwarder, taşıma sözleşmesi ve ilgili sipariş taleplerini incelemeli, taşıma planı oluşturmaktadır.

Taşıma planında şu hususlara özel önem verilmelidir: Yük taşıma faaliyetleri, ekonomik, seri, elverişli, güvenli, çevreye kötü etkisi en aza indirilecek, genel sağlık, fert, toplum ve çevre sağlığı ile güvenliğini olumsuz yönde etkilemeyecek ve kamu yararını gözeterek tarzda serbest rekabet ortamında gerçekleştirilir.

- Yüklenen araç ölçüleri ve yükün ambalaj ölçüleri kontrol edilerek yükleme planı hazırlanmalıdır.
- Proje taşımalarında özel ekipman gerektiren yüklemelerde gerekli ekipman ve iş gücü tedarik edilmelidir.
- Yüklemenin yapılacağı araçların yeterli sayıda ve nitelikte olması için gerekli önlemler alınmalıdır.
- Sevkiyat güzergahı konusunda çalışmalar yapılmalıdır.
- Araçla gidecek taşıma ve diğer belgeler kontrol edilmelidir.
- Sigorta emtia poliçesi ve CMR poliçeleri ile ilgili konular gözden geçirilmelidir.

Freight Forwarder, uluslararası karayolu taşımacılığında ister organizatör, isterse bir taşıyıcı gibi (kendi araçlarıyla veya kiralık araçlarıyla) taşıma yapması halinde, müşteriye karşı hizmet kalitesinden sorumlu olacaktır.

Bu sorumluluk çerçevesinde Freight Forwarder aşağıdaki konuları özellikle dikkate almalıdır.

- Taşıma öncesi taşıyıcı firmaya hizmetin kapsamı konusunda detaylı bilgi zamanında ve eksiz şekilde aktarılmalıdır.
- Taşıyıcı ile yapılacak görüşmelerde hata ve yanlış anlamalara imkan vermemek üzere standart hale getirilmiş formlar kullanılmalı, talimatlar yazılı olarak verilmelidir.
- Taşıyıcının çalışmaları gözden geçirilmeli, eksiklikler düzeltilmelidir.

8.7. Taşıtlarda Uygunluk ve Belge Kaydı

Taşıtların şartlara uygun olup olmadıkları, motorlu araç tescil ve motorlu araç trafik belgelerindeki yazılı bilgilere göre tespit edilir. Trafik Kanunu'na göre uluslararası taşımacılık yapacak araçlarda taşımacıların kendi unvanı ile çalıştıracağı taşıtlar, taşıt belgesine kaydedilir. Bu taşıtlara, taşıt belgesine kaydedildiklerini gösteren taşıt kartı verilir.

8.8. Karayolu Taşımacılığında Sigorta

Taşıma komisyoncularının verdiği tüm hizmetler sigorta kapsamına alınmalıdır. Taşıma işinin de sigortalı olarak gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır. Sigortanın müşteri tarafından yaptırıldığı hallerde, sigorta poliçesinin üzerinde, hasarların komisyonculara rücu edilmeyeceğine ilişkin açık ve anlaşılır bir ifadenin konması sağlanmalıdır. Taşıma başlamadan önce gerek taşıma şirketince ve gerekse müşteri tarafından yaptırılmış olan tüm sigorta poliçeleri kontrol edilmeli, düzensizlikler sigortalayana derhal bildirilmelidir.

8.9. Hamule Senedi ve Sorumluluk Sınırları

Uluslararası eşya taşınmasında tarafların sorumluluk sınırlarını ortaya koymak belirsizlikleri azaltmak, ortaya çıkabilecek sorunlarda bir karine teşkil etmek üzere gönderici ile taşıma firması arasında bir taşıma sözleşmesi imzalanması gerekir.

Uluslararası eşya taşımacılığında taşıma sözleşmesi bir sevk mektubunun, yani karayolu konşimentosu olan hamule senedinin düzenlenmesi ile gerçekleştirilir. Hamule senedinin bulunmaması, usule aykırı oluşu ve kaybolması, CMR Anlaşması hükümlerine tabi olacak taşıma sözleşmesinin varlığı ve geçerliliğini etkilemez.

Uluslararası eşya taşınmasında tarafların sorumluluk sınırlarını ortaya koymak belirsizlikleri azaltılmak ortaya çıkabilecek sorunlarda bir karine teşkil etmek üzere gönderici ile taşıma firması arasında bir taşıma sözleşmesi imzalanması gerekir.

Hamule sendi üç nüsha halinde düzenlenerek gönderici ve taşıyıcı tarafından imzalanır. Hamule senedinin düzenlendiği ülkedeki yasalar izin verdiği takdirde, bu imzalar ve mühürler matbaada basılabilir.

Hamule senedinin:

- Birinci sureti göndericiye verilir,
- İkinci sureti yükle beraber gider,
- Üçüncüsü ise taşıyıcı tarafından saklanır.

Taşınacak eşyanın başka taşıtlara yüklenmesi ve partilere ayrılıp taşınması halinde gönderici veya taşıyıcı her parti için ayrı bir hamule senedi istemek hakkına sahiptir.

Hamule senedi şu bilgileri içermektedir:

- Hamule senedi tarih ve düzenleme yeri,
- Göndericinin adı ve adresi,
- Taşıyıcının isim ve adresi,
- Eşyanın yükleme yeri, tarihi ve boşaltma için belirlenen yer,
- Alıcının isim ve adresi,
- Eşyanın tarifi, ambalaj cinsi (koli, paket, palet vb.) ve varsa tehlikeli mal işaret ve açıklamaları,

- Eşyanın kaç parça olduğu ve özel marka, sayı ve işaretleri,
- Eşyanın brüt ağırlığı ve miktarı,
- Taşıma ücreti (navlun, ek giderler, gümrük resimleri ve sözleşmenin ektinden teslimine kadar yapılan diğer ödemeler),
- Gümrük ve diğer formaliteler için gerekli talimatlar,
- Aksine bir madde bulunmamasına rağmen, taşımanın bu anlaşımaya hükümlerine bağlı olduğunu bildirir not.

Gerekli durumlarda hamule senedi şu bilgileri de içermelidir;

- Aktarmaya izin verilmediğini belirten talimat,
- Göndericinin kabul ettiği ödemeler,
- Eşyanın tesliminde yapılacak ödemelerin tutarı,
- Eşyanın değer beyanı,
- Eşyanın sigorta edilmesine dair göndericinin alıcıya vereceği talimat,
- Taşımanın tamamlanması için anlaşmaya varılmış süre,
- Taşıyıcıya verilen belgelerin listesi.

Taraflar, yarar gördükleri diğer hususları da hamule senedine yazabilir. Hamule senedi, taşıma sözleşmesinin akdi, sözleşme koşulları eşyanın taşıyıcı tarafından kabulü için aksi kanıtlanıncaya kadar kanıt belgedir. Aksi kanıtlanmadıkça ve hamule senedin de taşıyıcı tarafından beyan edilmiş itiraz kaydı yoksa, malların tesliminde eşyanın ve ambalajlarının iyi durumda olduğu sayı, marka ve numaralarının hamule senedinde yazılı olanları aynı olduğu var sayılır.

8.10. Taşıyıcının Sorumluluğu

Gönderici, eşyaya gelecek zarar, ziyan ve hasardan ve yükün kusurlu olarak ambalajlanmasından dolayı üstlenilecek ödemelerde taşıyıcıya karşı sorumludur. Ancak yükün kabulünde, kusur açık seçik ve taşıyıcı tarafından biliniyor ve bu hususta bir itiraz beyanında bulunulmamış ise hüküm geçersizdir.

Eşyaların tesliminden önce, tamamlanması gereken gümrük ve diğer formalitelerin yerine getirilmesi için gönderici, gerekli belgeleri hamule senedine ilâştirecek yada taşıyıcıya elden verecek ve kendisine talep ettiği diğer bilgileri sağlayacaktır. Taşıyıcı bu belgelerle verilen bilgilerin doğruluğunu ve yeterliliğini incelemek zorunda değildir. Gönderici bu gibi belgelerin bulunmaması yetersiz olması veya usule aykırı oluşundan doğacak zarar, ziyan ve hasardan dolayı taşıyıcıya karşı sorumludur. Ancak taşıcının hatası veya ihmali görülen durumlar bu hükmün dışındadır.

