

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
AVRUPA BİRLİĞİ ANABİLİM DALI
AVRUPA ÇALIŞMALARI PROGRAMI
DOKTORA TEZİ

AVRUPA BİRLİĞİ – TÜRKİYE İLİŞKİLERİ
ÇERÇEVESİNDE
TÜRKİYE ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA
TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN
REKABET GÜCÜ ANALİZİ

Ülviyye SANILI

Danışman
Prof. Dr. Canan BALKIR

İZMİR – 2011

DOKTORA
TEZ ONAY SAYFASI

2004800569

Üniversite : Dokuz Eylül Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Adı ve Soyadı : Ülviye SANILI
Tez Başlığı : Avrupa Birliği -Türkiye İlişkileri Çerçevesinde Türkiye Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Sektörünün Rekabet Gücü Analizi
Savunma Tarihi : 03.11.2011
Danışmanı : Prof.Dr.Canan BALKIR

JÜRİ ÜYELERİ

<u>Ünvanı, Adı, Soyadı</u>	<u>Üniversitesi</u>
Prof.Dr.Canan BALKIR	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
Prof.Dr.Sedef AKGÜNGÖR	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
Prof.Dr.Mustafa TANYERİ	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
Prof.Dr.Yaprak GÜLCAN	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
Prof.Dr.Orhan İÇÖZ	YAŞAR ÜNİVERSİTESİ

İmza

Canan Balkir

Sedef Akgüngör

Mustafa Tanyeri

Yaprak Gülcen

Orhan İçöz

Oybirliği ()

Oy Çokluğu (X)

Ülviye SANILI tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "Avrupa Birliği -Türkiye İlişkileri Çerçevesinde Türkiye Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Sektörünün Rekabet Gücü Analizi" başlıklı tezi kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Utku UTKULU
Enstitü Müdürü

Yemin Metni

Doktora Tezi olarak sunduğum “**Avrupa Birliği – Türkiye İlişkileri erevesinde Türkiye Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Sektörünün Rekabet Gücü Analizi**” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden olduğuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğuğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

24/10/2011

lviyye SANILI

ÖZET

Doktora Tezi

Avrupa Birliği – Türkiye İlişkileri Çerçevesinde Türkiye Uluslararası Karayolu

Eşya Taşımacılığı Sektörünün Rekabet Gücü Analizi

Ülviyye SANILI

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Avrupa Birliği Anabilim Dalı

Avrupa Çalışmaları Programı

Küreselleşme ile beraber dünya ticareti hareketli bir döneme girmiştir. Ülkeler küresel piyasadan daha fazla pay elde edebilmek için rekabet güçlerini arttırmaya yönelik yoğun bir çaba içerisine girerken, bu süreçte ulaştırma belirleyici bir faktör olarak ortaya çıkmıştır. Bulunduğu coğrafi konumu, büyüyen dış ticaret hacmi, artan üretim sahaları, genç nüfusu ve yürüttüğu bölgesel politikalar ile Türkiye, Avrasya lojistik pazarında önemli bir konuma sahiptir. AB müktesebatına uyum süreci ülke nakliyecilerini zorlasa da, bu uygulamalar sektörün yenilikçi, kaliteli ve daha rekabetçi bir yapıya sahip olmasını sağlamıştır.

Bu çalışmada Türkiye'nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün özellikleri, kapasitesi, potansiyeli ve bölge ülkelere karşı rekabet gücü ele alınmıştır. Çalışmada, uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektöründe Türkiye'nin rekabet gücüne sahip olduğu ve bir takım süreçleri hızla tamamlarsa, Avrasya ticaretinin en vazgeçilmez lojistik merkezlerinden biri olacağı hipotezi sorgulanmıştır.

Anahtar kelimeler: Ulaştırma, uluslararası karayolu eşya taşımacılığı, rekabet gücü, Türkiye, AB

ABSTRACT

Doctoral Thesis

Analysis of Competitiveness of Turkish Road Freight Transport Sector Within The Framework of European Union – Turkey Relations

Ülviyye SANILI

Dokuz Eylül University

Graduate School of Social Sciences

Department of EU Studies

European Studies Program

With globalization, the world trade entered into the active period. As the countries tried to increase their competitiveness in order to get a better share from world trade, the transportation sector has aroused as an important factor in this process. With its geographical location, growing foreign trade capacity, increasing production, young population and implemented regional policies, Turkey has a significant position in Eurasian logistics' market. Although the harmonization with the EU enforced the country's transporters to implement the *acquis communautaire*, these implementations made the sector more innovative, higher quality and competitive.

In this study, characteristics, capacity, potential and competitiveness of Turkish international road freight transport sector vis-à-vis the countries in the region has been analysed. The hypothesis that Turkey having a competitive edge in road freight transportation, with the prompt completion of certain processes could be one of the indispensable logistics centers of Eurasian trade was tested.

Key words: Transportation, international road freight transport, competitiveness, Turkey, EU

**AVRUPA BİRLİĞİ – TÜRKİYE İLİŞKİLERİ ÇERÇEVESİNDE TÜRKİYE
ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN
REKABET GÜCÜ ANALİZİ**

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR	x
TABLolar LİSTESİ	xiii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiv
EKLER LİSTESİ	xv
 GİRİŞ	 1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HİZMET TİCARETİNDE REKABET GÜCÜ

1.1. ULUSLARARASI TİCARET AÇISINDAN HİZMETLERİN TANIMI VE KAPSAMI	4
1.1.1. Hizmet Kavramı	4
1.1.2. Uluslararası Hizmet Ticaretinin Temel Özellikleri	6
1.2. ULUSLARARASI HİZMET TİCARETİ KONUSUNDA TEORİK YAKLAŞIMLAR	8
1.2.1. Klasik Dış Ticaret Teorilerine Göre Uluslararası Hizmet Ticareti	9
1.2.2. Yeni Dış Ticaret Teorilerine Göre Uluslararası Hizmet Ticareti	14
1.3. ULUSLARARASI HİZMET TİCARETİNDE REKABET GÜCÜ	18
1.3.1. Rekabet Gücü Kavramı	18
1.3.2. Kümelenme Kavramı	29
1.3.3. Porter'in Kümelenme Yaklaşımı ve Elmas Modeli	32

1.3.4. Kümelenme ve Rekabet Avantajı İlişkisi	35
1.4. ULUSLARARASI HİZMET TİCARETİNDE KÜRESELLEŞME VE ULAŞTIRMA DENKLEMİ	38

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ

2.1. ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI KONUSUNDA TANIMLAMALAR	40
2.1.1. Karayolu Kavramı	41
2.1.2. Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Sektörü	41
2.1.3. Ulaştırma Koridorları	43
2.1.4. Lojistik Köyler	44
2.2. ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ BAŞLICA ULUSLARARASI KURULUŞ VE KONVANSİYONLAR	45
2.2.1. Uluslararası Kuruluşlar	45
2.2.1.1. Dünya Ticaret Örgütü	46
2.2.1.2. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu	48
2.2.1.3. Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı	49
2.2.1.4. Uluslararası Karayolu Taşımacıları Birliği	50
2.2.1.5. FIATA	51
2.2.1.6. TRACECA	52
2.2.2. Uluslararası Konvansiyonlar	53
2.2.2.1. CMR Konvansiyonu	53
2.2.2.2. TIR Sözleşmesi	55
2.2.2.3. ADR Konvansiyonu	57
2.2.2.4. AETR Konvansiyonu	58
2.2.2.5. Uyumlaştırma Konvansiyonu	59
2.2.2.6. ATP Konvansiyonu	60

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
AVRUPA BİRLİĞİ – TÜRKİYE İLİŞKİLERİ ÇERÇEVESİNDE TÜRKİYE
ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN
REKABET GÜCÜ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

3.1. AVRUPA BİRLİĞİ’NİN ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ	61
3.1.1. Ortak Ulaştırma Politikası	61
3.1.2. Avrupa Birliği’nde Karayolu Eşya Taşımacılığının Önemi	63
3.1.3. Trans-Avrupa Ağları	65
3.1.4. Yük Lojistiği Eylem Planı	68
3.2. TÜRKİYE’DE ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ	72
3.2.1. Genel Yapısı	72
3.2.2. Dış Ticaretin Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Sektörüne Katkıları	77
3.2.3. Avrupa Birliği İlerleme Raporları Kapsamında Türkiye Kara Ulaştırma Politikasının Değerlendirilmesi	86
3.2.4. Türkiye’nin Ulaştırma ve Lojistik Performansı	89
3.3. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE’NİN ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRLERİNİN TEMEL HATLARI İLE KARŞILAŞTIRILMASI	92
3.4. ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ	97
3.5. ARAŞTIRMA KONUSUNDA BAŞLICA ÇALIŞMALAR	97
3.6. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE KISITLARI	99
3.7. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ	99
3.7.1. Odak Grup Çalışması	101
3.7.2. Elmas Modeli	101
3.8. ARAŞTIRMANIN ANA KİTLESİ VE YARGISAL ÖRNEKLEMİ	102
3.9. ARAŞTIRMANIN KAVRAMSAL MODELİ	104

3.10. TÜRKİYE’NİN ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİNE	
YÖNELİK ODAK GRUP ÇALIŞMASI	105
3.10.1. Odak Grup Sürecinin Gerçekleştirilmesi	105
3.10.2. Bulgular	105
3.10.2.1. Maliyet	106
3.10.2.2. Hız	107
3.10.2.3. Güvenirlilik	107
3.10.2.4. Kapasite	108
3.10.2.5. İnsan Kaynakları	108
3.10.2.6. Hizmet Çeşitleri	109
3.10.2.7. Pazarlama	110
3.10.3. Odak Grup Görüşmesi Sonuçlarının Genel Değerlendirilmesi	110
3.11. ELMAS MODELİ YÖNTEMİ İLE TÜRKİYE’NİN ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜNE İLİŞKİN BULGULAR	112
3.11.1. Faktör Koşulları	113
3.11.2. Talep Koşulları	115
3.11.3. Firma Stratejisi ve Rekabet Yapısı	115
3.11.4. İlgili ve Destekleyici Kuruluşlar	116
3.11.5. Önemli Etkenler Olarak Devlet ve Şans Faktörü	117
SONUÇ	121
KAYNAKÇA	126
EKLER	141

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADR	Accord Europeen Relatif Au Transport International Des Marchandises Dangerous Par Route/Tehlikeli Maddelerin Uluslararası Karayolu Taşımacılığına Dair Avrupa Antlaşması
AETR	European Agreement Concerning The Work Of Crews Of Vehicles Engaged In International Road Transport/Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Antlaşması
AEİT	Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
AT	Avrupa Topluluğu
ATAD	Avrupa Toplulukları Adalet Divanı
ATP	The Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuff and on the Special Equipment to be used for such Carriage / Bozulabilir Gıda Maddelerinin Uluslararası Taşımacılığı ve Taşımalarında Özel Araçların Kullanımı Antlaşması
BM/AEK	Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomi Komisyonu
BTC	Bakü-Tiflis-Ceyhan
CMR	Convention On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road/Karayoluyla Uluslararası Yük Taşımacılığına İlişkin Sözleşme
DGÖ	Dünya Gümrük Örgütü
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DTM	Dış Ticaret Müsteşarlığı
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
ECMT	European Conference of Ministers of Transport/Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı
EİT	Ekonomik İşbirliği Teşkilatı

FIATA	International Federation of Freight Forwarders Associations/Taşıma İşleri Komisyoncuları Dernekleri Uluslararası Federasyonu
GATT	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Antlaşması
GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
IMF	International Monetary Fund/Uluslararası Para Fonu
IRU	International Road Union/Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği
ISO	International Organisation for Standardization
ITF	International Transport Forum/Uluslararası Taşımacılık Forumu
İKT	İslam Konferansı Teşkilatı
İKV	İktisadi Kalkınma Vakfı
İZTO	İzmir Ticaret Odası
KTY	Karayolu Taşıma Yönetmeliği
KUGM	Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü
MLA	Multilateral Agreement/Çok-Tarafli Temel Antlaşma
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development/Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
OKK	Ortaklık Konseyi Kararı
OUP	Ortak Ulaştırma Politikası
RODER	Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği
s.	sayfa
TACIS	Technical Aid to the Commonwealth of Independent States/Bağımsız Devletler Topluluğu Ülkelerine Teknik Yardım
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCMB	Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
TEN-T	Trans-Avrupa Ağları
TINA	Technical Assistance to Transportation Infrastructure Needs Assessment/Ulaştırma Altyapı İhtiyaçlarının Değerlendirilmesine Yönelik Teknik Destek
TIR	Transports Internationaux Routiers/Uluslararası Karayolu Taşımacılığı
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TRACECA	Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia/Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru

TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UBAK	Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı
UKAT	Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacıları ve Acente Sahipleri Derneği
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UTF	Uluslararası Taşımacılık Forumu
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
ÜDY3	Üst Düzey Yönetici 3
WTO	World Trade Organization

TABLÖLER LİSTESİ

Tablo 1. Rekabet Gücüne İlişkin Yaklaşımlar	s.20
Tablo 2. Ulaştırma Tiplerine Göre AB27 Dış Ticareti – 2008	s.64
Tablo 3. Türkiye Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Filosu	s.75
Tablo 4. Ulaştırma Bölge Müdürlüklerine Göre Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığı Yapan (C2 Yetki Belgeli) Firma Sayıları (29.03.2011 itibariyle)	s.76
Tablo 5. Türkiye'nin TIR Çıkış Kapıları	s.77
Tablo 6. Türkiye'nin Dış Ticareti (milyon \$)	s.78
Tablo 7. Ülke Gruplarına Göre İhracat (Milyon \$)	s.79
Tablo 8. Ülke Gruplarına Göre İthalat (Milyon \$)	s.80
Tablo 9. Taşıma Tiplerine Göre Türkiye'nin Dış Ticareti	s.82
Tablo 10. Yıllara Göre IRU Tarafından TOBB'ye Gönderilen TIR Karne Sayıları	s.82
Tablo 11. Yıllara Göre Geçiş Belgesi – TIR Karnesi Sayıları	s.83
Tablo 12. Avrupa Ülkelerine İhraç Taşımalar (Sefer)	s.84
Tablo 13. İhraç Yük Almak Amacıyla Türkiye'ye Boş Girişler (Sefer)	s.85
Tablo 14. Türkiye'nin Lojistik Performansı	s.91
Tablo 15. Bazı AB Üyeleri ile Lojistik Performans Kıyaslaması 2010	s.92
Tablo 16. Türkiye Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Sektörü İçin Elmas Modeli Alt Değişkenleri	s.112

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Porter'in Rekabet Stratejisi Modeli	s.22
Şekil 2. Lojistik Değer Zinciri	s.25
Şekil 3. Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığında Rekabet Gücü Modeli	s.27
Şekil 4. Porter'in Elmas Modeli	s.33
Şekil 5. İpek Yolu	s.43
Şekil 6. Sürdürülebilir Kalkınma Üçgeni	s.63
Şekil 7. Pan-Avrupa Koridorları	s.67
Şekil 8. AB'nin Genişlemesi ile Trans-Avrupa Ulaşım Ağının Revizyonu	s.68
Şekil 9. Araştırmanın Kavramsal Modeli	s.104

EKLER LİSTESİ

EK 1. Önemli BM/AEK Sözleşmeleri	s.145
EK 2. UBAK Çok Taraflı Kota Sisteminin Üye Ülkeleri	s.147
EK 3. Türkiye'ye Olan Uzaklıklarına Göre UBAK Üyesi Ülke Grupları	s.148
EK 4. CMR Konvansiyon'una Taraf Olan Ülkeler	s.149
EK 5. TIR Sözleşmesi'ne Taraf Olan Ülke Bilgileri	s.150
EK 6. AETR Konvansiyonu'na Taraf Olan Ülkeler	s.152
EK 7. ATP Antlaşması'na Taraf Olan Ülkeler	s.153
EK 8. Odak Grup Görüşme Formu	s.154
EK 9. Odak Grup Görüşmesi Katılımcı Bilgileri	s.156

GİRİŞ

Küreselleşmenin neden olduğu çok boyutlu değişimlerin etkileri, uluslararası piyasalarda giderek artan biçimde gözlemlenmeye başlanmıştır. Berlin Duvarı'nın 1989 yılında yıkılması yeni dünya sisteminin başlangıcı olarak kabul edilmektedir.¹

Son yirmi yılda yaşanan değişim, önceki dönemlerle mukayese edilmeyecek boyutlara ulaşmıştır. Doğu Bloku düşünce sisteminin ekonomik ve mali uygulamalarının terk edildiğini savunan Francis Fukuyama'nın "The End of History"² başlıklı makalesi de aynı yıl, yani 1989 yılında yayınlanmıştır. Fukuyama, Soğuk Savaşın bitmesi ile başlayan bu dönemle birlikte ekonomik ve mali pazarların küreselleşmekle kalmadığını, aynı zamanda kapitalist yapının dikte ettiği koşullara bağlı olarak şekillenmek durumunda kaldığını iddia ediyordu. Kapitalizmin, rakibine tartışmasız bir üstünlük sağlamasıyla birlikte, sermaye kar marjını artırmak için çok daha geniş bir uygulama alanı bulmuştur. Ulusal sınırları aşarken önceki dönemlerin ticari engelleri veya idari tedbirleri artık yoktu. Sermayenin bu denli serbestçe ve hızla dolaşmaya başlaması ile birlikte, rekabet hiç olmadığı kadar önem kazanmaya başlamıştır. Piyasalarda var olabilmek, ancak girdi maliyetini minimize etmek ve üretimi uluslararası pazarda rekabet edebilir fiyatlarla talep hızına bağlı olarak arz etmekle mümkün olur hale gelmiştir.

Yaşanan değişim, devrim niteliğinde özellikler taşımaktaydı. Değişim etkilerini lojistik alanda çok kısa sürede göstermiş ve lojistik pratiklerinde radikal kırılmalara neden olmuştur. Lojistiği akademik anlamda ilk çalışanlardan olan Bowersock değişim sürecinin yaşandığı bu dönemi Lojistik Rönesans³ olarak tanımlamıştır. Lojistik Rönesans'ı takip eden 21. yüzyılın ilk çeyreğinde, modern lojistiği tüm fonksiyonları ile faaliyet alanlarına entegre etmeyi başarabilenler rekabette önemli avantajlar yakalamışlardır.⁴

Küresel anlamda çağdaş lojistiğin bileşenleri arasında en başta ulaştırma gelmektedir. Günümüzde ürünü optimum maliyetle, müşterinin talebi doğrultusunda

¹ Joseph S. Jr. Nye, **Understanding International Conflicts**, Pearson Longman, Fifth Edition, New York, 2005, s.243.

² Detaylı bilgi için bakınız: İsmet Özel ve diğerleri, **Tarihin Sonu mu? Francis Fukuyama** Vadi Yayınları, İstanbul, 1999.

³ Donald J. Bowersox, David J. Closs, M.Bixby Cooper, **Supply Chain Logistics Management**, Michigan State University, McGraw-Hill Higher Education Series, New York, 2002, s.4.

⁴ Bu fonksiyon alanları üretim ve dağıtımda başarıları ve üretim öncesi aşamadan başlayarak, nihai müşteriye teslim aşamasına ve elden çıkarma ile ters lojistiği de kapsayan çok geniş bir süreci kapsamaktadır.

zamanında noksansız ve hasarsız teslim edebilmek hayati öneme sahip olmuştur. Başta ABD, Japonya ve Rusya gibi ülkeler ile küresel rakiplerine karşı etkin bir mücadele gücüne sahip olmaya çalışan Avrupa Birliği ülkeleri farklı inisiyatifler geliştirmekte ve bunlara önemli miktarda kaynak ayırmaktadır.

Türkiye, elli yılı aşkın bir süredir AB'ye üyelik ve uyum çalışmalarını devlet politikası kapsamında yürütmektedir.⁵ Ulaştırma biçimleri arasında karayolu taşımacılığı Türkiye'nin başta gelen sektörleri arasındadır. Bu kapsamda; stratejik coğrafi konumu ile önemli bir lojistik ülkesi olan Türkiye'nin AB tam üyesi olma çabalarında çerçevesinde kara yolu taşımacılığının incelenmesi önem taşımaktadır.

Bu noktadan hareketle, daha önce üzerinde kapsamlı bir çalışma yapılmadığı da dikkate alınarak, bu alanda bilimsel bir çalışmaya ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir. “Avrupa Birliği – Türkiye İlişkileri Çerçevesinde Türkiye Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Sektörünün Rekabet Gücü Analizi” başlığı altında yapılan çalışmada; son yıllarda Türkiye’de giderek büyüyen bir pazar olarak, birçok yerli ve yabancı firmanın yatırım ve dış kaynak kullanımı açısından ilgisini çeken uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörü ve bu sektörün rekabet gücü incelenmiştir.⁶ Türkiye’de karayolu eşya taşımacılığı sektörü için rekabet gücünün uluslararası pazarlardaki göreceli konumunu belirlemek, bu konumu besleyen temel dinamikleri analiz etmek ve uzun vadede sözkonusu dinamiklerin nasıl bir davranış göstereceğini tartışarak mevcut durum ve geleceğine ilişkin saptamalarda bulunmak çalışmanın temel amaçlarını oluşturmaktadır.

Türkiye’nin eşya taşımacılığı sektörü, dış ticaretteki yeri, yarattığı istihdam, gelecekte öneminin daha da artması gibi nedenlerden dolayı stratejik bir sektör niteliği göstermektedir. Dolayısıyla, uluslararası pazarlarda Türk karayolu eşya taşımacılığı sektörünün rekabet düzeyi, dayanakları ve performansının devamlılığı konusu araştırılması gereken bir olgu olarak görülmektedir.

Çalışma üç bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde uluslararası ticaret açısından hizmetlerin tanımı ve kapsamına yer verilmiş, uluslararası hizmet ticareti klasik ve

⁵ Türkiye, ilk müracaatını 31 Temmuz 1959 yılında, (kurulalı henüz 14 ay olan) o dönemde altı üyesi olan Avrupa Ekonomik Topluluğu’na (AET) yapmıştır. Kurulduğu dönemde, ekonomik işbirliği temelli bir organizasyon olan altı üyeli AET, zaman içerisinde 27 üyeli dev bir organizasyona dönüştü.

⁶ Bu çalışmada; uluslararası karayolu eşya taşımacılığı “karayolu eşya taşımacılığı” kavramı ile ifade edilecektir.

yeni dış ticaret teorileri ile açıklanmaya çalışılmış, hizmet ticareti içerisinde yer alan araştırma konusunun teorik altyapısının oluşturulması hedeflenmiştir. Yine çalışmanın amacına uygun olarak bu bölümde rekabet gücü ve kümelenme kavramlarına değinilerek, Porter'in Elmas Modeli anlatılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde konunun içeriğine yönelik, ulaştırma, ulaştırma koridorları, lojistik köy, karayolu taşımacılığı gibi temel kavramların tanımı ve açıklaması yapılmış, uluslararası karayolu taşımacılığı ile ilgili başlıca kurum ve kuruluşların, aynı zamanda, bu alanda imzalanmış uluslararası konvansiyonların amaçları ve önemi üzerinde durulmuştur.

Üçüncü bölümde AB'nin ulaştırma sistemi hakkında bilgi verilmiş, Türkiye'nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörü anlatılmıştır. Öncelikle AB Ortak Ulaştırma Politikasının yasal çerçevesi ortaya konulmuş, Türkiye karayolu eşya taşımacılığı sektörünün genel yapısı, dış ticaret açısından katkıları, Türkiye'nin bu konudaki ulusal mevzuatı ele alınmış, AB ve Türkiye'nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörleri karşılaştırılmıştır.

Yine bu bölümde esas olarak Türkiye'nin karayolu eşya taşımacılığı sektörünün, başta AB olmak üzere, uluslararası pazarlardaki rekabet gücü belirlenmeye çalışılmıştır. Birinci bölümde oluşturulan model doğrultusunda ortaya çıkan sektör değişkenleri soru haline getirilerek, yapılan Odak Grup görüşmesinde bu alanda faaliyet gösteren firma sahiplerine sorulmuştur. Sektörel düzeyde Elmas Modeli analizine temel oluşturacak bilgilerin, Odak Grup yöntemi ile elde edilmesi hedeflenmiştir.

Daha sonra ise Odak Grup görüşmesi sonuçları doğrultusunda Türkiye'nin karayolu eşya taşımacılığı sektörünün uluslararası pazarlardaki performansı Porter'in geliştirdiği Elmas Modeli⁷ (modelin değişkenleri; faktör koşulları, firmaların stratejileri ve rekabet yapısı, ilgili ve destekleyici endüstriler, talep koşulları ve devletin rolü) ile analiz edilmeye çalışılmıştır.

Sonuç kısmında çalışma konusunda ortaya çıkan bulguların genel bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

⁷ Porter'in geliştirdiği bu model kısaca "Elmas Modeli" olarak adlandırılmaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HİZMET TİCARETİNDE REKABET GÜCÜ

1.1. ULUSLARARASI TİCARET AÇISINDAN HİZMETLERİN TANIMI VE KAPSAMI

Hizmetler sektörü, tarihsel gelişim içinde imalat sanayisinden daha geri planda kalmıştır. Sektörün gelişmesi, sanayi devriminden sonra hız kazanmıştır. 1960'lı yılların sonuna doğru hizmetler sektörü gelişmiş ülkelerin GSYİH'larının yarısından fazlasını oluşturmaya başlamıştır. Hizmetler sektörünün 1970'li yıllardan sonra önemi daha da artmıştır. Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki büyük gelişmeler ile hızlı enformasyon akışı, dünya çapında ekonomilerin yeniden yapılanmasına ve özellikle gelişmiş Batı toplumlarının ekonomik ve sosyal yapılarında köklü değişimlere yol açmıştır. Bu dönüşüm sürecinde tarım ve sanayi sektörlerinin ekonomideki ağırlığı azalırken, hizmetler sektörü hızla büyüyüp gelişmekte ve GSYİH'dan giderek daha fazla pay almaktadır.⁸

1.1.1. Hizmet Kavramı

Hizmetler 1950'li yılların sonu ile 1960'lı yılların başında iktisadi modeller içinde daha fazla yer almaya başlamıştır.⁹ Bu yıllara kadar uluslararası ticaret teorilerinde hizmetler sektörünün rolü ve önemi üzerinde yeteri kadar durulmamıştır. Hizmetlerin genel kabul görmüş bir tanımı yoktur. Teknolojideki hızlı yenilikler ve değişen ihtiyaçlar yeni hizmet sektörleri yaratmakta olup, bu ise hizmetler sektörünün tanımı ve kapsamını değiştirmektedir. Hizmet, fiziksel varlığı olmayan ve depolanamayan bir üründür. Dolayısıyla, hizmetlerin üretim ve tüketiminin aynı anda ve aynı yerde gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu durum, hizmetleri arz ve talep edenlerle sözkonusu hizmetlerden yararlananların aynı yerde bulunmasını zorunlu

⁸ Naci Gündoğan, **Hizmetler Sektöründe İstihdam**, Kamu-İş Dergisi, 7/1, 2002, s. 1

⁹ Gönül Dinçer, **Hizmetler Sektörünün Gelişimi: Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme**, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2008, s.39

kılmaktadır.¹⁰ Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü hizmetleri, “malların üretimine, madencilğe veya tarıma doğrudan bağlı olmayan çeşitli ekonomik faaliyetler grubu” şeklinde tanımlamaktadır.¹¹ AET’in kurucu antlaşması olan Roma Antlaşması’nda hizmetler, “normal olarak bir ücret karşılığında yapılan; malların, sermayenin ve kişilerin serbest dolaşımı kapsamına girmeyen işler” olarak tanımlanmaktadır.¹² Buna karşılık, Uruguay Turu’nda oluşturulan Hizmetler Ticareti Genel Antlaşması’nda hizmetlerin tanımı bulunmamaktadır. Bunun nedeninin hızla gelişen teknolojiyle beraber yeni türeyecek hizmetlerin tanım dışında kalmasını önlemek olduğu düşünülmektedir.

Dünya Ticaret Örgütü kapsamında hizmetler, “devletlerin ticari amaç gütmeksizin ve rekabete açık olmayan bir şekilde sunmakta oldukları hizmetler dışında kalan her tür hizmet faaliyeti” olarak tanımlanmıştır. Hizmet ticaretine konu olan sektörler; Birleşmiş Milletler tarafından belirlenen sektörel sınıflandırma esas alınarak DTÖ Sekretaryası tarafından hazırlanan MTN.GNS/W/120 sayılı belge ile üye ülkelerin bilgilerine sunulmuştur. Buna göre hizmetler 12 ana başlık altında düzenlenmiştir:¹³

- İletişim hizmetleri
- Mesleki hizmetler
- Mühendislik ve müteahhitlik hizmetleri
- Dağıtım hizmetleri
- Çevre hizmetleri
- Eğitim hizmetleri
- Mali hizmetler
- Sağlık ve sosyal hizmetler
- Eğlence, kültür ve spor hizmetleri

¹⁰ DPT, **VIII Beş Yıllık Kalkınma Planı Hizmet Ticaretinin Serbestleştirilmesi Özel İhtisas Komisyon Raporu**, Ankara, 2000, s. 2

¹¹ Saadet İyidoğan, **Hizmetler Sektörü: Büyümenin Yeni Platformu**, ERC/METU, V. Uluslararası Ekonomi Kongresi’ne Sunulan Bildiri, Ankara, 10-13 Eylül 2001, s. 2-3

¹² Hizmetler, Roma Antlaşması’nın 60ncı Maddesi’nde ele alınmaktadır. Bu maddeye göre; hizmetler, sınai nitelikte faaliyetler, ticari nitelikte faaliyetler, esnaf ve sanatkar faaliyetleri, mesleki faaliyetler şeklinde sıralanmaktadır. Söz konusu Antlaşma’nın 61nci Maddesi’nde ise ulaştırma, bankacılık ve sigortacılık hizmetlerine ilişkin düzenlemelerin aynı Antlaşma’nın ulaştırma ve sermayenin serbest dolaşımı başlıkları altında ele alınmakta olduğu vurgulanmaktadır. Bu nedenle bu sektörler de AET’nin Kurucu Antlaşması gereği hizmet tanımı kapsamında yer almaktadır.

¹³ DTÖ, erişim: http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/serv_e.htm

- Turizm ve seyahat hizmetleri
- Ulaştırma hizmetleri
- Diğer hizmetler.

Teknolojideki hızlı yenilikler ve değişen ihtiyaçlar yeni hizmet sektörleri yaratmakta olup, bu ise hizmetler sektörünün tanımı ve kapsamını değiştirmektedir. Ayrıca, ekonomideki sektörler arasındaki sınırlar da tam olarak çizilememektedir. Bir imalat işletmesi, aynı zamanda hizmet işletmesi olabilmektedir.

Uluslararası hizmetler ise ulusal sınırları aşarak yabancı kültürlerle ilişki kuran iş, performans ve çaba olarak tanımlanmaktadır.¹⁴ Dolayısıyla, uluslararası hizmetler ticaretinde hizmet sağlayıcılarla (üreticilerle) tüketiciler (talep edenler) arasında doğrudan karşılıklı etkileşim gerekmektedir. Çoğu hizmet ticaretinde, ya tüketiciler üretimin olduğu yere gitmekte ya da hizmet sağlayıcılar üretim faktörlerini tüketimin olduğu mekana taşımaktadırlar. Hizmet sağlayıcılar ile tüketicilerin herhangi bir hareketi söz konusu olmaksızın, hizmet objesi, ülke sınırlarından içeri girerek veya çıkarak uluslararası ticarete neden olmaktadır. Taşıma, ulaşım ve iletişim teknolojisindeki gelişmeler ticareti yapılabilen mal ve hizmet ürünleri sayılarını arttırırken, çoğu hizmetin dış ticarete açılmasını sağlamıştır.

1.1.2. Uluslararası Hizmet Ticaretinin Temel Özellikleri

Uluslararası hizmetler ticareti, yerli bir ekonomik birim ile yerli olmayan başka bir ekonomik birim arasında yapılmaktadır. Bir hizmet ürünü (işlemi) aynı anda üretilip tüketilen ortak üretim sürecinden oluşmaktadır.¹⁵ Bu nedenle çoğu hizmetin ortak üretim sürecinde karşılıklı etkileşim için, hizmet sağlayıcıları ile tüketiciler arasında iletişim gerekmektedir. Üretim ve tüketimin aynı anda olması, hizmetlerin depolanabilirliğinin olmamasından kaynaklanmaktadır. Hizmetlerde karşılıklı etkileşimde iletişim gerekmesine rağmen, yüz yüze gelmek şart değildir. Ortak üretim süreçlerinin bazı aşamaları fiziksel varlığı gerektirirken, haberleşmenin

¹⁴ Terry Clark, Daniel Rajaratnam, **International Services: Perspectives at Century's End**, Journal of Services Marketing, 13/415, 1999, s. 299

¹⁵ Gert-Jan Linders, **Theory, Methodology and Descriptive Statistics on Services and Services Trade**, Den Haag: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis Publications, 2001, s. 41.

gerekli olduğu aşamalarda hizmet sağlayıcılarının ve hizmet objesinin bulunmaması herhangi bir sakınca yaratmamaktadır. Taşımacılık, inşaat, sağlık hizmetleri, turizm gibi hizmetlerde ortak üretim için fiziksel yakınlık gerekirken, haberleşme hizmetleri, danışmanlık, veri yönetimi hizmetleri, mali hizmetler ve diğerk koordinasyon hizmetlerinde ortak üretim için fiziksel yakınlık gerekli değildir.

Hizmetleri oluşturan alt sektörlerin her birinin farklı özellik taşıması nedeniyle, uluslararası hizmetler ticareti dört temel şekilde sınıflandırılmaktadır. Uluslararası hizmetler ticaretinin şekilleri Hizmetler Ticareti Genel Antlaşması'nda belirtilmektedir.¹⁶ Uluslararası hizmetler ticareti sınır ötesi arz, yurtdışında tüketim, ticari varlık ve gerçek kişilerin varlığı olmak üzere dört şekilde yapılmaktadır.

- Sınır Ötesi Arz (Cross Border Supply): Hem tüketicilerin, hem de hizmet sağlayıcılarının hareket etmeksizin yaptığı işlemlerdir. Bu tür hizmetler, ticarete konu olan mallara benzemektedir. Hizmet objesi sınır ötesine geçerek uluslararası ticarete konu olmaktadır. Obje ulusal sınırlardan geçerken, hizmet sağlayıcıları ve tüketiciler hareketsiz kalmaktadır. Hizmet objesi ulusal sınırları aşarak tüketiciye ulaşmaktadır. Uluslararası hizmetler ticaretinde en ekonomik ticaret şekli, sınır ötesi arzdir. Lisans, AR+GE, veri yönetimi, danışmanlık, finans, haberleşme ve e- ticaret gibi bilgi yoğun hizmet faaliyetleri ve bilgi temelli hizmetler bu gruba girmektedir.

- Yurtdışında Tüketim (Consumption Abroad): Uluslararası hizmetler ticaretinin bu şeklinde, tüketiciler ulusal sınırlardan karşıya geçmekte, hizmet sağlayıcıları ise hareketsiz kalmaktadır. Turizm, eğitim, sağlık, tamir ve havacılık gibi hizmetler bu gruba girmektedir.

- Ticari Varlık (Commercial Presence): Üretim faktörlerinin hizmet işlemini yerine getirmek için geçici olarak sınırdan geçtiğı ve tüketicilerin hareketsiz olduğı hizmetlerdir. Bu gruba giren hizmetlerde sıklıkla karşılıklı etkileşim olmamakta, fakat belli zamanlarda yüz-yüze iletişim görölmektedir. Herhangi bir ülkedeki bir şirkete danışmanlık yapan bir danışmanlık şirketinin personelini belli bir iş için sözkonusu ülkeye göndermesi, yurtdışında ihale alan bir müteahhitlik firmasının belli sayıda bilgi, beceri ve deneyim sahibi işgücünü belli süreyle başka bir ülkeye götürmesi, uluslararası taşımacılık gibi hizmetler bu grupta yer almaktadır.

¹⁶ DTÖ, erişim: http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/gatsqa_e.htm

- Gerçek Kişilerin Varlığı (Presence of Natural Persons): Bir firmanın kendi ülkesinden farklı ülkede sürekli yerleşik bir tesis kurmak için yaptığı hizmet işlemleridir. Uluslararası hizmetler ticaretinde, bu tür hizmet işlemleri rekabet üstünlüğü kazanmak amacıyla kullanılır. Bir bankanın başka bir ülkede banka satın alması ve/veya ortak bir banka kurması ya da şube açması, danışmanlık şirketinin yabancı bir ülkede şube açması gibi faaliyetler bu gruba girmektedir.

1.2. ULUSLARARASI HİZMET TİCARETİ KONUSUNDA TEORİK YAKLAŞIMLAR

Uluslararası ticaret denince akla ilk gelen, ülkeler arasında gerçekleştirilen mal alış-verişidir. Kısa sayılabilecek bir geçmiş hariç olmak üzere, ticaretin yapılmaya başlandığı tarihlerden beri “uluslararası ticaret” kapsamında dikkate alınan olgu, “mal ticareti”dir. Bu süreçte, “hizmet ticareti” ise gözardı edilen bir husus olmuştur.¹⁷

İktisat Teorisi’nde de durum farklı değildir. Benzer olumsuzluğu en başta kavram bazında tespit etmek mümkündür. Tarihi süreç içerisinde İktisat Teorisi incelendiğinde, uzun yıllar boyunca “mal”ın ve “hizmet”in ayrı kavramlar olarak sınıflandırılıp tanımlanmasından ziyade, her ikisinin de tek isim altında ele alındığı görülmektedir. Bu çerçevede kullanılan kavram “mal”dır ve bu kavram kullanıldığında hem mallar, hem de hizmetleri kapsamaktadır. Ayrıca, ürün olarak “hizmetler”, pek önem atfedilmeyen faaliyetler olarak değerlendirilmiş ve benzer anlayış, sektörel yaklaşımlarda da sözkonusu olmuştur.¹⁸

Hizmetler, İktisat Teorisi’nde ticarete konu olmayan mallar olarak da değerlendirilmiştir. Nitekim söz konusu faaliyetler, iktisadi modellerde de ancak 1950’li yılların sonu ve 1960’lı yılların başı itibarıyla ele alınmaya başlanmıştır. Hizmetlerin ticari mallardan ayırt edilmesinin kolay olmayışı ve buna bağlı olarak tanımlanmalarındaki güçlük ve benzeri sebepler dolayısıyla bu faaliyetlerin Uluslararası Ticaret Teorisi’ne konu olmaları gecikmeli olmuştur. Bununla beraber, günümüzde teknolojiye meydana gelen ilerlemeler hizmetlerde de büyük değişimlere

¹⁷ Behzat Mehmet Ekinci, **Uluslararası Hizmet Ticaretindeki Gelişmeler ve Türkiye’nin Potansiyel Hizmet Endüstrilerine İlişkin Analizler**, İstanbul Üniversitesi E-Dergi Sistemi, Sayı 52, İstanbul, 2007, s.266

¹⁸ Ekinci, a.g.k., s.268

yol açmıştır. Buna bağlı olarak, hizmetler artık, ticareti yapılamayan ve düşük verimliliğe sahip olan mallar olarak değerlendirilmemenin tersine, uluslararası ticaretin en önemli konularından biri olmuştur.

1.2.1. Klasik Dış Ticaret Teorilerine Göre Uluslararası Hizmet Ticareti

Klasik dış ticaret yaklaşımında, genellikle Adam Smith'in "Mutlak Üstünlükler Teorisi" ve David Ricardo'nun "Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi" ile açıklanmaktadır.¹⁹

Uluslararası ticaret teorileri ile ilgili temel Adam Smith'in "Ulusların Zenginliği" isimli kitabının 1776 yılında basılmasıyla atılmıştır. Bu eser hem iktisat biliminin, hem de uluslararası ticaret teorisinin esasını teşkil etmektedir. Smith; rekabet ve özgürlük arasındaki ilişkiyi ön plana çıkartarak, birey ve girişimciler arasındaki yarışı "serbest rekabet" yaklaşımı içerisinde incelemiştir. Serbest rekabet sisteminin sonucunda ortaya çıkan piyasa yapısı da "serbest piyasa ekonomisi" olarak adlandırılmıştır.

Smith, serbest ticaret ve uluslararası uzmanlaşmanın yararlarını Mutlak Üstünlük Teorisi ile açıklamaktadır. Buna göre, iki-ülkeli bir modelde, ülkelerden biri, diğeriyle kıyaslandığında, hangi malları daha düşük maliyetle üretiyorsa, o malların üretiminde uzmanlaşmalı; düşük maliyetle ürettiklerini ihraç ederken iç maliyetleri yüksek malları ithal etmelidir. Ancak, buradaki maliyet kavramı, sadece homojen olduğu düşünülen emek faktörünü içermektedir.²⁰ Serbest ticaret koşulları altında üretimde bu şekilde bir uzmanlaşmaya gidilmesi sonucu mevcut kaynaklar ile daha fazla üretim yapılabilecek ve daha çok mal üretilebilecektir. Bu durum ülkeye, rekabet açısından bir üstünlük sağlayacaktır.

Smith'e göre ekonomik gelişmenin, yani büyümenin itici gücünü iş bölümü oluşturmaktadır. İş bölümü, üretim artışına, teknik ilerlemeye ve sermaye birikimine yol açmaktadır. İş bölümü, mübadele gerektirmekte ve piyasanın büyüklüğü tarafından sınırlanmaktadır. Büyümei sağlayan bir diğer unsur ise sermaye

¹⁹ Koray Gürpınar, **Türk Mobilya Sektörünün Rekabet Gücü Üzerine Bir Araştırma**, Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, 2007, s.31

²⁰ Adam Smith, **Ulusların Zenginliği**, Alan Yayıncılık, İstanbul, 2002, ss. 25-27

birikimidir. Tüm bu faktörler bir ülkenin uluslararası ticarete söz sahibi olup olamayacağını etkiler. Kısacası, uluslararası alanda rekabet şansını artırmaktadır.

Klasik uluslararası ticaret teorilerinden bir diğeri de Ricardo'nun 1817 yılında "Politik Ekonominin Kuralları ve Vergileme" kitabında yer verdiği Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi'dir.