CMR Antlaşmasına göre taşıyıcı, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yaralandığı diğer kimselerin görevleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden, bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır.

Hamule senedinde belirtilen, senede ekle veya kendilerine verilen belgelerin kaybından veya hatalı kullanılmasından doğacak sonuçlardan, taşıyıcı ve Freight Forwarder aynı derecede sorumludur. Ancak, taşıyıcının ödeyeceği tazminat, eşyanın kaybolması halinde ödenecek tazminat miktarını aşamaz.

Gönderici özellikle taşımanın durdurulması, teslimin yapılacağı yeri değiştirmesi veya hamule senedinde gösterilen alıcıdan başkasına teslim edilmesini istemek gibi yük üzerinde tasarruf hakkına sahiptir. Hamule senedinin ikinci nüshası alıcıya verildiği zaman göndericinin tasarruf hakkı ortadan kalkar. O andan itibaren taşıyıcı, alıcının emirlerine uyacaktır. Bununla beraber, gönderici tarafından hamule senedine bir not yazılmış ise, hamule senedinin düzenlenmesinden tasarruf hakkı alıcıya aittir. Tasarruf hakkını kullandığı sırada, eşyanın bir başka kişiye teslimini emretmiş ise, eşyayı devralmış kişi başka alıcılar göstermek hakkına sahip değildir.

Tasarruf hakkı kullanma aşağıdaki koşullara bağlıdır:

- Gönderici, öngörülen durumda tasarruf hakkını kullanmak isteyen alıcıya, taşıyıcıya verilen yeni talimatın bulunduğu hamule senedini sunmalı ve bu talimatı yerine getirmeli, gerektirdiği bütün masraf zarar ve ziyanı ödemelidir.

- Alınan talimat derhal yerine getirilmelidir.
- Bu talimat eşyanın bölünmesine yol açmamalıdır.

Taşıyıcı aldığı talimatı yerine getiremez ise durumu talimatı kendine göre kişiye derhal bildirilmelidir. Taşıyıcı öngörülen koşullara göre verilen talimatı yerine getirememiş veya bunları hamule senedi birinci nüshasına istemeden kaydetmiş ise , bu olaydan oluşacak zarar ve ziyan nedeniyle talepte bulunma hakkına sahip kişiye karşı sorumlu olur. Alıcı, eşyanın teslimi için belirtilen yere varışından sonra kendisine makbuz karşılığında, hamule senedinin ikinci nüshası ve yükü teslim edilmesine talep etme hakkına sahiptir. Eşyanın kaybolduğu saptanır veya sözleşmede belirtilen tahmini varış süresinde alıcısına ulaşmaz ise, alıcı taşıma sözleşmesinden doğan haklarını taşıyıcıya karşı kullanma hakkına sahiptir.

Taşıyıcı, hamule senedinde öngörülen koşulları yerine getirememesi durumunda, eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip kişiden yani talimat isteyecektir. Bununla beraber, koşullar eşyanın hamule senedinde öngörülenlerden farklı bir şekilde taşınmasına olanak sağlıyor ve taşıyıcı eşya üzerinde tasarruf etme hakkına sahip kişilerden, uygun bir zaman içinde talimat alamamış ise, eşya sahibinin yararına en uygun önlemleri almakla yükümlüdür.

Taşıyıcı, mülkü teslim aldığı andan teslim edinceye kadar bunların kısmen veya tamamen kaybindan doğacak hasardan sorumludur. Eğer kayıp, hasar veya gecikme taşıyıcının hatasından değil, göndericinin hatası veya ihmallerinden, verdiği talimattan, mülke has bir kusurdan veya taşıyıcının önlemesine olanak bulunmayan durumlardan ileri geliyorsa taşıyıcı sorumlu tutulamaz.

Taşıyıcı taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıttan, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin yahut da çalışanlarının hata veya ihmallerinden dolayı sorumludur. Kayıp ve hasır durumları aşağıda belirtilen bir veya bir kaçının doğal sonucu olan özel risklerden olmuş ise taşıyıcı sorumlu tutulamaz:

- Kullanılmasında anlaşmaya varılmış ve hamule senedinde açıkça belirtilmiş olduğu sürece levha ile kaplanmamış açık taşıtlar kullanılması,
- Ambalajlanmadıkları veya kötü ambalajlandıkları zaman, özellikleri gereği fire veren veya hasara uğrayan eşyaların taşınması,
- Yükün gönderici, alıcı veya bunlar adına hareket eden kişiler tarafından taşınması, yüklenmesi, yığılması veya boşaltılması,
- Özellikle kırılma, paslanma, çürüme, koruma, normal fire veren güve veya haşerelerden kısmen veya tamamen zarar görebilecek eşyalar,
- Sandık veya paketlerin üzerindeki marka veya numaraların yetersiz ve hatalı oluşu,
- Canlı hayvan taşınması.

8.11. Göndericinin Sorumluluğu

Gönderici, gümrük evraklarını veya eşyanın taşınması için ihtiyaç duyduğu diğer dokümanları taşıyıcıya vermek zorundadır. Gümrük evraklarının geçerliliği göndericinin sorumluluğundadır. Gönderici ile taşıyıcı ile yapılacak sözleşmede, iç hukuk yönünden Ticaret Kanunu'nun 769'ncu maddesinde belirtildiği gibi şu hususlar göz önünde tutulmalıdır.

- Göndericinin adı soyadı, ticaret unvanı ile adresi,
- Eşyanın gönderildiği yer,
- Taşıma sözleşmesinin emre yazılı olması halinde "emrine" kaydının olması, taşınacak eşyanın cinsi, ağırlığı, azami yükleme kapasitesi veya adedi, paket halinde ise numara, işaret, ambalaj şekli ve niteliği,
- Alıcının adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresi,
- Taşıyıcının adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresi,
- Taşıma ücreti, (ücretin bir kısmı ve tamamı ödenmiş ise belirtilmelidir.)
- Taşıma müddeti,
- Taraflar arasında kararlaştırılan diğer hususlar, belirtilmelidir.

Bu kayıtlardan birinin sehven yanlış yazılmasından dolayı ortaya çıkan zararlardan gönderici sorumludur. Tehlikeli maddelerin taşınmasında eşyaya gerekli işaretlerin konmasından gönderici sorumludur. Türk Ticaret Kanunu 'nın 776'ncı maddesinde belirtildiği gibi sevk süresi veya mesafesi gönderici veya gönderilenin verdikleri talimatlarla artarsa, taşıyıcı bu artış ve gecikme oranında fazla ücretin ve bu yüzden yaptığı diğer masrafları talep edebilir

TK'nun 778'inci maddesi taşımanın iptali ve durdurulması halinde tarafların sorumluluğunu düzenlemektedir. Bu maddeye göre göndericinin arzusu ile taşıtın hareketinden önce taşıma işinin durdurulacak olursa, gönderici sözleşmede belirtilen taşıma ücretinin yarısını ve boşaltma ve yükleme masrafları taşıyıcı tarafından yapılan diğer zaruri masrafları ödemek zorundadır.

Taşıtın hareketinden sonra durdurulması durumunda ise, gönderici taşıma ücretinin tamamını ve yükleme ve boşaltma masrafları ile eşya göndericiye iade oluncaya kadar taşıyıcı tarafından yapılan tüm zaruri masrafları ödemeye mecburdur. Taşıma süresi makul sınırlar içinde olmalıdır. TK'nun 780'inci maddesine göre eşyanın tesliminin gecikmesi halinde, gecikme süresi ile orantılı olarak indirimde gidilmeli, gecikme süresi sözleşmede yapılan sürenin iki katına çıkması halinde taşıma ücretini düşmesi gerekmektedir. Taşıma vasıtalarının yokluğu veya yetersizliğinin gecikme için mazeret teşkil etmeyeceği yine aynı maddede hükmedilmektedir.