Smith'in "Mutlak Üstünlükler Teorisi" maliyet bakımından mutlak bir üstünlük esasına dayanır. Uluslararası ticaretin mutlak üstünlüklere dayandırılmasının ticareti kısıtlayacağını öne süren Ricardo ise ülkeler arası üretim maliyeti farkı yerine, farklılığın derecesi üzerinde durmuştur. Bir başka anlatımla, Karşılaştırmalı Üstünlük Teorisi, uluslararası ticaretin, mutlak değil, karşılaştırmalı üstünlüklere dayanması gereğini ortaya koymuştur.²¹ Bir ülke, bütün mallarda, diğerine göre daha üstün olsa da, karşılaştırmalı olarak en fazla üstünlüğe sahip olduğu mallarda uzmanlaşıp daha az üstün olduğu malları dış ülkeden satın alarak daha fazla refaha ulaşabilir. Ricardo için de, maliyeti oluşturan tek faktör homojen olup, ülke içinde tam hareketli ve ülkeler arasında tam hareketsiz olduğu varsayılan emektir.²²

Klasik iktisatçılar arasında teknolojik ve ekonomik gelişme ilişkilerini en kapsamlı şekilde inceleyen kişilerden bir diğeri Karl Marx'dır. Kapitalistler arasındaki rekabet ile farklı sosyal sınıflar arasındaki çatışma insanın sömürülmesi ve özgürlüğünün ortadan kaldırılması anlamına gelen bir süreç ve üretim tarzına yol açtığı için Marx rekabet kavramına olumsuz anlam yüklemiştir.

Heckscher'in 1919 yılında yayınlanan "Gelir Dağılımı Üzerine Dış Ticaretin Etkisi" isimli makalesi ve Ohlin'in 1933'de yayınlanan "Bölgesel ve Uluslararası Ticaret" adlı kitabı sonucu ortaya çıkan Heckscher-Ohlin Teorisi veya Faktör Donanımı Teorisi ile Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi'nin eksikleri ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır. Bu teoriye göre, dış ticaret, değişik ülkeler farklı faktör yoğunluklarına sahip oldukları için yapılmaktadır. Çünkü dünya üzerindeki ülkelere bazıları fazla emeğe, bazıları da fazla sermayeye sahiptir. Bu durumda bir ülkede hangi üretim faktörü daha bol ise, o ülke o üretim faktörünün yoğun olarak

²¹ David Ricardo, **On the Principles of Political Economy and Taxation**, Ed. R. M. Hartwell, Pelican Classics, 1971, s. 339

²² Halil Seyidoğlu, **Uluslararası İktisat Teori, Politika ve Uygulama**, Güzem Yayınları No:2, İstanbul, 1988, s.24

kullanıldığı malın üretiminde uzmanlaşmalı ve o malı ihraç etmelidir.²³ Bu teoriye göre karşılaştırmalı üstünlük, ülkede fazla olan üretim faktörüne ve miktarına bağlıdır.

Marshall'ın, Walras, Pareto, Menger'in geliştirdiği öneriler temelinde sentezlediği "neoklasik" yaklaşım 20. yüzyılın başlarında iktisadın "bağımsız" bir disiplin olarak doğmasına yol açmıştır. Bu dönemde sosyoloji, toplumlarda üretim, değişim ve bölüşüm ilişkilerini inceleyen iktisadi analiz dışında bağımsız yeni bir bilim dalı haline gelmiştir. Neoklasik iktisatta temel hareket noktası rasyonel davranan bireydir. Bu, üreticilerin kar, tüketicilerin ise fayda elde etmek için çalıştıkları anlamına gelmektedir. Rasyonel birey, karşılaştığı seçenekler arasında mutlaka değerlendirme yaparak seçim yapan ve her zaman çoğu aza tercih eden, yaptığı tercihlerde birbirleriyle çelişmeyen bir kişidir. Neoklasik anlayışa göre bireylerin sosyalleşmesini sağlayan piyasa onların bir araya gelme arzusundan doğar. Arz ve talep yasalarına bağlı piyasa ekonomilerinin herkesin yararına uyan ve dengeli bir işleyişe sahip olduğunu savunurlar. Neoklasik iktisatçılar kurguladıkları modelde tam rekabet piyasasını, yani ideal bir piyasayı benimserler. Bu piyasa, fiyatları öneren ve karar birimlerinin bu önerilen fiyatlara dayanarak oluşturdukları dileklerini kabul eden tek merkezdir. Neoklasik iktisatta temel birim bireydir. Yalnız toplum, bireylerden oluştuğu kadar, sınıflar, politik gruplar, sendikalar, dini cemaatler, etnik topluluklardan da oluşur. Bir başka deyişle, rasyonel tüketici veya üretici olarak bireyin değer yargıları, cinsiyeti, yaşı, politik görüşü, ait olduğu sınıf, etnik kimliği veya inançları onu toplumsal bir varlık haline getirir. Neoklasik iktisat işte tüm bu çok değişkenli (çoğulcu) yapıyı ihmal etmiş; tek tipleştirdiği, sadece rasyonel bireyin davranışlarını konu edinmiştir.²⁴

Klasik uluslararası ticaret teorilerine göre, karşılaştırmalı üstünlükler çerçevesinde ülkeler arası serbest ticaret, tüm ülkelerin lehinedir. Böylece ülkelerin kaynaklarının en optimum şekilde tahsis edileceği ve tüketicilerin bundan en çok faydayı elde edeceği ileri sürülür. Geleneksel kuramlara göre ticaret, aynı zamanda, küresel büyümenin motorudur.²⁵

²³ Kojima Kiyoshi, **A Reversal Of "Competitive Advantage" Pattern: Heterogenization Versus Homogenization**, Journal of Asian Economics, Volume 16, Issue 3, 2005, s. 445

²⁴ Bernard Guerrien, **Neo-Klasik İktisat**, İstanbul, 1999, ss. 9-11

²⁵ Jean-Paul Rodrigue, **Transportation and Globalization**, Encyclopedia of Globalization, London, Routledge, 2006

Klasik dış ticaret teorileri, geliştirildiği dönemde hizmetler ticaretine hiç uygulanmamıştır. Yapılan çalışmalarda klasik dış ticaret teorilerinin hizmetlere uygulanabileceği belirtilmesine karşılık, tam bir uygunluktan söz edilmemektedir. Bu ise mal ve hizmetler arasındaki farklılıktan kaynaklanmaktadır.

Klasik dış ticaret teorilerinden Adam Smith'in Mutlak Üstünlükler Teorisi'nin hizmetler ticaretine uygulanabilirliği belli durumlarda geçerlidir. Buna karşılık iki ülkede (A ve B ülkesinde) iki hizmetin olduğu durumda, A ülkesi tüm hizmetlerde mutlak üstünlüğe sahipse, dış ticaret sözkonusu olmayacaktır. Bu durum bahsi geçen teorinin mal ticaretinde olduğu gibi hizmetler ticaretine uygulanabilirliğini zorlaştırmaktadır.²⁶

Klasik dış ticaret teorileri arasında uluslararası hizmetler ticaretine en çok uyan teorilerden biri David Ricardo'nun Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi'dir. Bu teori şöyle bir örnekle açıklanabilir: Bilgisayar üretimi yapan A ülkesinin X firması en düşük maliyetle üretim yaparak karını maksimize etmek istemektedir. Firma, bilgisayarın yazılım ve donanımı ile ilgili tüm parçaları ve yazılımları tek bir ülkede üretme imkanına sahiptir. Fakat, firma maliyetlerini daha da düşürmek için yazılım ve donanımla ilgili parçaları farklı ülkelerde üretmektedir. Firma yazılım ve donanımla ilgili parçaları kendi ülkesinde üretmek yerine donanım parçalarını kendisine göre daha ucuza üreten B ülkesindeki Y firmasına yaptırmaktadır. X firması Y firmasına bıraktığı donanım parçalarının üretiminden boşalan işgücünü eğitmeden geçirerek daha fazla yazılım parçası üretimi gerçekleştirebilmektedir. Üretimi ayrılan parçalar tekrar A ülkesinde toplanarak nihai ürün ortaya çıkmaktadır. A ve B ülkesinde firmalar sahip oldukları karşılaştırmalı üstünlükler sayesinde bir nihai ürünü daha ucuza üretmekte, küresel kaynaklar daha etkin kullanılmaktadır.²⁷

John Stuart Mill'in Karşılıklı Talep Kanunu da bazı hizmet sektörlerine uygulanabilir. Mill'e göre, dış ticaret durumunda oluşacak fiyat, Karşılıklı Talep Kanunu tarafından belirlenir. Karşılıklı Talep Kanunu'na göre oluşan uluslararası fiyat, her iki ülkenin de ticaret dengesini sağlayacak şekilde belirlenmelidir.²⁸ Diğer

²⁶ Nazım Çatalbaş, **Uluslararası Hizmetler Ticaretinin Serbestleştirilmesi ve Gelişme Yolundaki Ülkelere Etkileri: Türkiye Uygulaması**, Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Politikası Anabilim Dalı, Eskişehir, 2005, s.25

²⁷ Çatalbaş, a.g.k., s.26

²⁸ European Commission, **The Job Potential of the Service Sector in Europe: Final Report 2000**, Directorate General for Employment and Social Affairs Unit EMPL/A.1, 2000, s. 37

bir deyişle, oluşan uluslararası fiyattan Türkiye'nin tekstil makineleri karşılığında teklif edeceği sebze miktarı, İngiltere'nin sebze karşılığında vermek isteyeceği tekstil makineleri miktarına eşit olmalıdır. Bu eşitliği sağlayan uluslararası fiyattan Türkiye'nin sebze ihracatı, İngiltere'nin sebze ithalatına, İngiltere'nin tekstil makineleri ihracatı ise Türkiye'nin tekstil makineleri ithalatına eşitlenerek uluslararası ticarete denge sağlanır. Oluşan denge fiyatının üzerinde veya altında bir fiyattan Türkiye'nin vermek istediği sebze miktarı ile İngiltere'nin talep ettiği sebze miktarı birbirine eşit olmayacağı için, uluslararası ticarete dengeye ulaşamaz.

Stuart Mili tarafından ortaya atılan Karşılıklı Talep Kanunu, daha sonra İngiliz iktisatçısı F.Y.Edgeworth ve ondan otuz yıl sonra da A. Marshall tarafından geliştirilen teklif eğrileri ile geometrik olarak açıklanmıştır. Teklif eğrisi, çeşitli dünya fiyatlarında belirli miktardaki ithal malı karşılığında ne miktar ihraç malı teklif edileceğini gösteren bir eğridir. Diğer bir deyişle, bir ülkenin kendi malından vereceği belli bir miktar karşılığında diğer ülkenin malından ne miktar talep edeceğini ifade eder. Ayrıca Mill, hizmetler sektörü ile ilgili olarak bazı hizmetlerin maddi olarak kolay bozulabildiğini, buna karşılık eğitim ve sağlık gibi hizmetlerde faydaların sürdüğünü ve manevi olarak bozulmadığını ifade etmektedir.²⁹ Alfred Marshall tarafından geliştirilen teklif eğrileri de hizmetler sektörüne uyumlu hale getirilebilir. Örneğin, A ülkesi B ülkesinden belli bir miktar turist gelmesi karşılığında B ülkesine eğitim için ne kadar öğrenci göndereceğini teklif edebilir.³⁰

Mallar için geliştirilen Heckscher-Ohlin (H-O) Teorisi, dış ticarete belirleyici olan üretim faktörlerine beşeri sermaye ve teknolojiyi de ekleyerek, yeni bir açılım getirmiştir. Bu sayede dış ticaret teorilerinin bazı hizmetlere uygulanması daha da kolaylaşmıştır. H-O Teorisi, bilgisayar ve enformasyon gibi birkaç uluslararası hizmetler ticaretini açıklamakta ama genel olarak bir geçerliliğe sahip değildir.³¹ H-O Teorisi'nin bazı hizmetlerin ticaretini açıklamasının nedeni, tamamen ülkelerin kaynak donanımları ve ürün faktör yoğunlukları (sadece faktör girdileri temelli) arasındaki karşılıklı etkileşimdir. Ürün ister buğday olsun, ister sigorta, aynı faktör girdi dağılımı kullanılır ve onların maliyetleri de ülke içindeki nispi bollukları tarafından belirlenir. Bu nedenle, hizmetler ticaretini açıklarken, dış ticaret teorilerini

²⁹ European Comission, **The Job Potential of the Service Sector in Europe: Final Report 2000**, s.37

³⁰ European Comission, a.g.k. s.37

³¹ Shujro Urata, Kozo Kiyota, **Service Trade in East Asia**, Revised Draft, May 2001, s. 12- 20

kullanmakta mantıksal bir hata bulunmamaktadır.³² Buna karşılık, H-O Teorisi'nin standart varsayımları olan üretim faktörlerinin hareketsiz olması, kaynak donanımı ve teknolojiadaki farklılıklar uluslararası hizmetler ticaretine uymayabilmektedir.³³

1.2.2. Yeni Dış Ticaret Teorilerine Göre Uluslararası Hizmet Ticareti

Uluslararası hizmetler ticareti ile ilgili teorik çalışmalar oldukça sınırlı olmasına karşılık, 1980'den sonra dış ticaret teorisyenleri arasında hizmetler ticaretine ilişkin konulara ilgi artmıştır.

Yapılan bu çalışmalarda ulaşılan sonuçlar ve bazı yaklaşımlar, dış ticaret teorilerinin mal ve hizmetlere aynı şekilde uygulanabileceğini belirtmektedir.³⁴ Ayrıca, bu çalışmalarda odaklanılan nokta, ticaretin serbestleştirilmesine yönelik normatif konulardır. Dolayısıyla, hizmetler ticareti ile ilgili doğrudan çalışmalar çok azdır. Bunun dışında, ticaret modelleri ile ilgili deneysel çalışmalar, genellikle ticareti yapılamayan hizmetlerle ilgilidir.³⁵ Uluslararası hizmetler ticaretinin serbestleştirilmesinde odaklanılan nokta, ya genel ve çok özel sektörel sorunların cevaplandırılması ya da iki taraflı sorunların çözülmesiyle sınırlıdır.

1980'li yılların sonlarında yapılan çalışmalarda, hizmetlerin bazı önemli özellikleri incelenmiş ve hizmetlerde bilgi yoğun etkenlerin önemli rol oynadığı belirlenmiştir. Dış ticaretin en önemli teorisi olan Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi'nin hizmetler ticaretine uyarlanması konusunda yapılan çalışmalarda farklı sonuçlar elde edilmesine karşılık, bu sonuçlar genel olarak olumludur. Dick ve Dicke (1979) ile Sapir ve Lutz (1981) çalışmalarında benzer metodolojiyi kullanmalarına karşılık, büyük ölçüde farklı sonuçlar elde etmişlerdir.³⁶

³² James Hodge, **Towards an Understanding of World and South African Trade in Service**, TIPS Working Papers, s. 9

erişim: <http://www.tips.org.za/research/papers/showpaper.asp?ID=196>

³³ Yuk Pang Wong Clement, Wu Jinhui, Zhang Anming, **A Matching Model of Liberalisation of Trade in Services**, s. 2

erişim: <http://faculty.washington.edu/karyiu/confer/Sea01/papers/wong-match.pdf>

³⁴ Joseph Francois, Ian Wooton, **Market Structure, Trade Liberalizations and the GATS**, European Journal of Political Economy. 17/ 2, 2001, s. 2

³⁵ Richard McCulloch, **International Competition in Services**, The United States in the World Economy, University of Chicago Press, Chicago, 1988, s. 369

³⁶ Linders, a.g.k., s.90

Uluslararası hizmetler ticareti konusundaki ilk çalışmalardan birisini yapan Dick ve Dicke, hizmetler ticaretinin bilgi yoğun doğasını incelemişlerdir. Onlar 18 ülkenin ödemeler bilançosuna ait OECD verilerini kullanarak, mal ve hizmetlerin içerdikleri bilgi ticaretinin dört alternatif modelini test etmiştir. Söz konusu çalışmada bilgi yoğun hizmetler, ticari taşımacılık ve sigortacılık, diğer taşımacılık hizmetleri ve diğer hizmetler yer almaktadır. Dick ve Dicke, H-O Teorisi'nin genişletilmiş versiyonunu, kalkınma aşamaları hipotezini ve doğal kaynak donanımı hipotezini test etmişlerdir. Kişi başına Gayri Safi Milli Hasıla, nitelikli emek arzı, AR+GE harcamaları, doğal kaynak donanımı, nüfus ile ölçülen piyasa büyüklüğü, nihai kamu harcamaları ve reel sermaye girişleri açıklayıcı değişkenlerdir. Dick ve Dicke tarafından uygulanan model mal ticaretini açıklamaktadır, fakat bilgi yoğun hizmet tahminlerinin hiçbirisine yönelik istatistiksel olarak önemli sonuçlar elde edilememiştir. Hizmetlerin olumlu sonuç vermemesi dört nedene bağlanmaktadır. Bunlar;

- uluslararası hizmetler ticaretinin önünde mal ticaretine oranla daha yüksek engellerin bulunması,
- ülkelerin özdeş üretim fonksiyonlarına sahip olmamaları,
- faktör yoğunluklarının tersine dönmesi,
- mal ve hizmetler arasındaki tamamlayıcılık ilişkisi şeklinde sıralanmaktadır.

Sonuçta Dick ve Dicke bilgi yoğun hizmetler ticaretinin faktör donanımı tarafından açıklanamayacağını savunmuşlardır.³⁷

Sapir ve Lutz, klasik dış ticaret teorilerinin hizmetler ticaretini açıklayabileceğini savunmaktadırlar.³⁸ Onlar, Dick ve Dicke ile benzer yaklaşımları benimsemekle birlikte, farklı noktaların bulunduğunu belirtmektedir. Ayrıca, Sapir ve Lutz hizmetler sektöründe yüksek koruma oranlarına karşılık, karşılaştırmalı üstünlüğün belirleyicilerinin giderek daha çok ortaya çıktığını ifade etmektedirler. Onlar ek olarak fiziki ve beşeri sermayenin elde edilebilirliğini uluslararası hizmetler ticaretinde karşılaştırmalı üstünlüğü belirleyen temel faktörler kabul etmektedir. Sapir ve Lutz'a göre, taşımacılık hizmetleri ticaretinde ülkenin sermaye donanımı ile bazı yakınlıkları olmasına karşılık, yazılım hizmetleri ticareti ile beşeri sermaye

³⁷ Rolf Dick, Hugo Dicke, **Patterns of Trade in Knowledge**, International Economic Development and Resource Transfer, Herbert Giersch Tübingen, J. C. B. Mohr, 1979

³⁸ Andre Sapir, Ernst Lutz, **Trade in Services, Economic Determinants and Development Related Issues**, World Bank Staff Working Papers No. 410, 1981

arasında çok yakın bir ilişki vardır. Onlara göre, sigorta hizmetleri gibi özel hizmetler ticaretinde temel belirleyici beşeri sermayedir. Ayrıca, yerleşim ve ölçek ekonomileri bazı hizmet sektörleri için önemlidir. Bunlar açıklanmış karşılaştırmalı üstünlüğün önemli belirleyicisidir.

Sapir ve Winter ise tam rekabet şartları altında, Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi'nin hizmetler ticaretine de uygulanabileceğini ifade etmişlerdir.³⁹

Hindley ve Smith mal ticaretini açıklamayı hedefleyen Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi'nin hizmetler ticaretine uygulanıp uygulanamayacağını denemişlerdir.⁴⁰ Onlar, hizmetlerin mallardan farklı olması nedeniyle hizmetler ticaretinin Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi'nin mantığına uymadığını belirtmektedir. Buna karşılık, Hindley ve Smith ticaret belirleyicilerini veya karşılaştırmalı üstünlüğün kaynaklarını tanımlamadaki bu başarısızlığın teorisinin geçersiz olduğu anlamına gelmeyeceğini vurgulamışlardır. Yazarlar, dış teorilerinin ispatında malın niteliğinin asla açıkça belirtilemeyeceğini ifade ettikten sonra, Ricardo'nun şarap ve kumaşla ilgili ispatının şarap ve sigorta politikaları için de geçerli olabileceğine değinmiştir.⁴¹

Kierszkowski (1984) H-O tipi bir model ile uluslararası hizmetler ticaretini açıklamıştır. Modelin temel özelliği, mallardan birisinin dayanıklı olması, çeşitli kalite düzeylerinde üretilebilmesi ve tüketim akışını maksimize edebilmek için hizmet faaliyeti gerektirmesidir. Modele göre, gerekli hizmet miktarı, malın kalitesi ile ters orantılıdır. Yüksek kaliteli dayanıklı mallar, yaşamları boyunca daha az hizmet gerektirmektedirler. Modelde hizmetlerin sadece dayanıklı mal için gereksinildiği ve sadece emek kullanılarak üretildiği varsayılmaktadır. Mal ticaretinin gerçekleşmemesi ve hizmetlerin değişimi yapılamaz olması halinde otarşi fiyatları karşılaştırmalı üstünlük yaratmayabilecektir. Sermaye zengin ülkenin sermaye yoğun dayanıklı mal üretmede karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olacağı gerçeğine rağmen, dayanıklı mallar o ülkede daha yüksek bir fiyata sahip olabilirler.

³⁹ Andre Sapir, Chantal Winter, **Surveys in International Trade, Blackwell Economic Theory and the Role of Government in East Asian Industrialization**, Princeton University Press, Princeton, 1994

⁴⁰ Brian Hindley, Alasdair Smith, **Comparative Advantage and Trade in Services**, World Economy 7, 1984, ss. 369-390

⁴¹ Welsum Van Desiree, **International Trade in Services: Issues and Concepts**, London Birkbeck College, School of Economics, Mathematics and Statistics, Economics Working Paper No. 04/03, September 2003.

Çünkü kalite, ücret-rant oranı ile pozitif yönde ilişkilidir ve daha yüksek fiyat gerektirir. Bu sistemin uluslararası hizmetler ticaretine açılması, mal ticaretinin yönünü ve hacmini etkiler. Sermaye yoğun olan dayanıklı mal, önemli ölçüde emek yoğun hizmet sözleşmesi ile bağlandığı zaman emek yoğun üretime dönebilmektedir. Krierszkowski modelleri sadece bir tür hizmet üretimi için ele aldığını belirterek, farklı hizmet sektörleri için diğer durumların da dikkate alınması gerektiğinin üzerinde durmuştur.⁴²

Uluslararası hizmetler ticaretini açıklamak için Mutlak Üstünlükler Teorisi'nin Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisinden daha önemli olduğunu savunanlar, gelişmiş ülkelerin dünya hizmetler ticaretinden daha fazla pay almalarına karşılık, gelişme yolundaki ülkelerin çok düşük bir paya sahip olmalarını önemli bir delil olarak öne sürmektedir. Bu ise, uluslararası hizmetler ticaretini açıklamada karşılaştırmalı üstünlüklerin yeterliliği konusundaki şüpheleri arttırmaktadır. Söz konusu tereddüt uluslararası hizmetler ticaretinde karşılaştırmalı üstünlüğün dayandığı faktörlerden kaynaklanmaktadır. Mal ticaretinde karşılaştırmalı üstünlüğü belirleyen emek ve sermayenin yerini hizmetler ticaretinde beşeri sermaye, teknoloji ve bilgi almaktadır. Uluslararası hizmetler ticaretinde karşılaştırmalı üstünlük açısından eğitim, altyapı ve teknolojik ilerleme belirleyici olmaktadır. Uluslararası rekabette firmanın veya ülkenin rekabetçiliği, teknoloji, faktör fiyatları, ölçek ekonomilerinin varlığı ve uluslararası işlem maliyetlerinin nispi değeri tarafından belirlenmektedir. Rekabetçi varlıkların yerleşimi ve işlem maliyetleri, hizmetlerde uluslararası rekabetin boyutunu belirlemektedir.

Sonuç olarak, klasik dış ticaret teorileri, hizmetler ticaretine açıkça değinmemiştir. Bu, büyük ölçüde hizmet ticaretinin yapılamayacağı düşüncesinden kaynaklanmıştır. Buna karşılık, uluslararası hizmetler ticaretinin klasik ve yeni dış ticaret teorilerine uyumunda çok önemli sorun bulunmamaktadır. Bu teorileri hizmetlerin doğası ve ticaret şekillerini de dikkate alarak yeniden yorumlamak yeterli olacaktır. Dış ticaret teorilerinin mantığı da teorinin sadece mallara uygulanabileceği konusunda herhangi bir sınırlama getirmemektedir.⁴³

⁴² Henryk Kierszkowski, **Services in Development Process and 'Theory of International Trade**, Graduate Institute of International Studies, Geneva, 1984

⁴³ Linders, a.g.k., s.87

1.3. ULUSLARARASI HİZMET TİCARETİNDE REKABET GÜCÜ

Ekonomik gelişmelerle birlikte rekabet gücünü açıklayan tanımların da değiştiği görülmektedir. 1960'larda üretim üstünlüğü, 1970'lerde maliyet üstünlüğü rekabet gücünü belirlerken, 1990'larda üretim ve maliyet ile birlikte rekabet gücü açısından kalite ve hız kavramları da önem kazanmaya başlamıştır.

Bu bölümün amacı; rekabet gücünün literatürde nasıl tanımlandığını incelemek ve Porter'in kümelenme yaklaşımı ışığında rekabet gücü ve kümelenme arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktır.

1.3.1. Rekabet Gücünün Tanımı

Uluslararası rekabet gücü denince genelde ilk olarak ülke seviyesinde rekabet gücü anlaşılmasına rağmen, aslında firma veya sektörel bazda rekabet gücü çalışmaları yapılmasının daha anlamlı olabileceği tartışılmaktadır. Bu tartışmalarda, uluslararası rekabet gücü konusunun sadece firmalar veya sektörler açısından zaruri olduğu belirtilmektedir. Bu bağlamda, uluslararası piyasalarda rekabet edenin ülke değil, firmalar olduğuna dikkat çekilmektedir.⁴⁴

Avrupa Birliği Komisyonu tarafından sektör seviyesinde uluslararası rekabet gücü, küresel piyasada konumunu muhafaza etme ve iyileştirme olarak tanımlanmıştır.⁴⁵

Bir sektörün rekabet gücü, göreceli olarak diğer ülkelerin aynı sektörüne göre daha yüksek gelir ve istihdam yaratma gücü olarak da düşünülmektedir.⁴⁶ Diğer bir ifade ile rekabet gücü, üretilen mal ve hizmetlerin, diğer ülkelerin aynı sektör kapsamında ürettikleri mal ve hizmetler ile fiyat, kalite, tasarım, güvenilirlik ve zamanında teslim gibi unsurlarda yarışabilir düzeyde olmaları demektir. Göreceli bir ölçüt olan rekabet gücü, sektörlerin ve/veya ülkelerin birbirine göre mevcut

⁴⁴ Atilla Bedir, **Uluslararası Ticarete Fiyata Dayalı Rekabet Gücü ile Endüstri-içi Ticaret Arasındaki İlişki: Türk İmalat Sanayi Örneği**, DPT Yayınları, Ankara, 2009, s. 10

⁴⁵ Commission of the European Communities, 2006a, **Economic reforms and competitiveness: Key measures from the European Competitiveness Report 2006**, Communication from the Commission, COM(2006) 697 final, s.2

⁴⁶ İbrahim Demir, **Alt Sektörlerde Rekabet Gücü Ölçüm Yöntemleri**, Planlama Dergisi, DPT Yayınları, Ankara, 2002, s.229

durumlarını ortaya koymaya yarar. Rekabet üstünlüğü yaratan sebepleri ortaya koymakla kalmaz, sonuçta oluşan rekabet gücünü ölçmeyi sağlar.

Rekabet gücünü belirlemeye yönelik ilk çalışmalar klasik ve modern dış ticaret kuramları içinde gelişmiştir. Bu araştırmalarda genellikle ülkelerin dış ticaret performansları belirlenmeye çalışılmış; sonraki çalışmalarda ise, rekabet gücü ülkenin sahip olduğu bilgi birikimi, beşeri ve fiziksel sermayesi, yenilik altyapısını da kapsayacak şekilde ölçülmüştür.

1980’li yıllardan itibaren küreselleşme yönünde ortaya çıkan eğilimler, rekabet gücüne yeni bir bakış açısı getirmiş ve geleneksel yaklaşımlara dayalı görüşlerin, yeni koşullar çerçevesinde yeniden değerlendirilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu doğrultuda küresel rekabet koşullarındaki değişimleri dikkate alarak, rekabet gücü yaratan koşulları belirlemeye yönelik çalışmalar hız kazanmıştır. Sözkonusu çalışmaların hiç birisinde rekabet gücü tüm etkenleriyle ele alınmamış, genel olarak araştırmacılar bir veya iki etkenin üzerinde araştırma yapmıştır (Tablo 1).

Tablo 1. Rekabet Gücüne İlişkin Yaklaşımlar

Kaynak	İncelenen Sektör	Analiz Yöntemi/Yaklaşımı
Prahalad ve Hamel (1990)	Bilgisayar teknolojileri, hidrolik sanayi	Firmaların esas yetkinliği
Porter (1990)	Otomotiv, ilaç, bankacılık, elektronik, tekstil, ayakkabıcılık, biyokimya, gıda gibi 100'ün üzerinde sektör	Elmas modeli
Streeter ve diğerleri (1991)	Gıda ve tarım sektörleri	“Teknoloji” ve “koordinasyon” kullanımı
Kumar ve diğerleri (1999)	Gıda ve tarım sektörleri	Kalitede rekabet gücü endeksi
Sachs ve McArthur (2000)	Ülkelerin ekonomik büyüme oranları	Büyümede rekabet gücü endeksi
Engström ve Jensen (2002)	Karayolu eşya taşımacılığı	İşletme ve sanayi organizasyonu
Litvinenko (2005)	Lojistik	Maliyet ve hizmet kalitesi
Sala-i-Martin ve Artadi (2004)	Ülkelerdeki kurumlar, altyapılar, makroekonomik çevre, sağlık ve temel eğitim, yüksek eğitim ve öğrenim, mal piyasasının etkinliği, iş piyasasının etkinliği, mali piyasaların gelişimi, teknolojik hazırlık, piyasanın büyüklüğü, iş çeşitliliği ve yenilikler	Küresel rekabet gücü endeksi
Fendel ve Frenkel (2005)	Ülke ekonomileri içerisinde teknolojinin seviyesi, kamu kurumlarının kalitesi ve makroekonomik çevre	Küresel rekabet gücü endeksi
“Linava” Litvanya Ulusal Taşımacılar Birliği (2006)	Uluslararası karayolu eşya taşımacılığı	Hizmetin farklılaştırılması veya hizmette uzmanlaşma
DTÖ (2007)	Lojistik	Lojistik performans endeksi

Kaynak: Prahalad ve Hamel, 1990; Porter, 1990; Streeter ve diğerleri, 1991; Kumar ve diğerleri, 1999; Sachs ve McArthur, 2000; Engström ve Jensen, 2002; Litvinenko, 2005; Sala-i-Martin ve Artadi, 2004; Fendel ve Frenkel, 2005; “Linava” Litvanya Ulusal Taşımacılar Birliği, 2006; DTÖ, 2007

Porter tarafından geliştirilen değer zinciri analizi yaklaşımı bu anlamda literatüre önemli katkılar sağlamıştır. Ticaretin taraflar arasında güçlü iletişim ve işbirliğini gerektirdiği gerçeği ve bunun sağlanması için tedarik zinciri yönetiminin⁴⁷

⁴⁷ Bir tedarik zinciri, ürünlerin, tedarikçiler, üreticiler, toptancılar, dağıtımıcılar, perakendeciler ve nihai olarak da tüketiciler arasındaki hareketini sağlayan ilişkiler ve bağlantılar bütünüdür. Mal ve hizmetlerin tedarik aşamasından, üretimine ve nihai tüketiciye ulaşmasına kadar birbirini izleyen tüm halkaları kapsar. İş süreçleri açısından bakıldığında, tedarik zinciri; satış süreci, üretim, envanter yönetimi, malzeme temini, dağıtım, tedarik, satış tahmini ve müşteri hizmetleri gibi pek çok alanı içine almaktadır.

en etkin araç olarak kabul edilmesi⁴⁸ Porter'in değer zinciri analizinin çıkış noktasını oluşturmaktadır. Tedarik zinciri yönetimi, satınalma, tedarik, üretim ve lojistik yönetiminin içerdiği bütün faaliyetlerin planlanması ve yönetimi süreci olarak tanımlanabilir. Bileşenleri arasında koordinasyon ve işbirliğini tamamlayan bir tedarik zinciri yönetimi ise başarılı olarak kabul edilmektedir.⁴⁹ Değer zinciri tedarik zincirinin daha karmaşık bir şekli olup, ürünü/hizmeti başlangıç halinden üretimin son aşamalarına kadar getirmek için bir dizi faaliyetleri içermektedir. Değer zincirini oluşturan işlemleri ve bunlar arasındaki bağlantıları en iyi şekilde koordine etme ve yönetme yeteneği, işletmenin bir değer yaratarak, bu değer kendisine rekabet üstünlüğü sağlanmasına neden olmaktadır.⁵⁰

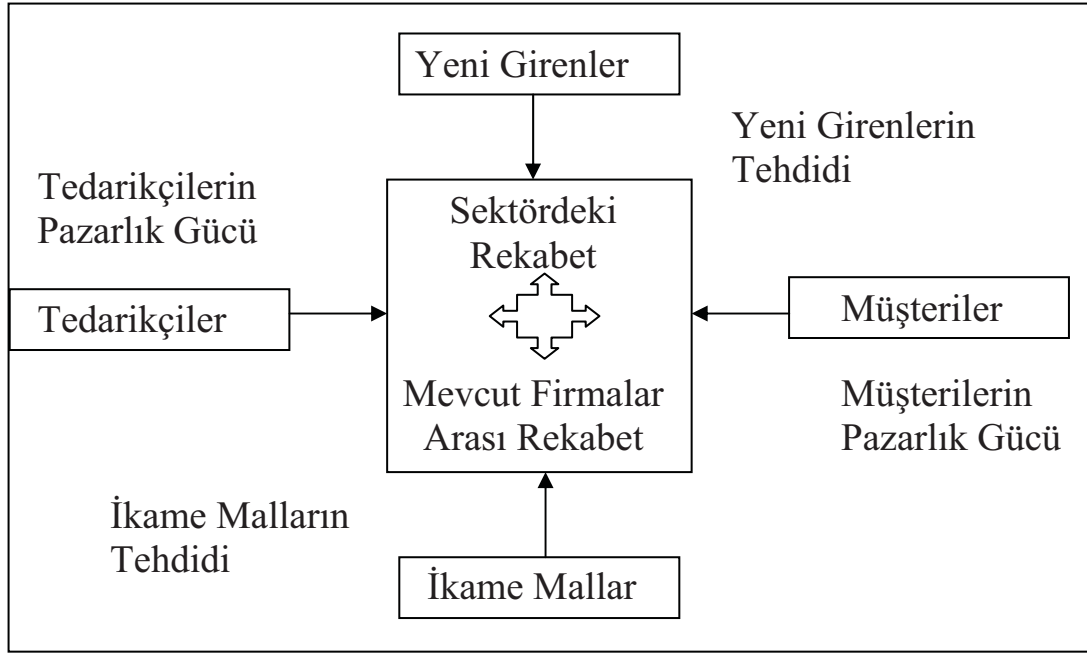
Porter "Rekabet Stratejisi: Sektör ve Rakip Analizi Teknikleri" adlı başka bir çalışmada ise sektör içinde rekabeti şekillendiren beş gücü tanıtmıştır. Bu beş güç şöyledir: Yeni girenlerin tehdidi, ikame mallar/hizmetler tehdidi, müşterilerin pazarlık gücü, tedarikçilerin pazarlık gücü ve mevcut rakiplerin sürdürdüğü rekabettir (Şekil 1).

⁴⁸ J. Roedel, S. Willems and D.M. Boselie, **AgriSupply Chain Management To Stimulate Cross Border Trade In Developing Countries and Emerging Economies**, World Bank Paper, World Bank, Washington, 2002

⁴⁹ J.E. Hobbs, and L.M. Young, **Closer Vertical Co-ordination In Agrifood Supply Chains: A Conceptual Framework and Some Preliminary Evidence**", Supply Chain Management: An International Journal, Vol.5, No: 3, 2000, ss:131-43.

⁵⁰ Michael E. Porter, **Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance**, Free Press, New York, 1985, s.33

Şekil 1. Porter'in Rekabet Stratejisi Modeli



Kaynak: Porter, 1980

Mevcut rakiplerin sürdürdükleri rekabetle işletmenin faaliyette bulunduğu sektördeki mevcut rekabet yapısı kastedilmiştir. “Yeni girenler” sektöre yeni girme potansiyeline sahip işletmelerin yarattığı tehditleri; “ikame mallar/hizmetler” faaliyette bulunan sektör dışındaki ikame ürünlerin/hizmetlerin işletme üzerinde yarattığı tehditleri; “müşteriler” işletmenin müşterilerinin sahip oldukları pazarlık gücü sayesinde işletme üzerinde yarattığı baskı ve sektörü yönlendirme kabiliyetini; “tedarikçiler” ise işletmenin ihtiyacı olduğu araç-gereç, hammadde, yarı mamul, işletme malzemesi vb. kaynakları ve/veya taşımacılık, dağıtım, toplama gibi hizmetleri satın aldığı tedarikçilerin şirket üzerindeki etkisi ve sektörü yönlendirme gücünü anlatmaktadır.

Porter’a göre, beş güçten birisi olan “sanayide mevcut rakipler arasındaki rekabet”, sektördeki işletmelerin karlılığını belirleyen ana unsurdur. Sektör içi rekabeti belirleyen ve rekabet düzeyinin oluşmasında rol oynayan temel faktörler; rakip işletme sayısı, arz-talep dengesi, sektör büyüme hızı, sabit maliyetler/toplam

maliyetler, ürün farklılıkları, maliyetlerdeki artışlar, yoğunlaşma ve denge, rekabetçilerin farklılaşması olarak sıralanabilir.

Rakip sayısının çok olduğu bir pazarda, doğal olarak rekabet yoğun olur. Çünkü tüm rakipler aynı müşteriler ve aynı kaynaklar için savaşmak zorundadır. Arz-talep yapısı mevcut rekabeti etkileyen bir diğer önemli unsurdur. Arzın fazla, talebin düşük olduğu piyasalarda rekabet yüksek, aksi durumda ise düşük olur. Talebin ardından akla gelen, bir diğer konu sektördeki karlılığın nasıl bir dağılım gösterdiğidir. Genel olarak, markalaşmayı başaran birkaç firma dışında yerel ve ulusal alanda karlılık aşağı yukarı tüm işletmelerde aynıdır.⁵¹ Uluslararası alanda ise işletmelerin karlılığı temelde maliyet avantajlarından kaynaklanmaktadır. Buradan anlaşılacağı gibi, maliyet de rekabeti etkileyen önemli unsurlardan birisidir. Bir diğer etken olan pazar büyüme hızının yüksek olduğu durumlarda, işletmeler gelirlerini kolayca arttırabildiklerinden rekabete gerek yoktur. Ancak yavaş büyüyen pazarlarda durum değişmekte ve işletmeler pazar paylarını arttırabilmek için birbirleri ile daha fazla rekabet etmek zorunda kalmaktadır. Yüksek sabit maliyetler, işletmelerin maliyetlerini kurtarmak için minimum üretim miktarlarının çok yüksek düzeylerde tutmalarına sebep olur ve işletmeler satmak zorunda oldukları, üretilen bu ürünler için aynı durumdaki diğer işletmelerle rekabet etmek zorundadır. Depolama maliyetlerinin yüksek olması da stoklu üretimin yapılamayarak maliyetlerin artmasına sebep olur ve depolanmış ürünlerin en kısa sürede elden çıkarılması sorunu ortaya çıkar.

Porter'in tanımlamış olduğu beş güçten bir diğeri de sektöre yeni giren firmaların oluşturdukları tehdittir. Sektöre girme olasılığı bulunan işletmeler de, rekabeti etkiler. Bir başka ifade ile bir sektöre potansiyel rakiplerin girebilmesi ne derece kolaysa, gelecekte de bu sektördeki rekabetin de buna bağlı olarak o derece yüksek olması beklenebilecektir.

İkame mal veya hizmet, bir sanayi kolundaki işletmelerin benzer müşteri ihtiyaçlarına hitap edecek şekilde ürettikleri mal veya hizmetler olarak tanımlanabilir.⁵² Porter'a göre, bir sanayi kolunda ikame tehdidinin belirleyicileri, ana hatlarıyla ikame ürünlerin göreceli fiyat performansları, maliyet değişimleri ve

⁵¹ Michael E. Porter, **Rekabet Stratejisi / Sektör ve Rakip Analizi Teknikleri**, Sistem Yayıncılık, İstanbul, 2010

⁵² Porter, a.g.k., ss.16-18

müşterilerin ikame mala olan doğal eğilimleri olarak belirtilebilir. İkame ürün/hizmet sayısı çok ve bunların ihtiyacı karşılamada benzerliği yüksek ise, müşterilerin seçenekleri de çoğalır. Dolayısıyla satış fiyatları düşer ve sonuçta rekabet yükselir.

Her hangi bir sektörde müşteri sayısının sınırlı olması ve onların taleplerini karşılayabilecekleri çok sayıda işletmelerin bulunması, alıcıların pazarlık gücünü arttırmaktadır. Porter, müşterilerin her zaman bir pazarlık gücüne sahip olduklarını ve bunu ürünü veya hizmeti tercih ederek kullandıklarını vurgulayarak, alıcıları da rekabeti etkileyen güçler arasında tanımlamaktadır.

Tedarikçiler, üreticilerin üretimi sağlayabilmek için gerekli girdileri temin ettikleri işletmeleri ifade etmektedir. Porter'a göre, tedarikçilerin güçlü olduğu sektörlerde rekabet yüksek olacaktır. Doğaldır ki, tedarikçiler güçlü ise tedarik maliyetleri yüksek olacak ve bu üretim maliyetlerine yansyarak son mamul maliyeti ile satış fiyatı yüksek olacaktır.