TK' nun 781'inci maddesinde taşıyıcının eşyayı teslim almasında teslim edinceye kadar sorumluluğunu göstermektedir. Eşyanın noksan ve ayıplı, kötü ambalajlanmış olması halinde hasar görmüş kısmının taşıma ücretini almaya hak kazanılır. Bu durum gönderici veya gönderilenin verdikleri talimatlar nedeniyle ortaya çıkmışsa taşıyıcının kusuru olmadığı kabul edilir. Bu durumda taşıyıcı ücretinin tamamını alma hakkı vardır. Taşıyıcının kullandığı kimselerin veya mahiyetinde çalışanların kusuru kendi kusuru kabul edilir.

Taşıyıcı, eşyanın alıcısına teslim edildiğini göndericiye haber vermek zorundadır. Taşıyıcı, alıcıyı bulamaması, alıcının gönderilen eşyayı kabul etmemesi veya

kabulünün gecikmesi halinde, durumu göndericiye bildirmeli ve göndericinin tepkisini beklemelidir. Eşyanın tesliminde ise ambalajında hiç bir iz bulunmamasına rağmen alıcı eşyayı taşıyıcının önünde bizzat muayene etmek veya ilgili kişilere muayene ettirmek hakkına sahiptir.

Göndericinin yükü taşıyıcıya teslimi

Taşıyıcı göndericiden yükü teslim aldığı sırada şu hususları kontrol etmelidir.

- Parça sayısı ve bunların üzerindeki marka ve numaralar bakımından hamule senedindeki beyanların doğruluğunu,
- Yükün ve bunların görünüşteki durumunu,
- Taşıyıcı yukarda belirtilen beyanları kontrol etme olanaklarından yoksun ise hamule senedine itilaf kayıtlarının yazacak ve bunların geçerli nedenlerini belirtecektir. Aynı şekilde yükün ve ambalajların görünüşteki durumu ile itiraz nedenlerini de açıklayacaktır. Gönderici, hamule senedinde itiraz kayıtlarını bağlı kalacağına açıkça kabul etmedikçe bu kayıtlar göndericiyi bağlamaz.

Gönderici, taşıyıcıdan yükün brüt ağırlığı veya bunların başka türlü ifade edilmiş miktarlarını, kontrol etmesini isteme hakkına sahiptir. Ayrıca parçaların içeriğinin kontrol edilmesini de isteyebilir. Taşıyıcı kontrol giderlerini istemek hakkına sahiptir. Kontrollerin sonuçları hamule senedine yazılır.

8.12. Taşıyıcının Eşyayı Alıcıya Teslimi

Koşullar eşyanın varış yerinde teslimini engellediği hallerde, taşıyıcı göndericiden talimat isteyecektir. Eğer alıcı yükü kabul etmezse, gönderici hamule senedinin birinci nüshasını vermeden eşya üzerinde tasarruf etme hakkına sahiptir. Alıcı Eşyayı kabul etmemiş bile olsa, taşıyıcıdan (göndericiden aksine bir talimat gelmedikçe) bunların teslimini isteyebilir.

Alıcı, eşyasını başka bir kişiye teslimine dair talimat verir ve yine eşyasını teslimini engelleyici koşullar ortaya çıkarsa, alıcı “gönderici” , eşyayı teslim alan kişide “alıcı“ sorumluluklarını üstlenir. Taşıyıcı, aldığı talimatlar uyarınca yaptığı harcamaları göndericiden tahsil etme hakkına sahiptir. Ancak, bu harcamaları kendi kusur ve ihmali yüzünden yapılmamış olması gerekir.

Taşıyıcı eşyayı, eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip kişi hesabına derhal boşaltabilir. Bunun üzerine taşıma işi son ermiş sayılır. Buna rağmen taşıyıcı, eşyayı, tasarruf hakkına sahip kişi adına koruma altına almalıdır. Ancak taşıyıcı eşyayı üçüncü bir kişiye devredebilir. Bu takdirde üçüncü kişinin seçiminde tedbirli davranmak dışında hiçbir sorumluluğu kalmaz ve hamule senediyle ilgili ödemeler üzerinde tahakkuk hakkı sürer.

Taşıyıcı, taşıdığı eşyanın doğası gereği kolayca bozulmaya elverişli olması, ekonomik değerini kısa sürede yitirmesi, depolama maliyetinin eşya değerinin üzerine çıkması vb. sebeplerle eşyayı yüke tasarruf hakkına sahip kişiden talimat beklemeksizin satabilir.

Eğer eşyalar gereğince satılmışsa, geliri (taşımaya ait ödemeler çıktıktan sonra) tasarruf hakkına sahip kişiye verilmelidir. Taşımaya ait ödemeler satıştan elde edilen gelirden fazla ise, taşıyıcı aradaki farkı tahsil etme hakkına sahiptir. Satış halinde takip edilecek usul eşyasını satıldığı yerin kanun veya geleneklerine göre saptanır.

8.13. Ortaklaşa Yapılan Taşımacılıkta Tarafların Sorumluluğu

Tek bir anlaşmayla düzenlenen taşıma, kara yolu taşıyıcıları tarafından ortaklaşa gerçekleştirilirse, tüm taşımanın gerçekleştirilmesinde her bir taşıyıcı sorumludur. İkinci taşıyıcı ile onu takip eden taşıyıcılar, ilk taşıyıcı ile gönderici arasında düzenlenen hamule senedi koşullarını kabul etmiş sayılırlar

Eşyayı bir önceki taşıyıcıdan teslim alan taşıyıcı, kendisine imzalı ve tarihli makbuzu verir ve unvanını da hamule senedinin ikinci nüshasına kaydeder. Eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip kişiler, taşıma sırasında oluşacak kayıp hasar, veya gecikmeden dolayı, birinci ve sonuncu taşıyıcı ile olayın vuku bulduğu sırada taşıma işini üstlenmiş olan taşıyıcı aleyhine tazminat davası açabilir. Bu taşıyıcılardan birkaçı aleyhine aynı zamanda dava açılması mümkündür. Taşıma sözleşmesi koşulları gereği tazminat ödeyen taşıyıcı, bu ödemeyi faiz ve diğer masrafları ile birlikte taşımaya katılmış olanlardan bazı şartları yerine getirmek suretiyle geri almak hakkına sahiptir.

Zarar, ziyan ve hasardan sorumlu olan taşıyıcı, tazminatı tek başına yüklenmek zorundadır. Zarar, ziyan veya hasar iki veya daha çok taşıyıcının fiilinden kaynaklanıyorsa, her biri sorumluluğu oranında tazminat ödemekle yükümlüdür. Her durumda ödenen tazminat miktarı, eşyanın navlun bedelini aşamaz.

Zarar, ziyan ve hasar sorumluluğunun hangi taşıyıcıya yükleneceği belirlenemez ise tazminat tutarı bütün taşıyıcılar arasında eşit olarak paylaştırılacaktır. Taşıyıcılardan biri borcunu ödemeyecek durumda ise , ödenmesi gereken tazminat payı , taşıma karşılığında alacakları ücretler oranında diğer taşıyıcılar arasında bölüştürülür

Taşımaya katılmış bir taşıyıcı, dava ile ilgili tebligat yapıldıktan ve kendisine savunma hakkı verildikten sonra tazminatın miktarı mahkeme kararı ile saptanmış ise diğer taşıyıcıların yaptığı tazminat ödemelerini tartışma konusu yapamaz. Ödediği tazminat bedelini geri almak hakkını mahkeme yoluyla elde etmek isteyen taşıyıcı, ilgili taşıyıcıların birinin ikamet ettiği esas iş yerinin veya şubesinin bulunduğu ülkenin yetkili mahkemesine başvurabilir. İlgili bütün taşıyıcılar aynı davada davalı olarak gösterilebilir.

8.14. Taşıma Sözleşmesine Aykırı Fiillere Karşı Tazminat Hakkı

Talimatta gecikme aşağıdaki durumlarda söz konusu olabilir:

- Eşya, taşıma sözleşmesinde belirtilen sürede teslim edilmemişse,
- Sözleşmede böyle bir madde yoksa taşıma uygulamalarındaki makul süreyi aşıyorsa,
- Parçalı yüklerde konsolidasyon süresi basiretli bir taşıyıcıya gerekli süreyi geçiyorsa.