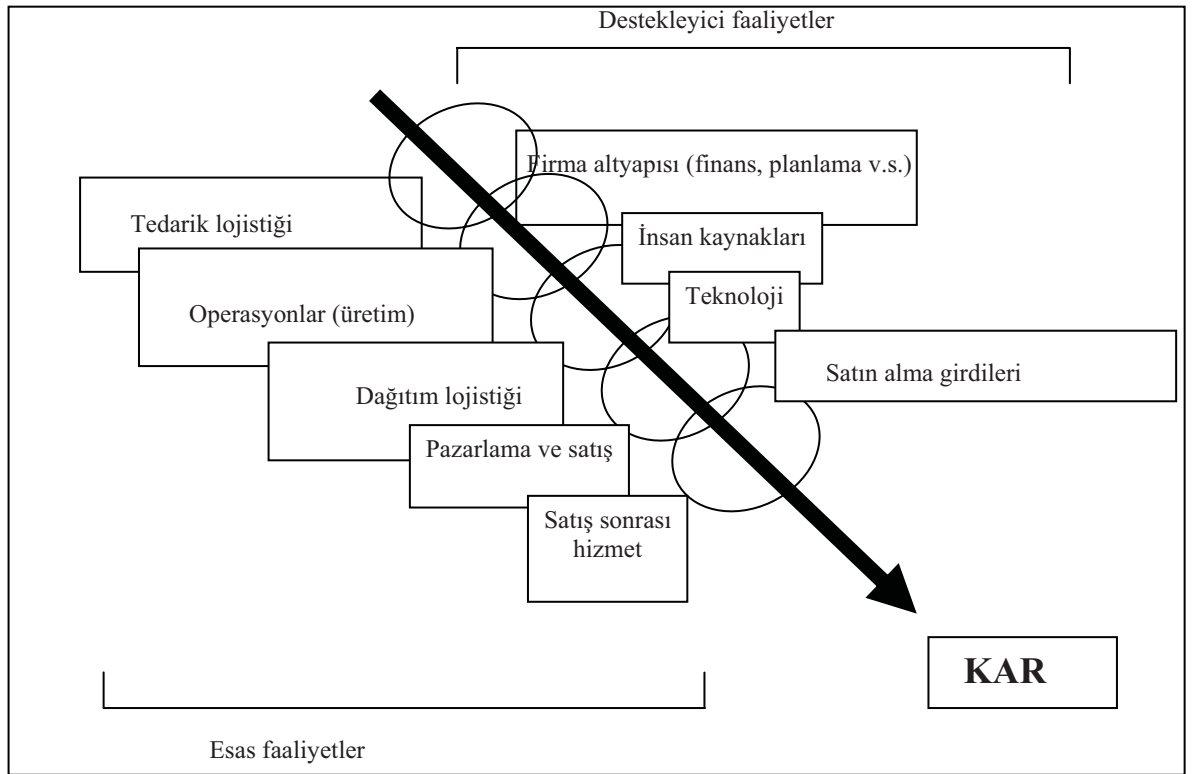
Porter'e göre, bu beş etkenden her hangi birisi ne kadar güçlü olursa, işletmenin fiyatları yükseltme kabiliyetini o kadar düşürmekte ve işletme karlılığı da azalmakta, bu etkenler ne kadar zayıf olursa, işletmenin fiyatları arttırma kabiliyeti artmakta ve daha fazla kar elde etmektedir.

Bunun üzerine Porter bir sanayide kullanılan iki temel genel rekabet stratejisi olduğunu belirtmektedir: maliyet liderliği ve farklılaşma. Firmalar kaynaklarını ve/veya yeteneklerini kullanarak, rakiplerine göre daha düşük maliyet yapısı veya farklı ürün/hizmet oluşturabilirler. Bir firmanın bu iki genel stratejiden birini ne kadar etkin uyguladığı o firmanın rekabet gücü üzerinde belirleyici olmaktadır. Çünkü bir işletmenin sektördeki yerini düşük maliyet ya da farklılık kararı belirler. Porter, değer zincirinin bu anlayışı kazanmada en temel araç olduğunu belirtmektedir. Değer zinciri, firmanın işlemlerini maliyet liderliği ve farklılaşma çerçevesinde ayırtmaktadır. Firmanın rekabet gücü elde etmesi, stratejik olarak önemli olan işlemleri rakiplerinden daha düşük maliyetle ve daha etkin olarak gerçekleştirmesine bağlıdır. Bu nedenle, değer zinciri analizleri bir örgütün gerçekleştirdiği işlemleri tanımlamakta ve örgütün rekabet gücünü maliyet ve farklılaşma etkenlerine bağlamaktadır.

Bahsedildiği üzere, değer zincirinin belli bir kısmını tedarik zinciri oluşturmaktadır. Bir başka ifade ile, pazardaki rekabet stratejisini belirleyen beş

güçten biri de tedarikçilerdir. Porter'in yapmış olduğu iki farklı çalışma bu noktada örtüşmektedir. Lojistik faaliyetler ise tedarik zincirinin/işlemlerinin belli bir bölümünü teşkil etmektedir. Etkili ve verimli bir lojistik işletmeciliği şirketlerin başarılı olabilmeleri için anahtar rol oynamaktadır. Bu anlamda Porter'in geliştirdiği değer zinciri modeli, lojistiğin firmalara nasıl bir maliyet ve hizmet avantajı sağladığına ışık tutmaktadır. Şekil 2'deki değer zinciri, firmaların müşterilerine tam zamanında hizmet verebilmek için gerçekleştirmeleri gereken faaliyetleri göstermektedir. Esas faaliyetler arasında tedarik lojistiği, üretim, dağıtım lojistiği, pazarlama ve satış, satış sonrası hizmetler bulunmaktadır. Esas faaliyetler firmanın altyapısı, insan kaynakları, teknoloji ve satın alma girdileri ile desteklenmektedir. Buradaki en önemli husus, beş esas faaliyet arasında ikisinin lojistik faaliyet olmasıdır: hammadde, yedek parça ve benzeri hizmetlerin üretim için tedarik edilmesi ve üretim sonrası ortaya çıkan hazır ürünlerin dağıtılmasıdır.

Şekil 2. Lojistik Değer Zinciri



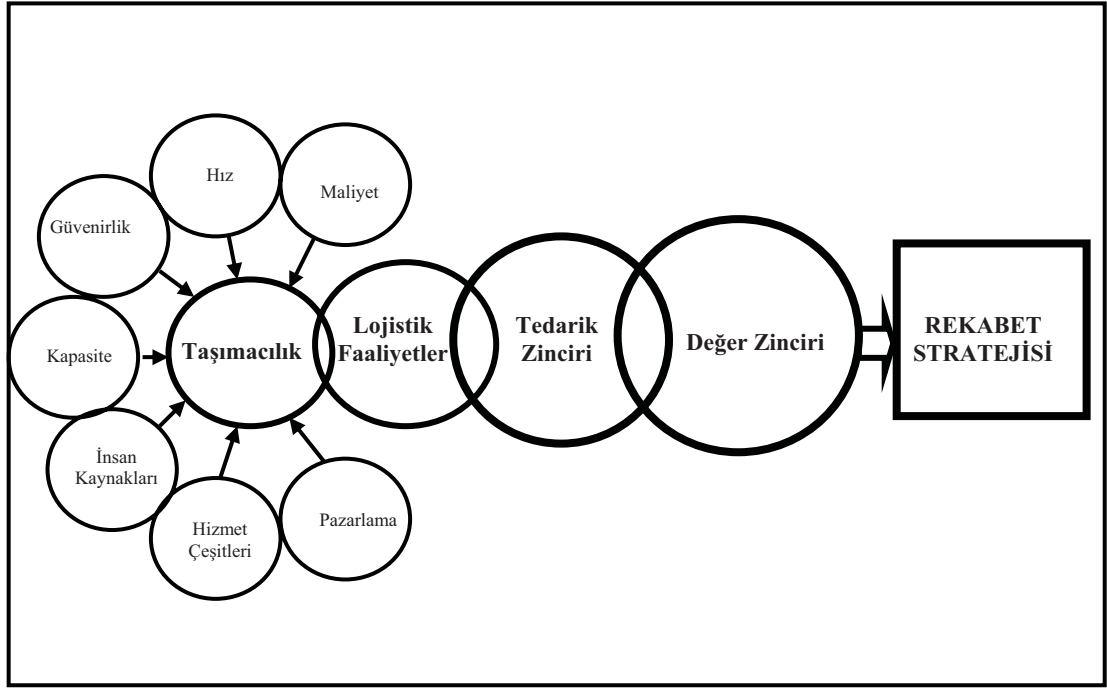
Kaynak: Kee-Hung Lai ve T.C.E. Cheng, 2009

Dolayısıyla, lojistik, üreticinin müşteriye memnun edebilirliğini ve toplam performansını doğrudan ve önemli ölçüde etkilemektedir.⁵³

Çalışmanın konusu olan uluslararası karayolu eşya taşımacılığı değer zinciri içerisinde yer alan tedarik lojistiğinin halkalarından biridir. Yalnızca doğru maliyetle doğru yere doğru zamanda yapılan taşıma değer zincirine bir katkı sağlar, müşteri açısından bir değer yaratır ve bu değer hizmeti yerine getiren taşımacı firma açısından bir rekabet üstünlüğü oluşturur. Taşımacının %100 doluluğu sağlamak için yükleri birleştirmesi veya taşımanın gerçekleştirilmesi için bürokratik engellerin aşılması amacıyla müşteriye bekletmesi gibi durumlar değer zinciri içerisinde zayıf bir halkanın oluşmasına neden olmakta, böylece, hem bireysel olarak taşıyıcı firmanın, hem de değer zincirinin tüm diğer halkalarını oluşturan tarafların rekabet edebilirliği açısından olumsuz bir hal yaratır. Dolayısıyla, değer zinciri içerisinde yer alan halka – nakliyecinin sözleşmede olsun ya da olmasın, müşterilerin beklentilerini en üst düzeyde karşılayacak, onların karlarını azamiye çıkaracak şekilde hizmet verir ise, kendisi için bir rekabet üstünlüğü sağlayabilmektedir. Bu hedefe ulaşabilmek için ise nakliyecinin de bir dizi işlemleri doğru ve kendisine rekabet üstünlüğü yaratabilecek düzeyde gerçekleştirmelidir.

⁵³ Kee-Hung Lai ve Cheng T.C.E., **Just-in-Time Logistics**, Gower Yayınları, İngiltere, 2009

Şekil 3. Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığında Rekabet Gücü Modeli



Kaynak: Porter'in Rekabet Stratejisi Modeli ve Kee-Hung Lai ve T.C.E. Cheng'in Lojistik Değer Zinciri Modelinden Yararlanılarak Tarafımızdan Geliştirilen Model

Şekil 3'de gösterildiği üzere, firmalar pazardaki rekabet stratejilerini başarılı bir şekilde yapılandırabilmek için tedarik ettikleri taşıma hizmetlerini de doğru seçmelidir. Burada en önemli husus, taşımacının - tedarikçinin hem hizmet verdiği şirket açısından, hem de kendisine rakip olan diğer tedarikçiler karşısında rekabet üstünlüğüne sahip olması gerektiğidir. Taşımacı hizmet verdiği şirketin pazardaki rekabetçi konumunu korumak ve arttırmak için kusursuz faaliyet göstermeli, hem de diğer rakip taşıma firmaları ile kıyaslamada güçlü olmalıdır. Firmanın pazardaki rekabet stratejisini nasıl beş güç etkiliyorsa, taşımacının da rekabet edebilirliğini belirleyen belli değişkenler mevcuttur. Temelde bu değişkenle sekiz başlık altında toplanabilir: Maliyet, hız, zamanlama, güvenirlilik, kapasite, insan kaynakları, hizmet çeşitleri ve pazarlama.

Taşımacı açısından maliyet yakıt giderlerini, araçların bakım masraflarını, personele ödenen ücretleri, yurtdışı seferlerinde otoyol, köprü v.s. gibi yol ücretlerini ve resmi giderleri içermektedir. Resmi giderler denildiği zaman, yurtdışına giden

araçlar için alınan TIR karnesi, araç muayene belgesi, sürücünün pasaport ve vize masrafları, geçiş belgeleri için ödenen ücretler kastedilmektedir. Dolayısıyla, taşımacının rekabetçi bir yapıya sahip olması için maliyetlerini doğru belirlemelidir.

Taşımacı açısından malların veya ürünlerin zamanında teslim edilmesi için hız bir diğer önemli etkidir. Hızın yanı sıra, dağıtım, toplama, teslimat gibi işlemlerin de kusursuz gerçekleştirilmesi taşımacının doğru zamanlama yapabilmesine bağlıdır. Tüm bunları yaparken, taşımacı güvenli hizmet sağlamak zorundadır. Araç üzerindeki mal veya yarı mamullerin eksiksiz ve hasarsız olarak teslim alınıp teslim edilmesi çok önemlidir. Burada hem taşımacının araç takip sistemleri gibi teknolojik yatırım imkanları, hem de aracı kullanan sürücünün kişisel özellikleri ve çalıştığı firmaya karşı memnuniyet duygusu devreye girmektedir.

Taşımacının kapasite yeterliği onun rekabet gücünü doğrudan etkilemektedir. Filonun büyüklüğü, teknik donanımı, tehlikeli madde, meyve-sebze, grupaj ve gabari dışı taşımaları gibi teknik çeşitlilik nakliyeciyeye özel üstünlükler sağlamaktadır.

Bunun yanı sıra, insan kaynakları taşıma faaliyetlerinde en vazgeçilmez unsurdur. Taşıma firmalarında çalışan idari personelin ve sürücülerin eğitim düzeyi, beceri ve yetenekleri uluslararası nakliye işlemlerinde çok önemlidir.

Nakliyeciyi müşterisini memnun etmek amacıyla hizmetlerinde çeşitlilik yaratabilir. Dolayısıyla, müşterisine gümrükleme, elleçleme, depolama gibi farklı ek hizmetler sunabilir. Müşteri tarafından bir-biri ile bağlantılı çeşitli hizmetleri tek elden almak ise genellikle tercih edilir bir durumdur. Taşımacılığın yanı sıra, müşterisine farklı hizmetler sunan nakliyeciyi, yeni ürün – hizmet yelpazesi oluşturarak aynı zamanda kendisi için de ek gelir alanları yaratmaktadır.

Son olarak, her alanda olduğu gibi, taşıma şirketleri de sunmuş oldukları hizmetleri iyi pazarladıkları sürece, bu, kendilerine artılar kazandırmaktadır.

Bu göstergeleri dikkate alarak, taşımacılık şirketleri sektördeki pazar paylarını ve rekabet edebilirliklerini arttırabilirler.

Çalışmanın konusu çerçevesinde oluşturulan bu modelde maliyet, hız, zamanlama, güvenilirlik, kapasite, insan kaynakları, hizmet çeşitleri ve pazarlama birer değişken olarak yer almaktadır. Bu değişkenler nakliyecinin rekabet gücünü doğrudan etkilenmektedir. Dolayısıyla, çalışmanın araştırma kısmında kullanılan yöntem de sözkonusu değişkenlerden yola çıkılarak belirlenmiştir. Şöyle ki, yukarıda

ifade edilen 7 değişken çalışmanın araştırma modeli olarak seçilen Odak Grup görüşmesinde sorulacak olan 7 temel soruyu oluşturmaktadır. Görüşme esnasında AB karşısında Türkiye’nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün rekabet gücü düzeyinin daha doğru tespit edilmesi amacıyla değişkenin yer aldığı her soru, genel olarak Türk nakliyecisi açısından ve AB nakliyecisine kıyasla olmak üzere katılımcılara iki yönlü olarak sorulacaktır.

1.3.2. Kümelenme Kavramı

Kümelerin iki temel özelliği olarak kabul edilen coğrafi yakınlık ve ilişki ağları konuları ilk olarak Alfred Marshall’ın 1920’lerde yaptığı yerelleşme ekonomilerine⁵⁴ ait çalışmalarında yer almıştır. Marshall; bir alanda faaliyet gösteren firmaların neden birbirlerine yakın yerleşerek daha verimli olduklarını  sebeple tanımlamıştır. Bunlar, “Marshall Dışsalılıkları” olarak da bilinen işgücü havuzu, ihtisaslaşmış tedarikçiler ve bilginin yayılmasıdır.⁵⁵

Marshall, benzer işletmelerin bir yerde yoğunlaşmalarının; ortak özelliklere sahip işgücünü buraya çekeceğini ve geliştireceğini gözlemlemiştir. Çalışanlar ise kendi yeteneklerine uyan kişileri arayan işverenlerin olduğu bir mekanda yerleşerek bireysel olarak ekonomik risklerini asgari düzeye indirgemektedir. Marshall, bu yoğunlaşmanın tedarikçiler için de iyi bir pazar oluşturduğunu ve onların da ihtisaslaşmak için ihtiyaç duydukları leği sağladığını belirtmektedir. Bölgedeki uzmanlaşmış tedarikçiler ve artan ihtisaslaşma uzun vadede girdi fiyatlarını düşürmekte ve üretkenliği artırmaktadır. Böylece, artan verimliliğin sağladığı avantajlar müşterilere de yansımaktadır. Marshall bunlara ek olarak sanayi bölgelerinde yeni fikirlerin ve bilginin de “dışsal ekonomi” yoluyla işletmeler arasında çok kolay yayıldığını ifade etmiştir.⁵⁶

Marshall’ın sonrasında yapılan çalışmalar, genelde işletmelerin kuruluş yeri seçimine odaklanmış ve işletmelerin kuracağı ilişkiler ağı ile ortaya çıkacak pozitif

⁵⁴ Yerelleşme ekonomileri, aynı sektörde faaliyet gösteren firmaların belirli bir mekanda toplanmaları sonucu oluşacak dışsalılıklar yoluyla elde edilen faydaları ve avantajları içeren ekonomiler anlamında kullanılmaktadır.

⁵⁵ Joseph Cortright, **Making Sense of Clusters: Regional Competitiveness and Economic Development**, A Discussion Paper Prepared for the The Brookings Institution Metropolitan Policy Program, March 2006, s.8

⁵⁶ Cortright, a.g.k., ss. 8-9

dışsallıklar 1970'lere kadar çok da dikkate alınmamıştır. Örneğin; Weber çalışmasında işletmelerin belirli yerlerde yoğunlaşmasının düşük ulaşım ve üretim maliyetlerinden kaynaklandığını ifade etmiştir. Weber'e göre üretimin coğrafi durumu, girdilerin ve piyasanın mekânsal konumuna bağlıdır. Weber'in yer seçimine ilişkin temel vurgusunun "en düşük maliyet olan yer" olması Lösch tarafından eleştirilmiş ve Lösch işletmelerin belirli yerlerde yoğunlaşmasında ölçek ekonomilerinin de önemli olduğuna ilişkin görüşü savunmuştur.⁵⁷ Weber'in ve Lösch'ün çalışmaları işletmelerin neden belirli yerlerde yoğunlaştıklarını, yani yer seçim kararlarını açıklasa da kümelenme tanımlarında vurgulanan "işletmeler arası ilişki ağlarından oluşan pozitif etkileşim" gibi hususlar söz konusu çalışmalara dahil edilmemiştir.

Marshall'ın sanayi bölgeleri yaklaşımı 1970'lerde yaşanan krizlerin ardından gösterdikleri performans ile ilgi çekmeye başlayan ve "Üçüncü İtalya"⁵⁸ olarak da adlandırılan bölgeler ile tekrar gündeme gelmiştir. Bu bölgeler, yoğunlukla geleneksel sektörlerde faaliyet gösteren küçük işletmeleri barındırmasına rağmen, kaydettikleri hızlı büyüme, küresel piyasalardan pay alma ve sağladıkları istihdam ile "yeni sanayi bölgeleri" adıyla anılmaya başlanmıştır.

Kümelenme konusuna önem veren uluslararası kuruluş olan OECD tarafından kümelerde bilgi boyutuna daha fazla vurgu yapılmakta ve küme şu şekilde tanımlanmaktadır: "Kümeler, birbirlerine katma değer sağlayan bir üretim zincirinde, birbirlerine güçlü bir şekilde bağlı olan firmaların, bilgi üreten ajansların ve müşterilerin üretim ağıdır".⁵⁹

Özellikle gelişmekte olan ülkelerde kümelenme projelerine destek sağlayan, Birleşmiş Milletler Sınai Kalkınma Teşkilatı ise kümelenmeyi şu şekilde tanımlamaktadır: "Kümelenme, birbirleri ile ilişkili veya birbirlerinin tamamlayıcısı olan ürünleri üreten ve satan kuruluşların sektörel ve coğrafi temelde yoğunlaşmalarıdır".⁶⁰

⁵⁷ Özlem Öz, **Clusters And Competitive Advantage: The Turkish Experience**, New York, 2004, s. 35

⁵⁸ Kitleli üretim yapan Kuzey İtalya'dan ve az gelişmiş Güney İtalya'dan farklı olan Merkezi ve Kuzeydoğu İtalya'da bulunan yerler için kullanılan kavramdır. Toscana, Umbria, Trentino, Alto-Adige, Friuli-Venezia-Giulia, Veneto, Emilia-Romagna ve Marche bölgelerini içerir.

⁵⁹ OECD, **Innovation: The Cluster Approach**, 1999, s.157

⁶⁰ UNIDO, <http://www.unido.org/index.php?id=o4297>, erişim: 08.03.2011

Çalışmalarında kümelenmeye geniş yer veren Porter ise kümelenmeyi şu şekilde tanımlamaktadır: “Kümelenme birbiriyle bağlantılı olan işletmelerin ve kurumların belirli yerlerde coğrafi olarak yoğunlaşmalarıdır. Kümelenmeler, rekabet açısından önemli olan birbiriyle bağlantılı endüstrileri ve diğer kurumları içine alır. Bunlar bileşen, makine ve hizmet sağlayan ihtisaslaşmış tedarikçileri ve ihtisaslaşmış altyapı sağlayıcıları kapsar. Kümelenmeler genelde dikey olarak tedarik kanallarını ve müşterileri, yatay olarak tamamlayıcı ürünler üretenleri ve yetenekler, teknoloji veya ortak girdi kullanımı yönünden ilgili olan sanayilerdeki işletmeleri kapsayacak şekilde genişler. Son olarak, kümelenmeler kamu kurumlarını ve üniversiteleri, standart belirleyici ajansları ve danışmanları, mesleki eğitim kurumlarını ve sendikalar gibi ihtisaslaşmış eğitim, öğretim, araştırma, bilgi ve teknik destek sağlayan diğer kurumları kapsar.”⁶¹

Kümelenme kavramına ilişkin olarak konunun uzmanları arasında tanım birliği bulunmamaktadır.

Tanımlar incelendiğinde çoğunda kümelerin; üretim süreçleri, mal, hizmet ve/veya bilginin değişimi vasıtasıyla yakından bağlantılı, uzmanlaşmış organizasyonların yerel ağı şeklinde tarif edildiği görülmektedir. Küme-kümelenme tanımlamaları birbirinin aynısı olmasa da tamamında ortak olarak ön plana çıkan iki temel özellik vardır:

- Kümedeki firmaların coğrafi yoğunlaşmaları ve yakınlıkları,
- Kümede birbirine yakın olan firmaların bir şekilde birbirlerine bağlı ve/veya ilişkili olmaları.

Küme-kümelenme tanımlamalarında coğrafi yakınlık, bu yakınlıktan doğan yüz yüze iletişim ve değer yaratan etkileşim ön plana çıkmaktadır. Kümeler coğrafi olarak birbirine yakın işletmelerin olduğu yerlerde oluşmaktadır. Birbirine yakın yer seçimi, firmalar arasında doğrudan ve dolaylı iletişimden ortaya çıkan katma değer sağlayan faydaların oluşmasını ve gelişmesini teşvik etmektedir. Kümeler birbirlerine benzerlikleri ve tamamlayıcılıkları ile bağlı olan firmalar ve ilişkili kurumlardan oluşmaktadır. Bu bağlar; alım ve satım şeklinde tedarik zincirleri ile dikeyde ve/veya tamamlayıcı ürün üretilmesi, hizmetlerin sağlanması, benzer girdilerin, teknolojilerin ve işgücünün kullanılması ile yatayda olmaktadır.

⁶¹ Michael E. Porter, **Clusters and The New Economics of Competition**, Harvard Business Review No76/6, 1998, s.78

1.3.3. Porter'in Kümelenme Yaklaşımı ve Elmas Modeli

Kümelenme konusunda yeni bir çalışma 1990 yılında Michael Porter tarafından yapılmıştır. Porter, 1990 yılında yayınlanan “Ulusların Rekabet Üstünlüğü” (“The Competitive Advantage of Nations”) isimli kitabında “kümelenme” kavramına yer vermiştir. Porter, farklı ülkelerden çeşitli örneklerle yürüttüğü çalışmasında bir ülkenin rekabet avantajının sürdürülebilmesi için gerekli olan unsurları Elmas Modeli ile ortaya koymuş ve bu unsurların etkileşimleri çerçevesinde kümelenme yaklaşımını geliştirmiştir.

Porter çalışmasında klasik yer seçimi teorileri ile de bağlantılar kurmuştur. Klasik yer seçimi teorilerinin çoğu firmaların geniş bir müşteri kitlesine ulaşmak ve ulaşım maliyetlerini en aza indirmek amacıyla birbirlerine yakın yerleştiklerini vurgulamaktadır. Marshall'ın çalışmasında ve yeni sanayi bölgelerinde olduğu gibi, Porter'ın çalışmalarında da coğrafi yakınlık ve yoğunlaşma temel faktör olarak ortaya çıkmıştır.

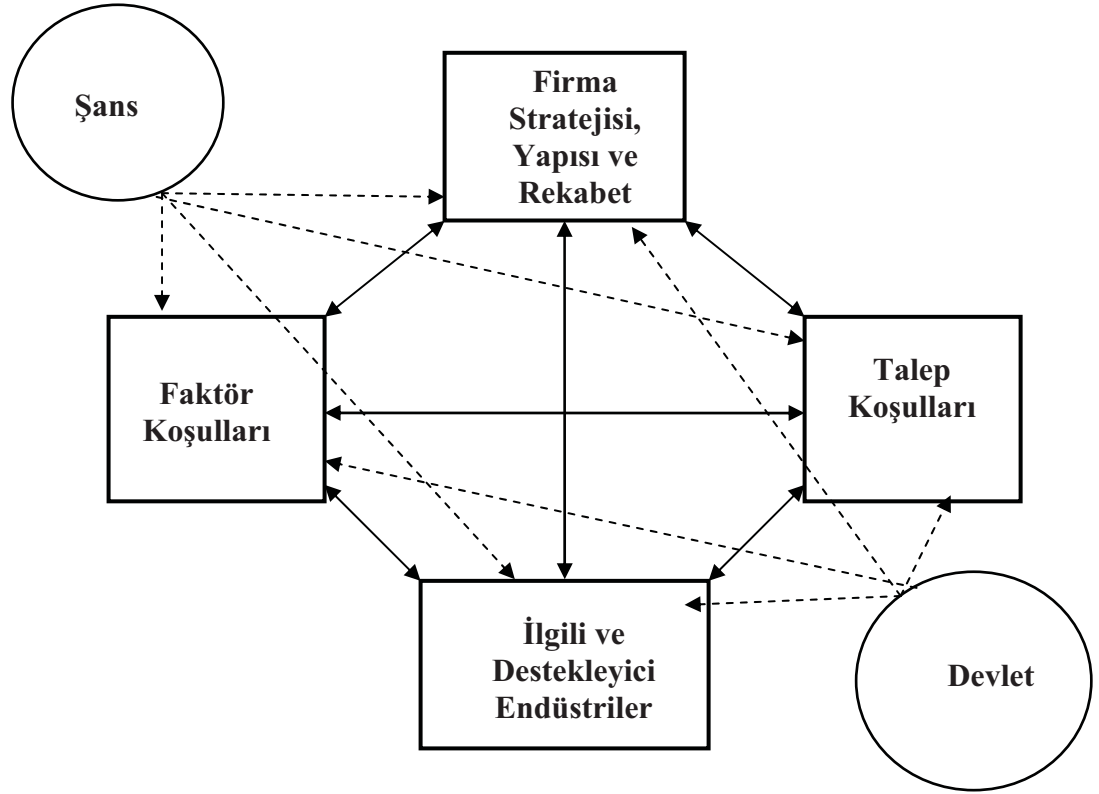
Porter kitabında 10 ülkeden 100'ü aşkın sektörü incelemiştir. İncelenen ülkeler şunlardır: ABD, Almanya, Danimarka, Güney Kore, İngiltere, İtalya, İsveç, İsviçre, Japonya ve Singapur. Coğrafi yakınlık ve ilişki ağları temelinde oluşan rekabet avantajının irdelendiği çalışmada ihracat pazar payları esas alınarak her ülke için rekabet haritaları çıkarılmıştır. Ardından seçilen sektörler örnek vaka analizi yöntemiyle detaylı bir incelemeye tabi tutulmuştur. Bu inceleme sonucunda Porter, geliştirdiği Elmas Modeli çerçevesinde rekabet gücünün belirleyicileri olarak aşağıdaki unsurları belirlemiştir:

- Faktör koşulları;
- Talep koşulları;
- İlgili ve destekleyici endüstrilerin durumu;
- Firma stratejisi, yapısı ve rekabet durumu.

Porter çalışmasında ülkelerdeki rekabetçi sektörlerin yerleşiminin ülke genelinde coğrafi olarak dağınık bir yapıda olmadığını tespit etmiştir. Bu kapsamda Porter yukarıda sayılan unsurları belirli bir sistematik içerisinde tanımlamış ve bu sistematığın (ya da etkileşimin) ülkedeki rekabetçi sektörleri kümelenmeye

yönelttiğini ortaya çıkarmıştır. Porter geliştirmiş olduğu bu sistematığı “Elmas Modeli” olarak adlandırmıştır.

Şekil 4. Porter’in Elmas Modeli



Kaynak: Porter, 1990

Porter bu çalışmanın sonunda gerek ulusal, gerekse uluslararası piyasalarda işletmelerin rekabet avantajlarının menşei bulunduğu ülkedeki faktörlere bağlı olduğu sonucuna varır. Vurgulanması gereken önemli bir husus, Elmas Modeli'nin sistematik özelliğidir. Buna göre, rekabet gücünün belirleyicileri olan ana unsurlar birbirlerini karşılıklı olarak etkilemektedir. Bu özellik, başka ülkelerde bu sistemin aynısının tekrarının oldukça zor olduğundan, rekabet gücünün tüm sistem bileşenlerinin katılımlarıyla sağlanması durumunda uzun vadede sürdürülebilir olacağı argümanını da beraberinde getirir.

Bu modelde iç pazardaki gelişmiş faktör koşullarının işletmenin küresel rekabet gücü üzerinde olumlu etki sağlayacağı ön planda yer almaktadır. İnsan

kaynakları, fiziksel kaynaklar, enformasyon kaynakları, sermaye kaynakları ve altyapı birleşerek faktör koşullarını, yani girdi koşullarını oluşturmaktadırlar. Her sektörün girdi koşulları farklı olduğu gibi, rekabet gücünü etkileyen bu faktörler her ülke için de farklılık arz etmektedir.

Porter'in Elmas Modelinde işletmeler için birincil rekabet kaynağının iç talep olduğu varsayımı öne çıkmaktadır. Bu anlamda Porter talep koşullarını nitelikli talep, ihracat ve yeni pazar olanakları olarak açıklamaktadır.

Ayrıca, Porter, işletmelerin rekabet avantajı elde etmeleri ve sürdürebilmeleri için kendilerini rakiplerinden farklı kılacak stratejiler geliştirmeleri gerektiğinin üzerinde durmaktadır.⁶² Diğer bir ifade ile, rekabet avantajını firmanın izlediği strateji oluşturur.

Yine Porter'e göre, ülkede uluslararası rekabetçiliğe sahip ilgili ve destek sanayilerin varlığı, o sanayideki ulusal üstünlüğün bir diğer ana belirleyicisidir. Örneğin; İsviçre'nin eczacılık sektöründe elde ettiği üstünlük, bu ülkenin boya sanayisindeki geçmişten gelen uluslararası başarısıyla yakından ilgilidir. Japonya'nın ise faks cihazlarındaki başarısı, fotokopi cihazlarında da lider olmasını sağlamıştır.⁶³

Porter bir sektörün uluslararası rekabet gücünün gelişiminde devletin rolünün önemli, fakat dolaylı olduğunu düşünmektedir. Porter'a göre, devletin yapması gereken rekabetçi avantajı yaratmaya çalışmak değil, yukarıda açıklanan ve Elmas Modeli'nin dört ana bileşenini oluşturan ana unsurlar çerçevesinde sektörü desteklemektir.

Şans faktörleri ise, kontrol edilemeyen ama yine de sektörü etkileyip rekabet ortamındaki göreceli pozisyonları değiştirebilen olaylar olarak görülmektedir. Örneğin, savaşlar, doğal afetler, zorunlu göçler, salgın hastalıklar gibi durumlar rekabet ortamını etkileyen vakalardır.⁶⁴

Porter'in "Ulusların Rekabet Üstünlüğü" kitabında Elmas Modeli'ni tanıtmayla, izleyen yıllarda birçok araştırmacı bu yöntemi kullanarak birçok ülkenin ve çeşitli endüstrilerin rekabet güçlerini analiz etmeye çalışmışlardır.

Rekabet gücünün geliştirilmesinde politika aracı olarak kümelere dikkat çeken Porter yaklaşımında, kümelerde rekabet gücünü geliştirmenin temel kaynağı

⁶² Michael E. Porter, **What Is a Strategy?**, Harvard Business Review, 1996, s.64

⁶³ Michael E. Porter, **The Competitive Advantage of Nations**, The MacMillan Press Ltd., London, 1990, s.101

⁶⁴ Porter, 1990, ss.124-128

olan verimlilik artışlarının nasıl sağlanacağı açıklanmamaktadır. Bu eksiklik kümelerde verimliliğin kaynaklarını açıklamaya yönelik alternatif yaklaşımları ortaya çıkarmıştır.

1.3.4. Kümelenme ve Rekabet Avantajı İlişkisi

Kümeler rekabeti üç ana yoldan etkilemektedir: kümelenme içinde kurulmuş olan işletmelerin üretkenliğini artırarak; gelecekte verimliliği yükseltecek ve yeni ürünlerin oluşmasını sağlayacak yenilikçiliği yönlendirerek; kümelenmenin kendisini genişleten, aynı zamanda, güçlendiren yeni iş alanlarının ortaya çıkmasını teşvik ederek.⁶⁵ Kümelenmeler, kümelenmeye dahil olan işletmelere, kendi esnekliklerinden feragat etmeden, büyük ölçekli yada diğer işletmelerle ile resmi bağlantılara sahip işletmeler gibiymiş gibi fayda elde etmelerini sağlar.⁶⁶

Bir kümelenmenin üyesi olmak, girdilere sahip olmada; bilgiye, teknolojiye ve gerekli kurumlara erişmede; ilişkili şirketleri koordine etmede ve gelişimi ölçmede ve teşvik etmede daha verimli çalışmalarını sağlamaktadır. Özellikle, hareketli kümelenmeler içinde bulunan işletmeler uzmanlaşmış ve deneyimli bir işçi havuzu içinde bulunurlar. Bu işletmelerin işe alımlardaki arama ve işlem maliyetlerini düşürecek ve zamanı kısaltacaktır. Kümelenme çeşitli fırsatlar sunar ve çalışanların farklı yerlerde istihdam riskini düşürür, hatta diğer bölgelerdeki yetenekli çalışanları kendine çeker.⁶⁷

İyi gelişmiş bir kümelenme, ayrıca, diğer önemli girdilerin sağlanmasında da etkin bir yol sağlar. Böyle bir kümelenme derin ve özelleşmiş bir tedarikçi tabanına sahiptir. Uzaktaki bir tedarikçiden kaynak sağlamak yerine yerel tedarikçileri kullanmak işlem maliyetlerini düşürecektir. Bu yapı, envanter ihtiyacını minimize edecek, ithalat ve gecikme maliyetlerini ortadan kaldıracaktır. Yakınlık iletişimi geliştirecektir, doğal olarak bu durum, tedarikçiler için satış sonrası hizmetlerini sağlamalarını kolaylaştıracaktır.⁶⁸

⁶⁵ Porter, 1998, ss.77-90

⁶⁶ a.g.k.

⁶⁷ Orhan Çakmak, **Türkiye İçin Kümelenme Stratejisi**, DEÜ İİBF İktisat Bölümü II. Çalıştayı Konuşma Metni, İzmir Merkezli Bölgesel Kalkınma Dinamikleri, Aralık 2009

⁶⁸ Melih Bulu, **Rekabet ve Kümelenme: Rekabet için Kümelenme Temelli Yaklaşımlara İhtiyacımız Var**, “Çerçeve” Dergisi, MÜSİAD, Haziran 2009, s.17

Diğer yandan pazar, teknik ve rekabet bilgilerinin tamamı kümelenme içinde birikir, üyeler bu bilgileri kullanmak ister. Ayrıca, kişisel ilişkiler ve topluluk bağları güveni tesis eder ve bilgi akışını hızlandırır. Bu koşullar bilgiyi daha akıcı bir hale getirir. Kümelenme üyeleri arasındaki bağlar, parçaların toplamından daha büyüktür. Örneğin tipik bir turizm kümelenmesinde, ziyaretçilerin görüşleri sadece çevresel güzelliklerden etkilenmez, ayrıca oteller, restoranlar, alışveriş merkezleri ve ulaşım kaynakları gibi tamamlayıcı işlerin kalitesi ve verimliliklerinden de etkilenir. Kümelenme üyeleri karşılıklı olarak bağımlıdırlar ve birisini göstereceği iyi performans diğerlerini de iyi yönde etkileyecektir. Yine, altyapı ya da eğitim programları gibi hükümet ya da diğer kamu kuruluşları tarafından yapılan yatırımlar, işletmelerin performanslarını geliştirebilir. İşe alınan çalışanların yerel programlarda eğitilmeleri, eğitim maliyetlerini düşürecektir. Sadece hükümetin değil, özel sektör içindeki işletmelerin eğitim programları, altyapı, kalite merkezleri, test laboratuvarları gibi yapmış oldukları yatırımlarda kümelenme içindeki diğer şirketlerin performanslarını artıracaktır.⁶⁹

Öte yandan, yerel rekabet oldukça motive edicidir. Benzer şirketlere olan yakınlığın oluşturduğu baskı, rekabetçi olmayan yada doğrudan rekabet etmeyen şirketler arasında olana nazaran daha rekabetçi bir baskı oluşturur. Gurur ve toplum içinde iyi gözle bakılmak arzusu kümelenme içindeki şirketlere diğerlerini yarıştaki geride bırakma isteği kazandırır. Kümelenmeler ayrıca, işletme performanslarının değerlendirilmesini kolaylaştırır. Yerel rakipler, benzer işgücü maliyetleri ve yerel pazarlara erişim imkânı gibi genel koşullara sahiptirler ve kümelenme içindeki işletmeler benzer faaliyetler gerçekleştirmektedir. Kümelenme içindeki işletmeler tipik olarak kendi tedarikçilerinin maliyetleri konusunda ayrıntılı bilgilere de sahiptirler. Yöneticiler diğer yerel işletmeler ile maliyetlerini ve çalışanlarının performanslarını karşılaştırabilir. Ek olarak finansal kurumlar performansı takip etmede kullanılacak kümelenme ile ilgili bilgileri toplayabilir.⁷⁰

Üretkenliğin geliştirilmesine ek olarak, kümelenmeler işletmelerin yenilikçilik becerilerinde de önemli bir rol oynar. Örneğin, Silikon Vadisinde ve Austin'de bulunan bilgisayar şirketleri müşteri ihtiyaçlarını ve isteklerini diğer

⁶⁹ Melih Bulu, İ. Hakkı Eraslan ve Özlem Şahin, **Elmas (Diamond) Modeli İle Ankara Bilişim Kümelenmesi Rekabet Analizi**, Ankara, 2005, s.53

⁷⁰ Porter, 1998, ss.77-90

bölgelerde bulunan şirketlerle karşılaştırılamayacak derecede hızlı bir şekilde karşılarlar. Kümelenme, içindeki diğer şirketler ve kurumlarla olan ilişkiler ayrıca şirketlere, teknoloji geliştirmek, parça ve makine erişimi, hizmet ve pazar gibi konuları erken öğrenmelerine yardımcı olur. Bu tarz bir öğrenme ziyaretler ve çoğunlukla yüz yüze temas yolu ile gerçekleştirilir. Kümelenmeler, yenilikleri görünür yapan fırsatlardan daha fazlasını sunar. Hızla hareket etmeyi sağlayan esnekliği ve kapasiteyi de sağlar. Kümelenme içindeki bir şirket genellikle yenilikçi çalışmalarında kullanacağı bir kaynağı hızlı bir şekilde elde edebilir. Yerel tedarikçiler ve ortaklar yenilik sürecine dahil olabilirler, bu müşterilerin gereksinimlerini daha iyi karşılanmasını sağlayacaktır. Aksine kümelenme dışındaki bir şirket uzaktaki tedarikçiler ve diğer organizasyonlar ile koordine edeceği faaliyetlerde önemli zorluklar ile karşılaşacaktır.⁷¹

Başka bir açıdan değerlendirildiğinde, yeni işletmelerin birbirinden uzak ve yeni yerleşim yerleri yerine, mevcut kümelenmeler içinde kurulmaları beklenmelidir. Yeni ve özelleşmiş tedarikçilerin sayısı, kümelenmeler içinde hızla artacaktır. Yoğunlaşmış bir müşteri tabanı riskleri minimize edecektir ve pazar fırsatlarını görmek daha da kolaylaştıracaktır.⁷²

Ayrıca, kümelenmelerin ilgili endüstrileri kapsıyor olmaları, tedarikçilere genişleyen fırsatlar yaratmaktadır. Kümelenmeler, birçok nedenden dolayı yeni iş biçimine kaynak olmaktadır. Kümelenme içinde bulunan girişimciler, ürün veya hizmetlerdeki boşlukları kolayca saptayabilir. Bunun ötesinde sektöre giriş problemleri diğer yerlere göre daha düşüktür. Gerekli varlıklar, beceriler, girdiler ve personel, yeni işletmeye montaj edilmeye hazır bir halde kümelenme yerleşiminde bekler. Kümelenmeye alışkın olan finansal kurumlar ve yatırımcılar daha az risk alırlar. Ayrıca, kümelenmenin kendisi genellikle önemli bir iç pazar oluşturur, girişimciler zaten kurulu olan ilişkilerden kolayca faydalanabilir. Tüm bu faktörler şirketlerin başarısız olmalarına neden olan riskleri azaltacaktır. Kümelenme içindeki yeni iş biçimi pozitif bir geri besleme döngüsünün de parçasıdır. Sonuç olarak kümelenme, tüm üyelerine fayda sağlayan kaynak havuzlarının büyümesini sağlar.

⁷¹ Bulu ve diğerleri, 2005, ss.53-54

⁷² a.g.k.