Kararlaştırılan taşıma süresinin sona ermesini takip eden 30 gün içinde veya böyle bir süre kararlaştırılmamışsa taşıyıcının eşyayı teslim almasından sonra 60 gün içinde yükün teslim edilmemiş olması, eşyanın kaybolduğuna kesin kanıt oluşturur. Bu sürelerin sonunda hak sahibi eşyayı kaybolmuş varsayacaktır. Hak sahibi kaybolan eşya karşılığında tazminatını aldıktan sonra yazı ile başvurarak, tazminatın ödenmesini takip eden yıl içinde mallar bulunduğu takdirde kendisine bilgi verilmesini isteyebilir. Bu başvurunun alındığı kendisine yazı ile bildirilir .

Haksahibi, kendisine bilgi verilmesine takiben 30 gün içinde, hamule senedinde gösterilen ücretleri ödemesi ve aldığı tazminatı geri ödemesi karşılığında, malın kendisine teslim edilmesini isteyebilir. Ancak teslimattaki gecikmeler için tazminat istemi hakkı saklıdır.

CMR Anlaşması hükümleri gereği eşya, teslimindeki ödemeler yapılmadan alıcıya teslim edilmiş ise taşıyıcı, göndericiye tazminat ödemekle yükümlüdür. Bu tazminat, sözleşmede belirtilen ödeme miktarını aşamaz. Ancak göndericinin alıcı aleyhine dava açmak hakkını saklıdır.

Gönderici, eşyayı taşıyıcıya teslim ettiğinde, eşyanın doğası gereği ortaya çıkabilecek tehlikeleri ve alınması gereken önlemleri bildirmelidir. Eğer bu tehlikeler hamule senedine yazılmamış ise, alıcı taşıyıcının tehlikeden haberdar olduğunu

kanıtlamak zorundadır. Taşıyıcı, tehlikeli olduğunu bilmediği eşyayı herhangi bir yerde veya zamanda boşaltılabilir, imha edebilir veya zararsız hale getirebilir. Gönderici, bu tehlikeli malların teslim veya taşınmasından doğacak bütün zarar ve ziyandan sorumludur.

CMR Anlaşması hükümleri gereğince bir taşıyıcının eşyanın kısmen veya tamamen kaybından dolayı ödemek zorunda olduğu tazminat, eşyanın taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki kıymetine göre hesaplanır.

Eşyanın kıymeti ticaret borsası fiyatına göre saptanır. Eğer böyle bir fiyat yoksa, geçerli fiyatlarına göre bir tespit yapılır. Eğer ne ticaret borsası fiyatı nede geçerli piyasa fiyatı mevcut değilse, tespit aynı cins ve kalitedeki malların normal kıymetine göre yapılır.

Tazminat miktarı eşyanın noksan onları brüt ağırlığın beher kilogram için 25 Frangı geçemez. Bir gramın 10/31 ağırlığında, safiyeti binde 900 olan altın 'Frank'tır. Eşyanın tümüyle kaybolması halinde, taşıyıcı tarafından tahsil edilmiş taşıma ücreti, gümrük resimleri ve diğer ödemelerin tamamı geri ödenir. Kısmen kaybolma halinde ise oluşan zarar oranında ödeme yapılır. Taşıyıcı bunun dışında başka tazminat ödemez. Taşıyıcı gecikme halinde, haksahibi zarar ve ziyanın kendisinin fiil ve ihmallerinden ileri geldiğini kanıtlarsa, oluşan zarar ve ziyan için taşıma sözleşmesinde belirtilen navlun ücretini geçmemek üzere tazminat öder. Taşıma sözleşmesinde malın değeri veya teslim süresi için özel bir faiz söz konusu edilmişse taşıyıcıdan daha yüksek bir faiz istenebilir.

Gönderici anlaşmaya varılacak belirli bir ücret karşılığında, hamule senesinde tazminat sınırını aşan bir beyan edebilir. Bu takdirde, beyan edilen değer, bu sınırın yerine geçer. Kısmi zarar ve ziyan halinde taşıyıcı tazminatı, eşyanın belirlenen değerine göre hesaplanmış kıymeti üzerinden malın değerini düşerek öder.

Tazminat şu miktarları aşamaz;

- Eğer gönderilen malın tamamı hasara uğramış ise, tamamı kaybolduğunda ödenmesi gereken miktar.
- Eğer gönderilen yükün bir kısmı hasara uğramış ise,eksilen kısmı için ödenmesi gereken miktar.

Gönderici, kaybolma, hasar ve gecikme halinde gönderici, belirlenen navlunun ödenmesi karşılığında, teslim süresi için ödenecek özel faizin miktarını tayin eder ve bunu hamule senedine yazar.

Gecikme halinde özel bir faiz ödeneceği beyan edilmiş ise, tazminattan ayrı olarak kanıtlana fazla zarar ve ziyan için beyan edilen miktara kadar tazminat istenebilir. Haksahibi ödenecek tazminat için faiz isteyebilir. Yılda %5 üzerinden hesap edilecek bu faiz, ödeme isteğinin yazılı olarak taşıyıcıya gönderildiği tarihten başlar. Böyle bir istekte bulunmamış ise, tahakkuk dava açıldığı tarihten itibaren yapılır.

Tazminatın hesaplanmasında döviz cinsi ödemenin yapılacağı gün ve yerde uygulanan kura göre saptanır. Taşıyıcı, ödemenin yapılacağı yerde yürürlükte olan yasaya veya CMR Anlaşması'na göre yapılan taşımadan oluşan zarar, ziyan veya gecikme, sözleşme dışı bir tazminat talebine yol açarsa, sorumluluğu dışında veya ödeyeceği tazminatı sınırlayan hükümlerinden yararlanabilir.

Taşıma sözleşmesi taşıyıcıyı sorumluluğu altındaki kişilerin yol açtığı zarar, ziyan ve gecikmeden dolayı tazminat ödemeye zorunlu kılmıyorsa, zarara yol açan kişi veya kişiler sorumluluklarını dışlayan veya ödeyeceği tazminatı sınırlayan CMR anlaşması hükümlerinden yararlanabilir.

Hasar, taşıyıcının kendi fiillerinden veya davaya bakan mahkemenin kararı ile bilinçli şekilde kötü harekete eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmiş ise taşıyıcı, sorumluluğunu dışlayan veya sınırlayan yada kanıt şartını karşı tarafa yükleyen CMR Anlaşması hükümlerinden yararlanamaz. Bilerek kötü hareket veya kusur taşıyıcının vekil veya çalışanları tarafından yada taşıma işinde kullanıldığı başka kişiler tarafından görevleri sırasında işlenmiş ise, aynı hüküm uygulanır.

Alıcı eşyayı taşıyıcı ile beraber kontrol etmeden kayıp, zarar ve hasarın açıkça görüldüğü hallerde teslim anında, açıkça görülmediği hallerde teslimden sonra yedi gün içinde (Pazar günü ve resmi tatiller hariç) malı teslim alırsa, eşyayı hamule senedinde belirtildiği şekilde alınmış sayılır. Açıkça gözükmeyen zarar ve ziyan veya hasarlarda bildirim yazı olmalıdır.

Mal alıcı ve taşıyıcı tarafından kontrol edildikten sonra, bu kontrolün sonucuna uymayan kanıtlar açıkça görülmeyen zarar, ziyan ve hasarlar için kabul edilebilir. Ancak bunun için alıcının kontrolden sonra yedi gün içinde (pazar ve resmi tatil dışında) durumu yazılı olarak taşıyıcıya bildirmesi gereklidir.

Eşyanın durumu alıcının kullanımına verildiği tarihten sonraki 21 gün içinde yazılı olarak taşıyıcıya bildirilmemişse, teslimdeki gecikmeler için tazminat ödenmez. Gecikme süresi hesaplanırken teslim, kontrol veya yükün alıcının emrine verildiği tarih sayılmayacaktır.