1.4. ULUSLARARASI HİZMET TİCARETİNDE KÜRESELLEŞME VE ULAŞTIRMA DENKLEMİ

Son 20 yılda ticaret hacmindeki büyüme, işletmelerin dikey uzmanlaşmasına, dış kaynak kullanımlarına ve düşük üretim maliyetlerine, dolayısıyla, yüksek yaşam standartlarına neden olmuştur. Dünyadaki gelişmişlik düzeyinin artması ile insanlar daha az gıda, buna karşılık, daha çok hizmet tüketmeye başlamıştır.⁷³ Bunun sonucu olarak, 1995 yılında kurulan Dünya Ticaret Örgütü, sadece mal ticaretini, yatırımları ve fikri mülkiyet haklarını değil, hizmet ticareti konularını da kapsamına almıştır. Yapılan antlaşmalar mevcut engelleri kaldırarak, mal ve hizmet ticaretinin küresel boyutlara ulaşmasına neden olmuştur.

20.ci yüzyılın son yıllarından itibaren üzerinde en çok durulan, en çok kullanılan ve sosyo-ekonomik hayat üzerindeki etkileri en sıklıkla mercek altına alınan olgulardan biri olan küreselleşme, ulaştırma sektöründe de tam bir dönüşüm yaşanmasına yol açmıştır. Malların, hizmetlerin, sermayenin ve kişilerin küresel ölçekte serbest dolaşımını buyuran liberal anlayışın ve uluslararası ticari ilişkilerde yaşanan canlılığın itici güç rolünü oynadığı bu süreçte ulaştırma, ulusal ve hatta bölgesel olma niteliklerinin ötesine geçerek, küresel bir boyut ve anlayış kazanmıştır. Trans-Avrupa Ulaşım Koridorları, TRACECA, Trans-Sibirya Ulaşım Koridoru, Güney Erişimli Trans-Asya Ulaşım Koridoru, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney Enerji ve İletişim Koridorları, hep bu yeni ulaştırma anlayışına ve beklentisine yanıt vermek amacıyla tasarlanmış mega projeler olarak öne çıkmıştır. Bununla birlikte, küreselleşme ile ulaştırma sektöründe meydana gelen son gelişmelerin karşılıklı etkileşim çerçevesinde değerlendirilmesi gerekmektedir. Zira, küreselleşme ulaştırma sektörünü etkilerken, bu alanda meydana gelen gelişmelerden de etkilenmektedir. Ulaştırma sektöründe hayata geçirilen küresel ölçekli altyapı yatırımları, toplumlar ve bölgeler arasındaki sosyal, ekonomik ve kültürel ilişkileri daha da yoğunlaştırmakta, böylece, küreselleşme sürecinin hızlanmasına yardımcı

⁷³ Michael M. Weinstein'in **Globalization: What's New?** adlı kitabından Douglas A. Irwin'nin **Trade And Globalization** başlıklı makalesi, Columbia University Press, New York, 2005, ss.21-30

olmaktadır. Dolayısıyla, küreselleşme ve ulaştırma sektöründe meydana gelen gelişmeler arasında karşılıklı pozitif bir ilişki mevcuttur.⁷⁴

Küreselleşme, çağdaş ekonomideki önemine rağmen, uluslararası ulaşımın gerisinde kalmaktadır. Şöyle ki, ticaret ortaya çıktığı andan itibaren ulaştırma faaliyetleri hep onu desteklemeye hazır olmuştur. Toplumlar, ulaşım alanındaki gelişmelerle ekonomik, politik, toplumsal ve düşüncesele yönden büyük değişime uğramışlardır. İngiltere’de ortaya çıkan sanayi devrimiyle iktisadi gelişmelerin yönü; Fransız Devrimi ile de politik ve düşünsel yapının şekli belirlenmiştir. Özellikle demiryollarının bu sürece hareketlilik kazandırarak, hem yeni doğan endüstrinin işgücü, hammadde sorunları ve pazar gereksinimine çözüm getirmesi, hem de endüstri merkezleri dışındaki alanlarda kitlesel üretimin gerçekleşmesini sağlaması oldukça önemlidir.⁷⁵ Bugün bakıldığı zaman, aslında ulaştırmanın amacının değil, hacminin, kapasitesinin, hızının ve verimliliğinin değiştiği görülmektedir. Yüzyıllar önce taşıma kapasitesinin düşük, yolların güvensiz ve mesafelerin uzun olması nedeniyle yalnızca ipek, ziynet eşyaları, baharat gibi “lüks” olarak tanımlanan malların ticareti yapılmıştır. Ulaşım alanında kaydedilen gelişmeler ticareti yapılan mal çeşitliliğinin çoğalmasına neden olmuştur. Ticaret ve hareketliliği destekleyen, basit bir altyapı olan ulaştırma, bugün küresel üretimi ve pazarları şekillendiren önemli bir etkene dönüşmüştür.⁷⁶ Üretim ve işgücünün uluslararası dağılımı taşıma miktarlarını yükseltmiştir. Bugün geline nokta uluslararası taşıma sistemleri, uluslararası ticaretin artan taleplerini ve üretim - tüketimin küreselleşmesini destekleyebilmesi için büyük baskılarla karşılaşmaktadır. Dolayısıyla, her ne kadar ulaştırma uluslararası ticaretin ortaya çıkış nedenleri arasında olmasa da, küreselleşmenin meydana gelmesinin en önemli aracıdır. Çağdaş taşıma sistemlerinin devreye girmesiyle küreselleşme desteklenmekte ve yayılmaktadır.⁷⁷

⁷⁴ Yavuz Kül, **Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK): Çok Taraflı Kota Sisteminin Reformu ve Ulaştırmacılarımıza Tahsis Edilen UBAK Belgelerinin Sayısında Artışa Gidilmesini Teminen Ülkemizce Yapılan Çalışmalar**, Dışişleri Bakanlığı, Ankara, Mayıs 2006
erişim: http://www.mfa.gov.tr/ulastirma-bakanlari-avrupa-konferansi-_ubak__-cok-taraflı-kota-sisteminin-reformu-ve-ulastirmacilarimiza-tahsis-edilen-ubak-belgelerinin-sayısında-artışa-gidilmesini-teminen-ulkemizce-yapılan-calismalar-.tr.mfa

⁷⁵ Meşerret Nalçakan, **Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Ekonomik Önemi Ve Ülkemiz Taşımacılığının Sürdürülebilirlik Sorunu**, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Bildiriler Kitabı, Cilt. 2, 13-15 Aralık 2006, Ankara

⁷⁶ Rodrigue, a.g.k.

⁷⁷ Rodrigue, a.g.k.

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ

2.1. ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI KONUSUNDA TANIMLAMALAR

Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlüğü'nde ulaştırma: "İnsanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü, münakalat" olarak tanımlanmaktadır.⁷⁸

Geniş anlamda taşımacılık, müşteri ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla üretilen malların ihtiyaç duyulan bölge ve merkezlere zamanında ulaştırılmasıdır.⁷⁹ Bu yönüyle taşımacılık, ulaştırma sürecinin yanında yükün taşınması için yükleme, gümrük, araç, sürücü evrakları gibi gerekli belgelerin hazırlanmasından müşteri deposuna teslimine kadar, çeşitli hizmetleri de içeren daha kapsamlı ve karmaşık bir sektör haline gelmiştir.⁸⁰

Ulaştırma, her türlü ürün veya hizmetin; çeşitli iletim, taşıma, nakliye araçları yardımıyla üretildiği ilk noktadan ihtiyaç duyulan son noktaya kadar taşınması faaliyeti olarak da tanımlanabilir.⁸¹ Bu taşıma karayolu, denizyolu/suyolu, havayolu, demiryolu veya boru hattı kullanılarak yapılabilir.

Ulaştırma sistemleri ve ağları, günümüzde büyük ölçüde dünya ticaretine konu olan malların taşınmasına hizmet etmekte ve ulaştırma maliyetleri, ticaretin yönünü ve büyüklüğünü belirlemede ağırlığı olan etkenlerin başında gelmektedir.⁸²

Daha önce de bahsedildiği üzere, ulaştırma, ürünlerin ve insanların iki nokta arasındaki hareketi olarak tanımlanmaktadır.⁸³ Yalnız buradaki en önemli husus, bu hareketin yer, zaman, miktar ve maliyet faydası sağlayacak şekilde olmasıdır.

⁷⁸ Türk Dil Kurumu, erişim: www.tdk.org.tr

⁷⁹ Michael Quayle, Jones Bryan, **Logistics: An Integrated Approach**, Tudor Business Publishing, Newcastle, 1993, s.86.

⁸⁰ Metin Çancı, Murat Erdal, **Lojistik Yönetimi**, UTİKAD Yayınları, 2003, s.24.

⁸¹ Turhan Bilgili, **Yayınlanmamış Ders Notları**, Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu, İstanbul, 2008.

⁸² Yücel Candemir, **Dünyada ve Türkiye'de Ulaştırma Öğrenimi**, Cumhuriyet Bilim Teknik Dergisi, Sayı:813, Ekim 2002, s.13.

⁸³ Hasan Özgen, **Lojistik – Ulaştırma İlişkisi**, Yayınlanmamış Ders Notları, Yedi Tepe Üniversitesi, İstanbul, 2009.

Dolayısıyla, ulaştırmada, yükün taşınacağı yer, taşıma zamanı ve taşıma miktarı taşımacılık tipinin seçiminde önemli faktörlerdir. Birden fazla taşımacılık modunun kullanılabildiğı alanlarda ise maliyet önemli bir taşıma tipi seçim kriteri olarak değerlendirilir. Güvenilirlik, taşıma maliyeti, hız, kalite ve emniyet ulaştırma tipinin seçim kriterlerini oluşturmaktadır. En önemli kriter ise maliyettir.

2.1.1. Karayolu Kavramı

Yerleşim merkezlerini karadan birbirine bağlayan yol karayoludur.⁸⁴ Karayolu, trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, yol, otoyol, köprüler ve benzeri yapı ve alanlardır.⁸⁵

Karayolu ulaşım sektörü, kendi bünyesinde başlı başına bir ekonomik faaliyet alanı olduğu gibi, diğer bütün sektörlerle de, özellikle diğer ulaşım tipleri ile çok yakın ilişkisi olan önemli bir hizmet sektörüdür. Malın kapıdan kapıya teslimini sağladığı için en çok tercih edilen taşıma tipidir.⁸⁶ Bu özelliğinin yanında, aktarmalı taşımanın sözkonusu olduğu durumlarda demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşımını tamamlayıcı bir role sahiptir.

2.1.2. Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Sektörü

Karayolu taşıma sistemleri; teknoloji, şebeke ve ağlar, ulusal ve uluslararası kural ve düzenlemeler, enformasyon ve iletişim, lojistik ve hizmet anlayış ve uygulamalarından meydana gelmektedir. Bu sistemler nakliye operatörleri, iç ve dış müşteriler, ekonomik ve sosyal faktörler ile devletin ortaya koyduğu yasal çerçeve ile sürekli etkileşim halindedir. Bir başka deyişle, 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.

⁸⁴ Güncel Türkçe Sözlük, Türk Dil Kurumu, www.tdk.org.tr (23.09.2009)

⁸⁵ Ulaştırma Bakanlığı, **Karayolu Taşıma Yönetmeliğı**, www.kugm.gov.tr (23.09.2009)

⁸⁶ DPT, **Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu** , 2001, s.5.

Karayolu taşımacılığı ülke sınırları içersinde yapılabileceği gibi, uluslararası da olabilir. Uluslararası eşya taşımacılığı ülke dışında ülkeye dışalım ürünlerinin nakli şeklinde, ülkenin dışsattım ürünlerinin yurt dışına sevki şeklinde veya bir ülkeden bir başka ülkeye transit taşımacılık şeklinde yapılabilir.

Uluslararası karayolu eşya taşımacılığı, bir ülkeden veya bir ülkeye karayoluyla yapılan taşımalar; bir ülke üzerinden karayoluyla yapılan transit taşımalar; bir ülkeye denizyolu, demiryolu ve havayolu ile gelip karayolundan üçüncü ülkelere yapılan taşımaları kapsamaktadır.⁸⁷

Uluslararası karayolu eşya taşımacılığı dünya ticaretinin oluşması ve gelişmesi açısından çok büyük önem taşımaktadır. Tarihi İpek Yolu bunun en iyi örneklerinden biridir. Doğu'nun ipeği ile baharatının kervanlarla Batı'ya taşınması, Çin'den Avrupa'ya ulaşan ticaret yollarını oluşturmuştur. Bunun ötesinde, İpek Yolu 2000 yıldan beri bölgede yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırkların da izlerini taşımakta ve olağanüstü bir tarihsel ve kültürel zenginlik sunmaktadır. Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra, İpek Yolu'nun hem bir ticaret yolu, hem de tarihsel ve kültürel değer olarak yeniden canlandırılması gündeme gelmiş, bu yol boyunca inşa edilmiş ve artık kullanılmayan yapıların, yeni işlevler kazandırılarak korunmaları ve yaşatılmaları için çalışmalar başlamıştır.⁸⁸

⁸⁷ UND, **Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı Belgesi Kullanım Kılavuzu**, UND Yayınları, İstanbul, 2009, s.4.

⁸⁸ www.kultur.gov.tr (04.12.2009)

Şekil 5. İpek Yolu



Kaynak: <http://www.silkroadproject.org/tabid/177/default.aspx> (09.12.2009)

2.1.3. Ulaştırma Koridorları

Ulaştırma koridoru⁸⁹, iki veya daha çok bölge arasında ticari ve ekonomik anlamda ulaşım ve erişimi sağlayan bağlantı kanalı olarak tanımlanabilir. Ticaretin yapıldığı her yerde ulaştırma koridoruna ihtiyaç vardır. Ulaştırma koridorları hem daha düşük maliyetlerle, hem de bütün bölgeler arasında ticaret yapma imkanı sağlar. Koridorlar farklı bölgeleri aynı sistemin içerisinde, bazen de yerel bir ağın parçası olarak birleştirir.⁹⁰

Ulaştırma koridoru kavramı, başlıca dağıtım merkezleri arasındaki yük trafiğinin toplanması ve ulaştırmadaki oldukça uzun mesafeler ile ortaya çıkmıştır.⁹¹ Coğrafi ve tarihi şartlar bölgeler arasında eşitsizlikler oluşturmaktadır ki, bu

⁸⁹ Bu çalışmada “Ulaştırma koridoru” kavramı yük taşımacılığı ile kısıtlanmıştır.

⁹⁰ Hakkı Kişi, Günel Önce, Gökmen Ahmet Ersoy, **Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Doğu Karadeniz Limanlarının Transit Ticaretteki Rolünün Bölge Ekonomisine Etkileri**, Doğu Karadeniz Bölgesi Kalkınma Sempozyumu, Karadeniz Teknik Üniversitesi, 2005, s.232.

⁹¹ AB Yük Lojistiği Eylem Planı 2007,

http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/doc/action_plan/2007_com_logistics_action_plan_en.pdf (05.03.2010)

eşitsizlikler de ekonomik, demografik gelişmeler ve ulaşım kolaylıkları ile bir ölçüde azaltılabilmektedirler.⁹² Ulaştırma koridorları bir bölgedeki ekonomik faaliyetlerin bütünleşmesini gerçekleştirerek bu eşitsizlik seviyesinin düşürülmesini sağlar.⁹³

Bir ulaştırma koridoru, toplama merkezleri arasında deniz, iç su yolu, kara ve hava ulaştırma sistemlerinin değişik kombinasyonlarından meydana getirilen yollar setidir.⁹⁴ Bu setlere değişik güzergahları birbirine bağlayan otobanlar, tren hatları ve ya kanallar gibi daha kısa mesafeli bağlantılar da dahildir.

Ticaretin gerçekleştirilmesi amacıyla oluşturulan ulaştırma koridorlarının en önemli özelliği, üzerlerinde sürekli bir yük akışının bulunmasıdır. Bu yükler aynı olduğu gibi, farklı ulaştırma modları ile de taşınabilmektedir.

Ticaretin küreselleşmesi ile beraber ulaştırma koridorlarının uluslararası önemi daha da artmıştır.

2.1.4. Lojistik Köyler

Küreselleşme ile birlikte artan yük taşımaları, tüm yerel üretim bölgeleri arasında artan rekabet, sektörleri daha etkin ve verimli lojistik çözümleri aramaya sevk etmiştir. Bu da, darboğazların aşılması, yetersiz ekonomik büyüme ile maliyetlerin orantısızlığının önüne geçilmesini gerektirmiştir.

Sözkonusu noktada, küresel ticarete “lojistik merkezler ya da yük köyleri” ile aynı anlamda kullanılan “lojistik köyler”in önemi ortaya çıkmıştır.

Bir lojistik köyü hem ulusal, hem de uluslararası düzeydeki nakliye, lojistik ve eşya dağıtımı ile ilgili tüm faaliyetlerin muhtelif işleticiler tarafından yürütüldüğü belirli bir bölgeyi tanımlamaktadır.⁹⁵

Bir başka tanımında “lojistik köy”, iyi planlanmış ve iyi yönetilen, yük taşımalarıyla alakalı tüm faaliyetlerin, bu amaçla inşa edilmiş ortak bir alan içerisinde yoğunlaşması ya da kümelenmesi olarak tarif edilmektedir.⁹⁶ Bu faaliyetler

⁹² Brian Stewart Hoyle, **Transport and Development**, MacMillan Press, London, 1973, s.22.

⁹³ İsmail Bilge Çetin, **Deniz Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgi Analizleri: Türkiye-Almanya-Çin Uygulaması**, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2007, s. 27.

⁹⁴ Douglas K. Fleming, **A Geographical Perspective of the Transshipment Function**, IAME Konferansı, Kanada, 1999

⁹⁵ The European Association of Freight Villages, <http://www.freight-village.com/definition.php> (08.06.2010)

⁹⁶ Evren Bingöl, **Lojistik Köyler Raporu**, UND Yayınları, İstanbul, 2009, s.3

arasında dağıtım merkezleri, depolar ve antrepolar, ulaşım terminalleri, bürolar ve bu faaliyetleri destekleyen kamu hizmetleri, park sahaları ve hatta oteller ve restoranlar gibi diğer tesisler vardır.

Lojistik köyler genellikle metropol bölgelerin dışında kalan ve limanlar, havaalanları, demiryolları gibi farklı taşıma türleri bağlantılarına yakın konumda bulunan alanlardan seçilmektedir. Bu köylerde nakliye ve lojistikle ilgili faaliyetleri gerçekleştiren işleticiler, bölgelerde inşa edilmiş olan binaların - antrepolar, dökme yük merkezleri, depolama alanları, bürolar, araç parkları v.s. -sahibi ya da kiracıları olabilmektedir. Ayrıca, serbest rekabet kuralları doğrultusunda, bir lojistik köyünün her firmanın ilgili tüm faaliyetlerle iştigal edebilmesine olanak sağlaması ve bu işlemlerin gerçekleştirilmesi için gereken tüm kamusal tesislerle donatılmış olması öngörülmektedir. Buna, mümkün olduğu takdirde, gerekli personel ve ekipman gibi kamu hizmetleri de dahildir. Lojistik köylerin geliştirilmesi, birbiriyle doğrudan bağlantısı olmayan bir takım kullanıcılar tarafından gerçekleştirilen eşya hareketlerinin bir ölçek ekonomisi kapsamında yönetilmesi açısından önemli faydaları da beraberinde getirmektedir. Bir ulaşım terminali etrafında bulunan aynı tesislerin ve ekipmanın kullanılması sonucu maliyetler düşmekte ve taşımaların güvenilirliği ve sağlıklı gerçekleşmesi sağlanmaktadır.

2.2. ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ BAŞLICA ULUSLARARASI KURULUŞ VE KONVANSİYONLAR

Çalışmanın bu bölümünde karayolu taşımacılığı ile ilgili mevcut uluslararası kuruluş ve konvansiyonlar; bunların oluşturulma amaçları, idari yapıları, çalışma kapsamaları, taraf ülkeleri hakkında bilgi verilmiştir.

2.2.1. Uluslararası Kuruluşlar

Üretim ve ticaret giderek küreselleşirken, ticaretin ve taşımacılığın kolaylaştırılmasına yönelik çalışmalar da artmakta ve yaygınlaşmaktadır. Bu bölümde sözkonusu amaçlara yönelik olarak faaliyet gösteren, “taşımacılık ve

lojistik” sektörü açısından en fazla öne çıkan çeşitli uluslararası ve hükümetlerarası kuruluşlar incelenmiştir.

2.2.1.1. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ)

II. Dünya Savaşı sonrasında sanayileşmiş ülkelerin, ürünlerini geniş pazarlara ulaştırma amacı doğrultusunda, “uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi” giderek önem kazanmaya başlamış; aynı zamanda uluslararası ticaretin genel-geçer kurallarla düzenlenmesi ve kontrol altına alınması amaçlı çalışmalara da hız verilmiştir.

Bu doğrultuda küresel ticaret alanında ilk tarife indirimi görüşmeleri 1947 yılında başlamış ve sonuçta 30 Ekim 1947 tarihinde Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Antlaşması (GATT) imzalanmış, 10 Ocak 1948 tarihinde de yürürlüğe girmiştir.

GATT’ın yürürlüğe girmesini takiben ortalama tarife seviyesi toplam yedi görüşmeyle kademeli olarak indirilmiştir. Uruguay Round (Müzakere Turu) bu başarılarla bir yenisini eklemiştir. Ortalama tarife seviyeleri önemli ölçüde düşerken, genel bağlı tarife seviyeleri de önemli miktarda artmıştır.

1948 yılındaki kuruluşundan 01.01.1995’e kadar geçen sürede GATT, uluslararası ticareti düzenleyen ve üzerinde anlaşılan tek uluslararası çok taraflı sözleşme olmuştur. GATT, ticari ilişkilerde rekabeti bozan ve ticaret kısıtlayan engellerin görüşülerek kaldırıldığı en önemli uluslararası platform olmuştur.

GATT üye ülkeler açısından bağlayıcılığı olan bir kurum olmadığı için uzun vadede üye ülkeler için bağlayıcılığı ve yaptırımları olan bir örgütün kurulacağı da hedeflenmiştir. Müzakere turlarından oluşan GATT sistemi, 1 Ocak 1995 tarihinde Dünya Ticaret Örgütü’nün (DTÖ) kurulmasına yol açmıştır. 1947 GATT antlaşması, 1995 yılının sonuna kadar yürürlükte kalmıştır ve tüm GATT üyelerinin DTÖ antlaşmasını kabul etmeleri için gerekli süre sağlanmıştır.

Türkiye de gerekli yasal düzenlemeleri yapmış, DTÖ Kuruluş Antlaşması’nı 26.1.1995 tarih ve 4067 sayılı Kanunla onaylamıştır. Antlaşma 31.12.1995 tarihinden itibaren geçerlilik kazanmıştır.

DTÖ’nün amaçları, kurumun Kuruluş Antlaşması’nın önsözünde açıklanmıştır. Bu amaçları, GATT’ın amaçları ile büyük benzerlik göstermektedir:

- Üyelerin, karşılaştırmalı üstünlük ilkesine dayalı serbest ticaretin dinamik ve statik yararlarından en üst düzeyde yararlanmasını sağlayarak, tüm Dünyada hayat standardını yükseltmek, Dünya ticaretinde ciddi bir liberalizasyon ve genişlemenin sağlanması,
- İstihdamı artırmak ve istikrarlı bir şekilde artan reel gelir ve reel talep hacmini yükseltmek,
- Mal ve hizmet ticaretini önleyen engelleri aşamalı olarak kaldırarak üyeler arasında mal ve hizmet ticaretini geliştirmek,
- Dünya kaynaklarının sürdürülebilir kalkınma hedefine en uygun şekilde dağıtımını sağlamak üzere, üretim ve çevre standartları ve sözleşmeleri oluşturmak, önlemler almak, çevreyi korumak,
- Farklı ekonomik düzeydeki ülkelerin ihtiyaç ve endişelerine cevap verecek şekilde mevcut kaynakları geliştirmek,
- Gelişme yolundaki ülkelerin ve özellikle azgelişmiş olanların artan dünya ticaretinden ekonomik kalkınma ihtiyaçları ile orantılı bir pay almalarını sağlamak,
- Karşılıklı çıkar esasına dayalı ve gümrük tarifelerinde ve ticaretin karşılaştığı diğer engellerde önemli indirimler sağlamak ve uluslararası ticarete ayırımcı muameleyi ortadan kaldırmak amacıyla antlaşmalar yapmak,
- Uruguay Çok Taraflı Ticaret Müzakereleri'nin sonuçlarını içeren, bütünleştirilmiş, uygulanabilir ve kalıcı bir Çok Taraflı Ticaret Sistemi geliştirmek ve Çok Taraflı ticaret sisteminin ana ilkelerini korumayı amaçlamak,
- Sübvansiyonlar, anti-damping, gümrük kıymeti ve ticarete teknik engeller konuları ile koruma önlemleri alanında çok taraflı ilke ve kuralların geliştirilmesi,
- GATT'da da var olan Anlaşmazlıkların Çözümü Mekanizmasının iyileştirilmesi,
- Ticaretle bağlantılı Fikri Mülkiyet Hakları ve Ticaretle bağlantılı Yatırım Önlemleri için yeni kurallar oluşturulması, Fikri mülkiyet haklarında asgari normlara uyulmasının sağlanması,
- Tarımda ihracat sübvansiyonları ve iç destek seviyesinin aşağı çekilmesi,

- Belirli bir geçiş döneminden sonra dokuma ve hazır giyim sektöründe miktar kısıtlamalarının kaldırılması,
- Gönüllü ihracat kısıtlamalarına son verilmesi.

DTÖ nezdindeki müzakere turları Türkiye adına Dış Ticaret Müsteşarlığı koordinasyonunda yürütölmektedir.

2.2.1.2. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomi Komisyonu

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomi Komisyonu, Ekonomik ve Sosyal Konsey'in 28 Mart 1947 tarihindeki 4. dönem toplantısında 36/4 No.lu kararla Birleşmiş Milletlerin beş bölgesel ekonomik komisyonundan biri olarak ekonomik problemleri çözümlmek; istatistikler toplamak; teknik bilgi değişimini sağlamak; çevre ve ulaşım konusunda ayrıntılı konvansiyonlar hazırlamak ve taşıt üretimini ve ticareti kolaylaştırıcı bir yönetim sağlamak amacıyla kurulmuştur. Ticaret ile ulaşım için gerekli norm ve standartlar koymak; üye ölkeler ile bölge dışındaki ölkeler arasındaki işbirliğini desteklemek ve piyasa ekonomisine geçen ölkelere bu geçişte dünya ekonomileri ve Avrupa ile entegrasyonlarında yardımcı olmak Komisyon'un bir diğer önemli amacını oluşturmaktadır.⁹⁷ BM/AEK'nin yukarıda ifade edilen faaliyetlerine 70'ten fazla uluslararası mesleki örgüt ve hükümet dışı kuruluş iştirak etmektedir.

Komisyon önceliklerine ve hedeflerine bağlı olarak çevre, kara taşımacılığı, istatistik, ticaret, kereste, insan yerleşimleri, sürdürülebilir enerji, teknik işbirliği ve ekonomik işbirliği ve kalkınma komitelerini tesis etmiştir.⁹⁸

BM/AEK Kara Ulaştırma Komitesi, taşımacılık konularında hükümetlerarası bir platform oluşturmakta, bir yandan taşımacılığın çevre ve güvenliğe etkileri, diğer yandan ise uluslararası taşımacılığın kolaylaştırılması ve geliştirilmesi için hükümet çalışmalarının artmasını sağlamaktadır.⁹⁹ Tüm bu çalışmalar, komiteye bağlı olarak çalışan ve karayolu taşımacılığı, karayolu güvenliği, karayolu aracı yönetmelikleri, kombine taşımacılık, taşımacılığı etkileyen gümrük meseleleri ve tehlikeli yük taşımacılığı gibi konularda uzmanlaşmış olan yardımcı organlar tarafından

⁹⁷ BM/AEK, <http://www.unece.org/about/about.htm> (22.04.2009)

⁹⁸ BM/AEK, <http://www.unece.org/oes/nutshell/Organizational-structure.pdf> (25.07.2009)

⁹⁹ UND, **ÜDY3 Eğitim Kitabı**, UND Yayınları, İstanbul, 2006, s.687.

gerçekleştirilmektedir. Hükümetler tarafından yürütülmekte olan sözkonusu çalışmalar sayesinde çok sayıda uluslararası antlaşma ve sözleşmeler imzalanmakta ve uygulanmaktadır. Pek çoğu sürekli güncellenmekte olan bu antlaşma ve sözleşmelerin taraf devletler açısından hukuki bağlayıcılığı bulunmaktadır.

2.2.1.3. Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı

UBAK, Avrupa içi taşımalarda çıkan sorunlar konusunda ortak bir anlayışa varmak amacıyla 1953 yılında Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilatı nezdinde kurulmuştur. Amacı; büyük Avrupa üzerinde ekonomik ve teknik açıdan etkin, en yüksek emniyet ve çevre standartlarına uygun ve sosyal konuları önemseyen entegre bir ulaştırma sisteminin oluşturulmasına yardımcı olmaktır.

Türkiye UBAK'ın kurucu üyeleri arasında yer almaktadır.

Mayıs 2006 tarihinde Dublin'de yapılan UBAK Bakanlar Konseyi toplantısında daha fazla ülkeyi kapsamak amacıyla alınan bir karar ile Uluslararası Taşıma Forumu oluşturulmuştur.¹⁰⁰ Forumu 52 ülke tam üyelik statüsü, 1 ülke ise gözlemci statüsü ile katılmaktadır. Gelecekte bu Forumu Çin, Hindistan ve Brezilya gibi yeni gelişen pazarlar ve dünyada giderek daha etkin bir şekilde öne çıkan ekonomiler davet edilmiş olup; başka ülkelerin de katılması beklenmektedir.

Forumun amacı, ulaştırmanın ekonomi ve toplum için hayati önemine uluslararası dikkat çekmek ve ulaştırma ve lojistiğin temel politik karar alma sürecine entegre edilmesinin kolaylaştırılmasıdır.

Avrupa sınırları içerisinde artan mal trafiğini karşılayabilmek amacıyla tüm taşımacılık modlarında işbirliklerini hedefleyen konferans üyeleri 1973 yılında çok taraflı UBAK belgesi kullanımı kararı almış ve bu karar doğrultusunda; 1974 yılında toplam 385 adet UBAK belgesi deneme amaçlı kullanıma sunulmuştur.¹⁰¹

UBAK, Üye ülkeler arasında uluslararası karayolu taşımacılığının daha hızlı, verimli ve sınırlamalara tabi tutulmadan gerçekleştirilmesini ve üye ülkeler arasındaki ticaretin daha da geliştirilmesini amaçlamaktadır. Bu çok taraflı kota sistemi sayesinde üye ülkeler arasında, sınırlı sayıda tahsis edilen geçiş belgesi kotalarına bağlı kalmadan ikili, transit taşımalar ve 3. ülke taşımaları

¹⁰⁰ UTF, <http://www.internationaltransportforum.org/about/aboutintro.html> (25.07.2010)

¹⁰¹ UND, **UBAK Belgesi Kullanım Kılavuzu No 4**, İstanbul, 2005, s.8.

gerçekleştirilmesi sağlanmaktadır. UBAK Belgelerinin çok taraflı olma özelliği ayrıca boş sefer sayısının azaltılması yoluyla taşıtların en makul şekilde kullanımına da yardımcı olmaktadır.

Ülkelere göre UBAK kotalarının belirlenmesi aşamasında nüfus, GSMH, yıllık karayoluyla taşınan yük miktarının ton X km cinsinden ifadesi, UBAK bütçesi içerisindeki pay gibi kriterler dikkate alınmaktadır.

2.2.1.4. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği

23 Mart 1948’de kurulan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği - IRU, 73 ülkede 179 üyesiyle yerel ve küresel çapta faaliyet göstermektedir.

IRU ulusal dernekler aracılığıyla dünya genelinde karayolu taşımacılığı sektörünü temsil etmektedir. IRU otobüs işletmecilerinden, taksilere ve kamyonlara, büyük taşımacılık filolarından araç sahibi sürücülere kadar birçok sektörün sorunlarını ve ihtiyaçlarını dile getirmektedir. Karayolu taşımacılığını etkileyen kararların alındığı uluslararası platformlarda, sektörün çıkarlarını savunmaktadır. Yüksek mesleki standartların geliştirilmesi ve benimsenmesi, karayolu taşımacılığının güvenlik düzeyinin ve çevrenin korunmasına katkının artırılması, kişilerin ve malların hareketliliğinin sağlanması yönünde çalışmalar gerçekleştiren IRU, ayrıca, araçların çıkış yaptıkları sınır kapısında kontrol edildikten sonra varış noktasına kadar, yol boyunca geçiş yapılan diğer sınır kontrollerinin yapılmasına ihtiyaç duyulmadan geçebilmelerine olanak sağlayan TIR sisteminin de uluslararası garantörü durumundadır. Birlik, karayolu taşımacılığına ilişkin prosedürlerin basitleştirilmesi ve uyumlaştırılması, uluslararası ticaret ve taşımacılığın önündeki engellerin kaldırılması için çalışır; ulusal ve uluslararası mevzuatta meydana gelen değişikliklerden sektörü haberdar eder. IRU asil ve yedek üyelerden oluşmaktadır. Asil üyeler ulusal karayolu taşımacılığı derneklerinden oluşur. Araç üreticileri ve kombine taşımacılık şirketleri ise yedek üyeler kategorisinde yer alırlar. IRU Genel Kurulu yılda iki kez toplanır ve izlenecek politikalara ilişkin önemli kararlar alır. IRU’daki Yolcu Taşımacılığı Konseyi, otobüs veya taksi ile profesyonel yolcu taşımacılığını, Eşya Taşımacılığı Konseyi ise başkası veya kendi namına yük taşımacılığını temsil eder. İki konseyin temsilcilerinden oluşan IRU Başkanlık

Divanı, genel yönetim ve finansal konulardan sorumludur. Divan, ayrıca, Genel Kurul'a politikalar ve diğer konulara ilişkin öneriler sunar.¹⁰²

Türkiye'yi IRU'da TIR Sistemi Ulusal Kefil Kuruluşu sıfatıyla TOBB, sektör temsilcileri olarak da UND ve Tüm Otobüs İşletmecileri Derneği temsil etmektedir.

2.2.1.5. Taşıma İşleri Komisyoncuları Dernekleri Uluslararası Federasyonu (FIATA)

İngilizce adı International Federation of Freight Forwarders Associations olan FIATA, 1926 yılında Viyana'da kurulmuş bir hükümet dışı örgüt olup, 150 ülkede yaklaşık 8-10 milyon kişiyi istihdam eden ve "Ulaştırmanın Mimarları" olarak bilinen yaklaşık 40.000 taşıma işleri komisyoncusu ve acentesini temsil etmektedir. BM/AEK nezdinde istişare statüsü mevcuttur. Ayrıca, IRU, DTÖ, DGÖ, Uluslararası Demiryolları Birliği gibi uluslararası kuruluşlarda taşıma işleri komisyoncuları ve acentelerinin çıkarlarını temsil eder.¹⁰³

FIATA tarafından dünya çapında taşıma işleri komisyoncuları tarafından kullanılmak üzere yeknesak bir standart oluşturmak üzere bazı belgeler ve formlar oluşturulmuştur.

FIATA üyesi olan derneklerin %70'i FIATA konşimentosu düzenleme yetkisine sahiptir. Bu belge, dünya çapındaki taşıma işleri komisyoncuları tarafından en yaygın şekilde tanınan, birden çok taşıma türünde geçerli belgedir.

FIATA'nın Türkiye temsilcisi olan UTİKAD, 26.08.1992 tarihinde yaptığı müşterek sözleşmeyle FIATA'nın multimodal ticari belge ve formlarının Türkiye hudutları içinde taşıma işleri organizatörleri nezdinde basım ve dağıtım lisans hakkını elde etmiştir. Bu sözleşme, aynı zamanda, FIATA'nın Türkiye'de henüz kullanılmayan FCT, FWR, FWB, STD, SIC, FFI gibi belgelerin basımı ve dağıtımını için geçerlidir.

¹⁰² IRU, www.iru.org (30.07.2009)

¹⁰³ FIATA, www.fiata.com (30.07.2009)

2.2.1.6. Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA)

AB TACIS-TRACECA Programı, 1993 yılında Avrupa Komisyonu, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan hükümetlerinin katılımı ile Brüksel'de düzenlenen konferansta (Brüksel Deklarasyonu,1993), bu ülkelerin ticareti ve ulaştırmayı güçlendirmek ve uluslararası ekonomiyle bütünleşmelerini sağlamak için formüle edilmiştir.¹⁰⁴ Kısaca tanımlanırsa, TRACECA koridoru sürekli gelişen ve ilerleyen, yaşayabilir alternatif ulaştırma sistemidir. TRACECA “Tarihi İpek Yolu”nun restorasyonu, İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması amacıyla çok modlu ulaşım için şekillendirilen ve geliştirilen bir doğu-batı koridorudur. Bölgedeki ticareti geliştirmek için üye ülkeler arasındaki işbirliğinin teşvik edilmesi; Avrupa, Karadeniz, Kafkasya, Hazar Denizi ve Asya bölgelerinde ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaştırma bağlantılarının gelişimi; uluslararası yol, hava ve demiryolu ve de ticari denizcilik konularını içeren ulaştırma pazarına girişleri kolaylaştırmak; malların, yolcuların ve hidrokarbonun uluslararası taşınmasını teşvik etmek; trafik ehemmiyetinin, malların güvenliğinin ve çevresel korumanın garanti edilmesi ve değişik ulaştırma modları arasında eşit rekabet oluşturma isteği programın esas amaçlarını ortaya koymaktadır.¹⁰⁵ 8 Eylül 1998 tarihinde, Türkiye, Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan’ın da katılımıyla toplam 12 ülkenin devlet ve hükümet başkanları tarafından, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridorunun Geliştirilmesi İçin “Çok-Taraflı Temel Antlaşma (MLA)” imzalanmış olup, bu antlaşma TRACECA Programı’nın uygulanmasına temel teşkil etmektedir. Türkmenistan TACIS-TRACECA Programına katılımcı olmakla birlikte, MLA’ya taraf değildir. Yakın zamanda koridora İran ve Afganistan’ın da dahil olması planlanmaktadır. 2000 yılında, Temel Antlaşmanın (MLA) hükümlerini uygulamak ve tamamlamak için TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu (IGC), 2001 yılında ise IGC’nin yürütme organı olarak görev yapan IGC TRACECA Daimi Sekreterliği (PS) Azerbaycan / Bakü’de kurulmuştur. Daimi Sekreterliğin her üye ülkede Daimi Temsilcileri (Ulusal Sekreterlikler) bulunmaktadır.

¹⁰⁴ TRACECA, <http://www.traceca.org.tr/tra/traceca-anasayfa> (30.10.2010)

¹⁰⁵ a.g.k.

Başlangıçta, TRACECA kurumsal yapıları AB tarafından finanse edilmiştir. Ancak, AB fonları çerçevesinde yapılan temel değişiklikler nedeniyle 2006 sonrasında TACIS TRACECA Programı'nın sone erdirilmesi kararlaştırılmıştır. Bu tarihten itibaren, bütçe aşama-aşama üye ülkelere devredilmeye başlamıştır. 2006 yılında TRACECA'nın Daimi Sekreteryasının bütçesinin %75'den fazlası üye ülkelerin katkıları tarafından karşılanmıştır.¹⁰⁶

2.2.2. Uluslararası Konvansiyonlar

Ülkeler arasında ticaret hacminin büyümesi ile uluslararası karayolu taşımacılığı dünyanın en dinamik sektörleri arasında yer almıştır. Dolayısıyla, sektörde karşılaşılan bürokrasi, güvenlik gibi engellerin aşılması, sınır geçişlerinin kolaylaştırılması, teknik sorunların ortadan kaldırılması ve bütün bunların yanı sıra, çevreci bir yol izlenmesi için geçen süre zarfında bir dizi uluslararası konvansiyon imzalanmıştır. Kamu ve özel sektör kuruluşlarının ortak girişimleri sonucu ortaya çıkan bu konvansiyonlar sayesinde uluslararası karayolu taşımaları alanda önemli başarılar kaydedilmiştir.

2.2.2.1. CMR Konvansiyonu

Orijinal adı “Convention Relative Au Contrat De Transport International De Marchandises Par Route” olan, “Convention On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road” veya “Karayoluyla Uluslararası Yük Taşımacılığına İlişkin Sözleşme” 2 Temmuz 1961 tarihinde yürürlüğe girmiştir.¹⁰⁷

Konvansiyonun en önemli amacı, nakliyecinin sorumluluğuna yönelik tek tip bir düzenlemenin oluşturulmasıdır.¹⁰⁸

Konvansiyon, malların alındığı yer ile teslim edileceği yerin en az biri akit taraf olan iki farklı ülkede bulunduğu takdirde ve ücret karşılığında karayoluyla eşya taşımacılığına yönelik her taşıma sözleşmesi için geçerlidir. Yani bir akit ülkede başlayan yada sona eren ve başkası hesabına gerçekleştirilen her türlü uluslararası karayolu eşya taşımalarının bazı istisnalar haricinde CMR kurallarına tabi olacağı

¹⁰⁶ a.g.k.

¹⁰⁷ Engin Erdil, **CMR Konvansiyonu Şerhi**, Vedat Yayınevi, İstanbul, 2007, s.10

¹⁰⁸ Tunay Köksal, Yalın Özkara, **Uluslararası Lojistik Hukuku**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2010, s.23

demektir. Posta gönderileri, cenaze taşımaları, ev taşımaları ve özel eşyaların taşınması bu istisnaları oluşturmaktadırlar. Kendi hesabına yapılan taşımalar CMR kapsamına dahil edilmemektedir.¹⁰⁹

Konvansiyonda nakliye sözleşmesi kavramı, ücret karşılığı taşımalar, malların alınacağı yer ile teslim edileceği yerin iki farklı ülkede bulunması zorunluluğu, araç kavramı, eşya kavramı gibi unsurlar ayrı-ayrı ele alınmaktadır.

CMR, karayoluyla araçlar içerisinde yapılan taşımalar için geçerli olup, konteynerler bunlara dahil değildir. Ayrıca, çok seçenekli ve kombine taşımacılık hallerinde, CMR Konvansiyonu tüm taşıma için geçerli olmaktadır.