Gerekli incelemeleri yapmak için taşıyıcı ile alıcı birbirlerine makul her kolaylığı göstermelidir. CMR Anlaşması 'na göre yapılan taşımalarda ortaya çıkan ihtilaflarda Anlaşmaya taraf ülke mahkemeleride dava açabilir. Ayrıca aşağıdaki ülke mahkemelerinde de dava açılabilir:

- Davalının ikamet ettiği, taşıma sözleşmesinde belirttiği iş yeri merkezi, şubesi yada acentasının bulunduğu yerlerde,
- Taşıyıcının eşyayı teslim aldığı yerlerde,

Bunu dışındaki ülke mahkemelerinde dava açılmaz. Bir dava, yetkili olan bir mahkemede görülmekte ise veya böyle bir mahkeme tarafından taleplerle ilgili olarak karar verilmiş ise, aynı nedenlerle aynı taraflar arasında yeni bir dava açılmaz. Ancak ilk davanın açıldığı ülkedeki mahkemenin kararı, yeni davanın açıldığı ülkede yerine getirilemiyorsa bu hüküm uygulanmaz. CMR Anlaşması'na taraf bir ülke mahkemesinin bir dava ile ilgili olarak verdiği karar, o ülkede yerine

getirilebiliyor ise ilgili ülkedeki formaliteler tamamlanır tamamlanmaz, diğer akit ülkelerin her birinde de yerine getirilebilir sayılacaktır. Bu formaliteler davanın yeniden görülmesine olanak sağlamaz, verilen kararlara ve mahkeme emri ile yapılan ödemelere uygulanır. Bu anlaşma gereğince taşımalardan doğan davalarda, akit ülkelerde oturan veya işyerleri bu ülkelerde olan akit ülke vatandaşlarından giderlere karşılık teminat istenemez.

CMR Anlaşması gereğince yapılan taşımalardan doğacak davaların bir yıl içinde açılması gerekir. Ancak bilerek kötü hareket veya mahkeme tarafından bilerek kötü hareket olarak kabul edilen kusurlarda bu süre üç yıldır ve şu tarihlerde başlar

- Teslimde kısmi kayıp, hasar veya gecikmelerde, teslim tarihinden itibaren,
- Tam kayıplarda, kararlaştırılan zaman süresi bitiminden 30 gün sonra kararlaştırılmış zaman süresi yoksa, yükün taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonraki 60 günde,
- Bütün diğer durumlarda, taşıma anlaşmalarının akdedildiği tarihlerden üç ay sonra,

Sürenin başladığı gün sayılmaz.

Yazılı bir talep, taşıyıcının bunu yazılı bildiri ile geri çevirip, ona ilişik belgeleri de iade edinceye kadar süreyi erteler. Talebin bir kısmı kabul edildiği takdirde bu süre yeniden işlemeye başlar.

Sürenin uzatılması davaya bakan mahkemenin kararına göre düzenlenir. Bu karar aynı zaman da yeniden dava açma hakkını da düzenler. Taşıma anlaşması bir mahkeme heyetine yetki veren bir madde içerebilir.

9. YENİ MEVZUATLARIN TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre taşıma faaliyetlerinde genel kural; Taşıma faaliyetleri, ekonomik, seri, elverişli, güvenli, çevreye kötü etkisi en aza indirilecek, genel sağlık, fert, toplum ve çevre sağlığı ile güvenliğini olumsuz yönde etkilemeyecek ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest rekabet ortamında gerçekleştirilir. Bu ortamın sağlanması ancak yasal düzenlemeler ile sağlanabilir.

Yeni Kanunun yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla; trafiğe ticari olarak kayıt ve tescil edilerek ticari taşımacılıkta kullanılan toplam 321 456 adet yolcu taşımaya mahsus aracın yaklaşık % 3,2 sine tekabül eden 10 256 adedi, trafiğe ticari, resmi ve hususi olarak kayıt ve tescil edilerek eşya taşımacılığında kullanılan eşya taşımaya mahsus toplam 727 400 kamyon/çekici/özel amaçlı taşıt/römork ve yarı römork aracından yaklaşık % 12,8 ine tekabül eden 93 419 adedi yasal düzenlemeye alınabilmiştir. Yani ticari yolcu ve eşya taşımaya mahsus toplam 1 048 856 adet taşıtın yaklaşık % 9,9'una tekabül eden 103 675 adedi Ulaştırma Mevzuatı kapsamına alınarak kayıt ve denetim altına alınabilmiştir.

Türkiye'de yurtiçi yolcu ve yük/eşya taşımalarının yaklaşık % 94'ü karayolu, geriye kalan % 6 sı ise diğer taşıma türleri olan demiryolu, denizyolu ve havayolu ile yapılmaktadır.

Ulaştırma türlerinin pazardaki pay oranları göz önüne alındığında, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığının tamamının düzenlemeye tabi tutulduğu varsayılsa bile, toplam ulaştırma faaliyetlerinin sadece, yaklaşık % 9,9+% 6 = %15,9'u düzenlemeye tabi tutularak kayıt ve denetim altına alınabilmişti.

Şüphesiz bu sonucun doğmasına yol açan başka nedenler bulunmakla beraber bunlardan en önemli olanı, yeni yasal düzenlemeler öncesi tüm karayolu taşımacılık faaliyetlerini kapsayan ve içeriğinde;

- Mesleğe giriş ve faaliyet süresince aranması gereken mali yeterlilik, mesleki yeterlilik, mesleki saygınlık ilkelerine uygun ön şart/kriter’ler bulunan,
- Karayolu taşımacılık faaliyetlerinin tümünü devletçe verilen izin/yetki/lisans belgesine bağlayan,
- Taşımacılık faaliyetlerinde kullanılacak taşıt, araç-gereç, bina-tesis, terminal ve benzeri şeylerin niteliklerini/durumlarını belirleyen,
- Karayolu taşımacılık faaliyetlerinde bulunanlar, bu işlerde istihdam edilenler ile bu hizmetlerden yararlananların hakları, yükümlülükleri ve sorumluluklarını belirleyen,
- Bu hususlara uyulmaması halinde uygulanacak müeyyideleri belirleyen hükümlerin yer aldığı bir yasal/hukuki düzenlemenin bulunmamasıdır.

Yeni mevzuatların taşımacılık sektörüne getirdiği yenilikleri şöyle sıralayabiliriz;

- Taşıma sektörüne girecek olan tüm gerçek ve tüzel kişiler, faaliyet alanları ile ilgili olarak yetki belgesi sistemine tabi olacaktır. Yetki belgesine sahip olmayanlar faaliyette bulunamayacaklardır.
- Oluşturulan mevzuat ile karayolu taşımacılık sektöründe faaliyette bulunacaklar ve çalışanlar ile yük gönderenler ve yolcuların sorumlulukları, yükümlülükleri ve hakları belirlenmiştir.
- Taşımacılık sektörünü düzenli, güvenli ve verimli hale getirmek, hizmet kalite ve standardını yükseltebilmek için karayolu taşıma faaliyetinde bulunacaklar ile taşımacılık işlerinde çalışanlarda ve sürücülerde belirli kriterler aranacaktır.
- Yolcu taşımacılığında, otobüs personeli ve yolcular mecburi sigorta kapsamına alınmıştır. Yolcuya gelen bedeni ve maddi zararların karşılanması için taşımacıyı teminat altına alan “Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası” getirilmiştir.
- Yetki/Ruhsat/Lisans ücret sistemi getirilmiştir. Bu sayede atıl kapasitesi çok yüksek olan sektöre yeni girişler zorlaştırılmış/kontrol altına alınmıştır,

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununun amacı, kanunun daha ilk maddesinde; karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımalarda düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarları ve kargo işletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, karayolu taşımalarının diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkanların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamak olarak tanımlanmıştır.

Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü tarafından yapılan düzenlemelerin temel hedefleri şu şekilde belirtilmiştir:

- Mevcut atıl kapasitenin azaltılması ve bir süreç sonunda yok edilmesi,
- Mali ve mesleki yeterlilik ile mesleki saygınlığa sahip, organize olmuş verimli işletmeler, bireysel taşımacılık yerine kurumsal taşımacılık,
- Avrupa Birliği müktesebatına uygun olarak mesleki saygınlığa, mesleki yeterlilik ve mali yeterliliğe sahip, hizmet kalite ve standardı ile verimi daha yüksek, düzenli, güvenli, seri, ekonomik ve diğer taşıma modları ile entegre olmuş bir taşımacılık sektörü,
- Ulaştırma/Taşımacılıkla ilgili hususlarda teknik ve idari kapasite bakımından güçlü, yetkili, yeterli ve denetleyen-yönlendiren ulaştırma/taşımacılık alanında vizyon sahibi bir kamu otoritesinin oluşturulması.

Kanunun amacı ve bu konu ile ilgili hedef tespitleri incelendiğinde çok önemli, iddialı, sektörü bulunduğu noktadan çok daha ileriye götürebilecek düzenlemele olduğu söylenebilir. Kanunun hazırlanması, amacının ve hedeflerinin belirlenmiş olması her şeyi halledebileceği anlamına gelmemelidir. Zira kanun ve yönetmeliklerin uygulamalarının nasıl olacağı, kararlı tutum sergilenip sergilenemeyeceği, sektör temsilcilerinin de bu konuları destekleyip desteklemeyeceği de önemlidir.

Kanun ve yönetmelikler hazırlanmadan önce bir çok kuruluştan görüşler alınmış, bu görüşlerin büyük kısmı mezuatlara yansıtılmıştır. Kuruluşların beklentilerinden bir tanesi kuşkusuz kanunun birinci maddesinde, kanunun amacı bölümüne belirtilen; karayolu taşımacılığının diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirini tamamlayıcı olarak hizmet vermesinin sağlanmasına dönük düzenlemelerin yapılacağı beklentisidir. Bu ibarenin kanunun daha birinci maddesinde verilmesi, genel ulaşım politikalarında değişikliklerin olabileceği konusunda iyi niyetli beklenti içine girilmektedir. Yıllardır karayolunun taşıma işlerindeki ağırlığının azalması yönündeki beklentinin kanunun amacı haline gelmiş olmasına rağmen, kanunun ve yönetmeliğin diğer blümlerinde uygulamaya yönelik düzenlemelerden bahsedilmemesi beklentiler konusunda kuşklara yol açmaktadır. Karayolunun taşımacılıktaki oranının dengelenebilmesi için ciddi yatırımların yapılması ve kararlı politikalar geliştirilmesi sektörün geleceği için çok önemlidir.

Karayolu taşımacılığında motorlu taşıtların kullanılması, bir çok yarar sağlayabilmektedir. Olumlu hususların yanında motorlu taşıtlar nedeniyle karayolu trafiğinden kaynaklanan birçok problem vardır. Bu sorunların başlıcaları;

- Meydana gelen kazalar sonucunda ölüm, yaralanma ve maddi hasarların oluşması,
- İş üretimi kaybı, tedavi masrafları, kazalara müdahale eden birimlerin mal ve hizmetlerinden kaynaklanan masraflar,
- Ölen ve yaralananların yakınları ve aileleri üzerinde kazaların bıraktığı psikolojik ve sosyolojik etkiler,
- Çevre kirliliğidir.

Ortaya çıkan zararların çok önemli olmaları ve boyutlarının çok büyük kesimleri etkilemesi nedeniyle “ Karayolu Trafik Güvenliğini Sağlama “ devletin öncelikli politikalarından biri olmalıdır. Yeni mevzuatın temel amaçlarından birinin de bunu sağlamak olduğu açık olarak belirtilmiştir.

Dünya Bankası tarafından yapılan çalışmalar ile trafik güvenliğine etki eden unsurların adları ve etkinlik yüzdeleri şu şekilde tespit edilmiştir;

<u>Karayolu Güvenliğini Sağlayan Eleman Adı</u>	<u>Etkinlik Yüzdesi</u>
1. Karayolu Mevzuatı	5
2. Karayolunu Kullananların Eğitimi	6
3. Veri Toplama ve Analizi	9
4. İyi Taşıt	10
5. Alt Yapı Güvenliği	12
6. Denetim	12
7. Kuruluşların Güçlendirilmesi	15
8. İyi Trafik Altyapısı	31
TOPLAM:	100

Yukarıdaki oranlar incelendiğinde kazaların önlenmesinde Mevzuatın % 5, Eğitimin % 6, İyi Taşıtın % 10, Denetimin % 12 gibi önemli bir role sahip olduğu görülebilir. Yeni mevzuat trafik güvenliği ile ilgili çok az madde içermesine rağmen yukarıda sıralanan hemen her madde ile ilgili düzenlemeler içermektedir. Buna rağmen Türkiyede trafik kazalarından kaynaklanan ölüm ve yaralanmaların AB ülkelerine oranla 6 kat fazla olması düşündürücüdür. Bunun sebeplerinin başında kuralların çok sık ihlal edilmesinin geldiği açıktır. Denetim faaliyetinin, bunu önlemede tek başına yeterli olmasada daha etkin uygulamaların kaza oranlarını indirebileceği değerlendirilmiştir.

Nedensel olarak incelendiğinde trafik kazalarının üç ana unsurdan kaynaklandığı görülür. Bunlar insan faktörü, araç faktörü ve yol faktörüdür. Şüphesiz kazalardaki en önemli faktör insandır. 1999 yılı verilerine göre kazalara neden olan faktörlerden sürücü kusurlarının aldığı pay % 96 dır. Bu yüksek oran göz önüne alındığında sürücülerin eğitiminin ne denli önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Yani mevzuatın sürücülere de Mesleki Yeterlilik Eğitimini zorunlu kılması kuşkusuz büyük önem taşımaktadır. Önümüzdeki yıllarda alınacak verilerde kazalara sebep olan faktörlerde sürücülerin payının mutlaka daha aşağılara ineceği tahmin edilebilir.

Mesleki Eğitim konusundaki düzenleme ve uygulamalar sektördeki kalitenin artması konusunda büyük önem taşıdığından bahsedilmişti. Bu eğitimi verecek kuruluş sayısı halen 7 adettir. Bu kurumlardan birisi de Gazi Üniversitesidir. Bu eğitim kurumlarının sayısı oldukça yetersizdir. Bu kurumların özellikle bütün sürücülerin eğitimini tamamlayabilmesi mümkün değildir. En azından her bölge müdürlüğü bölgesinde en az bir adet eğitim kurumunun bulunması sağlanmalıdır.

Çizelge 2.2 dikkatli değerlendirildiğinde özellikle yeni mevzuatın yürürlüğe girdiği 2003 yılı ile birlikte araç sayısında fazla değişiklik olmamasına rağmen taşınan yük miktarında ve döviz getirisinde önemli miktarda artış olduğu görülmektedir. Bu değerlendirme yeni mevzuatın getirdiği kalite anlayışının sektördeki kapasite kullanım oranlarında ciddi yükselmelere neden olduğunu göstermektedir.

Yine Çizelge 2.2 incelendiğinde bu olumlu görüntüye ters başka bir konu dikkat çekmektedir. 2004 yılı ile 2005 yılı taşınan yük miktarında 2 000 000 ton civarında artış meydana geldiği görülmekle birlikte belirtilen yıllardaki döviz getirileri hemen hemen aynıdır. Yani fazla yük taşınmış az para kazanılmıştır. Bunun sebebi irdelendiğinde sektördeki sağlıklı olmayan fiyat uygulamalarının buna yol açtığı görülmektedir. Bazı firmalar trafik güvenliğini ve kaliteyi arka plana atarak ucuz fiyat uygulamaları yapabilmektedirler. Bu olay haksız rekabete yol açmakla birlikte kazaların artması, uluslararası arenada prestij kaybı gibi sorunlarda beraberinde getirebilmektedir. Uluslararası taşımacılıkta taban fiyat belirleme ile ilgili çalışmanın yapılmasının bu olumsuz durumu önlemede etkili olacağını değerlendirilmektedir.