Konvansiyon, sözleşmenin bir taşıma belgesi düzenlenerek teyit edilmesi gerektiğini belirtmektedir. Taşıma Belgesi uygulamada kara nakliyecisi tarafından düzenlenmekte olup, üzerine satış ile ilgili çeşitli kaynaklardan temin edilmiş notlar düşülmektedir. Bilgilerin çoğu ihracatçı ile ilgili olduğun için bilgilerin doğruluğundan sözkonusu ihracatçı sorumludur. Taşıma Belgesi, biri ihracatçı, biri mallar ve biri de nakliyeciyeye ait olmak üzere 3 asıl nüsha olarak düzenlenir; yükletici ve taşıyıcı tarafından imzalanır.¹¹⁰

İhracatçı, Taşıma Belgesindeki ayrıntıların doğruluğundan, malların kusursuz ambalajlanmasından, gümrüğe ibraz edilecek olan gerekli belgelerin hazırlanmasından, alıcının taleplerinin vaktinde yerine getirilmesinden ve tehlikeli eşya bilgilendirmesinden sorumludur. Nakliyecisi ise, malları devraldığı zaman beyan edilen bilgilerin doğruluğunu kontrol etmekle yükümlüdür. Aynı zamanda, nakliyecisi, malları devraldığı tarih ile teslim ettiği tarih arasındaki sürede malların kaybı, zarar görmesi veya gecikmesinden, ayrıca, hizmetli, acente ve taşeronların eylemlerinden de sorumludur. Zararın, kaybın hatalı teslim, korumada ihmal, eksik belgeleme, kusurlu ambalaj gibi nedenlerden kaynaklanması halinde nakliyecisi her hangi bir tazminat ödemez.¹¹¹

Türkiye'nin CMR'ye taraf olması 07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı Kanunla uygun bulunmuş olup; CMR Konvansiyonu ile birlikte, bu Sözleşme'nin eki olan 05.07.1978 tarihli Protokole taraf olmuştur.

¹⁰⁹ BM/AEK, http://www.unece.org/trans/conventn/cmr_e.pdf33 (06.09.2009)

¹¹⁰ Alihan Aydın, **CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar Ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Beta Yayınevi, İstanbul, 2008, s.28.

¹¹¹ Aydın, a.g.k.,s.29

2.2.2.2. TIR Sözleşmesi

Orijinal adı “Convention Douaniere Relative Au Transport International De Marchandises Sous Le Couvert De Carnets TIR (Convention TIR), İngilizce’si “Convention On The International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets (TIR Convention, 1975) olan TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşımacılığına Dair Gümrük Sözleşmesi (TIR Konvansiyonu) şüana kadar uygulanan en başarılı devletlerarası antlaşmalardan biridir.

“TIR”, Fransızca “Transports Internationaux Routiers” kelimelerinin baş harflerinin birleşmesinden oluşmakta ve “Uluslararası Karayolu Taşımacılığı” anlamına gelmektedir. TIR Sözleşmesi çalışmaları, İkinci Dünya Savaşı’nın hemen sonrasında BM Avrupa Ekonomi Komisyonu himayesinde başlamış, ilk antlaşma 1949’da az sayıda Avrupa ülkesi arasında imzalanmıştır. Giderek değişen gümrük ve taşımacılık ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla Kasım 1975’de BM/AEK bünyesinde bir gözden geçirme konferansı düzenlenmiş ve 1978 yılında yürürlüğe girmiş olan 1975 TIR Sözleşmesi oluşturulmuştur. Geçen süre zarfında TIR Sözleşmesi en başarılı uluslararası taşımacılık sözleşmesi olduğunu ispatlayarak, mevcut tek evrensel gümrük transit sistemi haline gelmiştir.¹¹²

1975 TIR Sözleşmesi, hükümlerine uygun olarak TIR Karnesi himayesinde eşya taşımasıdır. TIR Karnesi, uluslararası kara taşımacılığını dolayısıyla uluslararası ticaretin kolaylaştırılmasını sağlayan bir gümrük transit belgesidir. Eşya, TIR Karnesi himayesinde hareket noktasındaki gümrük idaresinden, varış noktasındaki gümrük idaresine kadar bir prosedür altında taşınır ve bu prosedüre TIR Sözleşmesi kapsamında "TIR taşıması" denir.¹¹³ Her bir TIR Karnesinin farklı bir referans numarası vardır. İhtiva ettiği sayfa sayısına göre 4, 6, 14 ve 20 yaprak olmak üzere çeşitlere ayrılmıştır. Karne sayfa sayıları, hareket, varış ve transit olarak geçilecek ülke ve/veya gümrük idaresi sayıları göz önüne alınarak, farklı basılmıştır. Bunun için, TIR karnesi açılırken, karneye işlem yapacak olan hareket, transit ve varış gümrük idareleri sayısı hesaba katılmalıdır. Örneğin, 6 yapraklı bir TIR Karnesi 6 gümrük idaresi arasında kullanılabilir. TIR Karnesi tek bir TIR taşıması için

¹¹² Cahit Soysal, Mehmet Tanbaş, **Gümrük ve TIR Mevzuatı**, ÜDY3 Eğitim Kitabı, UND Yayınları, 2009

¹¹³ Köksal ve diğerleri, a.g.k., s.29

düzenlenir. Eşya hareket, transit ve varış gümrüklerine TIR Karnesi ile beraber sunulur. TIR Karnesi usulüne uygun olarak ilgili gümrük idaresine onaylatılır. Bu işlemten sonra TIR Karnesi kefil kuruluşu iletilmek üzere, TIR işlemlerinin yürütüldüğü Oda'ya iade edilir.¹¹⁴ BM/AEK TIR teminat zincirini ve TIR Karnelerinin merkezi basımını organize etme yetkisini IRU'ya devretmiştir. IRU ise TIR Karnelerini her bir akit tarafın yetkili kıldığı ulusal sektörel dernekler aracılığı ile nakliyecilere vermektedir.

Sözleşme, “TIR taşımasının başlangıç ve bitişi arasındaki yolculuğun bir kısmı karayolu ile yapılmak şartıyla bir akit tarafın (ülkenin) hareket noktasındaki gümrük idaresinden bir diğer veya aynı akit tarafın varış noktasındaki gümrük idaresine kadar bir veya daha fazla sınır arasında aktarma edilmeksizin karayolu taşıtları, taşıt dizileri veya konteynerler ile eşya taşıması” olarak kısıtlanmıştır. “Deniz konteyneri”, kombine veya çoklu taşımacılık teknikleri gibi gelişmeler doğrultusunda sözleşme üzerinde bazı değişiklikler yapılmıştır.¹¹⁵

1975 TIR Sözleşmesi'ni kaleme alanların yasal metne, Açıklayıcı Notlar sunmak yoluyla, yorum yapmaları bu konvansiyonun düzgün işleyişinin en önemli sebebidir. Bu notlar Sözleşme'nin tamamlayıcı parçası olup, TIR sisteminin güncel işleyişini sağlamaktadır.

Ayrıca, çok hızlı gelişen teknolojik değişikliklerin getirdiği yolsuzluk veya kaçakçılık gibi olumsuz etkilerini önlemesi için Sözleşme hükümleri sürekli güncellenmektedir.

TIR Konvansiyonu uyarınca, IRU, karayolu taşımacılık sektörünü temsil eden ulusal üye dernekler, bir diğer deyimle, Kefil Kuruluşlar aracılığıyla, TIR transit işlemlerinin yürütülebildiği; bugün itibariyle sayıları 57 olan Taraf Ülkeleri kapsayan uluslararası bir teminat zincirini yönetmektedir. IRU üyesi ulusal dernekler, kendi ulusal gümrükleri ve IRU tarafından yerleşik oldukları ülkenin sınırları içerisinde TIR karnelerinin düzenlenmesinden ve teminatından sorumlu olarak yetkilendirilmiştir.

TIR Sisteminde özellikle 1990'lı yılların başlarında ortaya çıkan suiistimallerin ve usulsüzlüklerin sistemin varlığını tehdit eder boyutlara ulaşması nedeniyle; Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu TIR İdari Komitesi'nin

¹¹⁴ TOBB, <http://www.tobb.org.tr/organizasyon/ticaretvetir/tirata/tirkarnesi.php> (23.11.2009)

¹¹⁵ BM/AEK, <http://www.unece.org/tir/system/history/tir-history.htm> (22.11.2009)

20 Ekim 1995 tarihli Tavsiye Kararı uyarınca, IRU tarafından uygulamaya konulan Safe TIR Projesi, TIR Karnesi ibralarının bilgisayar ortamında kontrolünü ve dolayısıyla suiistimallerin ve usulsüzlüklerin önlenmesini amaçlamaktadır.¹¹⁶

Türkiye 1966 yılında TIR Sözleşmesi'ne taraf olmuş, Bakanlar Kurulu'nun 16.01.1985 tarih ve 85/8993 sayılı kararı ile TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşımaya Dair Gümrük Sözleşmesi Türkiye'de yürürlüğe girmiştir. TIR Sözleşmesi gereğince 85/9449 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ülke Kefil Kuruluşu olarak yetkilendirilmiş ve TIR karnelerini vermekle görevlendirilmiştir.¹¹⁷ TOBB her dört ayda bir Türkiye'deki uluslararası karayolu eşya taşımacılığı verilerini değerlendirerek, bu verilere esasen TIR Karne sayısı belirler ve bu sayıyı IRU'ya bildirir. IRU ise bu sayı doğrultusunda TOBB'a TIR Karnesi gönderir. TOBB'a gelen TIR Karneleri Ticaret Odaları aracılığı ile uluslararası taşıma yapan nakliye firmalarına satılır.

2.2.2.3. ADR Konvansiyonu

Orijinal adı “Accord Européen Relatif Au Transport International Des Marchandises Dangereuse Par Route”, İngilizcesi “European Agreement Concerning The International Carriage of Dangerous Goods by Road” olan Tehlikeli Maddelerin Uluslararası Karayolu Taşınmacılığına Dair Avrupa Antlaşması, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından düzenlenmiş bir konvansiyon olup, taraf ülkelerin toprakları üzerinden ya da sınırları arasında gerçekleştirilen tehlikeli madde taşımalarını kapsamaktadır. ADR Konvansiyonu 30 Eylül 1957 tarihinde Cenevre'de imzalanmış ve 29 Ocak 1968 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Konvansiyon, 21 Ağustos 1975 tarihinde New York'ta Madde 14 (3)'te değişiklik öngörerek imzalanan ve 19 Nisan 1985 tarihinde uygulamaya konan bir Protokolle değiştirilmiştir.

Doğal özellikleri veya taşıma esnasındaki durumları sebebiyle; genel emniyet düzenini, özellikle, umumu, önemli malları, tüm canlıları ve çevreyi tehlikeye sokan, bu nedenden dolayı “tehlikeli madde” olarak tanımlanan maddelerin karayolları ile taşıma standart ve kurallarını kapsayan ADR, devletlerarası bir antlaşmadır. ADR

¹¹⁶ IRU, http://www.iru.org/index/en_marmy_budapest01022007 (07.11.2009)

¹¹⁷ , TOBB, **TIR Sözleşmesi Uygulama Esasları**, <http://www.tobb.org.tr/organizasyon/hukukmusavirligi/esaslar/TIRSOZLESMESSIUYGULAMAESASLARI.doc> (07.11.2009)

Konvansiyonu'nun amacı, karayoluyla uluslararası taşımacılıkta güvenliğin artırılması; tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin BM tavsiyelerine dayanarak tehlikeli atıklar dahil olmak üzere tehlikeli malların sınıflandırılması, paketlenmesi, etiketlenmesi ve test edilmesiyle alakalı hükümlerin, diğer taşıma şekilleri ile uyumlu biçimde ortaya koyulması; karayoluyla tehlikeli mal taşıyan araçların yapımı, donanımı ve işleyişine yönelik koşulların ortaya konmasıdır.¹¹⁸

Konvansiyon, tüm Birleşmiş Milletler, BM Avrupa Ekonomik Konseyi (UN/ECE) üye ülkelerine ve diğer Avrupa ülkelerinin yanı sıra BM/AEK faaliyetlerine katılmaya çağrılan BM üyesi ülkelere açıktır. 2011 yılı itibarıyla ADR Antlaşması'na 27 AB üyesi, İzlanda, Norveç, İsviçre, Andorra, Liechtenstein, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Sırbistan, Karadağ, Arnavutluk, Makedonya, Rusya Federasyonu, Beyaz Rusya, Ukrayna, Moldova, Azerbaycan, Kazakistan, Fas ve Tunus olmak üzere toplam 47 ülke taraftır.¹¹⁹

ADR Antlaşması, belli istisnalar dışında bu antlaşmanın gereklerinin yerine getirilmesi koşuluyla, karayolu araçlarıyla uluslararası tehlikeli yük taşımacılığının yapılabilmesine olanak sağlamakta olup, bir ülke nakliyecisinin diğer bir ülkeye tehlikeli yük taşımaya izin vermektedir. Avrupa Birliği'ne üye olmak için aday ülkelerin ADR Konvansiyonu'nu iç taşımacılıkta uygulamaları zorunludur.

Türkiye 22 Mart 2010 tarihinde ADR Konvansiyonu'na üye olmuştur.¹²⁰

2.2.2.4. AETR Konvansiyonu

Orijinal adı “European Agreement Concerning The Work Of Crews Of Vehicles Engaged In International Road Transport (AETR)” olan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Antlaşması – AETR Konvansiyonu, uluslararası karayolu taşımacılığında istihdam edilen sürücülerini korumayı ve trafik güvenliğini artırmayı amaç edinerek, 05 Ocak 1976 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

¹¹⁸ BM/AEK, http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_e.html (22.11.2009)

¹¹⁹ BM/AEK, http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.htm (22.11.2009)

¹²⁰ TBMM, <http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss1010m.htm> (22.11.2009)

BM/AEK Kara Taşımacılığı Komitesi tarafından geliştirilen AETR Konvansiyonu, Uluslararası Çalışma Örgütü ilkelerini uygulamakta olup, toprakları üzerinden geçilen AB ülkeleri dahil olmak üzere seferin tamamında geçerlidir.

Konvansiyonda, uluslararası karayolu taşımacılığında kullanılan 3,5 tondan ağır ticari yük araçları sürücülerinin araç kullanma, dinlenme ve mola süreleri düzenlenmektedir. Bu doğrultuda AETR araçların bir takograf donanımına sahip olmalarını zorunlu kılarken, bu tür cihazların yapımı, denemesi, montajı ve denetimine yönelik zorunlulukları da ortaya koymaktadır. Takograf, araç kullanma, dinlenme ve mola sürelerini denetleyen bir tür kontrol aletidir.¹²¹

Türkiye 1999 yılında Sözleşme'ye taraf olmuştur. Türkiye ayrıca, 2003 yılında Karayolu Taşımacılığında Çalışma Saatleri ve Dinlenme Sürelerine İlişkin 153 Sayılı Sözleşme'nin¹²² Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun Tasarısını kabul etmiştir. Bu sözleşme, AETR ile paralel hükümler içermektedir.

2.2.2.5. Uyumlaştırma Konvansiyonu

İngilizce adı “International Convention On The Harmonization of Frontier Controls of Goods” – “Harmonization Convention” olan “Eşyaların Sınır Kontrollerinin Uyumlaştırılmasına İlişkin Uluslararası Konvansiyon” – “Uyumlaştırma Konvansiyonu” BM tarafından düzenlenmiş ve 1982 yılında imzalanmıştır.

Konvansiyona 49 ülke taraftır: AB üyeleri, Arnavutluk, Bosna Hersek, Hırvatistan, Sırbistan, Makedonya, Türkiye, Ermenistan, Azerbaycan, Beyaz Rusya, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Karadağ, Rusya, Ukrayna, Özbekistan, Norveç, İsviçre, Küba, Liberya, Lesotho, Güney Afrika.

Bölgesel ticaretin gelişmekte olan ülkelerde de artması sonucunda, transit konuları büyük bir ülke grubu için önemli hale gelmiştir. Bu doğrultuda, transit sistemlerinin işleyişinin iyileştirilmesi ihtiyacı tüm ülkeler açısından giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Uyumlaştırma Konvansiyonu, “sınır denetimlerinin

¹²¹ BM/AEK, www.unece.org/trans/main/sc1/sc1aetr.html (25.11.2009)

¹²² 05.06.1979 tarihli ILO Sözleşmesi

azaltılması, daha kısa süren işlemler, daha az formalite ve her sınırda benzer uygulamalar” gibi gereksinimleri karşılamak amacıyla oluşturulmuştur.¹²³

Konvansiyon; gümrük denetimleri ve benzer denetimleri, tıbbi-sıhhi denetimleri, havyan ve bitki sağlığı denetimlerini, kalite kontrol tedbirlerini ve teknik standartlara uyumun denetimlerini kapsamaktadır.¹²⁴

Ayrıca, Konvansiyon, dayanıksız gıda maddelerine ilişkin kuralların uyumlaştırılması ve uluslararası sınırlardan geçen nakliyecilere yönelik prosedürlerin basitleştirilmesinde önemli bir etki yaratmıştır.

Uyumlaştırma Sözleşmesi 11.11.2005 tarihli ve 2005/9638 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylanmış, sözkonusu antlaşma Türkiye açısından 21.06.2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

2.2.2.6. ATP Konvansiyonu

Orijinal adı “The Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuff and on the Special Equipment to be used for such Carriage” olan “Bozulabilir Gıda Maddelerinin Uluslararası Taşımacılığı ve Taşımalarında Özel Araçların Kullanımı Antlaşması”, 1 Eylül 1970 tarihinde Cenevre’de imzalanmıştır. Antlaşmanın yürürlüğe girme tarihi 21 Kasım 1976’dır. Antlaşma Fransızca baş harfleri olan ATP olarak da bilinmektedir. ATP Antlaşması BM/AEK’nin Dahili Nakliye Komitesi tarafından 1970-71 yıllarında hazırlanmıştır.

ATP belirlenmiş bazı bozulabilir gıda maddelerinin uluslararası taşınması (meyve ve sebzeler bu kapsamın dışındadır) ile ilgili bazı kural ve standartların belirlendiği bir antlaşmadır. Antlaşmanın hedefi ortak uluslararası kabul görmüş standartları belirleyerek uluslararası trafiği kolaylaştırmaktır.¹²⁵

Antlaşmaya göre, taraf ülkeler arası sınır ötesi bozulabilir gıda maddesi taşınması yapılırken ATP sertifikası olmayan araçlar kullanmak yasa dışıdır.¹²⁶

¹²³ UND, www.und.org.tr/public/dokuman/82konvansiyonua.doc (30.11.2010)

¹²⁴ BM/AEK, <http://www.unece.org/trans/conventn/harmone.pdf> (30.11.2010)

¹²⁵ BM/AEK, www.unece.org/trans/main/wp11/.../ATP-2007e.pdf (01.12.2009)

¹²⁶ a.g.k.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AVRUPA BİRLİĞİ – TÜRKİYE İLİŞKİLERİ ÇERÇEVESİNDE TÜRKİYE ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

3.1. AVRUPA BİRLİĞİ’NİN ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ

AB ulaştırma sistemi karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu, iç suyu ve şehir içi ulaşımdan oluşur. Sistem, ulusal taşımacılık hizmetlerinin yanı sıra, uluslararası karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu, iç suyu ve çoklu taşımacılık konularını da içermektedir.

Ulaştırma sektörü AB GSYİH’nin % 7’sini, istihdamın %7 ‘sini, üye ülke yatırımlarının % 40’ını ve enerji tüketiminin % 31.4’ünü oluşturmaktadır. Birlik içi trafikte son 20 yılda ortalama olarak, mallar için yılda %2,3, yolcular için ise % 3,1 düzeyinde bir talep artışı meydana gelmektedir.

Bugünkü verilere bakıldığında, Avrupa lojistik pazarının 730 Milyar Euro’luk, küresel lojistik pazarının 7 Trilyon Dolarlık, karayolu taşımacılığının ise dünya pazarında 1 Trilyon Dolarlık bir hacme sahip olduğunu, ulusal ekonomiye %10’luk bir katkı payında bulunduğu görülmektedir.¹²⁷

3.1.1. Ortak Ulaştırma Politikası

Ortak Ulaştırma Politikası AB’nin ekonomik ve sosyal bütünleşmesinin güçlendirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır.

Ortak Ulaştırma Politikası (OUP) üye devletlerde taşımacılık ile ilgili geçerli kuralların, Birlik seviyesinde ortak ilkelere bağlanmasını gerçekleştirmeye

¹²⁷ EU Statistical Pocketbook 2009,
http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf
(10.08.2010)

yöneliktir.¹²⁸ Amacı; bir üye devlet toprağından çıkan ya da oraya giden ya da bir veya bir kaç üye devletin toprağından geçerek yapılan uluslararası taşımalarda ortak kuralların yerleşmesinin sağlanmasıdır.¹²⁹ Temel kuralı; hizmeti yapan işletme, kullanılan araç ya da taşınan mala, ait olduğu ülke dolayısıyla farklı işlem yapılmasını önlemektir¹³⁰. Bir üye ülkede ikamet etmeyen nakliyecilerin bir üye devlet ulusal ulaştırma sistemi içine kabulü koşullarının saptanması da bu politika kapsamındadır. Ulaştırma güvenliğinin iyileşmesine olanak sağlayacak önlemler de bu çerçevede yer almaktadır.

Avrupa Komisyonu'nun 1992 yılında yayınladığı Beyaz Kitap ile, AB'nin ortak taşımacılık politikası, sürdürülebilir hareketliliğe dayalı, bütünleştirilmiş bir politika olarak ele alınmaya başlanmıştır. Burada iç pazarın uygun bir şekilde işlemesi ve güçlendirilmesi üzerinde durmaya devam edilmiş ve bölgeler arası farklılıkları azaltmak ve ekonomik ve sosyal uyumu güçlendirmek için bütünleşmiş bir taşımacılık sistemi ile taşımacılık altyapısını oluşturmaya yönelik “dengeli politikalar” uygulanması talep edilmiştir. Sonuç olarak, Birlik altyapı yatırımlarına ilişkin bir politika profili edinmeye başlamıştır – Trans Avrupa Taşımacılık Ağı programı pazarın serbestleşmesinde yepyeni bir vizyon ortaya koymuştur.¹³¹ 1993 yılında Tek Pazar'ın oluşturulmasıyla birlikte, üye devletlerden birinde ulaştırma sektöründe faaliyette bulunanların, diğer üye ülkelerde de hizmet sunmasına olanak tanınmıştır.

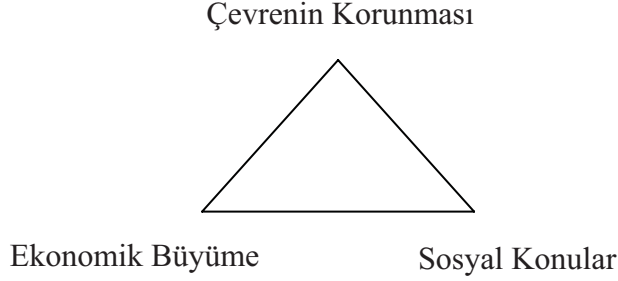
¹²⁸ Rıdvan Karluk, “Avrupa Birliği ve Türkiye”, Beta Yayınları, İstanbul, 2005, s. 56.

¹²⁹ İKV, <http://www.ikv.org.tr/sozluk2.php?ID=1277> (07.10.2010)

¹³⁰ Karluk, a.g.k., s.56.

¹³¹ Karluk, a.g.k., ss.6-7.

Şekil 6. Sürdürülebilir Kalkınma Üçgeni



Kaynak: Avrupa Ortak Taşımacılık Politikası, İZTO Yayınları, 2007

Ortak Ulaştırma Politikası tüm stratejik seçenekler içinde çevrenin korunması, sosyal refah, ekonomik gelişme arasında uzun vadeli amaçlar taşımaktadır. Kirlilik, kazalar, sıkışıklık gibi ikincil etkileri ayrıştırmak; her ulaşım tipinin potansiyelini arttırmak; çevreye en az zararı veren ve enerji açısından daha etkili ve güvenilir ulaşım tiplerinin kullanımını, aynı zamanda, kaynakların optimum seviyede kullanımını sağlamak için etkinliğine göre kombine ya da tek ulaşım tipinin seçilmesini özendirmek gibi konular Ortak Ulaştırma Politikasının hedeflerini oluşturmaktadır.

3.1.2. Avrupa Birliği'nde Karayolu Eşya Taşımacılığının Önemi

AB'de karayolu taşımacılığı, ulaşım sektöründeki toplam istihdamın yarısını sağlamaktadır. Karayolu taşımacılığı işletmelerinin yaklaşık 2/3'si ise yük taşımacılığı alanında faaldir. AB, dış ticaretinin 2/3'sini kendi içerisinde gerçekleştirmekte olup; AB içi ticaretin yaklaşık % 44'ü karayoluyla taşınmaktadır.¹³²

AB'nin dış ticaret verileri incelendiğinde ise, durum değişmektedir. Örneğin, 2008 yılı Birlik dış ticaretinin taşıma tiplerine göre dağılımına bakıldığında, her bir AB27 ülkesinin, AB üyesi olmayan ülkelerle gerçekleştirdiği toplam ihracat ve ithalatın %16,3'nün karayoluyla, %50,7'sinin denizyoluyla, %1,6'sı demiryoluyla,

¹³² Energy and Transport In Figures 2010, Part 3: Transport

%20,1'i ise havayolu ile taşındığı görülmektedir. Bu dönemde Uzak Doğu ülkelerinin küresel ticarete öne çıkması ve dolayısıyla büyük miktarda siparişler ve stoklama yöntemi ile çalışma şekli, uzak mesafelerin karayolu taşımacılığını daha maliyetli kılması AB ülkelerinin dış ticaret taşımalarında daha çok denizyolu ve havayolu taşımalarını tercih etmelerine neden olmuştur.

Tablo 2. Ulaştırma Tiplerine Göre AB27 Dış Ticareti – 2008

	Değer (milyon €)					
	Ortak: AB27 Dışı Ülkeler *					
	İhracat		İthalat		İhracat+İthalat	
Denizyolu	621,1	47,5%	836,1	53,4%	1.457,2	50,7%
Karayolu	289,1	22,1%	178,0	11,4%	467,1	16,3%
Demiryolu	24,3	1,9%	21,8	1,4%	46,1	1,6%
İç su yolu	5,0	0,4%	3,1	0,2%	8,2	0,3%
Boru hattı	4,6	0,4%	123,0	7,9%	127,6	4,4%
Havayolu	320,4	24,5%	255,6	16,3%	576,0	20,1%
Kişisel sevkler	31,9	2,4%	14,4	0,9%	46,4	1,6%
Posta	1,5	0,1%	2,7	0,2%	4,2	0,1%
Bilinmeyen	8,6	0,7%	130,3	8,3%	138,9	4,8%
Toplam	1.306,6	100,0%	1.565,0	100,0%	2.871,6	100,0%
	Ağırlık (milyon ton)					
	Ortak: AB27 Dışı Ülkeler **					
	İhracat		İthalat		İhracat+İthalat	
Denizyolu	396,4	74,8%	1.288,3	71,7%	1.684,7	72,4%
Karayolu	82,9	15,6%	59,1	3,3%	142,0	6,1%
Demiryolu	24,6	4,6%	73,5	4,1%	98,0	4,2%
İç su yolu	8,4	1,6%	13,0	0,7%	21,4	0,9%
Boru hattı	3,7	0,7%	275,5	15,3%	279,2	12,0%
Havayolu	9,8	1,8%	3,5	0,2%	13,3	0,6%
Kişisel sevkler	3,2	0,6%	2,2	0,1%	5,5	0,2%
Posta	0,0	0,0%	0,1	0,0%	0,1	0,0%
Bilinmeyen	1,2	0,2%	82,2	4,6%	83,4	3,6%
Toplam	530,2	100,0%	1.797,4	100,0%	2.327,6	100,0%

*Her bir AB27 ülkesinin, AB üyesi olmayan ülkelerle gerçekleştirdiği toplam ihracat veya ithalat.

**Her bir AB27 ülkesinin, AB üyesi olmayan ülkelerle gerçekleştirdiği toplam ihracat veya ithalat.

Kaynak: UND, 2010

Dünya Bankası tarafından gerçekleştirilen bir araştırmaya göre; malların taşınmasındaki 1 günlük bir gecikmenin, ticaret hacminde yaklaşık %1 oranında bir daralmaya neden olduğu tahmin edilmektedir.¹³³

Aynı şekilde, nakliye maliyetleri ve transit süresi ticaretin önünde ciddi engeller teşkil etmekte ve taşıma maliyetlerinde %10'luk bir artış genellikle ticaret hacimlerini yaklaşık %20 oranında daraltmaktadır.¹³⁴

Dolayısıyla, teslim sürelerindeki gecikmeler ve taşımalarındaki ek maliyetler, ticaretin gelişiminin önünde bariz engeller olarak kabul edilmelidir.

Karayolu taşımacılığının günümüzde artan öneminin ve ulusal ve uluslararası lojistik zincirlerde diğer taşıma türlerine kıyasla daha fazla tercih edilmesinin arka planında ekonominin rekabet koşulları ile ilgili gerçekler yatmaktadır. Kapıdan kapıya kaliteli hizmet sunumuna olanak sağlayan tek taşıma türü olması, hız, esneklik, güvenilirlik açılarından, karayolu taşımacılığının diğer taşıma türleri ile kıyaslanamayacak avantajlarıdır.¹³⁵

Ayrıca, motorlu taşıtların, parçalarının ve aksamının üretimi, yan hizmetler ve altyapı sektörü ile birlikte karayolu taşımacılığı Avrupa'nın milli hasılasına % 5 oranında katkı sağlamaktadır.¹³⁶

3.1.3. Trans-Avrupa Ağları

Trans-Avrupa Ağları'nın öncelikleri ilk kez AB iç pazarının tesis edildiği 1993 yılında Maastricht Antlaşması ile gündeme oturmuştur.¹³⁷ Tek Senet doğrultusunda üye ülkeler arasında mal, hizmet, sermaye ve kişilerin serbest dolaşımını temin eden ve tek bir iç pazar oluşturan AB, bir yandan sözkonusu serbest dolaşımların ulaştırma ve iletişim altyapısını, diğer yandan enerji gibi temel üretim araçlarını modern ve verimli bir altyapı ile entegre ederek, hem Topluluğun bölgesel kalkınmasını desteklemeyi, hem üretim faktörleri maliyetlerini uyumlaştırmayı, hem de stratejik öneme sahip olan elektrik, petrol ve gaz gibi enerji altyapıları ve bunların

¹³³ World Bank, **Transport and the Benefits of International Integration**, World Bank Perspective On Demands for Future Research, 2007

¹³⁴ a.g.k.

¹³⁵ Nicolette Van Der Jagt, Avrupa Yükleyiciler/Mal Gönderenler Konseyi (European Shippers Council) Sunumu, 26.06.2007

¹³⁶ Evren Bingöl, **Uluslararası Kuruluşlar**, ÜDY3 Ders Notları, İstanbul, 2009, s.56.

¹³⁷ Maastricht Antlaşması, XV.Bölüm, Madde 154, 155 ve 156

tedarik, ikmal, dağıtım ve stoklarını Topluluk seviyesinde düzenlemeyi hedeflemiştir.¹³⁸ Dolayısıyla, Trans-Avrupa Ağları'nın kurulması, AB'nin ekonomik rekabet gücü, dengeli ve sürdürülebilir kalkınması açısından ana unsur olmuştur.

Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi, Temmuz 1996'da, Trans Avrupa Ağı'nın (TEN-T) geliştirilmesi için Topluluk kılavuzlarını kabul etmiştir.¹³⁹ Söz konusu kılavuzlar; kıtanın bütününe hizmet eden, uzun mesafeli trafiğin büyük bir kısmını taşıyan ve Birliğin coğrafi ve ekonomik alanlarını bir araya getiren karayollarını, demiryollarını, iç suları, havaalanlarını, limanları, iç limanları ve trafik yönetim sistemlerini içermektedir.

2010 için Avrupa Taşımacılık Politikasına dair Beyaz Kitap doğrultusunda TEN-T Kılavuzlarının ilk revizyon çalışmasını başlatmıştır. Söz konusu revizyon çalışması; yatırımları yatay önceliklere ve sınırlı sayıdaki belli başlı yeni projelere odaklayarak, yeni altyapı güzergâhları eklemeksizin, öngörülen veya mevcut taşımacılık ağındaki darboğazları azaltmayı amaçlamaktadır. AB'nin son gelişmesinden sonra Pan-Avrupa koridorlarının çoğu Trans-Avrupa Ağına dahil olmuştur.

¹³⁸ Ege Ekonomiye Geliştirme Vakfı, **Türkiye'nin AB'ye Üyelik Süreci. Sektörel Etki Analizleri: Lojistik**, Philip Morris Yayınları, İzmir, 2007, s.20.

¹³⁹ 1692/96/EC No.lu Karar,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996D1692:EN:NOT> (18.08.2010)

Şekil 7. Pan-Avrupa Koridorları



Kaynak: UND, 2009

Bu çalışmalar kapsamında biri deniz otoyolları olmak üzere uluslararası taşımacılar için önem arz eden beş adet ana uluslararası aks ve bu akslar üzerindeki öncelikli projeleri belirlenmiştir. Bunlar Kuzey, Merkez, Güneydoğu ve Güneybatı akslarıdır.

Şekil 8. AB'nin Genişlemesi ile Trans-Avrupa Ulaşım Ağının Revizyonu



Kaynak: <http://www.shortsea.org.tr/euromed.php> (20.10.2010)

TEN-T kapsamında Deniz Otoyolları (Motorways of the Sea-MoS) projesi kısa mesafeli denizyolu taşımacılığında etkin hizmet sunumunu ve kapasiteyi arttırmayı hedeflemektedir. Deniz Otoyolları kapsamında dört önemli aks tanımlanmıştır: Baltık Denizi, Batı Avrupa, Güney-Doğu Avrupa (Doğu Akdeniz ve Karadeniz) ve Güney-Batı Avrupa (Batı Akdeniz). Deniz Otoyolları projesi ile kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının desteklenmesi, çevrenin korunması, karayollarında yaşanan sıkışıklıkların ve düğüm noktalarının çözülmesi, karayollarındaki kargo trafiğini azaltılması hedeflenmektedir.

3.1.4. Yük Lojistiği Eylem Planı

2001 yılında yayınlanan Beyaz Kitab'ın yeniden gözden geçirilmiş versiyonunda; Avrupa'nın sürdürülebilir ve rekabetçi yapısı, ayrıca, çevre temizliği, enerji kaynaklarının güvenliği, ulaştırma emniyeti için lojistiğin anahtar rolü vurgulanmıştır.¹⁴⁰

¹⁴⁰ 316 Nolu Komisyon Tebliği, 2006, www.europe.eu

AB'nin "Yük Lojistiği Eylem Planı"nda yapılan tanımıyla, lojistik, "yük taşımacılığı faaliyetlerinin planlanması, örgütlenmesi, yönetimi, yürütülmesi ve denetlenmesi" olup; ayrı-ayrı taşıma faaliyetlerini kapıdan kapıya tedarik zincirleri ile bütünleştirmektedir.¹⁴¹

Yük lojistiği, tedarik zincirindeki yükleme operasyonlarının planlanması, organizasyonu, yönetimi, kontrolü ve uygulaması üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu konu, gelişme ve istihdam anlamında yenilenen Lizbon gündeminin en önemli başlıklarından birini oluşturmaktadır.

Lojistik sanayisi AB GSYH'nin %14'ünü oluşturmaktadır. Bu nedenle Yük Lojistiği Eylem Planı'nda; lojistik politikasının hükümet seviyesinde belirlenmesi ve uygulanması gerektiği belirtilmiş, ulaştırma politikasının farklı boyutları arasında güçlendirilmiş işbirliği ve koordinasyonun sağlanması amacıyla lojistik düşüncelerine yönelik tutarlı bir Avrupa yaklaşımına giderek daha çok ihtiyaç duyulduğu bildirilmiştir.¹⁴²

Mevcut Yük Lojistiği Eylem Planı, Avrupa'da yük lojistiği verimliliği ve sürdürülebilirliğinin artırılması için Avrupa Komisyonu tarafından başlatılmış bir politikalar dizisidir. Söz konusu Eylem Planı, kısa ve orta vadede Avrupa'nın yük lojistiği sisteminin rekabetçiliğini ve sürdürülebilirliğini temin eden bir takım eylemler içermektedir. Tüm bu eylemlerin dış boyutları, üçüncü ülkelerin, özellikle de, komşu ülkelerin verimli bir şekilde lojistik zincirine entegre edilmesi görüşü kapsamında düşünülmektedir.

Eylem Planı'nda yer alan başlıklar, paydaşlarla yoğun müzakereler sonucu belirlenmiştir. Planda yer alan ana başlıklar ve açıklamaları kısaca şu şekilde özetlenebilir:

- **E-Yük ve Akıllı Ulaştırma Sistemleri :**

Akıllı ulaştırma sistemleri, gelişmiş bilgi ve iletişim teknolojileri ile ulaşım ağları üzerinde yüklerin geliştirilmiş altyapı, trafik ve filo yönetimi sayesinde güvenli hareketini sağlayabilir. Önemli bilgi değişimlerinin yetersiz altyapısı ve yasal gereksinimler bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanılması için ciddi engeller

¹⁴¹ Commission Of The European Communities, Communication From The Commission, **Freight Transport Logistics Action Plan 2007**, s.2.

¹⁴² Avrupa Komisyonu, **Yük Lojistiği Eylem Planı**, Brüksel, 2007, www.europe.eu

oluşturmaktadır ve bu konu düşünülürken bilgi güvenliği ve özel hususlar da gözardı edilmemelidir.

E-Yük, bilgi ve iletişim teknolojileri kullanılarak, yüklerin kağıt olmadan, elektronik ortamda sorunsuz akışının temin edilmesidir. Bu sistemde yük, üzerinde bulunduğu taşıma moduna bakılmaksızın tanımlanabilir ve erişilebilir olmalıdır. “E-Yük” kavramı, gelecekte, bugün “İnsan için Internet”te olduğu gibi, bilginin güvenli bir şekilde çevrimiçi kullanıldığı “Yük için Internet” için de öncülük edebilir.

Bu anlamda, 2009 yılına kadar paydaşlarla beraber e-Yük uygulaması için yol haritası ve eylem alanlarının tanımlanması ve 2010 yılında sözkonusu uygulamaların gerçekleştirilmesi için standardın oluşturulması kararlaştırılmıştır.

Eylem Planı’na göre, tehlikeli madde ve canlı hayvan taşımacılığının gözlemlenmesi de dahil olmak üzere, bilgi ve iletişim teknolojilerinin geliştirilmesi için altyapı oluşturmak; iş yönetimi ve iş bilgilerinin tedariki ve değişimi için tek bir arabirimin faaliyet özelliklerinin standartlaştırılması amacıyla düzenleyici altyapının kurulması da 2008-2010 yılları arasında tamamlanmalıdır.

- **Sürdürülebilir Kalite ve Verimlilik :**

Sürekli Problem Çözme – Yük Lojistiği Eylem Planı kapsamında ortaya çıkan her problem sürekli pratik çözümlerle ortadan kaldırılmalıdır.

Yük Lojistiği Personeli ve Eğitimi – sektördeki donanımlı personel açıkları sürekli eğitimler sayesinde kapatılmalıdır. Bunun için Avrupa’daki sosyal ortaklardan ve paydaşlardan destek alınmalıdır.

Performans Artırma – 2009 yılı sonu itibariyle daha çevreci ve daha verimli ulaştırmanın teşviki için yük lojistiği zincirinde performansın ölçülmesi ve kaydedilmesi amacıyla göstergelerin oluşturulması gerekmektedir.

Çok Seçenekli Taşıma Modları Terminallerinin Kıyaslaması – lojistik performans açısından liman ve havaalanları da dahil olmak üzere, çok seçenekli taşıma modları terminallerinin verimliliği çok önemlidir. Bu anlamda istatistik ve dinamik olmak üzere üstün performansa ulaşmak için en iyi uygulamaların tespit edilmesi gerekmektedir.

En İyi Uygulamaların Tanıtımı – lojistik kurumları arasında ağın oluşturulması ve sanayideki en iyi uygulamaların yaygınlaştırılması gerekmektedir.

İstatistik Veriler – çeşitli istatistik bilgilerin olmasına rağmen, Avrupa lojistik pazarının gerçek tablosunu çizecek güvenilir verilerin oluşturulması gerekmektedir.

- **Ulaştırma Zincirlerinin Basitleştirilmesi :**

İdari Uyumlarının Basitleştirilmesi – bilgi ve iletişim teknolojileri kullanılarak, tüm taşıma modları için tek bir sistemin kurulması gerekmektedir.

Tek Taşıma Senedi – taşıma moduna bağlı olmayarak, malların taşınması için tek bir taşıma senedinin oluşturulması.

Sorumluluk – çok seçenekli taşımacılık tek düzen bir sorumluluk sisteminin olmayışından dolayı zarar görmektedir. Her ne kadar çok seçenekli taşımacılık için sorumluluk düzenleyici yapı küresel düzeyde¹⁴³ ele alınsa da, sorumluluk hükümleri ile ilgili olarak AB seviyesinde belli bir standarda ihtiyaç duyulmaktadır ve bununla ilgili olarak çok seçenekli lojistik zincirinin tamamı üzerinde mevcut uluslararası, mod bazlı sorumluluk rejimlerini tümüyle kapsayacak bir yasal araç oluşturulmalıdır.

Güvenlik – mevcut yasal düzenlemeler, uluslararası konvansiyonlar ve uluslararası standartlarla uyumlu olarak, lojistik zinciri içerisinde taşıma modlarının güvenli entegrasyonunun sağlanması için Avrupa standartlarının geliştirilmesi gerekmektedir.

- **Araç Boyutları ve Yükleme Standartları :**

Yol güvenliği, yakıt tasarrufu, emisyonlar, karayolu altyapıları ve kombine taşımacılık da olmak üzere, çok seçenekli taşımacılık açısından mevcut AB standartlarının yeniden gözden geçirilmesi, 96/53/EC No.lu Direktifin¹⁴⁴ güncellenmesi gerekmektedir.

- **Yük İçin “Yeşil” Ulaştırma Koridorları :**

“Yeşil” taşıma koridorları, sürdürülebilir çevreci taşımaları teşvik eden, yenilikçi, bilgi ve iletişim sistemlerini içeren ulaşım birimleridir. Bu nedenle geliştirilmeli ve yaygınlaştırılmalıdır.

- **Kent İçi Yük Lojistiği :**

Yük lojistiğinin zorunlu kentsel boyutu bulunmaktadır. Dolayısıyla, kent içi taşımacılık, teslim ve dağıtım operasyonları için en iyi uygulamalar, düzenlemeler ve standartlar belirlenmeli ve uygulanmalıdır.

¹⁴³ BM Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu bu konu üzerinde çalışmaktadır.