Daha önce yeni mevzuatın belge alma zorunluluğu getirdiğinden sık söz edilmişti. Belgeler belli ücretler karşılığı verilmektedir. Devlet bu uygulamadan ciddi gelir elde etmiştir. Bu uygulamada haksız olduğu değerlendirilen bir husus ortaya çıkmıştır. Belge ücretleri alınırken firmaların aldığı belge cinsi dikkate alınarak ücret alınmaktadır. Firmaların araç sayısı ne olursa olsun kapasiteyi dolduruyorsa 10 araç sahibi firma ile, 100 araç sahibi firmadan aynı ücret alınmaktadır. Araç başına yalnızca 50 YTL ayrıca ücret alınmaktadır. Bu uygulama tam anlamıyla hakkaniyetle bağdaşmamaktadır. Fazla aracı olan firmaların daha fazla belge ücreti vermelerinin

gerekli olduğu düşünölmeli ve bu yönde düzenleme yaparak küçük firmalar korunmalıdır. Örneğın araç başına alınan ücret artırılarak belge ücreti düşürölüp mevcut haksızlık önlenabilir.

Yeni mevzuatın önemli düzenlemelerinde biri de araçlara belirli yaş sınırlarını getirilmiş olmasıdır. Bu düzenleme ile aynı zamanda daha önce araç alımlarında uygulana teşvik uygulamalarına da son verilmiştir. Her yıl bir çok araç yaşlarının sınırı geçmesi nedeniyle kullanım dışı kalmaktadır.Yaşı nedeniyle kullanım dışına çıkacak araçların yerine yenilerinin alınması konusunda firmalar sıkıntıya düşmüştür. Firmalar eskiyen araçlarını yenilemeleri konusunda mutlaka desteklenmelidirler. En azından daha önce binek araçlar konusunda uygulanan ÖTV indirimine benzer bir uygulama başlatılarak, yaşı geçmiş çekiciler belirli bir bedelle veya ÖTV indirimi karşılığı trafikten çekilerek yeni araç alımı konusunda firmalara kolaylık sağlanmış olabilir. Bu uygulama aynı zamanda eski araçların trafikten çekilmesini sağlayacağı için trafik güvenliği konusunda da fayda sağlanmış olur.

Yeni düzenlemeler neticesinde taşıma acenteleri ve komisyoncuları da yetki belgesi almak zorunda kalmışlardır. Aslında bu meslek grubunun çalışmaları daha önce Ticaret Kanunu hükümleri ile düzenlenmişti. Yetki belgesi alma zorunluluğı acente ve komisyoncular arasında yoğun itirazlara yol açmış, hatta mahkemelik durumlar oluşmuştur. Buna rağmen yeni düzenlemeler halen geçerli durumdadır. Bu konudaki bazı adli davalar halen devam etmektedir.

10. SONUÇ VE ÖNERİLER

Sınırların gitgide yok olduğu, yük ve yolcu taşımacılığının çok hareketlendiği dünyada ulaştırma hizmetleri eskiden olduğundan çok daha önemli fonksiyonlar üstlenir hale gelmiştir. Ülkemiz de bu gelişmelerden etkilenmektedir. Karayolu taşımacılığının büyük önem taşıdığı ülkemizde tüm gelişmeler yakından takip edilmelidir.

Avrupa Birliği'ne girmeye çalışan bir Türkiye, aynı zamanda Avrupa Birliği ülkeleri ile rekabet edebilecek bir iktisadi yapıya ve bu bağlamda karayolu, demiryolu, denizyolu ve boru hatlarından oluşan uygun bir ulaşım ve lojistik yapısına sahip olmak zorundadır. Türkiye karayolu araç kapasitesinin büyüklüğü bakımından bölgesinde lider konumdadır. Ancak mevcut kapasitenin verimli kullanılması için Avrupa Birliği normları ile yasal, teknik, mali ve sosyal harmonizasyonunun sağlanması gerekmektedir.

Türkiye'nin coğrafi konumu, Avrupa'dan Orta Doğu'ya açılan bir kapı olarak stratejik bir önem kazandırmaktadır. AB'nin taşımacılık alanındaki kurallarının Türkiye'yi kapsamaması Ankara Anlaşması'nda öngörülmüştür ancak uygulanmamıştır. Türkiye'nin AB'ye üye olması halinde, Avrupa ile Güneydoğu komşuları arasındaki karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu ve boru hattı bağlantılarına yönelik bir koridor olarak üstleneceği rolleri artacaktır. Böylelikle, bölgenin bir bütün olarak ekonomik kalkınması ve entegrasyonu sağlanacaktır. Türkiye için mümkün olan en kısa sürede ulaştırma koridorlarının yanı sıra bir Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının geliştirilmesi gerekmektedir.

Türkiyenin bölgesindeki çetin rekabette karşısında yalnızca Avrupa Birliği üyesi ülkeler değil, bunun yanı sıra Rusya, Yunanistan ve İran gibi komşu ülkeler de vardır. Uluslararası taşımacılık ve lojistik rekabeti Türkiyenin bölgesel bir güç olup olamayacağı ile de ilişkilidir. Türkiye karayolu ile taşıma kapasitesini güçlendirmenin yanında Doğu-Batı ile Kuzey-Güney demiryolu hatlarını ve bunlar üzerindeki aktarma terminallerini güçlendirmeye, İstanbul Boğazı geçişiyle Kars-

Tiflis hattını yapmaya ve yeni ulaşım güzergâhları geliştirmeye kendini zorlamalıdır. Ayrıca limanlar, modern yapılara kavuşturulurken, demiryolu bağlantıları olmayan yerlerde bu bağlantılar biran önce sağlanarak kombine taşımacılığına uygun hale getirilmeli ve konteyner yükleme-boşaltma kapasiteleri de arttırılmalıdır.

Türkiye, hem batıya hem de doğuya özellikle Türk Cumhuriyetlerine, Orta Asya ve Uzak Doğuya en uygun taşımacılık sistemini kullanarak bağlanmak zorundadır. Bu bakımdan, Doğu-Batı Koridoru içinde yer alan Transit-Asya Orta Koridorunun yani İpek Yolu, üzerinde çalışılması gereken hattır. Bu hattın geliştirilmesi halinde Türkiye'nin taşımacılıktaki üstünlüğü büyüyecek ve özellikle transit trafik Türkiye'ye yönlenerek Türkiye'nin bölgesel lojistik güç olma potansiyeli güçlenmiş olacaktır. Sonuçta taşımacılık ve lojistik hizmetleri veren Türk şirketleri bundan ciddi kazançlar sağlarken ülkenin döviz gelirleri de yükselmiş olacaktır.

Türkiye'de halen 1980'den daha yakın tarihli ulusal altyapı planları mevcut değildir ancak yeni bir plan hazırlık safhasındadır. Ayrıca, ulusal altyapının ülke çapında planlanmasından sorumlu tek bir Bakanlık ya da kuruluş bulunmamaktadır. Bu durumun Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının gelecekte uygulanmasının ve Avrupa Topluluğun gelecekte sağlayacağı mali yardımın yönetimi ve planlanmasını yönünde sorun teşkil etmesi muhtemel görünmektedir. Türkiye'nin tehlikeli eşya taşımacılığına ilişkin mevzuatına uyması ve bu mevzuatı güncel hale getirmesi, (karayolu ve demiryoluyla uluslararası tehlikeli eşya taşımacılığına ilişkin) ADR ve RID Konvansiyonlarını temel alan AB kurallarına uyması gerekmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı karayolu taşımacılığı sektöründe kilit rol oynamaktadır. Ancak, karayolu taşımacılığı ve trafik mevzuatının uygulanmasına ilişkin sorumluluklar karayolu taşımacılık müktesabatının uygulanmasında rolü olan 10'dan fazla Bakanlık ve merci arasında dağılmış durumdadır. Bu durum faaliyetlerin düzgün şekilde planlanması ve koordinasyonunu güçleştirmektedir. Bakanlıklar arasında daha etkin koordinasyonun temin edilmesi ve muntazam karar alma mekanizmasının geliştirilmesi gereklidir.