¹⁴⁴ 96/53/EC Nolu Konsey Direktifi belli karayolu araçları için ulusal ve uluslararası trafikte müsaade edilen azami ölçüleri ve uluslararası trafikte müsaade edilen azami araç ağırlıklarını düzenlemektedir.

3.2. TÜRKİYE’DE ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ

Çalışmanın bu kısmında Türkiye’nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörü ele alınmıştır. Bu çerçevede ülkedeki karayolu taşımacılığının genel yapısı, hukuki dayanakları ortaya konulmuş, dış ticaret, yatırım, istihdam ve katma değer açısından uluslararası eşya taşımacılığının Türkiye ekonomisine katkıları incelenmiştir.

3.2.1. Genel Yapısı

Coğrafi konumundan dolayı tarih öncesinden bu yana Türkiye üzerinden çok çeşitli yol ağları geçmiştir.

Osmanlılar zamanında dünya ticaret merkezlerinin değişikliğe uğraması, yeni siyasi merkezlerin önem kazanmasına ve yol ağlarının bu isteklere uygun biçimde değişmesine sebep olmuştur. Bu dönemde kıyı şehirlerinden, limanlardan Anadolu içlerine giden yollar gelişmiştir. Yüzyıllarca kervanlar tarafından kullanılan sözkonusu yollar, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren demiryollarının yapılmaya başlanması ile önemini kaybetmiştir.

Fakat kamyon ve otomobillerin gelişmesi ile karayolları da yeniden önem kazanmıştır.

Türkiye’de Cumhuriyetin ilanından sonra çıkarılan kanunlarla yol yapımı için çalışmalar başlatılmış, karayolları ile ilgili her türlü görevleri yerine getirecek teşkilat olan Karayolları Genel Müdürlüğü 1950 yılında kurulmuştur.¹⁴⁵

Marshall Planı çerçevesinde sağlanan yardımlarla başlatılan karayolu yapımı 1950’li yıllardan sonra hızlı bir gelişim göstermiştir.

31 Ağustos 2007 tarihli ve 26629 Sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Kuruluşların Bağlı ve İlgili Olduğu Bakanlıkların Değiştirilmesi İle İlgili İşlem” uyarınca, Karayolları Genel Müdürlüğü Ulaştırma Bakanlığı’na bağlanmıştır.

¹⁴⁵ www.kgm.gov.tr

Karayolu taşımacılığı iç hukuk bakımından başta Türk Ticaret Kanunu ile, uluslararası karayolu eşya taşımacılığı ise CMR ve TIR Konvansiyonlarının hükümleri ile düzenlenmektedir.

Ayrıca, karayolu taşımacılığının tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de gösterdiği hızlı değişim ile ekonomik, ticari ve sosyal hayattaki gelişmeler sektörün yeni düzenlemelere ve daha sağlam yasal bir altyapıya kavuşturulması ihtiyacını doğurmuştur. Bu ihtiyacın bir sonucu olarak, sektörü içinde bulunduğu başıbozukluktan kurtararak Türkiye’de karayolu taşımacılığını; ekonomik, teknik, ticari ve sosyal hayatın gereklerine uygun bir şekilde düzenleyen 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu TBMM tarafından kabul edilerek çıkartılmıştır.

13.10.1983 tarihli ve 2918 Sayılı Karayolu Trafik Kanunu, trafikle ilgili kuralları, şartları, hak ve yükümlülükleri, bunların uygulanması ve denetlenmesini, ilgili kuruluşları ve bunların görev, yetki ve sorumlulukları, çalışma usulleri ile diğer hususları kapsamaktadır.¹⁴⁶

Yeni Karayolu Taşıma Yönetmeliği ise 11 Haziran 2009 tarihinde ve 27255 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu Yönetmelik kapsamında ticari amaçla uluslararası eşya taşımacılığı yapacak olan gerçek ve tüzel kişiler C2 türü yetki belgesi almak zorundadır.¹⁴⁷ C2 yetki belgesi için başvuranların, ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş eşya taşımaya mahsus en az 10 birim özmal taşıt ile toplam 300 ton taşıma kapasitesine ve 100.000 Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.¹⁴⁸

Karayolu taşımacılık faaliyetlerinin ikili ve çok taraflı uluslararası antlaşma ve sözleşmelere, 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanununa, bu Yönetmeliğe ve ilgili diğer mevzuata uygun olarak gerçekleştirilmesi esastır. Ayrıca, bahsi geçen Yönetmelik çerçevesinde yetki belgesi sahipleri, faaliyetleri süresince hizmetlerini yürütebilecek niteliklere sahip ve yeterli sayıda personel bulundurmakla yükümlüdür.¹⁴⁹ Ayrıca, yetki belgesi sahipleri; yolcu ve eşya taşımalarının ilgili kanunlara, kararnamelere, yönetmeliklere ve diğer mevzuata, Türkiye’nin taraf olduğu antlaşma ve sözleşmelere uygun olarak yürütülmesinden sorumludur. Yetki belgesi sahipleri, çevreyi ve insan sağlığını koruma, çevre kirliliğini önleme

¹⁴⁶ KTK, Madde 1

¹⁴⁷ KTY, Madde 6

¹⁴⁸ KTY, Madde 13

¹⁴⁹ KTY, Madde 34

amacıyla yürürlüğe konulan mevzuat hükümlerini bilmek ve faaliyetlerini bunlara uygun olarak yürütmekten de sorumludur.¹⁵⁰

Yönetmelik kapsamında yetki belgesi sahipleri; çalışanlarının ücret ve çalışma şartlarına, sürücülerin çalışma ve dinlenme sürelerine, araçların ağırlık ve boyutlarına, yol ve araç güvenliğine, çevrenin korunmasına ilişkin kurallara uygun faaliyette bulunmakla yükümlüdür.¹⁵¹

Çalışmanın önceki bölümlerinde de bahsedildiği üzere, Türkiye karayolu taşımacılığı ile ilgili çok sayıda uluslararası antlaşmayı imzalamıştır. Bu anlamda Türkiye'nin 1966 yılında TIR Sözleşmesi'ne taraf olması Türk nakliye firmalarının Batı Avrupa ülkelerine taşımalara başlaması için bir başlangıç tarihi olarak kabul edilebilir. Türkiye bu sisteme dahil olduktan sonra, uluslararası nakliyecilik yavaş-yavaş işlemeye başlamıştır. TIR sistemine giriş diğer uygulamaları da peşinden getirmiştir. 1967 yılında nakliyeciliğe ilk teşvik kararnamesi DPT Müsteşarı Turgut Özal tarafından imzalanarak yürürlüğe girmiştir. Araçların yurt dışına çıkışlarında döviz tahsisi de sağlanmıştır. 1968 yılında Dünya Bankası kredisi ile uluslararası nakliyecilik için yatırımlara başlanmıştır.¹⁵²

Taşımacılığın artması sonucu sorunların çoğalması ile bir meslek örgütü oluşturma ihtiyacından hareketle, 1974 yılında Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin kuruluşu sektöre yeni bir ivme kazandırmıştır. Avrupa ülkelerinin nakliyecilere 1978 yılında "Geçiş Kotaları", 1987 yılında ise vize uygulaması başlatması ile Türk taşımacıları için ciddi engeller meydana çıkmıştır. Diğer taraftan, 35 yıl aradan sonra Sarp Sınır Kapısı açılması nakliyeciler için yeni pazarlar yaratmıştır. I. Körfez Savaşı'nın çıkması iki ülkenin ihtiyaçlarının Türkiye'den sağlanmasına neden olmuştur. Uzun süre Türk nakliyecileri bu hatlarda çok ciddi sayıda taşıma yapmıştır.

2000'li yıllarda dünyaya hakim olan küresel ekonomi Türkiye'nin uluslararası karayolu taşımacılığı sektörünün de yapısını değiştirmiştir. Kara nakliyecileri, özellikle UND gibi mesleki kuruluşlar öncüllüğünde hükümetin ulaştırma politikasının oluşturulmasında kayda değer ölçüde katkıda bulunmaya başlamıştır.

¹⁵⁰ KTY, Madde 42

¹⁵¹ KTY, Madde 43

¹⁵² UND, **30.Yıl Özel Kitabı**, UND Yayınları, İstanbul, 2005, s.14

Güncel veriler değerlendirildiğinde, Türk uluslararası kara taşımacılığı sektörünün 45.000 çekici ile Avrupa'nın en büyük ve en modern filosu olarak faaliyet gösterdiği görülmektedir. Bu araçların büyük kısmı EURO 1, 2, 3, 4 ve 5 türü araçlardan oluşmaktadır.

Tablo 3. Türkiye Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Filosu

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
C2 YETKİ BELGELİ FİRMA SAYISI	1.005	1.096	1.164	1.386	1.389	1.420	1.488	1.567
ÇEKİCİ (ADET)	30.741	28.816	30.800	42.866	41.639	44.039	45.450	46.869
Y.RÖMORK(ADET)	34.777	32.980	35.196	48.666	47.893	52.583	53.510	54.208
KAMYON(ADET)	13.025	4.145	3.989	21.296	16.614	15.613	16.280	16.236
KAMYONET				1.201	224	708	1.498	1.624
RÖMORK				3.214	2.360	3.025	3.106	2.093

Kaynak: KUGM,

http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/KUGM/tr/Belgelik/istatistikler/20091012_134719_2769_1_64.xls (05.04.2011)

Uluslararası karayolu eşya taşımacılığı alanında faaliyet gösteren firmaların büyük bölümün 2 ilde; Adana¹⁵³ ve İstanbul'da yoğunlaştığı; bu illeri Diyarbakır ve Ankara'nın izlediği görülmektedir. Türkiye'nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı yapan şirketlerinin genel olarak ülke üretim merkezlerinin yoğun olduğu bölgelerde toplandıkları söylenebilir.

¹⁵³ Adana Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'ne bağlı olarak faaliyet gösteren C2 yetki belgeli firmaların büyük çoğunluğu Mersin'de yerleşik şirketlerdir. Mersin'de Ulaştırma Bölge Müdürlüğü bulunmamaktadır.

Tablo 4. Ulaştırma Bölge Müdürlüklerine Göre Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığı Yapan (C2 Yetki Belgeli) Firma Sayıları (29.03.2011 itibariyle)

BÖLGE	FİRMA SAYISI	ÇEKİCİ SAYISI	KAMYON SAYISI	Y.RÖM. SAYISI	KAMYONET SAYISI	RÖMORK SAYISI
ADANA	452	14.032	2.048	15.703	599	275
ANKARA	139	4.112	839	4.699	102	398
ANTALYA	11	332	7	366	1	13
BOLU	58	1.458	57	1.592	15	36
BURSA	14	421	55	461	20	22
DİYARBAKIR	292	9.297	10.086	9.838	51	82
ERZURUM	53	1.947	842	2.149	17	17
İSTANBUL	406	10.636	1.873	13.787	772	1.050
İZMİR	52	1.860	172	2.513	43	99
SAMSUN	17	467	22	504	-	12
SİVAS	2	36	7	36	1	3
TRABZON	71	2.271	228	2.560	3	86
GENEL TOPLAM	1.567	46.869	16.236	54.208	1.624	2.093

Kaynak : KUGM, 2011

Türkiye'nin yurtdışı karayolu taşımalarında yer alan belli-başlı güzergahları ve önemli çıkış noktalarını aşağıdaki tabloda görmek mümkündür:

Tablo 5. Türkiye'nin TIR Çıkış Kapıları

ÇIKIŞ KAPILAR	YÖNLER
Avrupa ve Kuzey'e yönelik güzergahlar - Batı kapıları	<ul style="list-style-type: none">- Kapıkule-Bulgaristan-Sırbistan-Karadağ-Hırvatistan- Avusturya- Kapıkule-Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya- Kapıkule-Bulgaristan-Romanya-Ukrayna-Rusya Federasyonu- İstanbul ve Tekirdağ limanları-İtalya Trieste limanı (Ro-Ro gemileri)-Avrupa- Tekirdağ Ambarlı limanı-Fransa Toulon limanı (Ro-Ro gemileri) –Avrupa- İpsala-Yunanistan-İtalya (Brindizi/Trieste limanları) (Ro-Ro gemileri)-Avrupa- Çeşme limanı-İtalya Trieste limanı (Ro-Ro gemileri)-Avrupa
Doğuya yönelik güzergahlar - Doğu kapıları	<ul style="list-style-type: none">- Gürbulak Sınır Kapısı-İran-Türkmenistan-Kazakistan-Kırgızistan-Özbekistan-Tacikistan- Sarp Sınır Kapısı-Gürcistan-Azerbaycan-Ermenistan-Rusya Federasyonu- Trabzon/Samsun/Zonguldak Limanları-Rusya limanları(Ro-Ro gemileri)
Güneye yönelik güzergahlar - Güney kapıları	<ul style="list-style-type: none">- Cilvegözü-Suriye- Orta Doğu ülkeleri- Habur Sınır Kapısı-Irak

Kaynak: Dış İşleri Bakanlığı, 2010

3.2.2. Dış Ticaretin Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Sektörüne Katkıları

Son yıllarda Türkiye'nin dış ticaretinde önemli değişiklikler kaydedilmiştir. Zorlu küresel rekabet koşullarına rağmen, ülke ihracatçıları tehditleri fırsatlara çevirmeyi başarmıştır. 2002–2007 yıllarını kapsayan dönemde kesintisiz ve hızlı bir büyüme sürecine girmiş olan Türkiye ekonomisi söz konusu dönemde yıllık ortalama yüzde 6,8 oranında büyümüştür. Ancak, 2007 yılının Ağustos ayında ABD'deki konut piyasasındaki çalkalanma ile başlayan finans krizi, 2008 yılı Eylül ayından

itibaren küresel ekonomik krize dönüşerek, gelişmiş ve diğer gelişmekte olan ekonomileri de etkilediği gibi, Türkiye ekonomisini de olumsuz etkilemiştir.¹⁵⁴

Tablo 6. Türkiye’nin Dış Ticareti (milyon \$)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
İHRACAT (FOB)	36.059	47.253	63.167	73.476	85.535	107.272	132.027	102.143	113.976
İTHALAT (CIF)	51.554	69.340	97.540	116.774	139.576	170.063	201.964	140.928	185.535
DIŞ TİCARET HACMİ	87.613	116.593	160.707	190.251	225.111	277.334	333.991	243.071	299.511
DIŞ TİCARET AÇIĞI	-15.495	-22.087	-34.373	-43.298	-54.041	-62.791	-69.936	-38.786	-71.559

Kaynak: DTM, 2011

AB ülkeleri, Türkiye’nin dış ticaretinde en büyük paya sahip ülke grubudur. 2009 yılı ihracatında ülke grupları açısından gelişmeleri gösteren aşağıdaki tablodan da görüleceği gibi, küresel kriz öncesinde % 50’leri aşan ihracattaki AB payı” 2008’in son aylarından itibaren düşüşe geçerken; önce % 48’e, ardından 2009 yılında % 46’ya kadar gerilemiş bulunmaktadır. Bu durum, AB ülkelerinde küresel krizin diğer bölgelere nazaran daha yoğun yaşanması, daralan talep sonucunda üretim ve ticaretin ciddi olarak sekteye uğraması nedenlerine bağlanabilmektedir. Ayrıca, diğer bölgelerle olan dış ticaretin daha hızlı artması sonucu AB’nin Türkiye’nin dış ticaretindeki toplam payı da azalmıştır. Özellikle 2005 yılında başlatılan ve sonraki yıllarda da yoğunluk verilen “Komşu Ülkelerle Ticaretin Geliştirilmesi” ve Afrika-Ortadoğu-Asya gibi gelişen pazarlara yönelik açılım stratejilerinin bir sonucu olarak Afrika ülkelerinin (başta Kuzey Afrika olmak üzere) ihracattaki payının % 4.4’lerden % 7.3’e ciddi oranda arttığı, aynı zamanda Asya ülkelerinin payında da artış olduğu görülmektedir. Yine benzer bölgeleri içinde barındıran İslam Konferansı Teşkilatı (İKT), Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) ülkeleri ve Türk Cumhuriyetlerinin ihracattaki payında artış vardır.

¹⁵⁴ T.C. Dış Ticaret Müsteşarlığı, **Dış Ticaretin Görünümü 2008**, Ankara, 2008.

Tablo 7. Ülke Gruplarına Göre İhracat (Milyon \$)

	2008	Pay	2009	Pay	2010	Pay	Değişim 2009-2010
İ H R A C A T		%		%		%	%
Genel toplam	132 027	100,0	102 143	100,0	113 975	100,0	11,6
A-Avrupa Birliği Ülkeleri (AB-27)	63 390	48,0	47 013	46,0	52 729	46,3	12,2
B-Türkiye Serbest Bölgeleri	3 008	2,3	1 956	1,9	2 083	1,8	6,5
C-Diğer Ülkeler	65 628	49,7	53 194	52,1	59 162	51,9	11,2
1-Diğer Avrupa Ülkeleri	15 678	11,9	11 359	11,1	11 384	10,0	0,2
2-Afrika Ülkeleri	9 062	6,9	10 181	10,0	9 297	8,2	-8,6
Kuzey Afrika Ülkeleri	5 850	4,4	7 448	7,3	7 040	6,2	-5,5
Diğer Afrika Ülkeleri	3 212	2,4	2 733	2,7	2 257	2,0	-17,4
3-Amerika Ülkeleri	6 531	4,9	4 838	4,7	6083	5,3	25,7
Kuzey Amerika Ülkeleri	4 801	3,6	3 563	3,5	4 248	3,7	19,2
Orta Amerika ve Karayıp Ülkeleri	828	0,6	596	0,6	598	0,5	0,3
Güney Amerika Ülkeleri	901	0,7	677	0,7	1 237	1,1	82,7
4-Asya Ülkeleri	32 504	24,6	25 894	25,3	31 891	28,0	23,2
Yakın ve Ortadoğu Ülkeleri	25 430	19,3	19 189	18,8	23 314	20,5	21,5
Diğer Asya Ülkeleri	7 074	5,4	6 704	6,6	8 577	7,5	27,9
5-Avustralya ve Yeni Zelanda	435	0,3	359	0,4	402	0,4	12,0
6-Diğer Ülkeler	1 416	1,1	560	0,5	101	0,09	-81,9

Kaynak: TÜİK, 2011

İthalatta bölgesel gelişmeler ışığında yine üretim ve ticareti önemli ölçüde duraklayan AB ülkelerinin payının % 50'nin altına indiği, buna karşılık Afrika ve bazı Asya ülkelerinin payının arttığı görülmektedir. Öte yandan, ihracatta paylarına artış kaydedilen EİB, İKT ülkeleri ve Türk Cumhuriyetleri'nin payında da cüzi de olsa azalmalar meydana gelmiştir.

Tablo 8. Ülke Gruplarına Göre İthalat (Milyon \$)

	2008	Pay	2009	Pay	2010	Pay
İTHALAT		%		%		%
Genel toplam	201 963 575	100,0	140 775 457	100,0	185 535 044	100,0
A-Avrupa Birliği Ülkeleri (AB-27)	74 802 380	37,0	56 513 261	40,1	72 239 145	38,9
B-Türkiye Serbest Bölgeleri	1 334 250	1,0	964 750	0,7	876 560	0,5
C-Diğer Ülkeler	125 826 945	62,0	83 297 447	59,2	112 419 338	60,6
1-Diğer Avrupa Ülkeleri	44 196 490	35,0	26 142 488	31,4	30 311 333	27,0
2-Afrika Ülkeleri	7 770 453	6,2	5 698 583	6,9	6 412 051	5,7
Kuzey Afrika Ülkeleri	5 267 239	68,0	3 541 579	62,1	4 304 124	67,1
Diğer Afrika Ülkeleri	2 503 214	32,0	2 157 004	37,9	2 107 927	32,9
3-Amerika Ülkeleri	17 224 222	13,7	12 266 470	14,6	16 799 191	15,0
Kuzey Amerika Ülkeleri	13 404 016	77,7	9 505 093	77,5	13 233 886	78,8
Orta Amerika ve Karayip Ülkeleri	560 444	3,3	475 507	3,9	622 763	3,7
Güney Amerika Ülkeleri	3 259 762	19,0	2 285 870	18,6	2 942 542	17,5
4-Asya Ülkeleri	55 714 864	44,3	38 409 419	46,1	57 512 783	51,1
Yakın ve Ortadoğu Ülkeleri	17 627 603	32,0	9 589 778	25,0	16 091 401	28,0
Diğer Asya Ülkeleri	38 087 261	68,0	28 819 641	75,0	41 421 382	72,0
5-Avustralya ve Yeni Zelanda	876 169	0,7	647 840	0,8	493 033	0,4
6-Diğer Ülkeler	44 747	0,1	132 648	0,2	890 948	0,8

Kaynak: TÜİK, 2011

Türkiye'nin dış ticaretinde bu gelişmeler yaşanırken, kapıdan kapıya taşıma kolaylığının yanı sıra, firmaların son yıllarda stoklama yöntemini tercih etmemelerinin, dolayısıyla da hızlı tedarik faktörünün etkisi ile karayolu taşımacılığı en çok kullanılan ulaştırma tiplerinden biri olmaya devam etmiştir. 2000 yılında toplam ihracatın %44'ü, ithalatın ise %34'ü karayolu ile yapılmıştır. 2004 verilerinde bu oranların sırasıyla %43 ve %25 civarında seyrettiği görülmektedir. 2008 yılında ihracatın %39'u, ithalatın %20'si; 2009'da ise ihracatın %42'si, ithalatın %24'ü TIR'larla taşınmıştır.

Ülkedeki demiryolu altyapısının yeteri kadar gelişmemiş olması yük taşımacılığına da yansımaktadır. Aşağıdaki tabloda yer alan verilere bakıldığında, dış ticaretin çok cüzi bir miktarının demiryolu ile taşındığı görülmektedir.

En pahalı ulaştırma tipi olarak bilenen havayolu taşımacılığının dış ticaret açısından belli bir oranda seyretmesi çok normaldir. Ayrıca, uçaklarla nakledilebilen mal çeşitlerinin de kısıtlı olması havayolu taşıma sayılarına yansımaktadır.

Tüm dünyada olduğu gibi, Türkiye'nin de dış ticaretinin büyük çoğunluğu denizyolu ile taşınmaktadır. Bunun nedeni, özel bir altyapı gerektirmeyen denizyolunun havayoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre ise 3,5 kat daha ucuz olmasıdır.¹⁵⁵

Tablo 9. Taşıma Tiplerine Göre Türkiye'nin Dış Ticareti

İHRACAT (000 USD)						
Yıl	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer¹⁵⁶	TOPLAM
2000	13.080.017	93.957	12.013.620	2.338.492	248.819	27.774.906
Pay	47%	0%	44%	8%	1%	100%
2004	31.259.851	577.822	27.104.284	3.906.835	318.361	63.167.153
Pay	49%	1%	43%	6%	1%	100%
2008	66.443.247	1.260.202	50.902.371	10.435.259	2.986.117	132.027.196
Pay	50%	1%	39%	8%	2%	100%
2009	47.118.052	906.928	42.388.209	9.763.937	1.951.576	102.128.702
Pay	46%	1%	42%	9%	2%	100%
2010	58.791.157	992.512	45.979.797	7.688.186	515.955	113.975.607
Pay	52%	0.8%	40%	6.7%	0.5%	100%
İTHALAT (000 USD)						
2000	27.558.493	229.889	18.301.107	5.892.215	2.521.117	54.502.821
Pay	51%	0%	34%	11%	4%	100%
2004	56.774.423	1.258.679	23.982.411	12.294.583	3.229.670	97.539.766
Pay	58%	1%	25%	13%	3%	100%
2008	124.248.358	2.573.769	41.296.231	16.898.466	16.946.750	201.963.574
Pay	62%	2%	20%	8%	8%	100%
2009	83.186.827	1.723.376	33.529.577	11.563.599	10.922.609	140.925.987
Pay	59%	1%	24%	8%	8%	100%
2010	112.599.409	2.454.682	42.440.752	17.409.744	10.630.457	185.353.044
Pay	61%	1%	23%	9%	6%	100%

Kaynak: TÜİK, 2011

¹⁵⁵ Cavit Özdem, **Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz**, Uzmanlık Tezi, s.1, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/KonjokturIzlemeDb/ulsis.doc> (08.10.2010)

¹⁵⁶ Posta, boru hattı ile yapılan taşımalar ve elektrik enerjili, kendinden hareketli vasıtalar.

Türkiye'nin dış ticaretinde kaydedilen gelişmeler doğal olarak ülkenin ulaştırma sektörüne de yansımıştır. Özellikle, 1970'li yıllardan itibaren büyüyen dış ticaret hacmi karayoluyla yapılan taşıma sayılarında artışa neden olmuştur. Dönem – dönem yaşanan ekonomik krizler taşıma sayılarında düşüş yaratsa bile, Türkiye'nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörü genel olarak gelişme göstermiştir.

Tablo 10. Yıllara Göre IRU Tarafından TOBB'ye Gönderilen TIR Karne Sayıları

Yıllar	TOBB'ye Gönderilen (Adet)	Tüm Kefil Kuruluşlara Gönderilen	Oran %
1996	263000	2422350	11%
1997	307000	2789650	11%
1998	307000	2732900	11%
1999	279000	2344000	12%
2000	336000	2782600	12%
2001	327000	2707950	12%
2002	412000	3095200	13%
2003	419000	3298000	13%
2004	544000	3211050	17%
2005	589000	3240650	18%
2006	689000	3599850	19%
2007	788500	3076250	26%
2008	765000	3253800	24%
2009	490000	2230400	22%
2010	701500	2822200	25%

Kaynak: TOBB, <http://tirata.tobb.org.tr/tir/istatistikler.php> (23.11.2009)

Tablo 10'dan görüldüğü üzere, son on üç yıl içerisinde TOBB tarafından talep edilen TIR Karne sayılarında genel olarak bir artış söz konusudur. Özellikle, dünya ticaret hacminin yükseldiği 2004-2007 yıllarında yaşanan hareketliliği ve artışı bu tabloda da yakalamak mümkündür. Yalnız 1999 ve 2001 krizlerinin etkileri Türkiye'nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektöründe de hissedilmiş, Tablo'dan da görüldüğü üzere, karne sayılarında bir azalma yaşanmıştır. Aynı şekilde, 2008 yılında meydana gelen küresel krizin etkisiyle bütün sektörlerde yaşanan ekonomik sıkıntılar Türkiye'nin dış ticaretinde, dolayısıyla da uluslararası karayolu eşya taşımacılığında kendini göstermiştir. 2009 yılında, 2008 yılına göre, Türkiye'de TIR Karne dağıtımında %23'lük bir azalma olmuştur. Küresel ekonomik krizin etkilerinin

giderek azalmasıyla 201 yılında IRU'dan TOBB'a tahsis edilen TIR karne sayılarında önemli bir artış kaydedilmiştir.

Tablo 11. Yıllara Göre Geçiş Belgesi – TIR Karnesi Sayıları

	2008	2009	2010	Değişim (2009-2010)
Verilen Geçiş Belgesi	1.049.395	854.311	923.401	8,1%
Verilen TIR Karnesi	724.081	590.415	660.123	11,8%

Kaynak: TOBB, 2011

TOBB Ticaret ve TIR Dairesi Başkanlığının verilerine göre, 2010 yılında verilen geçiş belgesi sayısı, bir önceki yıla göre yüzde 8,1, TIR karnesi sayısı da yüzde 11,8 artmıştır. 2008 yılında 1 milyon 49 bin 395 geçiş belgesi verilmişken, bu rakam 2009'da 854 bin 311'e düşmüştür. 2008 yılında 724 bin 81 adet TIR karnesi verilmiş iken, 2009 yılında verilen TIR karnesi sayısı ise 590 bin 415 olmuştur. Daha önce de bahsedildiği üzere, 2008 mali krizi ekonominin her alanında olduğu gibi, taşımacılık sektöründe de ciddi olumsuzluklara neden olmuştur.

Tablo 12. Avrupa Ülkelerine İhracat Taşımları (Sefer)

ÜLKELER	2008	2009	2010	DEĞİŞİM
ALMANYA	81.660	68.825	79.269	15,18%
ARNAVUTLUK	4.864	4.559	3.883	-14,82%
AVUSTURYA	7.635	6.404	6.423	0,30%
BELÇİKA	7.526	6.542	7.538	15,22%
BOSNA-HERSEK	176	170	3.287	1833,48%
BULGARİSTAN	28.079	25.094	14.651	-41,62%
ÇEK CUM.	3.364	2.727	3.343	22,58%
DANİMARKA	2.630	2.129	2.250	5,69%
FİNLANDİYA	636	827	798	-3,54%
FRANSA	24.833	21.584	27.964	29,56%
HİRVATİSTAN	3.703	2.480	1.791	-27,77%
HOLLANDA	10.761	9.197	10.682	16,15%
İNGİLTERE	18.375	14.068	16.085	14,39%
İRLANDA	290	300	230	-23,42%
İSPANYA	6.955	5.829	8.130	39,48%
İSVEÇ	3.384	2.780	3.619	30,19%
İSVİÇRE	2.575	3.065	3.317	8,22%
İTALYA	36.053	29.414	35.210	19,71%
KARADAĞ	417	348	404	
LÜKSEMBURG	671	225	232	3,02%
MACARİSTAN	5.869	4.535	4.450	-1,87%
MAKEDONYA	6.728	6.674	6.142	-7,98%
MALTA	0	0	0	
NORVEÇ	570	545	833	52,88%
POLONYA	9.575	8.487	9.099	7,21%
PORTEKİZ	380	258	297	15,12%
ROMANYA	49.348	32.279	34.173	5,87%
SLOVAKYA	1.686	1.749	2.556	46,12%
SLOVENYA	1.353	1.199	1.754	46,27%
SİRBİSTAN	7.956	5.862	3.915	-33,22%
KOSOVA	329	86	126	
LİHTENŞTAYN	15	22	17	
YUNANİSTAN	31.113	27.490	20.244	-26,36%
TOPLAM	359.509	295.753	312.713	5,73%

Kaynak: UND, 2011

Türk araçlarının Avrupa ülkelerine yönelik karayolu eşya taşıma rakamlarına bakıldığında, 2009 yılının bu bölgeye çalışan Türk firmaları açısından olumlu geçmediği, 2008'in son aylarında ortaya çıkan ve 2009'da ağırlaşan kriz koşullarının bölge ülkelere yönelik sefer sayısında azalmaya yol açtığı görülmektedir. Sözkonusu azalma, son 2 yıldır AB ülkelerinin Türkiye'nin genel ihracatındaki payının % 60'lardan % 46'ya inmesinin sonuçlarını da yansıtmaktadır. 2010 yılında

küresel krizin etkilerinin azalması ihrac taşıma sefer sayılarında artışa neden olmuştur.

2009 yılına kadar karayolu taşımalarında artış kaydedilen komşu Bulgaristan ve Yunanistan (Yunanistan ile 2009 yılının sonlarına doğru yaşanan ciddi geçiş belgesi krizinin de önemli etkisiyle) başta olmak üzere Türkiye'nin Avrupa'daki en önemli dış ticaret ortaklarına yönelik taşıma sayılarında % 20- % 30 oranlarında düşüşler yaşanırken, Kuzey Avrupa'dan Finlandiya ve Letonya'ya (ve cüzi de olsa İsviçre'ye) yönelik taşımalarında yaşanan artışlar dikkat çekici olmuştur.

İhracatta hala ilk 10 içinde yer alan Almanya, Fransa, İtalya gibi ülkelere yönelik taşımalarındaki azalma, bu ülkelere yönelik ihracat hacmindeki düşüş oranlarını yansıtmaktadır.

Tablo 13. İhrac Yük Almak Amacıyla Türkiye'ye Boş Girişler (Sefer)

TAŞIT BAYRAĞI	2007	Yıllık Değişim	2008	Yıllık Değişim	2009	Yıllık Değişim
BULGARİSTAN	6.957	166%	15.145	118%	21.374	41%
ALMANYA	996	-44%	1.041	5%	4.480	330%
YUNANİSTAN	981	77%	504	-49%	775	54%
ROMANYA	4.800	61%	5.268	10%	5.851	11%
SİRBİSTAN	646	60%	1.822	182%	1.506	-17%
HOLLANDA	260	21%	253	-3%	1.034	309%
MACARİSTAN	1.173	35%	1.038	-12%	502	-52%
AVUSTURYA	344	-26%	339	-1%	416	23%
ÇEK CUMHURİYETİ	427	4%	407	-5%	424	4%
SLOVAKYA	339	147%	725	114%	558	-23%
DİĞER	4.361	93%	6709	54%	8.040	20%
TOPLAM	51.243	32%	69.243	35%	81.089	17%

Kaynak: UND, 2010

Ülke pazarına yabancı nakliye firmalarının boş giriş rakamlarına bakıldığında, krizden dolayı dönüş yükü bulma sorunu nedeniyle bu sayı önceki yıllara göre %50 azalmıştır. Yine de Türkiye'ye ihracat taşıması amacıyla yüksüz gelen yabancı araçların sayısında % 17 artış olduğu görülmektedir. Bu yükselişte özellikle Batı Avrupalı şirketlerin, önceki yıllarda atağa geçmiş olan Doğu Avrupalı

taşımacılarının önüne geçtiği (Almanya ve Hollanda araçları başı çekmiştir) görülmektedir. Ayrıca, Yunanistan nakliyecileri ile yaşanan “geçiş belgesi krizinin”, bu ülkeye Türkiye pazarından pay verme taahhüdü ile çözümlenmesi sonucunda Yunan araçlarının da boş girişlerinde artış devam etmektedir.

3.2.3. Avrupa Birliği İlerleme Raporları Kapsamında Türkiye Kara Ulaştırma Politikasının Değerlendirilmesi

Türkiye'nin üzerinde yer aldığı bölgede, son yıllarda meydana gelen önemli siyasi ve ekonomik gelişmeler ulaştırma sektörüne de önemli roller yüklemektedir. Bu nedenle, ulaştırma alanında bölgesel ve uluslararası düzeyde gerçekleştirilen oluşumlarda yer almaya daha fazla özen gösterilmektedir.

Bu çerçevede Avrupa Birliği'ne uyum programları çerçevesinde ulaştırma alanında gerekli mevzuat düzenlemeleri yapılmakta, ulaştırma sektörünün AB'ye uyumu çerçevesinde projeler geliştirilmektedir. Gerek yük ve yolcu, gerekse enerji ulaşımında, Türkiye üzerinden geçen ve Avrupa-Hazar bağlantısını sağlayan ulaşım koridorları artık Avrasya'nın belkemiğini teşkil etmektedir. Ayrıca, Türkiye'nin AB'ye katılım yönünde ilerlemesine ilişkin 1998 yılından itibaren Komisyon düzenli olarak rapor yayınlamaya başlamıştır. 2000 yılında yayınlanan İlerleme Raporu'nda ulaştırmanın ayrı bir başlık olarak eklenmesi, Türkiye'nin sadece bölgesel konumundan dolayı değil, aynı zamanda, Birlik üyeliği yolunda da bu konuda ciddi çalışmalar yapmasını zorunlu kılmıştır.

Komisyon'un 2000 yılı İlerleme Raporu'nda Türkiye'nin ilgili Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları ve özellikle Karadeniz Pan-Avrupa Ulaştırma Alanı üzerindeki uluslararası faaliyetlere etkin biçimde katıldığı ve katkıda bulunduğu özellikle vurgulanmıştır. Raporda, ülkenin karayolu ulaşımı konusunda, mevzuat yönünden yeni bir gelişme sağlayamadığı belirtilmiş, ancak, piyasa organizasyonu veya mesleki standartlar alanında bazı uygulamaların AT'ye benzer bir şekilde yürütüldüğü, Temmuz 1999'da Türkiye'nin, Uluslararası Karayolu Nakliyesinde Kullanılan Araçların Personelinin Çalışması Hakkında Avrupa Anlaşması'na (AETR) taraf olduğu olumlu olarak değerlendirilmiştir. Rapor, Türkiye'nin, mevzuatını değiştirmek ve Topluluk ulaştırma müktesebatını benimsemek için

gerekli mevzuat çalışmasını önemli ölçüde hızlandırmasını, ulaştırma sektörünün bütün kademelerinde idari yapının güçlendirilmesini tavsiye etmiştir.¹⁵⁷

2001 yılında yayınlanan İlerleme Raporu'nda Türkiye'de uluslararası karayolu taşımacılığı işleticileri ile ilgili sürücülük ve dinlenme zamanı kurallarının ulusal mevzuata dahil edilmesi olumlu karşılanırsa da, genel anlamda kayda değer bir gelişmenin gözetlenmediği belirtilmiştir.¹⁵⁸

2002 İlerleme Raporu, karayolu taşımacılığında, uluslararası sözleşmelerin onaylanması ve uygulanmasının istenen düzeyde olmadığını; ilgili karayolu taşımacılığı müktesebatının iç hukuka yeterli ölçüde aktarılması ve uygulanması gerektiğini belirterek; belirli bir takvim içerisinde, karayolu taşımacılığı müktesebatının iç hukuka aktarılması için bir eylem planı kabul edilmesini tavsiye etmiştir. Bu rapor özellikle Türkiye'de, karayolu taşımacılığı piyasasının uluslararası taşımacılık kısmındaki faaliyetler için geçerli koşulların, yurt içi taşımacılığa ilişkin koşullardan çok farklı olduğuna dikkat çekmiştir. Rapor, uluslararası karayolu taşımacılığı rejiminin; pazara giriş, çevresel normlar, takograflar ve hız sınırlama cihazları ile ilgili AT kurallarıyla büyük ölçüde uyumlu olmasına rağmen, söz konusu mevzuatın, karayolu filosunun yurt içi kısmına tam olarak uygulanmaması üzerinde durmuştur.¹⁵⁹

Komisyon'un 2003 yılı için yayınladığı raporda, Türkiye'nin Trans-Avrupa Ağları konusunda bazı gelişmeler kaydettiği vurgulanmış, ulusal ve uluslararası karayolu taşımacılığı piyasasındaki faaliyetler için genel bir çerçeve oluşturulmasını amaçlayan Karayolu Taşımacılık Kanunu'nun kabul edilmesi olumlu bir gelişme olarak değerlendirilmiştir. Rapor, ülkenin, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarına ilişkin olarak, TEN-Ulaştırma Kılavuzu ile uyumlu bir şekilde, temel ulaştırma altyapı ihtiyacının ve buna bağlı ulaştırma ağı projelerinin belirlenmesi amacıyla bir program hazırlaması, ulaştırma sektöründe müktesebatın iç hukuka aktarılması ve uygulanması amacıyla, hükümet tarafından, bütüncül bir plan kabul edilmesi gerektiğini belirtmiştir. Türkiye'nin, sadece bazı uluslararası sözleşmeleri onayladığı, fakat karayolu taşımacılığına ilişkin müktesebatın iç hukuka aktarılmasını ve uygulanmasını henüz tamamlamadığı; hala daha uluslararası taşımacılık faaliyetleri

¹⁵⁷ T.C. Başbakanlık Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, **2000 Yılı İlerleme Raporu**, www.abgs.gov.tr

¹⁵⁸ T.C. Başbakanlık Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, **2001 Yılı İlerleme Raporu**, www.abgs.gov.tr

¹⁵⁹ T.C. Başbakanlık Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, **2002 Yılı İlerleme Raporu**, www.abgs.gov.tr

ile yurt içi taşımacılık faaliyetlerine oldukça farklı koşullar uyguladığı; karayolu taşımacılığı ile ilgili genel yasal çerçevenin sosyal, mali ve teknik kurallar gibi önemli konuları kapsamadığı olumsuz olarak değerlendirilmiştir.¹⁶⁰

2004 yılı ilerleme raporu Türkiye'nin karayolu taşımacılığı yönündeki çalışmalarını sınırlı olarak olumlu bulmuş, ulaştırma altyapısının geliştirilmesi için ilgili hükümet kurumları arasında koordinasyonun sağlanmasını, karayolu güvenliğinin iyileştirilmesini, Ulaştırma Bakanlığı personeli ve kapasitesinin önemli ölçüde güçlendirilmesini, müktesebatın iç hukuka daha fazla aktarılması ve etkili bir biçimde uygulanmasını tavsiye etmiştir.¹⁶¹

2005 İlerleme Raporu'nda Komisyon, Türkiye'nin, karayolu taşımacılığı alanında, başta lisanslandırma olmak üzere, sosyal mevzuat, mesleki yeterlilik eğitimi, araç uygunluk test istasyonları, standart denetim usulleri ve kayıt cihazlarıyla ilgili yeni mevzuat düzenlemeleri konularında önemli çalışmalar yaptığını vurgulamıştır. Yol güvenliğinin sağlanmasına ilişkin uygulama kapasitesindeki sınırlılık ve tehlikeli malların taşınmasıyla ilgili mevzuat uyum çalışmalarının yetersizliği olumsuz nitelendirilmiştir.¹⁶²

2006 İlerleme Raporu karayolu taşımacılığı alanında, genel anlamda gelişme kaydedildiğini not etmiştir, müktesebata uyum hazırlıklarını yeterli bulmuştur.¹⁶³

2007 İlerleme Raporu kara ulaştırması konusunda ilerleme kaydedildiğini belirterek, mesleki yeterlilik konusunda ruhsatlandırma sürecinin iyi işleyişini, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurumsal kapasitesinin artırılmasını, işlemlerin elektronik olarak yapılmasını, yüksek kaza oranlarına ve ulaşım altyapısında büyük hasarlara sebebiyet veren aşırı yüklü araçların denetlenmesi için yeni bir kurum oluşturulmasını olumlu bulmuştur.¹⁶⁴

Komisyon'un 2008 İlerleme Raporu karayolu taşımacılığı alanındaki hazırlıkların ilerlediğini ve bazı ek gelişmelerin kaydedildiğini belirtmiş, ancak, Türkiye'nin Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkındaki Yönetmeliğe hala daha taraf olmadığını özellikle vurgulamıştır.¹⁶⁵

¹⁶⁰ T.C. Başbakanlık Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, **2003 Yılı İlerleme Raporu**, www.abgs.gov.tr

¹⁶¹ İKV, **2004 Yılı İlerleme Raporu**, www.ikv.org.tr

¹⁶² İKV, **2005 Yılı İlerleme Raporu**, www.ikv.org.tr

¹⁶³ İKV, **2006 Yılı İlerleme Raporu**, www.ikv.org.tr

¹⁶⁴ İKV, **2007 Yılı İlerleme Raporu**, www.ikv.org.tr

¹⁶⁵ İKV, **2008 Yılı İlerleme Raporu**, www.ikv.org.tr

2009 İlerleme Raporu, karayolu taşımacılığı sektöründeki AB müktesebatına uyumun genel olarak ileri düzeyde olduğunu belirterek, yasalarda öngörülen hususların denetlenmesi için idari kapasitenin zayıf olduğuna, başta tehlikeli madde taşımacılığı ve dijital takograf uygulaması konuları olmak üzere, teknik personelin ve kontrol makamlarının yetersizliğine dikkat çekmiştir.¹⁶⁶

Kısaca özetlenirse, ilerleme raporları kapsamında Avrupa Birliği'nin üzerinde durduğu konular Türkiye'nin menfaatleri açısından çok önemlidir. Etkin bir ulaştırma altyapısı ve politikasının ekonomik büyümenin temel unsurlarından biri olduğu bilinciyle Ulaştırma Bakanlığı, ülkenin ulaşım ağını geliştirmek ve standardını yükseltmek için hem AB mevzuatı çerçevesinde, hem de bağımsız olarak, ulusal ve bölgesel temelde önemli çalışmalar yürütmektedir.