Taşımacılıkta karayolunun ağırlığı gözardı edilemez. Fakat gelişmeler kombine taşımacılığa önem verilmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır. Bütün taşıma modlarının birbirleriyle ilişki içinde olmaları ve taşımalarda en uygun modun seçilmesi artık bir zorunluluktur. Uluslararası taşımacılık faaliyetlerinde karayolu taşımacılığı kilit rol üstlenmektedir. Karayolu taşımacılığı diğer taşıma türleri ile (denizyolu, demiryolu, vb.) birlikte, özellikle taşımanın başlangıç ve teslimat aşamalarında kullanılabilmektedir. Bu durum karayolu taşımacılığını stratejik hale getirmektedir. Karayolu taşımacılığı esneklik, hız ve diğer taşıma türleri ile uyum bakımından birçok avantaja sahiptir. Çekici, treyler vb. karayolu araçları kombine taşıma operasyonlarına örneğin kara + denizyolu veya kara + demiryolu taşımalarıyla uyumu gerek gönderici gerekse Taşıma Acente ve Organizatörleri(Freight Forwarder) açısından büyük fayda sağlamaktadır. Taşıma organizatörleri uluslararası eşya taşımacılığında karayolu modunu sıklıkla kullanmaktadır. Bu organizatörlerin karayolu taşımacılığındaki rolü taşıyıcı ve güzergâh seçiminde ön plana çıkmakta, düzenli tarifeli karayolu seferlerinin gerçekleştirilmesinde büyük sorumluluk almaktadır. Bu organizatör ve komisyoncular, yük konsolidasyonu, sefer tarifeleri ve fiyatlandırma konusunda müşterilerine güven verici standart hizmet paketleri sunmalıdır.

Kara taşımacılığı alanında, Türkiye karayolu sektörünün uluslararası ve yurtiçi bölümleri arasında büyüyen uçurum sorunlarını ele almaya başlamış ve bazı alanlarda yurtiçi taşımacılık sektöründe de daha katı uluslararası kuralları uygulamaya başlamıştır. Bu kapsamda geliştirilen mevzuat uyum planının hayata geçirilmesi gerekmektedir. Mesleğe giriş, tehlikeli yük taşımacılığı (sadece uluslararası taşımalarda) ve emniyet müktesebatı (emniyet kemerleri, yol değerlilik testleri) konularında AB müktesebatının uygulanmasında ilerleme kaydedilmiştir. Türkiye’de kaza oranlarının AB’den 6 kat daha yüksek olması ve bu durumun son derece yüksek ölüm ve ekonomik kayıplara yol açmasından dolayı karayolu güvenliğinin artırılmasına öncelik verilmelidir.

Mevzuatın etkin şekilde uygulanması henüz temin edilememiştir. Ulaştırma Bakanlığı'nın kadrosu ve kapasitesi önemli ölçüde güçlendirilmelidir. Karayolu taşımacılığına ilişkin sosyal mevzuat konusunda Ulaştırma Bakanlığı'nda pazarın izlenmesi ya da lisans rejiminin uygulanması için kalifiye eleman sıkıntısı mevcuttur. Bu husus son derece büyük olan ve şu ana kadar düzenlenmemiş bulunan yurtiçi taşımacılık sektörü açısından özel önem arz etmektedir. Teknik standartların etkin şekilde uygulanması için de daha fazla ve daha iyi eğitilmiş uzmanlara ihtiyaç vardır. Bu uzman yöneticilerin yetiştirilmeleri ve eğitimleri ile ilgili yönetmelik çıkarılmış bu çerçevede eğitim programları ve müfredatlar uygulanmaya başlanmıştır. Mevzuatların geliştirilmeleri ile ilgili Ulaştırma Bakanlığı ile Üniversitelerin ortak çalışmalarının büyük fayda sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan, Türkiye, boru hatlarına da gereken önemi vermek zorundadır. Gerek karayolu ve demiryolu, gerekse denizyolu taşımacılığına göre daha hızlı, daha güvenli ve daha da ekonomik taşımacılık türü olan boru hatlarının da uluslararası taşımacılıkta önemli bir yeri vardır ve bu bakımdan da Türkiye stratejik bir konuma sahiptir. Türkiye, zengin hidrokarbon kaynaklarına sahip Hazar bölgesi ve Ortadoğu bölgesi ülkeleriyle bu kaynaklara gittikçe daha fazla ihtiyaç duyan batı ülkeleri arasında bir geçiş ülkesidir. Ayrıca hızla artan enerji talebiyle Türkiye'nin kendisi de bu hidrokarbon kaynakları için önemli bir pazardır. Dolayısıyla, Türkiye kendisine hem ekonomik hem de siyasi güç kazandıracak uluslararası ham petrol ve doğalgaz boru hattı taşımacılığına da gereken önemi vermek zorundadır.

KAYNAKLAR

1. Kaynak M., Ulaştırma Ekonomisi, ***Ekonomik Yaklaşım***, Ankara, 15: 52,53, (2004) .
2. Kaynak M., ***4. Türkiye İktisad Kongresi Bildiri Metni***, İzmir, 1, 2, 6, 7, 8, 16, 17, 18. (2004).
3. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu (2003).
4. Roder Genel Müdürlüğü Arge Departmanı araştırma verileri (2005).
5. Cancı M., Erdal M. Karayolu Ulaştırma Yönetimi. 67, 62, 112, 113 , 114, 77 (2003).
6. Karayolu Taşıma Yönetmeliği (2004).
7. ADR Sözleşmesi (1957).
8. İnternet: Transport <http://www.worldbank.org/transport/ports ss.htm> (2004).
9. İnternet: Transport <http://www.bulletin.rec.org/ bull 103/html> (2004).
10. DPT 2001 Raporu: Sekizinci Beş Yıllı Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komiyonu Raporu, 16, 27, 107 (2001).
11. Yardımcı N., ‘Türkiye’nin Yükselen Yıldızı: Uluslararası Kara Taşımacılık Sektörü Dünya Ticaretinin Engellenemez Yükselişi’ TMMOB, ***IV. Ulaşım ve Trafik Kongresi Bildiler Kitabı***, Ankara, 14, 17, 23 (2003).
12. Juhel, M.H. The Role Lojistics in Stimulating Economic Development, 107 (1999).
13. İnternet: Çınar <http://www.dusunenadam.com.tr/demiryolu> (2004).
14. Kaynak M., ‘Yeni Demiryolu Çağı, Yüksek Hızlı Trenler ve Türkiye’ Üç Aylık Dergi, ***Ekonomik Yaklaşım***, Ankara, Cilt:13, 42, 43 (2002).
15. Kodaloğlu, M.T., ‘Türk Cumhuriyetleri Demiryolu Bağlantıları’ ***TİKA*** Onbeş Günlük Bülten , Ankara, Sayı:122 (2003).
16. Arat E. ‘Tuna Nehrinde Seyrüsefer ve Türkiye’ Uluslararası Ekonomik Sorunlar, ***Dışişleri Bakanlığı Yayını***, Ankara, Sayı:6 (2002).
17. İnternet: Taşıma İstatistikleri http://www.roder.org.tr/TR/STATS/sta_other.asp, (2005).

18. İnternet: Taşıma İstatistikleri <http://www.die.gov.tr/> (2004-2005).
19. İnternet: Taşımacılık Mevzuatları <http://www.und.org.tr/> (2005).
20. Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği, (2004).
21. Avrupa Komisyon Raporları 45,46 (2003-2004).
22. İnternet: Mesleki Yeterlilik Eğitimi <http://www.ubgup.gazi.edu.tr> (2006).
23. İnternet: Mevzuatlar <http://www.ubak.gov.tr> (2005).

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : DEMİR, Kemal
Uyruğu : T.C.
Doğum tarihi ve yeri : 30.11.1969 Kayseri
Medeni hali : Evli
Telefon : 0 (312) 615 21 16
e-mail : kemaldemir33@hotmail.com.

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Lisans	Kara Harp Okulu	1991
Lise	Işıklar Askeri Lisesi	1987

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
1992-2006	TSK	Birlik Komutanı
2003-2006	TSK	Karargah Subayı

Yabancı Dil

Almanca

Hobiler

Futbol, Yüzme, Masa Tenisi