Raporlardaki gelişmelerden de görüldüğü üzere, bazı olumsuzluklara rağmen, Ulaştırma Bakanlığı, AB'nin ulaşım politikaları doğrultusunda uluslararası gelişmeleri de dikkate alarak, Türkiye'nin ulaşım ağını geliştirme ve ulaşım standardını yükseltme çalışmalarını sürdürürken, ulaştırma alanında Avrupa Birliği üyeliğine hazırlık ve üyelikten doğan yükümlülüklerin kısa zamanda yerine getirilmesi yönündeki uyum faaliyetlerine de yoğun bir şekilde devam etmektedir.

Bilindiği gibi, "Taşımacılık politikası", temelde "Kıbrıs sorunu" nedeniyle 11 Aralık 2006 tarihinde AB Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi tarafından kabul edildiği ve 14-15 Aralık 2006 tarihlerinde AB Zirvesinde onaylandığı üzere, Türkiye-AB arasındaki tam üyelik müzakereleri kapsamında askıya alınan 8 fasıldan biri konumundadır.

3.2.4. Türkiye'nin Ulaştırma ve Lojistik Performansı

Dünya Bankası tarafından 15 Ocak 2010'da yayınlanan "Rekabet İçin Bağlanma: Küresel Ekonomide Ticaret Lojistiği" başlıklı Küresel Performans Endeksi, 2009 yılında dünya çapında yaklaşık 1000 uluslararası lojistik profesyonelinin alınan yanıtlarla oluşturulmuştur. Sınır denetim kuruluşlarının gerçekleştirdiği gümrükleme işlemlerinin verimliliği, formalitelerin hızı, basitliği ve öngörülebilirliği; ticaret ve taşımacılık ile bağlantılı altyapının, limanların,

¹⁶⁶ İKV, 2009 Yılı İlerleme Raporu, www.ikv.org.tr

demiryollarının, karayollarının, bilgi teknolojilerinin kalitesi; rekabetçi fiyatlarla sevkiyat düzenlenmesindeki kolaylık; lojistik hizmetlerde yetkinlik ve kalite; sevkiyatların izlenebilirliği; sevkiyatların planlanan zamanda ya da beklenen teslim saatinde varış yerine ulaşmasındaki zamanlama 2010 sıralamasında “lojistik performansı değerlendirilirken dikkate alınan kriterler olmuştur.”¹⁶⁷

Küresel Lojistik Performans Endeksi 2010 versiyonunda Almanya; 2007 yılı endeksine göre ciddi bir sıçrama yaparak 155 ülke arasında 1. sırada yer almıştır. Ülkenin performansı yüz üzerinden 100 olurken; bunun en büyük nedenleri arasında Almanya’nın, “lojistik” sektörünün “ekonomik gelişimdeki” öneminin bilincine varması ve geleceğini bu sektör temelinde şekillendirmeye karar vererek oluşturduğu bir “Master Plan” kapsamında hedeflerini net şekilde belirlemiş olması sayılabilir.

İkinci sırayı, yüzde 99,2 performans ve 4,09 puanla Singapur, üçüncü sırayı da yüzde 98,8 performans ve 4,08 puanla İsveç almıştır.¹⁶⁸

5 üzerinden aldığı 3.22’lik genel puan ile Türkiye, 2007 yılından bu yana ikincisi yayınlanan Lojistik Performans Endeksi’nde, 155 ülke arasında 39. sırada yer almıştır. Türkiye, 2009 yılı için ölçülen performansıyla, 2007 yılında yayınlanan sıralamaya göre 34. sıradan 39. sıraya inerek, 5 sıra gerilemiş bulunmakta ve İsrail, Lübnan, Kuveyt’in yanı sıra, Litvanya, Malezya gibi ülkelerin gerisinde kalmaktadır.¹⁶⁹

¹⁶⁷ World Bank, **2010 Logistics Performance Index**,
e<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRANSPORT/EXTTLF/0,,contentMDK:21514122~menuPK:3875957~pagePK:210058~piPK:210062~theSitePK:515434,00.html>
(08.07.2010)

¹⁶⁸ a.g.k.

¹⁶⁹ a.g.k.

Tablo 14. Türkiye'nin Lojistik Performansı

Genel Performans	Puan	3.22
	Sıralama	39
Gümrük	Puan	2.82
	Sıralama	46
Altyapı	Puan	3.08
	Sıralama	39
Uluslar arası sevkiyatlar	Puan	3.15
	Sıralama	44
Lojistik yetkinlik	Puan	3.23
	Sıralama	37
Takip ve izlenebilirlik	Puan	3.09
	Sıralama	56
Zamanında İşlem	Puan	3.94
	Sıralama	31

Kaynak: UND, 2009

Türkiye'nin lojistik alanındaki 6 temel konudaki performansı incelendiğinde, ülkenin en düşük notu, gümrük işlemlerinin etkinliğinden aldığı görülmektedir. Formalitelerin hızı, kolaylığı ve öngörülebilirliği bakımından 2.82 puan verilen değerlendirmede Türkiye, dünya sıralamasında 155 ülke arasında 46. olmuştur. Ticaret ve taşımacılık ile bağlantılı liman, demiryolları, karayolları, bilgi teknolojileri gibi altyapının kalitesi alanında 5 üzerinden 3.08 puan alırken; dünya sıralamasında 155 ülke arasından 39. sırada durmaktadır. Uluslararası sevkiyatların organize edilebilmesi açısından 5 üzerinden 3.15 puan alan Türkiye, 155 ülke arasında 44. sıradayken; lojistik hizmetlerde yetkinlik ve kalite bakımından 3.23 puan alan Türkiye dünyada 37. olmuştur. Sevkiyatların izlenebilirliği konusunda 3.09 puan alan Türkiye, bu alanda en kötü performans sıralamasıyla 56. sırada yer almaktadır. Sevkiyatların planlanan zamanda ya da beklenen teslim saatinde varış yerine ulaşmasındaki zamanlama konusunda ise Türkiye, en başarılı performans sıralamasıyla 155 ülke arasında 31. sıradadır.

Tablo 15. Bazı AB Üyeleri ile Lojistik Performans Kıyaslaması 2010

Ülke	Puan	Gümrükler	Altyapı	Uluslar arası sevkiyatlar	Lojistik yetkinlik	Yük izleme	Zamanlama
Türkiye	3.22	2.82	3.08	3.15	3.23	3.09	3.94
Macaristan	2.99	2.83	3.08	2.78	2.87	2.87	3.52
Yunanistan	2.96	2.48	2.94	2.85	2.69	3.31	3.49
Romanya	2.84	2.36	2.25	3.24	2.68	2.90	3.45
Bulgaristan	2.83	2.50	2.30	3.07	2.85	2.96	3.18

Kaynak: UND, 2009

2010 Küresel Lojistik Performansı verilerinden de görüldüğü üzere, Türkiye'nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörü önüne çeşitli teknik engeller çıkaran Macaristan, Yunanistan, Romanya ve Bulgaristan performans sıralamasında bir hayli geride kalmaktadır.

3.3. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRLERİNİN TEMEL HATLARI İLE KARŞILAŞTIRILMASI

1963 yılında Türkiye, AET ile Ankara Antlaşması olarak bilinen bir Ortaklık Antlaşması imzalamıştır. Antlaşma, Türkiye'nin AB Ortak Pazarı'na, kurulacak bir gümrük birliği vasıtasıyla kademeli olarak katılımı için aşağıda belirtilen üç aşamayı öngörmektedir: 1964–1970 hazırlık aşaması, 1973–1995 geçiş aşaması, 1996'dan tam ekonomik entegrasyona kadar nihai aşama.¹⁷⁰

Türkiye ile AT arasında 5 Mart 1995 tarihinde imzalanan ve 1 Ocak 1996 itibarı ile yürürlüğe giren 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı (OKK) aracılığı ile Gümrük Birliği'nin son dönemi tesis edilmiş, diğer bir deyişle, Türkiye 1970'li yılların başında elde ettiği haklara karşıt yükümlülüklerini yerine getirmiş ve AB sanayi mallarına uygulanan gümrük vergilerini kaldırmıştır.

¹⁷⁰ Gümrük Birliği, ülkeler arasında herhangi bir gümrük vergisi veya tarifesi olmadan ticaret yapılması, üçüncü ülkelere yapılan ithalatlara ortak bir dış tarife uygulanması ve ortak ticaret politikalarının uygulanması anlamına gelmektedir.

Ancak bugün gelinen noktada, Türk ulaştırma sektörüne uygulanmakta olan taşıma - geçiş belgesi kotaları aracılığı ile Ankara Antlaşması'nın temel hedeflerinden sapıldığı ve dolayısı ile de Gümrük Birliği'nin iyi işleyişine tamamen aykırı bir durumun yaratıldığı görülmektedir. Şöyle ki, Gümrük Birliği kararının¹⁷¹ 5. ve 6. maddeleri uyarınca taraflar arasında ithalat ve ihracatta uygulanan miktar kısıtlamaları ile her türlü eş etkili tedbir yasaklanmıştır.

Ulaştırma pazarının serbestleştirilmesi, mali ve sosyal alanlarda AB çapında uyumun henüz sağlanamamış olması ve rekabeti bozucu bazı unsurlar nedeniyle Birlik, lojistik sektörü ile ilgili giderek daha korumacı bir politika uygulamaktadır. Bunun en başlıca nedeni, son genişlemelerdir. Diğer genişleme halkalarından farklı olarak, son iki genişleme sürecinde Birlik üyeleri siyasi, ekonomik, kültürel ve toplumsal alanlardaki deneyimleri, yaşam görüşleri ve düşünce yapıları birbirinden farklı çok sayıda ülkeyi kendi aralarına kabul etmiştir. Her ne kadar adaylık döneminde uyum çalışmaları yapılmış olsa da, eski ve yeni üyeler arasında ekonomik anlamda büyük farklılık halen daha devam etmektedir. Bu nedenle, AB, Birlik dışı ülkelere karşı korumacı tavırlar sergilemektedir. Sosyalist ekonominin kalıntılarını taşıyan, gelir düzeyi diğer üyelere göre daha düşük olan, Batı Avrupa ülkelerine göre daha az gelişmiş olan yeni üyelerin kısa bir süre içerisinde bu sosyo-ekonomik açığı kapatmaları için AB tarafından dışarıya karşı çeşitli kısıtlamalar uygulanmaktadır. AB'nin korumacı politikaları Birlik içi nakliye firmalarına önemli avantajlar sağlamaktadır. Bu firmalar tekelci bir konum kazanmakta, yüksek fiyat, düşük kalite uygulamalarını sürdürme olanağı bulmaktadır.

Son 5 yılda, Türkiye'nin ihracatı yüzde 200'lük ve toplam ihracatın %50'sinden fazlasını oluşturan AB ülkelerine yönelik ihracatı %196'lık bir artış kaydederken, buna karşılık AB belge kotalarında sadece % 46 oranında bir artış sağlanabilmiştir.¹⁷²

Yabancı taşıtların Birlik içerisine girişini düzenleyen bu belgeler – bir çeşit “vize” görevini yapan geçiş belgelerinin az sayıda olması, AB'ye yapılan ithalatların ve AB'den yapılan ihracatların üye ülke araçları ile taşınması anlamına geliyor.

¹⁷¹ Türkiye-AB arasında Gümrük Birliği'ni tesis eden 06 Mart 1995 Tarihli ve 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı Madde 5: “Akit Taraflar arasında ithalatta uygulanan miktar kısıtlamaları ve eş etkili tedbirler yürürlükten kaldırılacaktır.” ve Madde 6: “Akit Taraflar arasında ihracatta uygulanan miktar kısıtlamaları ve eş etkili tedbirler yürürlükten kaldırılacaktır.”

¹⁷² Bingöl, **Uluslararası Kuruluşlar**, s.59.

Dolayısıyla, Birlik, halihazırda ekonomiye önemli bir katkı sağlayan uluslararası kara taşımacılığı sektörünü bu şekilde desteklemektedir.

Gümrük Birliği Antlaşması'nda ulaştırma konusu hiçbir şekilde yer almadığı için bugün geçiş kısıtlamalarını AB ülkeleriyle müzakere etmenin doğrudan hukuki zemini yoktur.

Birliğin sektörü kendi üyeleri lehine yönlendirme politikası kapsamında bir diğer önemli kısıtlama ise, uygulanan sürücü vizeleridir. Ciddi bir sorun halini alan vize düzenlemeleri, taşımacılık sektörü açısından da rekabet gücünü zayıflatan, bu yönüyle de sektörün geleceğini tehdit eden bir hal almıştır. Avrupa Birliği TIR sürücülerine verilen vizeleri bir yıllık olmaktan çıkararak süreyi 6 aya indirmiş bulunmaktadır. Bu durum ise çift sürücü uygulaması gibi maliyetleri arttırıcı etkiler yaratmakta, sürenin doldurulmaması için dolu giden araçların hızla boş dönmesi zorunluluğu, AB içi taşımacılık ve ithal mamul getirme gibi olanaklardan yararlanamama gibi durumlara yol açmaktadır.

Birliğe yeni katılan Bulgaristan, Macaristan ve Romanya'nın coğrafi konumları itibarıyla AB'nin lojistik merkezleri haline getirilmeleri çabası, izlenen politikaların arka planında yer almaktadır. Çalışma ve oturma izinlerine konan engeller nedeniyle yabancı firmalar dışarıdan personel getirememektedirler.

Sonuç olarak, Türk taşımacılarına karşı uygulanmakta olan vize ve kotanın esas hedefi AB ülkelerine ihraç edilen sanayi ürünleridir. Zira geciken her TIR'ın ticari maliyeti ve alınan her vizenin bedeli kaçınılmaz olarak Türk ihracatçısına yansıtılmakta, bu durum Türk sanayi mallarının rekabet avantajlarını olumsuz yönde etkilemektedir.

Ayrıca, AB çevre ve sağlığın korunması tedbirleri kapsamında teknik engeller uygulamaktadır. Bu çerçevede, dışarıdan Birlik içerisine taşıma yapan araçlarda belli teknik standartlar aranmaktadır. Dolayısıyla, yabancı nakliye firmalarının araç filolarını Birlik tarafından belirlenmiş teknik standartlara uygun olarak oluşturmaları gerekiyor ki, bu da ek maliyet, zaman kaybı, bürokrasinin artması demektir.

Bunun yanı sıra, Türkiye bir çok konuda Birlik üyelerini geriden takip etmektedir. Türkiye 1947 yılından itibaren Avrupa Ekonomi Komisyonu'na üye olmasına rağmen, sadece 20 sözleşmeye taraftır. Türk araçlarının 130 binin üzerinde geçiş yaptığı Avusturya 57 konvansiyondan 39 tanesinde resmen taraf ülke

konumunda; 5 konvansiyon ise imzalanıp taraf olma süreci başlatılmıştır. İkili taşımaların 80 bini geçtiği Almanya ise 31 konvansiyona resmen taraf olmuş; 11 konvansiyonu imzalayarak taraf olma sürecinin son aşamasına gelmiştir. Yine topraklarından 45 bin Türk aracının geçmekte olduğu Macaristan 37 konvansiyona resmen taraf olmuştur. Yunanistan 27, Bulgaristan 34 Romanya ise 36 konvansiyona ve ilgili antlaşmalara taraftır.¹⁷³ Ancak, Türkiye için aynı şeyi söylemek mümkün değildir. Oysa taşıma sayılarının yüksek olduğu bu ülkelerde yaşanan sorunların ortadan kaldırılması, Türk nakliyecisinin daha hızlı, düzenli, elverişli ve çevreye dost taşımalarını gerçekleştirilebilmesi gerekmektedir.

ADR Konvansiyonu'na bağlı olarak 31 Mart 2007 tarihinde Türkiye'nin yeni Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşımaları Yönetmeliği yayınlanmış olup, 01.01.2011 tarihinden itibaren yürürlüğe girecekti. Yalnız 18 Aralık 2010 tarihli Resmi Gazete'de sözkonusu yönetmeliğin Madde 1, Madde 2 ve Madde 3'ün 2011 tarihinde, geriye kalan hükümlerin ise daha ileriki bir tarihte yürürlüğe gireceği yayınlanmıştır. Yürürlüğe giren maddeler yönetmeliğin amacı, kapsamı ve yasal dayanaklarını ortaya koymaktadır. Yaptırım niteliğinde olan diğer maddelerin ertelenme nedeni ise Türkiye'nin araç sertifikaları, sürücü eğitimleri ve diğer benzeri alanlarda altyapı yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Yönetmeliğin tamamen yürürlüğe girmesi Türkiye'nin Avrupa Birliği ve uluslararası kuruluşlar ile bütünleşmesine katkı sağlayacaktır. Türkiye'nin ADR Antlaşması'na taraf olmasıyla birlikte hem uluslararası taşımalarda, hem de yurt içi taşımalarında tehlikeli yük taşıması uluslararası standartlarda ve çok daha güvenli yapılacaktır.

ADR Konvansiyonu'nun işverenlere yönelik pek çok yükümlülükleri bulunmakla birlikte, bundan böyle Türkiye'de tehlikeli madde taşımalarına yönelik olarak bir dizi tedbiri zorunlu kılacaktır. Tehlikeli madde taşımacılığı yapan işyerlerinde Tehlike Madde Güvenlik Danışmanının istihdam ettirilmesi; tehlikeli madde taşıyan aracın teknik özelliklerinin uluslararası düzeyde kabul edilen kriterlere uygunluğunu gösteren sertifika edinilmesi; tehlike madde taşıyan araç sürücüsünün tehlikeli madde taşıması ile ilgili uygun mesleki eğitimi tamamlayarak, her üye ülkenin konuyla ilgili birimi veya yetkili otoritesi tarafından verilen bir sertifika alması gibi şartlar bu zorunluluklar arasında yer almaktadır.

¹⁷³ BM/AEK, <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html> (25.07.2009)

Sözkonusu hükümler, diğer taraftan, asıl işverenin yükümlülükleri arasında yer aldığından, uygulamaya yönelik altyapının oluşturulması ve geliştirilmesi açısından gerekli girişim ve düzenlemelerin de bu çerçevede ele alınarak kısa zamanda sonuçlanması gerekmektedir.

Zira Avrupa Birliği ile müzakere süreci kapsamında ADR Konvansiyonuna taraf olmak ve gereklerini yerine getirmek ana şartlardan bir tanesidir.¹⁷⁴

Avrupa Komisyonu ile AETR üyesi ülkeler arasındaki görüşmeler sonucunda, AB üyesi olmayan AETR ülkeleri için zorunlu dijital takograf uygulaması getirilmiştir.¹⁷⁵ Bu gelişmelerden de görüleceği üzere, AETR Konvansiyonu, AB'nin karayolu ile alakalı sosyal mevzuatındaki değişiklikler paralelinde şekillenmektedir. Daha doğrusu, AB'nin sürücülerinin çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin kuralları AETR ülkelerinde de geçerlidir. Ancak, AETR Konvansiyonu sadece uluslararası taşımalarda sürüş sürelerine kısıtlama getirirken, AB mevzuatı bu kısıtlamaları iç taşımalara da uygulamaktadır.

Bir diğer yandan, Türkiye ATP'ye taraf olmamıştır. Ülkede sektörel dernekler Türkiye'nin bu antlaşmaya üye olması için ilgili hükümet kurumları nezdinde çalışmalar yapmaktadır. Sözkonusu Konvansiyon'un öngördüğü araç sertifikaları olmadan yapılan AB ülkeleri taşımalarında Türk araçlarına büyük cezalar uygulanmaktadır.

Ne kadar çok uluslararası antlaşmaya taraf olursa, Türkiye o kadar uluslararası standartlara uygun ve de lojistik üs olarak tercih edilir duruma gelir.

Uluslararası piyasalarda yaşanan yoğun rekabet, bu piyasalarda pazar payını muhafaza ve artırmada, düşük maliyetle girdi teminini, ayrıca üretilen malların yine uluslararası piyasalara rekabet edebilir fiyatlarla zamanında arzını gerekli kılmaktadır. Türkiye, uluslararası standartlarda yaklaşık 45 bin adetlik filo sahiptir. Bu araçlar dış ticaretteki ihtiyaçlara paralel olarak yeni yatırımlarla geliştirilmektedir. Sözkonusu filo 50'nin üzerinde ülkeye seferler gerçekleştirerek, Türkiye'ye yaklaşık 5 milyar Dolar döviz kazandırmakta ve 400 bin kişiye istihdam sağlamaktadır. Ülkenin, mevcut dünya ekonomisi içerisindeki yeri ve hedefleri açısından, gerek ithalat, gerekse de ihracat olarak dış ticaretin önemi tartışılmaz bir

¹⁷⁴ AB Direktifi No 94/55,

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/road_transport/124051_en.htm (25.11.2009)

¹⁷⁵ UND, **Haftalık Bülten 20.05.2010**, İstanbul,

<http://www.und.org.tr/tr/haber.asp?id=2737>(25.11.2010)

gerçektir. Uluslararası taşıma hizmetlerinin toplam dış ticaret maliyeti içerisindeki yeri, satış fiyatlarına ve üretim maliyetlerine ortalama %20 oranındaki etkisi ile rekabet gücünü belirleyecek düzeydedir.¹⁷⁶

3.4. ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ

Türkiye'nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün önemi ve hakkındaki bilgi üretiminde görülen göreceli ihmal esas alındığında, mevcut çalışma bilimsel yöntem aracılığı ile bir yandan durum tespitine ilişkin pozitif bilgi üretimini sağlama, diğer yandan ise bu bilimsel bilgiler referans alınarak normatif stratejilere bir temel oluşturacak öneriler geliştirmeyi hedeflemektedir.

Türk uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün rekabet gücünü araştırmaya yönelik yapılan bu çalışmada sektöre ve iş dünyasına önemli katkılar sunulmaya çalışılmıştır. Özellikle Avrupa Birliği ile bütünleşme sürecinde yapılması gerekenler, işletmelerin rekabet anlayışının değişmesi ve farklı rekabet stratejileri uygulamaları, rekabetin küreselleşmesi ile birlikte artık rakiplerinin stratejilerinin de değerlendirmeye alınması gerçeği, hedeflenen katkılar arasındadır.

Bu saptamalardan hareketle, bu çalışmanın amacı aşağıdaki ifadelerle belirlenmiştir:

1. Türkiye'nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörü performans verilerinin değerlendirilmesi.
2. Türkiye uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün rekabet gücü dayanaklarının tespit edilmesi.
3. Ortaya çıkan sonuçlar doğrultusunda Türk uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün rekabet gücünün analiz edilmesi.

3.5. ARAŞTIRMA KONUSUNDA BAŞLICA ÇALIŞMALAR

Şimdiye kadar Türkiye'nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün mevcut ve gelecek potansiyelinin bilimsel yöntem ile değerlendirilmesi önemli ölçüde ihmal edilmiştir. Bilimsel araştırmalara yeterince konu edilmemiş olmasının

¹⁷⁶ Tamer Dinçşahin, UND Yönetim Kurulu Başkanı, Konuşma Metni, TOBB, 16.02.2009, İstanbul

yanı sıra, ilgili çevreler tarafından (devlet, sektörel birlikler vs.) Türkiye'nin karayolu eşya taşımacılığı sektörünün bir ulusal strateji çerçevesinde değerlendirilerek, rekabet gücünü arttırmak için nasıl davranılması yönünde yeterli çalışmaların yapıldığı da söylenemez.

Sektörün rekabet gücünü araştırmayı doğrudan konu eden çalışma hemen-hemen yapılmamıştır. Bunun görünen en önemli nedeninin, karayolu eşya taşımacılığı sektörünün ülkeye döviz kazandıran bir hizmet sektörü olarak kabul görmemesi, bu anlamda göz ardı edilmesi ve uzun yıllar üniversite – iş dünyası – sivil toplum kuruluşları arasında yaşanan kopukluk olduğu öne sürülebilir.

Yalnız bunun yanı sıra, bazı kamu kuruluşları ve mesleki örgütlerin sektörle ilgili yayınlanmış raporları bulunmaktadır. Stratejik sektörlerin belirlenmesi ve geliştirilmesi misyonunu üstlenen en önemli kurumlardan biri olan DPT, son on yıl içerisinde ulaştırma sektörüne ilişkin özel ihtisas komisyon raporu yayınlamıştır. Aynı zamanda, TOBB, UND, UTİKAD gibi birliklerin, bölgesel kalkınma ajanslarının bu araştırmanın konusu olan çalışma ile doğrudan bağlantısı bulunan raporları mevcuttur. Söz konusu raporlarda nakliye şirketlerinin sayısı, kapasitesi, çalıştıkları ülkeler, filo yapısı, taşıma rakamlarının yanı sıra, Türkiye'nin ulaştırma sektörünün, özellikle uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün geliştirilmesi, dolayısıyla da, rekabet edebilirliğinin artırılması için çözüm önerilerine yer verilmiştir.

Sektörle ilgili bazı akademik çalışmalar da mevcuttur. Örneğin, Dikmenli (2008) Avrupa Birliği üyelik sürecinde Türk lojistik sektörünü etkileyen faktörler üzerine bir çalışma yapmıştır. Çalışmada Avrupa Birliği ile yürütülmekte olan tam üyelik müzakerelerinin, Türkiye'ye hem uluslararası ticaret, hem de uluslararası lojistikte avantajlı konuma getirdiği; üyelik müzakerelerinin bir çok alanda olduğu gibi lojistikte de büyük değişiklikler yapacağı sonucuna varılmıştır.

Köfteci (2008) ise çalışmasında gelecekte taşıma türü seçimi kararlarının kombine taşımacılık yönünde olacağı üzerinde durmuştur. Türbedar (2010) çalışmasında Balkan ülkelerinin ulaştırma politikalarını AB'nin çıkarlarının belirlediğini, gelecekte bölgenin ulaştırma altyapısının ve ulaştırma politikalarının AB'nin ihtiyaçları doğrultusunda gelişeceğini, bütün bunların ise Türkiye'nin ulaştırma sektörü açısından bazı fırsat ve sorunlara yol açabileceğini vurgulamıştır.

Yine de mevcut çalışmaların hiçbirisinde tam anlamıyla uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün rekabet gücü üzerinde durulmamıştır.

3.6. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE KISITLARI

Araştırma, Türkiye’de faaliyet gösteren, devamlı Avrupa ülkelerine uluslararası karayolu eşya taşımacılığı yapan ve UBAK İzin Belgesi Sisteminden yararlanan firmaları kapsamaktadır. Sürekli BDT, Ortadoğu, Kuzey Afrika ülkeleri ve diğer hatlara çalışan nakliye şirketleri bu araştırmanın kapsamı dışında tutulmuştur. Müşterinin talebi üzerine Avrupa yönüne arada bir taşıma yapan firmalar da araştırmaya dahil edilmemiştir. Bunun nedeni, sözkonusu firmaların deneyim yetersizliğine bağlı olarak AB taşımalarına ilişkin net bir tutum ve düşünce geliştirmemiş oldukları varsayımıdır. Dolayısıyla, araştırmanın kapsamı sadece AB’ye taşıma yapan Türk nakliyecileri ile kısıtlanmıştır. Araştırmanın en önemli sınırını, geniş bir nakliyeciler kitlesine ulaşmak konusundaki sıkıntı oluşturmaktadır. Her ne kadar uluslararası alanda faaliyet gösterecekler de, genel olarak Türk karayolu eşya taşımacılarının kurumsal olmayışı ve bu tür akademik ve bilimsel amaçlı yapılan çalışmalara ilgi göstermemeleri, yapılan anket, mülakat, görüşme gibi araştırmalarda cevap veya geri dönüşlerin alınamaması ciddi engel yaratmaktadır. Bu kısıt nedeniyle, araştırmanın yalnızca ilgili mesleki örgüt yönetiminde yer alan firmalarla yapılması durumunda kalınmıştır.

3.7. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

Araştırma yöntemi, araştırma amacına uygun verilerin toplanması ve çözümlenebilmesi için gerekli koşulların düzenlenmesidir.¹⁷⁷

Bu çalışmanın yöntemi iki aşamalı olarak belirlenmiştir.

Birinci aşamada sektörün rekabet edebilirliğini sağlayan, ayrıca, rekabet gücünü olumlu ve olumsuz etkileyen faktörlerin daha iyi tespit edilmesi için doğrudan sektör temsilcileri ile bir Odak Grup çalışması yapılmıştır.

¹⁷⁷ Olgun Eroğlu, **İzleme Araştırmaları**, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2006, s.2

İkinci aşamada ise, birinci aşamada uygulanan Odak Grup çalışması sonuçları temel alınarak, Porter'in geliştirmiş olduğu Elmas Modeli'nin kullanılması ile Türk uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün rekabet gücü analiz edilmiştir.

Genellikle, akademik çalışmalarda bir sektörün rekabet gücünün tespit edilmesi için karşılaştırmaya dayanan yöntemler tercih edilmekte ve bu tarz çalışmalarda hemen-hemen aynı özellikleri taşıyan örnek gruplar arasında değerlendirme yapılmaktadır. Bu çalışmada ise araştırma yöntemi olarak böyle bir yol izlenmemesinin iki nedeni bulunmaktadır. Birincisi, Türkiye'nin uluslararası kara taşımacılığı sektörünün rekabet gücünün karşılaştırmalı bir yöntemle tespit edilebilmesi için uygun ülke örnekleri bulunmamaktadır. Bulgaristan, Romanya, veya Yunanistan gibi komşu ülkeler AB'nin sağlamış olduğu avantajlardan yararlandıkları için tam olarak Türkiye ile karşılaştırılabilecek bir konumda değildirler. Dolayısıyla, bu ülkeler temel alınarak, Türkiye'nin uluslararası kara taşımacılığı sektörünün rekabet gücünün araştırılması sonucunda ortaya çıkacak bulguların gerçekçi olmayacağı kesindir.

İkinci olarak ise, her ne kadar uluslararası kara taşımacılığı Türkiye'de en eski ve en çok tercih edilen bir nakliye şekli olsa da, genel olarak ele alındığında, ülkede gelişmemiş, tam olarak kurumsallaşmamış, gelişmekte olan ve her anlamda bir çok eksiği bulunan bir sektördür. Bu da sektörün rekabet gücünün incelenmesine yönelik, daha geniş bir kitleye ulaşmayı sağlayan nicel bir araştırma yönteminin tercih edilmesini oldukça zorlaştırmaktadır. Dolayısıyla, Türkiye'nin çeşitli bölgelerinde faaliyet göstererek, Avrupa'nın farklı noktalarına taşıma yapan uluslararası kara nakliyecilerinden oluşan bir nitel araştırma - Odak Grup çalışması yapmaktaki amaç, daha az sayıda kişiye ulaşılmasına rağmen, daha doğru ve daha gerçekçi bilgilerin toplanmasını sağlamaktır. Buradan çıkan sonuçların Porter'in Elmas Modeli ile harmanlanarak değerlendirilmesi ise, yukarıda da vurgulandığı üzere, gelişmekte olan bu çok önemli sektörün rekabet potansiyelini ve bu potansiyelin etkin bir biçimde kullanılabilmesi için yapılması gerekenleri ortaya koyacağı düşüncesinden kaynaklanmaktadır. Ayrıca, analiz edilen sektör bir hizmet üreticisi olduğu için, Türkiye'nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı rekabet gücünün tespiti açısından Elmas Modeli en uygun yöntem olarak düşünülmüştür.

3.7.1. Odak Grup Çalışması

Odak Grup amaç, büyüklük, bileşim ve işlemler açısından tanımlanabilecek belirli bir grubu ifade etmektedir. Odak Grup görüşme yöntemi, kısa zamanda nitel bilgilerin elde edilebildiği hızlı tarama yöntemlerinden birisidir. Genellikle 4-12 katılımcı ile gerçekleştirilir. Görüşmeyi yönlendiren kişi, tartışma ortamı yaratacak sorular aracılığıyla farklı/aynı görüş, fikir ya da bilginin ortaya çıkmasını sağlar. Kısa sürede değişik bilgiye ulaşım kolaylığı, esnek, beklenmedik, bilinmeyen bulguların ortaya çıkmasına olanak sağlaması ve maliyet etkin olması nedenleri ile son yıllarda oldukça sık başvurulan bilgi toplama yöntemlerinden birisidir.

3.7.2. Elmas Modeli

Çalışmanın daha önceki kısımlarında da bahsedildiği üzere, Porter, “Ulusların Rekabet Avantajı” adlı kitabında global rekabette başarılı olmuş birkaç ülkenin belirli sektörlerde başarıyı nasıl elde ettiklerini “Elmas (Diamond)” adını verdiği bir modelle incelemiştir. Elmas modeli, bir sektördeki ulusal rekabet gücünü belirleyen dört temel unsurun birbiri ile ilişkili olarak incelenmesini gerektirmektedir. Bunlar, faktör koşulları, talep koşulları, firma stratejisi ve rekabet yapısı, ilgili ve destekleyici kuruluşlardır. Porter, ülkelerin rekabet güçleri ve yeteneklerini bu dört ayrı bileşenden ve bu temel faktörlerin altında yer alan çeşitli değişkenlerden hareket ile açıklamaktadır. Her bir alt değişken sektörler göre farklılık göstermektedir. Devlet ve şans faktörü de Elmas Modeli’nde dört ana değişkene ilave olarak göz önüne alınmaktadır. Elmas modelinin bu sistemik yapısı, bütün bir sistemin taklit edilmesinin zor olduğunu göstermektedir. Bu nedenle de uluslararası rekabet gücünün sürdürülebilir olabilmesini mümkün kılan yolları açıklamada oldukça başarılıdır.¹⁷⁸

¹⁷⁸ Refika Bakoğlu, **Talep Yapısı ve Koşullarının Ulusal Rekabet Avantajına Yansımalar: Türkiye’de Erkek Gömleği Segmenti Örneği**, A.K.Ü, İ.İ.B.F, 11. Ulusal Yönetim ve Organizasyon Kongresinde Sunulan Bildiri, Afyon, 22-24 Mayıs 2003.

3.8. ARAŞTIRMANIN ANA KİTLESİ VE YARGISAL ÖRNEKLEMİ

Araştırmanın ana kitlesini AB ülkelerine uluslararası karayolu eşya taşımacılığı yapan firmalar oluşturmaktadır. Ana kitle güncel 2011 yılı UBAK İzin Belgesi Değerlendirme Listesi verilerinden elde edilmiştir. Söz konusu listede 684 firma yer almaktadır. Araştırmanın 684 şirketin tamamını kapsayacak şekilde yapılması hem zamanlama, hem de ekonomik açıdan mümkün olmamıştır. Bunun yanı sıra, uluslararası alanda faaliyet göstermelerine rağmen, kara taşımacılığı yapan firmaların büyük çoğunluğunun henüz kurumsallaşmamış olmaları, onlarla anket veya derinlemesine bir görüşme yapma imkanını olanaksız kılmaktadır. Bu nedenle araştırma örneklemini oluşturan katılımcılar yargısal örnekleme yöntemi ile seçilmiş olup, Ulaştırma Bakanlığı tarafından yıllık olarak yayınlanan UBAK listesine¹⁷⁹ göre belirlenmişlerdir. Katılımcıların özellikle orta ölçekli şirketler olmasına dikkat edilmiştir. Şöyle ki, UBAK listesinde yer alan firmalar sahip oldukları toplam yeşil taşıt¹⁸⁰ sayısı¹⁸¹, toplam taşıt sayısı, bir önceki yıl içerisinde gerçekleştirmiş oldukları toplam sefer sayısı, UBAK izin belgeleriyle yapılan 3. ülke taşımaları toplam sefer sayısı ve verimlilik esasına göre sıralanmaktadır. Büyük nakliye şirketleri sahip oldukları araç sayısından dolayı diğer kriterlerde de ister-istemez öne çıkmaktadır. Oysa orta ölçekli firmalar listede araç sayılarından ziyade göstermiş oldukları performansa göre yer almaktadır. Böylece, katılımcıların bu listeye göre belirlenmesi, araştırmanın sektörü daha gerçekçi temsil eden şirketlerle yapılmasını hedeflemiştir. Seçilen firmalar Türkiye'nin farklı coğrafi bölgelerinde bulunmakta ve AB ülkelerine kara nakliyesi gerçekleştirmektedir. Odak Grubu için seçilmiş firmaların tamamı nispeten kurumsal bir kimliğe sahiptir ve sektörü Ticaret ve Sanayi Odaları gibi kurumlarda temsil etmekte, ayrıca, mesleki örgüt üyeleri olup, çoğu yönetimde yer almaktadır. En önemlisi, katılımcılar Ulaştırma Bakanlığı

¹⁷⁹ Bu çalışmada 2011 yılı UBAK İzin Belgesi Listesi kullanılmıştır. Listede toplam 684 firma yer almaktadır.

¹⁸⁰ Yeşil taşıt, taşımacıların uluslararası taşımalarda kullandıkları, UBAK Bakanlar Konseyinin CEMT/CM (2001) 9 Final Sayılı Kararında açıklanan gürültü ve egzoz emisyon değerlerine haiz EURO II, EURO III, EURO IV ve EURO V niteliğindeki çekici ve kamyonları kapsamaktadır. Çevreye verdikleri zarar seviyesine göre gruplandırılmış yeşil taşıtlardan EURO V motorlu araçlar en düşük gürültü ve egzoz emisyon değerlerine sahiptirler.

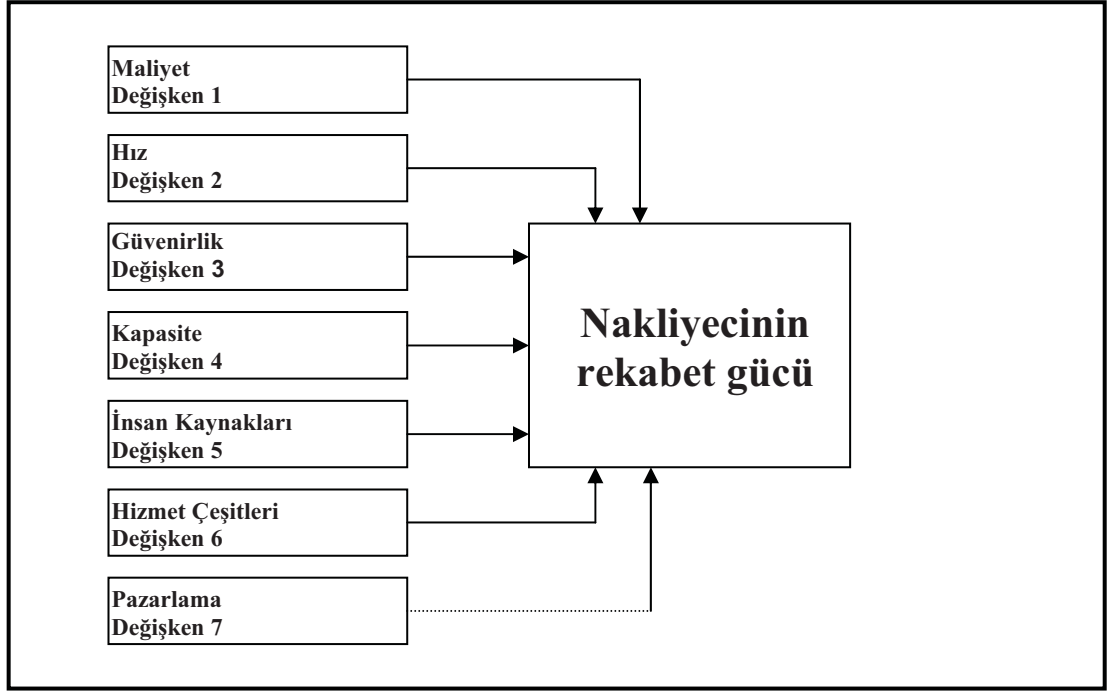
¹⁸¹ Toplam yeşil taşıt sayısı: Taşımacıların geçerli yetki belgesi eki taşıt belgesinde özmal olarak kayıtlı EURO II niteliğindeki taşıt sayısı 1(bir), EURO III, EURO IV ve EURO V niteliğindeki taşıt sayısı 2(iki) ile çarpılarak elde edilen toplam çekici ve kamyon (tanker kamyonlar hariç) sayısıdır.

tarafından AB ülkeleri ile yapılan Kara Ulaştırma Komisyonu ve Çalışma Grubu toplantılarına sektörü temsilen iştirak etmektedir. Tamamı yerel ve AB mevzuatına hakim olan şahıslardır, en az ayda bir kere AB ülkelerine ziyarette bulunmaktadır, yasal gelişmeleri hem sahip oldukları firmalar, hem de temsil ettikleri örgütler adına yakından takip etmektedirler. Katılımcılardan bazıları, kara taşımacılığının yanı-sıra, gümrükleme, depolama, antrepoculuk, elleçleme gibi ek hizmetler sunmaktadır. Bu da araştırma yönteminde kullanılan değişkenlerin doğru tespit edilmesi açısından önemli bir husustur.

3.9. ARAŞTIRMANIN KAVRAMSAL MODELİ

Araştırmanın kavramsal modeli Şekil 9’da gösterilmiştir.

Şekil 9. Araştırmanın Kavramsal Modeli



Çalışmanın amaçlarına uygun olarak sözkonusu değişkenlere ilişkin aşağıdaki tespitlerde bulunulmuş ve sorular halinde Odak Grup görüşmesinde yer alan katılımcılara sorulmuştur (Ek 8):

1. “Maliyet” değişkeni Türkiye’nin uluslararası karayolu eşya taşımacısının rekabet gücünü doğrudan etkilemektedir.
2. “Hız” değişkeni ile Türkiye’nin uluslararası karayolu eşya taşımacısının rekabet gücünü doğrudan etkilemektedir.
3. “Güvenirlilik” değişkeni ile Türkiye’nin uluslararası karayolu eşya taşımacısının rekabet gücünü doğrudan etkilemektedir.
4. “Kapasite” değişkeni ile Türkiye’nin uluslararası karayolu eşya taşımacısının rekabet gücünü doğrudan etkilemektedir.

5. “İnsan kaynakları” değişkeni ile Türkiye’nin uluslararası karayolu eşya taşımacısının rekabet gücünü doğrudan etkilemektedir.
6. “Hizmet çeşitleri” değişkeni ile Türkiye’nin uluslararası karayolu eşya taşımacısının rekabet gücünü doğrudan etkilemektedir.
7. “Pazarlama” değişkeni ile Türkiye’nin uluslararası karayolu eşya taşımacısının rekabet gücünü doğrudan etkilemektedir.

3.10. TÜRKİYE’NİN ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİNE YÖNELİK ODAK GRUP ÇALIŞMASI

3.10.1. Odak Grup Sürecinin Gerçekleştirilmesi

Odak Grup görüşmesinde 9 şirket temsilcisi yer almıştır. Katılımcılarla toplantı gününden on gün önce irtibat kurularak, konu hakkında kendilerine bilgi verilmiş ve toplantı tarihi olarak Uluslararası Nakliyeciler Derneği’nin Haziran 2011 Yönetim Kurulu Toplantısının gerçekleştirildiği gün tercih edilmiştir. Bunun nedeni, farklı bölgelerde faaliyet gösteren katılımcıların bu tarihte toplantı nedeniyle bir arada bulunmalarının kolay sağlanması ve kendilerinin zaman açısından da daha uygun olmalarıdır.

Odak Grup çalışmasının yapıldığı toplantı süresince katılımcılara mümkün olduğu kadar müdahalede bulunulmamış ve katılımcıların birbirleriyle karşılıklı diyaloglara girmeleri desteklenmiştir. Toplantıda yapılan konuşmaların tamamı kaydedilmiştir. İki saat süren toplantı sonucu alınan notlar değerlendirilmiş ve nihai sonuçlara ulaşılmıştır.

3.10.2. Bulgular

Bu bölümde görüşme esnasında sorulan sorulara verilen cevaplara yer verilmiştir. Cevaplar değişkenlere göre başlıklar halinde ayrılmıştır.

3.10.2.1. Maliyet

Maliyet, bir işletmenin rekabet edebilirliği açısından en önemli etkenlerden biri, hatta birincisidir. Kara nakliyecilerinin en önemli maliyet kalemleri yakıt giderleri, araçların bakım masrafları, personel ücretleri, yurtdışı seferlerinde ödenen otoyol, köprü, yol v.s. gibi ücretler, ayrıca, geçiş belgesi, TIR karnesi, sürücü vizesi, aracın yola elverişli olduğuna dair alınan belge ücretleridir. Türkiye'deki uluslararası eşya taşımacılığı yapan firmaların yurtdışında yapılan harcamalarda, geçiş belgesi ücretleri, TIR karnesi ücreti, sürücü vizesi ücreti, aracın uygunluk belgesi ücreti gibi gider kalemlerinde her hangi bir avantaj sağlamaları söz konusu değildir. Çünkü bu giderler sabit bir ücretlendirmeye tabiidir. Genellikle resmi giderler olarak adlandırılmaktadır. Yalnız firmalar bazı gider kalemlerini düşük tutabilmektedirler. Şöyle ki, nakliyeciler devletten gümrüksüz akaryakıt temin etmektedir. Yurtdışına çıkan araçlar için gümrüksüz akaryakıt istasyonlarından alınan yakıt miktarı sefer başı 550 litre ile sınırlandırılmıştır. Bunun dışında, genellikle araçların bakımları küçük sanayi bölgelerinde anlaşmalı olarak yapılmaktadır. Aracın yeşil kart¹⁸² kapsamı düşük gösterilmekte, duruma göre CMR sigortası düzenlenmemektedir. Çoğu zaman personel ücretleri asgari ücret üzerinden gösterilerek, sosyal güvence masrafları da böylece en aza indirilmektedir. KDV'den dolayı faturasız alışverişler, motorin yerine daha düşük kaliteli yağ kullanımı veya kaçak motorin kullanımı maliyetleri düşürmek için yapılan faaliyetler kapsamındadır. Dolayısıyla, uluslararası karayolu eşya taşımacılığı yapan Türk şirketleri, ancak belli gider kalemlerinde tasarruf yaparak, düşük maliyet ve düşük karla piyasada rekabet edebilir durumdadır.

AB açısından değerlendirildiği zaman, Birliğin getirmiş olduğu avantajlardan dolayı Avrupalı nakliyeciler özellikle resmi giderlerde Türk nakliyecilerine göre daha düşük masraflar ödemektedir. Şöyle ki, çoğu AB üyesi ülke sürücüleri Türkiye'ye girişlerde vizeden muaftırlar veya hemen giriş kapılarında çok küçük bir ücret karşılığında uzun süreli vize alabilmektedir. Oysa bugünkü koşullarda bir Türk sürücü için 6 ay geçerlilik süresi, 90 gün oturma izni olan Schengen vize ücreti ortalama 200 Euro civarındadır. Schengen bölgesinde tek yönlü navlun ücretinin

¹⁸² 01.01.1953'te yürürlüğe giren Yeşil Kart Sistemi uluslararası motorlu taşıt sigorta sertifika sistemi olup, amacı, ülkeler arasında seyahat eden motorlu taşıt kullanıcılarının seyahat ettikleri ülkelerde neden oldukları kazaların sonucunda zarar görenlerin korunmasını sağlamaktır.

tahmini 3200 - 3700 Euro olduğu düşünölürse, sadece vize ücretinin Türk nakliyecisi için nasıl bir ek maliyet getirdiğı ortaya çıkmaktadır. Bunu dışında, AB nakliyecileri Birlik sınırları içerisinde her hangi bir geçiş belgesi veya TIR karnesine ihtiyaç duymadan hareket imkanına sahiptir. Yalnız vergi ve sosyal güvence masraflarının yüksekliğı Birlik nakliyecilerinin maliyetlerini arttırmaktadır. Bu anlamda Türk nakliyecileri ucuz maliyetlerden kaynaklanan düşük navlun ücretleri ile Avrupalı taşımacılar karşısında daha rekabetçi konumdadır. Ayrıca, şunu belirtmek gerekir ki, sektördeki çoğı küçük şirketler maliyetlerini düşürse bile, özellikle son küresel kriz esnasında ne ülke içinde, ne de AB ülkelerine karşı rekabet edebilirliklerini koruyamamış ve kapanmıştır.

3.10.2.2. Hız

Günümüz koşullarından dolayı az stokla çalışmayı tercih eden müşteriler açısından malların hızlı bir biçimde teslim edilmesi büyük önem arz etmektedir. Yalnız hem Türk, hem de Avrupalı nakliyeciler açısından “hız”, artık rekabet gücünü etkileyen değişken olmaktan çıkmıştır. Çünkü mevcut yasaların ve AB trafik kurallarının sıkı bir şekilde uygulanması ve yapılan denetimler sonucu araçlar belli bir hız sınırını aşamamakta, bütün seferler eşit zamanda gerçekleşmektedir.

3.10.2.3. Güvenirlik

Hizmetin kalitesi açısından büyük önem arz eden güvenirlik, yükü zamanında, kusursuz ve güvenli bir şekilde teslim eden Türk nakliyecisinin rekabet gücünü arttırmaktadır. Bu anlamda Türk taşımacıları AB’li meslektaşları ile eşittir, modern filoları, teknik donanımları, pratik çözümleri ile AB nakliyecileri ile rekabet edebilir düzeydedir.

3.10.2.4. Kapasite

Gelişen sanayi ve üretim çeşitliliğinden kaynaklanarak, farklı teknik özelliklerde araç talep eden müşterilerin ihtiyaçlarına anında cevap verebilmek Türk taşımacılarının rekabet edebilirliğine ek katkı sağlamaktadır. Yalnız kusursuz hizmet bekleyen müşteri için kapasitenin sayısal anlamdaki büyüklüğü değil, yetkinliği önemlidir. Büyük kapasiteli şirketler takip açısından sıkıntılar yaşarken, az sayıda araca sahip olup, kaliteli hizmet veren firmalar daha çok tercih edilmektedir. Ayrıca, düşük kapasite ile çalışan, dolayısıyla, maliyetlerini de aşağı seviyede tutan nakliyeciler müşteriden gelen fazla talebi acenteler aracılığı ile geri çevirmemektedir. Oysa zaman-zaman araç fazlalığından dolayı yüksek kapasiteye sahip şirketlerin maliyetleri artmaktadır. Diğer taraftan ise, bu firmalar sürümden kaynaklanarak, karlılıklarını koruyabilmektedir. Bu anlamda kapasite Türk nakliyecilerinin rekabet gücünün artırılması açısından çok da önemli değildir. Söz konusu değişken açısından değerlendirildiğinde, Türk nakliyecileri AB taşımacılarına göre daha rekabetçi konumda değildir.

3.10.2.5. İnsan Kaynakları

Uluslararası karayolu eşya taşımacılığında insan kaynakları özellikle önem arz etmektedir. Bunun nedeni, bir hizmet sektörü olan taşımacılıkta insan emeğine daha fazla ihtiyaç duyulmasıdır. Bu anlamda Türk nakliye şirketlerinde ciddi sıkıntılar bulunmaktadır. Birincisi, şirketler genellikle maliyetlerden kısmak amacıyla daha çok aile bireyleri, vasıfsız veya az vasıflı elemanlar çalıştırmaktadır. Böylece, personel giderlerinde önemli ölçüde tasarruf sağlamaktadır. Hatta çoğu orta ölçekli şirketlerde ofis elemanlarının sayısı sürücülerin sayısından daha azdır. Bu açıdan bakıldığında, üstün niteliklerden yoksun insan kaynakları firma maliyetlerini düşürdüğü için Türk nakliyecilerinin rekabet gücüne olumlu yansımaktadır. Diğer taraftan ise, vasıfsız insan kaynakları firmaların pazarlama anlamında rekabet edebilirliklerini olumsuz etkilemektedir. Hatta bu nedenden dolayı büyük ölçekli şirketler hariç, orta ölçekli şirketlerde pazarlama bölümü yok denilecek seviyededir. İkincisi, her ne kadar modern, yeni, ihtiyaçlara cevap verebilecek bir araca sahip

olunsa da, nihayetinde bu aracı sürücü kullanmaktadır. Türkiye’de uluslararası sürücü yetiştiren eğitim kurumunun olmaması, havacılıkta, denizcilikte olduğu gibi, yurtdışı seferlerini gerçekleştirecek araç sürücülerinde belli özelliklerin aranmaması, bu işin eğitim seviyesi çok düşük, normal koşullarda iş bulamayan şahıslar tarafından yapılmasına neden olmaktadır. Üzerinde maddi değeri büyük yüklerin bulunduğu araçların bu tür kişilere emanet edilmesi, sefer esnasında hiçbir şekilde denetim mekanizmasının olmaması firmalar için her zaman risktir. Ayrıca, genelde düşük eğitim seviyesine sahip olan uluslararası sürücüler trafik, yol ve yükleme güvenliği kurallarının sıkı olduğu Avrupa ülkelerinde ihlal nedeni ile aldıkları cezalarla firmalara ek maliyet yaratmaktadır. Bu anlamda Türk nakliyecileri AB taşımacıları ile kıyaslamada daha zayıf kalmaktadır. Ama genel olarak değerlendirildiğinde, düşük ücretlerle çalıştırılan insan kaynakları, maliyetleri de azalttığı için Türk nakliyecisinin rekabet gücünü arttırmakta ve yüksek maaş, sosyal sigorta primleri ve ödemelerinin sözkonusu olduğu AB ülkeleri karşısında daha rekabetçi konuma gelmesini sağlamaktadır.

3.10.2.6. Hizmet Çeşitleri

Bazı uluslararası karayolu eşya taşımacılığı yapan Türk firmaları hem kar marjlarını yükseltmek, hem maliyetlerini sübvans etmek, hem de müşterilerine daha kapsamlı hizmet sunmak amacıyla gümrükleme, depolama, elleçleme, antrepoculuk gibi ek faaliyetler de yürütmektedir. Bu, müşteriler açısından büyük bir kolaylık sağladığı için nakliyecinin rekabet gücünü de arttırmaktadır. Bu durum Avrupalı taşımacılar için de aynıdır. Doğal olarak, ek hizmet sunabilen Türk şirketleri hem ülke içerisinde, hem de AB ülkeleri ile kıyaslamada daha rekabetçi konumdadır.

Öncelikle şunu vurgulamak gerekir ki, Türkiye’deki uluslararası karayolu eşya taşımacılığı yapan şirketlerin rekabet güçlerini değerlendirirken, firmanın büyüklüğü ve uzmanlık alanı gibi iki önemli hususa özellikle dikkat edilmelidir. Büyük firmalar sektörün ciddi oyuncularındır, rahatlıkla yabancı pazarlara girebilmekte, müşterilerine kolaylıkla çeşitli faaliyetlerden oluşan hizmet paketi sunmaktadır. Sözkonusu şirketler çok modlu ulaşım sistemlerini kullanabilmektedir.

Bütün bunlar büyük firmaların sürümünden ve hizmet çeşitliliğinden daha fazla kar sağlamalarına neden olmaktadır. Bu şirketler sektörün yaklaşık %15'ini oluşturmaktadır. İkinci bir husus olan uzmanlaşma ise müşteri bulunması ve elde tutulabilmesi için önemli etkindir. Gabari dışı taşımalar, cam taşımacılığı, tehlikeli madde taşımacılığı, frigo taşımaları gibi uzmanlık alanı isteyen nakliye şekilleri rekabet pazarında firmalara artı bir fırsat yaratmaktadır.

3.10.2.7. Pazarlama

Türk firmalarında özellikle yurtdışı pazarlama anlamında ciddi eksiklikler var. Bu da maliyetleri düşürmek amacından kaynaklanmaktadır. Genellikle pazarlamayı firma sahipleri kendileri mevcut imkanlar çerçevesinde yapmaktadır. Oysa profesyonel bir pazarlama bölümü doğal olarak şirketin müşteri portföyüne, dolayısıyla da, rekabet gücüne olumlu yansır. AB nakliyecileri bu anlamda daha kurumsal bir kimliğe sahiptir.

3.10.3. Odak Grup Görüşmesi Sonuçlarının Genel Değerlendirilmesi

Odak Grup görüşmesine iştirak eden 9 katılımcıya belirlenen değişkenlere yönelik 7 soru sorulmuştur. Her soru değişkenlerin uluslararası karayolu eşya taşımacısının rekabet gücünün arttırılması açısından önemini ölçmeyi hedeflemiştir.

Katılımcılar ilk soruya ortak yanıt vermiştir. Buna göre, düşük maliyet Türk nakliyecisini rekabet gücünü arttırmakta, yüksek maliyet ise azaltmaktadır. Aynı şekilde, düşük maliyet Türk nakliyecisinin AB taşımacıları karşısında rekabet edebilirliğini olumlu, yüksek maliyet olumsuz etkilemektedir. Dolayısıyla, düşük maliyetlerle hizmet veren Türk taşımacıları Avrupalı nakliyecilere göre daha rekabetçi konuma sahiptir.

Katılımcıların ikinci soruya vermiş oldukları ortak cevaba göre, “hız” değişkeni, mevzuata esasen uygulanan kısıtlamalardan dolayı Türk nakliyecisinin rekabet gücünü hem genel anlamda, hem de AB karşısında her hangi bir şekilde etkilememektedir.

“Güvenirlilik” değişkeni ile ilgili olarak üçüncü soruya da ortak yanıt veren katılımcıların görüşüne göre, güvenli taşıma Türk nakliyecisinin rekabet gücünü orta derecede etkilemektedir. Diğer taraftan, Birliğin nakliyecilere yönelik zorlayıcı uygulamaları yeni, çevreci, yüksek teknolojilerin kullanıldığı güvenli Türk filolarının ortaya çıkmasını sağlamıştır. Bu anlamda Türk taşımacıları Avrupalı meslektaşları ile eşit koşullarda faaliyet göstermektedir.

Katılımcıların çoğu “kapasite” değişkeninin Türk nakliyecisinin rekabet gücü açısından çok fazla önem taşımadığını belirtmiştir. Ayrıca, katılımcılar kapasite açısından değerlendirildiğinde, Türk nakliyecisinin AB taşımacılarına göre daha rekabetçi olmadığı yönünde ortak yanıt vermiştir.

Düşük maliyetli “insan kaynakları” etkeninin Türk nakliyecilerinin rekabet gücünü arttırdığına dair katılımcıların yanıtı ortak olmuştur. AB ülkeleri açısından en önemli gider kaynaklarından, Türkiyeli taşımacılar açısından ise maliyetleri kısmak anlamında en önemli kalemlerden biri olan “insan kaynakları” değişkeni, Türk nakliyecilerini Avrupalı meslektaşlarına göre daha rekabetçi kılmaktadır. Burada dikkat edilmesi, insan kaynaklarının kaliteli değil, tam tersi, vasıfsız ve düşük ücretlerle çalıştırılabilen personelden oluştuğu için Türkiyeli nakliyecileri daha rekabetçi kıldığı hususudur.

Müşterilerine farklı hizmetler sunabilen Türk nakliyecisi hem ülke içerisinde, hem de AB taşımacılarına karşı rekabet gücünü arttırmaktadır. Bu konuda katılımcılar ortak görüş bildirmiştir. Yalnız genel olarak değerlendirildiğinde, Avrupalı nakliyeciler de hizmet yelpazelerini genişlettikleri için bu anlamda Türkiye’nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörü daha rekabetçi konumda değildir.

Pazarlamanın genel anlamda nakliyecinin rekabet gücünü arttırdığı konusunda hemfikir olan katılımcılar, maliyetleri düşürmek amacıyla aktif pazarlama yapılamadığını ifade ederek, bu konuda AB’li taşımacıların daha avantajlı konumda olduğunu belirtmiştir.

Yukarıda bahsedilen tüm hususlar genel olarak değerlendirildiğinde, Türkiye’nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün düşük maliyetlerden dolayı AB’li meslektaşları ile rekabet edebilir düzeyde olduğu söylenebilir.

3.11. ELMAS MODELİ YÖNTEMİ İLE TÜRKİYE’NİN ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜNE İLİŞKİN BULGULAR

Çalışmanın bu bölümünde Türkiye’nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün rekabet gücü analizinde Porter’in Elmas Modeli uygulanmıştır. Uygulamada, daha önce yapılan Odak Grup görüşmesinin sonuçları ışığında Türkiye’nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörü rekabet gücünün Elmas Modeli çerçevesinde alt değişkenleri belirlenmiştir. Bu değişkenler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 16. Türkiye Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Sektörü İçin Elmas Modeli Alt Değişkenleri

Faktör Koşulları	Talep Koşulları	Firma Stratejisi ve Rekabet Yapısı	İlgili ve Destekleyici Kuruluşlar	Devlet ve Şans Faktörü
Genç, nitelsiz ve ucuz işgücü	Yurtiçi talebin büyüklüğü ve niteliği	Firmanın büyüklüğü	Ürün ve hizmet üreticileri	Yasal düzenlemeler
Türkiye’nin coğrafi konumu	Türkiye’nin dış ticareti	Kurumsallaşma	Teknik servis ve destek birimleri	Vergiler
Kısıtlı mali kaynaklar	Dış talep	Markalaşma	Eğitim kurumları	Teşvikler
Teknolojik yatırımlar		Profesyonelleşme	Mesleki örgütler	Yasal eksiklikler
Kurumsal, mali, hukuki ve çevresel yetersizlikler		Lojistik hizmet çeşitliliği	Lojistik altyapı sağlayıcıları	Coğrafi konumu
		Haksız rekabet	Mali kuruluşlar	Siyasi ve ekonomik yapısı
				Çevresinde bulunan ülkelerin ekonomik durumu

Kaynak: Tarafımızdan düzenlenmiştir.

3.11.1. Faktör Koşulları

Türkiye'nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün faktör koşulları incelendiğinde, ilk olarak genç ve dinamik, bir o kadar da ucuz işgücü dikkat çekmektedir. Kalabalık bir nüfusa sahip olan ülkede eleman ihtiyacı kolayca karşılanmaktadır. Ayrıca, bu alanda faaliyet gösteren firmaların çoğu aile şirketleridir ve bünyelerinde önemli sayıda aile bireyleri çalıştırmaktadır. Yalnız daha önce de belirtildiği üzere, sektöre profesyonel olarak vasıflı personel yetiştiren devlet ve özel kurumlar son yıllarda ortaya çıkmaya başlamıştır. Dolayısıyla, firmalarda çalışan elemanlar nitelikli işgücü sınıfında yer almamakta ve onlara, sosyal güvence verilmeden ve düşük kapsamda verilerek, düşük ücretler ödenmektedir. Aile üyeleri de genellikle vasıflı olmamakla birlikte, kayıt dışı personeldir. İhtiyaç duyulan işgücünün kolay temin edilmesi ve nitelikli eleman azlığı maliyetlere olumlu yansımaktadır. Bu anlamda, insan kaynakları sektörün rekabet gücünün en önemli dayanağı olarak tespit edilmiştir. Ancak çalışmanın önceki bölümlerinde de bahsedildiği üzere, özellikle, AB müktesebatına uyum çalışmaları çerçevesinde “mesleki yeterlilik” şartı giderek daha çok ön plana çıkmaktadır. Sanal veri tabanlarının yaygın kullanımı ile firma faaliyetlerinin denetimi de kolaylaşmıştır. Ayrıca, kanuni kesintilerin düşülmesinden sonra çalışanların net maaşlarının banka aracılığı ile yatırılması zorunluluğu¹⁸³ kayıt dışı eleman bulundurmaya, sosyal güvencelerin ödenmesindeki sıkıntıları önemli ölçüde azaltmıştır. Dolayısıyla, aile bireylerinin, nitelsiz işgücünün ve kayıt dışı personelin çalıştırılması ile sağlanan maliyet avantajları uzun vadede uluslararası rekabet gücünü olumsuz etkileyecektir.

Türkiye'nin coğrafi konumu, ülkenin Avrupa'ya, Balkanlar'a, Yakın ve Ortadoğu'ya, Kafkasya'ya, Merkezi ve Orta Asya'ya doğal yakınlığı Türk uluslararası karayolu eşya taşımacıları açısından en büyük avantajlardan biridir. Türkiye'nin etrafının üç taraftan denizlerle çevrilmiş olması bu artıyı ikiye katlamaktadır. Fiziksel kaynaklar açısından Türkiye'nin coğrafi konumu, büyüklüğü, ulaşım imkanları, kültür çeşitliliği çevre ülkeleri ile ticaret alışverişini ve taşıma

¹⁸³ 4857 Sayılı İş Kanunu'nun 32.maddesinin ikinci fıkrasında yapılan değişikliğe göre, 01.01.2009 tarihinden itibaren işyerleri ve işletmelerinde İş Kanunu hükümlerinin uygulandığı işverenler ile üçüncü kişiler, Türkiye genelinde çalıştırdıkları işçi sayısının en az 10 olması halinde, çalıştırdıkları işçiye o ay içinde yapacakları her türlü ödemenin kanuni kesintiler düşüldükten sonra kalan net tutarını, bankalar aracılığıyla ödemekle yükümlüdürler.

maliyetlerini olumlu yönde etkilemektedir. Sözkonusu özel coğrafyasından dolayı diğer bölgelerle olan saat farkı, aynı anda her tarafla iş yapabilme olanağı tanımaktadır. Bu, rekabet gücü anlamında sektöre her zaman artı kazandıran, değişmez bir etkidir.

Sektörün sermaye kaynaklarına bakıldığında, işletmelerin kendi kendilerini finanse ettikleri görülmektedir. Firmalar sürekli mali sıkıntı içerisinde. Nakliye şirketlerinin KOBİ olarak devlet desteklerinden çok fazla yararlanmadıkları, kredi maliyetlerinin yüksekliği dikkat çekmektedir. Bilindiği üzere, AB'ye uyum sürecinde geçiş aşamasının desteklenmesi için gerekli mali kaynaklar fonlar vasıtasıyla sağlanmakta ve mekanizmanın sağlıklı bir şekilde işlemesine katkıda bulunmaktadır. Bu dönemde uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektöründe de çok önemli değişiklikler yaşanmış, ancak herhangi bir fon desteği sağlanmamıştır. Dolayısıyla, yaşanan değişikliklere ayak uyduramayan birçok taşımacı şirket iflas etmiştir. Sektörün rekabet gücünü ciddi oranda zayıflatan bu hususlar, kredi faiz oranlarının düşürülmesi, vadelerin daha makul seviyelere çekilmesi, ulusal ve uluslararası yatırım fonlarının tahsis edilmesi ile ortadan kaldırılabilir.

Türkiye'de uluslararası karayolu eşya taşıma şirketleri kendi içlerinde önemli teknolojik yatırımlar yapmış, dünya ile rekabet edebilecek düzeyde bir altyapı oluşturmuştur. Teknoloji kullanımı sektörün bağlantılı olduğu hizmet alanlar, hizmet verenler, yurtiçi ve yurtdışı acentelerle müşterileri bir bütün olarak gören ve bunlar arasında sanal koordinasyonu yönetecek şekilde tasarlanmış, etkin ve verimli, dolayısıyla rekabetçi yapıyı güçlendirecek biçimde geliştirilmiştir. Bu şekilde kapıdan kapıya taşımaya olanak sağlayan, esneklik ve hız avantajlarıyla ülkenin dış ticaretinde büyük rol oynayan uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörü enformasyon kaynakları ile yeterlilik arz etmektedir.

Sektörün altyapısı incelendiğinde; kurumsal, hukuki, mali ve çevresel anlamda yetersiz olduğu görülmektedir. Daha önce de belirtildiği üzere, şirketlerin büyük çoğunluğu aile şirketleri olup, yeni-yeni kurumsallaşmaya başlamıştır. Yasal mevzuattan kaynaklanan çelişkiler, yeni Taşımacılık Kanunu'nun getirmiş olduğu mali yükümlülükler sektörün rekabet edebilirliğini olumsuz etkilemiştir. Araç sayısı bakımından bölgede lider konumda olan Türkiye, tüketilen yakıt hacminden dolayı bir takım çevresel sorunlar yaşamaktadır. AB'nin sürdürülebilir kalkınma üçgeninin

ekonomik büyüme, sosyal konular ve çevrenin korunması çerçevesinde ele alındığına bakılırsa, bu durum Türk nakliyecileri açısından çok büyük önem arz etmektedir. Yalnız her ne kadar uluslararası karayolu eşya taşımacıları yukarıda bahsi geçen hususlarda ulusal zeminde yetersiz kalsalar da, Birliğin uyguladığı standartlar bu şirketleri kendi altyapılarını yeniden yapılandırmaya zorlamıştır. Bu da Türk nakliyecilerinin AB seviyesinde rekabet güçlerini sağlam temellere dayamaktadır.

3.11.2. Talep Koşulları

Yurtiçi talebin büyüklüğü ve niteliği, Türkiye'nin karayolu eşya taşımacılığı sektörünün büyümesi, uluslararası pazarlara açılması ve son yıllarda önemli bir performans sergilemesinin en önemli nedenlerinden biridir. Hiç kuşkusuz, bu husus ülkenin dış ticareti ile bir paralellik arz etmektedir. Sadece Türkiye'de değil, genel olarak tüm dünya ticaretinde yaşanan gelişmeler, hükümetin izlemiş olduğu bölgesel politikalar uluslararası karayolu eşya taşımacılığına olan talebi sürekli canlı tutmaktadır. Ayrıca, dış ticaret kalemlerindeki çeşitlilik kara taşımacılığına olan ihtiyacın niteliğini de etkilemektedir. Türk ihracatını oluşturan ürün farklılıkları, değişik ithalat malları haliyle nakliyecilik hizmetlerinin içeriğine de yansımaktadır. Bu ise karayolu taşımacılarının sürekli kendilerini geliştirmelerine, artan talep miktarı ve niteliğine ayak uydurmalarına, dolayısıyla da, rekabet edebilirliklerini güçlendirmelerine neden olmaktadır.

3.11.3. Firma Stratejisi ve Rekabet Yapısı

Türkiye uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörü esasen orta ve küçük ölçekli işletmelerden oluşmaktadır. Bu şirketlerin uluslararası pazarlara açılma başarılarının arkasında, ülkenin dış ticaretinde kaydedilen gelişmeler durmaktadır. Daha önce amatör bir şekilde yapılan taşımalar, lojistik konusunun AB gündeminde öne çıkması ile birlikte zorlu bir döneme girmiştir. Birlik duvarlarının aşılması için Avrupa standartlarını yakalamak rekabetçiliğin vazgeçilmez unsuru haline gelmiştir. Bu nedenle yurtdışına kara nakliyesi yapan firmalar markalaşma, kurumsallaşma ve profesyonelleşme yönünde çalışmalar başlatmış, rekabetçiliklerini öncelikle

sürdürmeye, daha sonra ise arttırmaya odaklanmıştır. Ayrıca, Türkiye’den dünyaya açılan dış ticaret şirketleri zamanında ve kusursuz hizmet talep etmeye başlamıştır. Yurtiçinde giderek artan nakliye firma sayıları ülke ihracatçıları ve ithalatçılarına en iyi olanı seçme fırsatı sunmuştur. Bu da taşımacıları kendi kendilerini yenilemeye ve geliştirmeye itmiştir. Bir diğer taraftan, son iki yılda kriz nedeniyle mal üreticileri düşük maliyeti yakalama arayışı içerisine girmiştir. Mevcut koşullarda varlığını sürdürebilmek için mali ve mesleki açıdan yetersiz olan firmalar düşük navlunlarla çalışmayı kabul ederek, rekabet edebilirliklerini korumak istemektedir. Bu ise nakliyeciler arasında aşırı, hatta çoğu zaman haksız rekabete yol açmaktadır. Profesyonel olarak faaliyet gösteren, markalaşma yönünde ciddi aşamalar kaydeden şirketler ise farklı stratejiler oluşturarak, rekabet güçlerini arttırmaktadır. Uzun vadeli sürdürülebilirliği benimseyen sözkonusu şirketler, paketleme, gümrükleme, depolama, elleçleme gibi değişik lojistik faaliyetleri de kapsayacak şekilde komple hizmet vermeyi seçerek, bu şekilde sivrilmeyi başarmaktadır.

3.11.4. İlgili ve Destekleyici Kuruluşlar

Uluslararası karayolu nakliyecileri ağırlıklı olarak İstanbul, İzmir, Mersin ve Gaziantep bölgelerinde kümelenmiştir. Sözkonusu kümeler ile ihracat hacmi arasında önemli bir ilişki bulunmaktadır. Dolayısıyla, ilgili ve destekleyici kuruluşlar da bu alanlarda toplanmıştır. Karayolu taşımacılığı ile ilgili ürün-hizmet üreticileri, teknik servis ve destek birimleri, eğitim kurumları, lojistik altyapı sağlayıcıları, mesleki örgütler, finansman kuruluşları uluslararası nakliyenin ilgili taraflarıdır. Sektörün ihtiyacı olan treyler, römork, çekici, yarı römork gibi birimlerin üreticileri taşımacıların güncel ihtiyaçlarını kısa sürede üretim bantlarına aktarabilme kapasitesindedir. Aynı şekilde, teknik hizmet veren kurumlar nakliyecilerin güvenli bir şekilde uzun mesafeler kat edebilmeleri için tam teşekküllü çalışmaktadır.

Son yıllarda Türkiye üniversiteleri ile nakliye sektörü arasındaki işbirliği iyi bir seviyeye yükselmiştir. Teorik bilgilerle pratikteki uygulamaların harmanlanması ile daha vasıflı, üstün nitelikli elemanların yetiştirilmesini hedefleyen bu diyalogun bir diğer amacı, taşımacılığın akademik altyapısının sağlamlaştırılmasıdır. Lojistik sektörüne yönelik nitelikli bilimsel araştırma ve yayın faaliyetinde bulunmak,

sektörde yetişen insan kaynağının mesleki ve davranışsal gelişimine katkı sağlamak ve sektöre nitelikli insan kaynağı sağlayacak yükseköğretim faaliyetlerinde bulunmak amacıyla işadamları ve akademisyenlerden oluşan Türkiye Lojistik Araştırmaları ve Eğitimi Vakfı (TÜRLEV) tarafından kurulan Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu bunun en iyi örneklerinden biridir. Ayrıca, İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Meslek Yüksekokulu binası UND'nin öncülüğünde, 44 firma ile oluşturulan bir konsorsiyum tarafından yaptırılmış, yine UND ve UTİKAD'ın katkıları ve sektörel kuruluşların işbirliği ile öğrencilere yaz dönemlerinde staj programları hazırlanmış ve uygulamaya konulmuştur. UND tarafından desteklenen, üniversite ve meslek yüksekokullarının bünyesindeki lojistik öğrenci kulüpleri ve toplulukları daha bilinçli bir kara taşımacılığı sektörünün oluşmasına katkıda bulunmaktadır.

Geçiş belgeleri ve vizelerde yaşanan sıkıntılar, arkasından küresel krizin olumsuz etkileri nakliyecilerin daha profesyonel olarak örgütlenmelerine, bir araya gelerek ortak çözümler üretmelerine yardımcı olmuştur. Sektörde faaliyet gösteren UND, UTİKAD, UKAT gibi mesleki kuruluşlar, TOBB çatısı altında oluşturulan Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Sektör Meclisi son dönemlerde devlet ve ulaştırma sektör temsilcileri arasında çok önemli diyalogların sağlanmasına yardımcı olmaktadır. Sözkonusu örgütler nakliyecilerin eğitilmesi, sanal veri tabanlarının kullanılması, e-belge sistemlerine geçilmesi, bu konularda yazılım programlarının hazırlanması, gümrük geçişlerinin kolaylaştırılması gibi alanlarda hem devlete, hem de sektöre büyük katkılar sağlamaktadır. Bu kuruluşlar aynı anda devletin ve nakliyecilerin işlerini kolaylaştırmaktadır. Sivil toplum örgütü olarak faaliyet gösteren bu kurumlar, aynı zamanda, yurtdışındaki muadil sektörel derneklerle sıkı işbirliği ve irtibat halindedir. Dolayısıyla, birçok konu daha hükümete intikal ettirilmeden, yerel mesleki kuruluşlar tarafından çözülmektedir.

3.11.5. Önemli Etkenler Olarak Devlet ve Şans Faktörü

Hiç kuşkusuz, bir sektörün uluslararası rekabet gücünün artırılması için devletin üzerine düşen belli başlı görevler vardır. Son dönemde sektörün hukuki

altyapısının oluşturulması ve güçlendirilmesi amacıyla hükümet, karayolu eşya taşımacılığına bir çok yasal düzenleme getirmiştir.

27.04.2006 tarihinde kabul edilen 5493 Sayılı Kanunla ihraç yükü taşıyan araçlara tanınan ÖTV ve KDV istisnası, uluslararası taşımacılık yapan Türk nakliyecisinin rekabet gücünü korumayı hedeflemiştir. Yalnız aynı istisna kapsamına girmesine rağmen, bu muafiyet iç gümrüklerden sınır gümrüklerine kadar olan aralık için geçerli değildir. Kısa mesafelerde bu durum sorun olmamakla birlikte, İstanbul'daki herhangi bir gümrük noktasında işlemi biten TIR'ın Gürbulak Sınır Kapısı'ndan çıkış yaparak İran ve ardı ülkelerden birine taşıma yaptığı düşünülürse, sözkonusu araç sahibi şirketin kolay-kolay rekabet edemeyeceği kesindir.

Ayrıca, bilindiği üzere, ülkenin ihracat ürünlerinin bir kısmı önce Türkiye gümrüğü içindeki serbest bölgelere ihraç edilmekte; daha sonra yabancı ülkelere transit olarak gönderilmektedir. Başka bir ifadeyle, yerli plakalı araçlara serbest bölgelerden yüklenen eşyanın yaklaşık % 95'i tamamen Türk menşeli ihraç ürünleridir. Yalnız serbest bölgelere ihraç edilen malı Gümrük Kanunu'nun "Transit Rejimi" hükümlerine göre yükleyen ve sınır kapısına gelen Türk plakalı araçlara ihraç yükü taşımadığı gerekçesi ile ÖTV ve KDV istisnası uygulanan motorin satışı yapılmamaktadır. Devletin bu çelişkiyi ortadan kaldırması gerekmektedir.

Hükümet ve mesleki örgütlerce yapılan çeşitli antlaşmalar ve girişimler sonucunda Türk nakliyeciler 13 Avrupa ülkesinde mazot alımları, otoyol geçişleri, tamir-bakım masrafları için ödemiş oldukları KDV'yi geri alabilmektedir. Bu ülkeler Avusturya, Fransa, Belçika, İtalya, Hollanda, Lüksemburg, İngiltere, İrlanda, Danimarka, İsveç, Norveç, Finlandiya, Slovenya ve Romanya'dır. Sözkonusu KDV iadeleri zaten yüksek olan şirket giderlerinde bir miktar azalma ve yurtdışında bırakılan dövizlerin ülkeye geri dönmesini sağlamaktadır. Yalnız Türk nakliyecilerinin ana güzergahları üzerinde bulunan Balkan ülkeleri ve Yunanistan ile de bu tür antlaşmaların yapılması sektör ve ülke için büyük önem arz etmektedir.

Uluslararası taşımacılıkta zorunlu olarak satın alınması gereken "Yeşil Kart Sigortası" sistemi, yapısı itibariyle serbest piyasa koşullarına, rekabet ve hakkaniyet esaslarına uygun olmadığı gibi, giderek artan miktarda yurt dışına hasar ödenmesi suretiyle Türkiye'nin döviz kaybına ve sigorta şirketlerinin zarar etmesine sebep

olmaktadır. Devletin acil olarak bu konuya kendi nakliyecilerinin lehine olacak şekilde bir çözüm getirmesi gerekmektedir.

Sektörün ödediği yüksek miktarlarda “Motorlu Taşıtlar Vergisi” ülkeye önemli döviz girdisi sağlayan uluslararası nakliye firmaları aleyhine bir sonuç doğurmaktadır. Aslında, mal/hizmet üretimi ayrımı yapılmadan, nakliyeciler diğer üreticilerle eşit şartlarda olabilmelidirler. Üretimi gerçekleştiren makinelerden vergi alınmadığı gibi, yurtdışı taşımacılık işini bizzat yerine getiren araçlara da, kanuna getirilecek bir istisna ile muafiyet sağlanmalıdır.

Bugün hizmetler az sayıdaki teknik personelin özverili çalışmaları ile üretilmektedir. Ancak büyük sorumluluklar taşıyan teknik personelin verdiği hizmetin bedeli olarak ödenen ücretler bu hizmetin karşılığı olmaktan uzaktır. Bu durum nitelikli personelin, ayrılmasına ve yerinin doldurulamaması nedeniyle hizmetin aksamasına sebep olmaktadır. Daha önce de vurgulandığı üzere, sektörün acil olarak bir İş Kanunu’na ihtiyacı vardır. Bu tarz bir yasal düzenleme hem uluslararası karayolu eşya taşımacılığı yapan firmalar, hem de sözkonusu şirketlerde çalışan personel (özellikle sürücüler¹⁸⁴) açısından çok faydalı olacaktır.

Ayrıca, devlet sektöre yönelik teşvikleri çoğaltarak, vergi oranlarını düşürerek, gümrük çıkış kapılarında tıkanmaları önleyecek sistemler geliştirerek, yetki belgesi ücretlerini makul seviyelerde tutarak nakliyecilerin rekabet edebilirliklerini arttırabilir.

Bir diğer taraftan, Türkiye’nin öncelikle coğrafi konumu, devletçilik gelenekleri, çevresinde bulunan ülkelerin siyasi ve ekonomik yapıları, gelişen dış ticareti birer şans faktörü olarak değerlendirilebilir. Kuzeyle güneyin, doğu ile batının kesişme noktasındaki merkezi konumu itibarıyla Türkiye farklı coğrafi bölgelere ulaşma imkanına sahiptir. Ülkenin devletçilik anlayışı, bu çerçevede yürüttüğü politikalar, komşuları ile iyi ilişkiler içerisinde olma çabaları, aynı anda

¹⁸⁴ Yurtdışına çalışan sürücülerin maaş ve harcırahları ile ilgili ciddi sorunlar yaşanmaktadır. Bugünkü uygulamalara göre, sürücüler belli bir maaş üzerinden (genelde asgari ücret) sigortalı olarak çalıştırılmakta ve kendilerine yurtdışına yapacakları her sefer başı için, hizmet karşılığı değil, sadece iâşe ve ibade amacıyla harcırah ödenmektedir. Sefere çıkmayan sürücü her hangi bir harcırah almamaktadır. Sürücüler tarafından açılan davalarda ise, harcırahların da sosyal güvenlik primine esas teşkil etmesi gerektiği öne sürülmektedir. Mahkeme kararları, bu talepleri destekleyerek, yurtdışına çıkan sürücülerin de gemi kaptanları ve uçak pilotları ile aynı sınıfta değerlendirilmesi gerektiği, bu kişilerin asgari veya düşük ücret üzerinden çalıştırılmasının doğru olmadığı, bu nedenle harcırahların da sosyal güvenlik primine esas teşkil etmesi yönündedir. Dolayısıyla, firmalar mahkeme kararı doğrultusunda sürücülere büyük miktarlarda tazminatlar ödemek zorundadırlar.

hem Batı'ya, hem de Doğu'ya hitap edebilmesi her zaman tercih edilir bir ortak olmasını sağlamaktadır. Türkiye'nin, etrafında bulunan ülkelerin siyasi ve ekonomik yapılarına nazaran çok daha istikrarlı ve gelişen bir seyir sergilemesi dış ticaretine, dolayısıyla, ulaştırma sektörüne de olumlu yansımaktadır. Şöyle ki, gelişmemiş bir ekonomiye sahip olan komşu ülkeler - eski Doğu Bloku, SSCB, Kuzey Afrika, Yakın ve Ortadoğu ülkeleri, sürekli büyüyen ekonomisi, üretim çeşitliliği ile bölgede farklılık arz eden Türkiye için bir şans faktörü olarak kabul edilebilir.

SONUÇ

Yeni yüzyılın ilk 10 yılını geride bırakırken dünyanın en büyük 17. ekonomisi olmayı başarmış olan Türkiye, 1996'da başlattığı Gümrük Birliği inisiyatifinin desteğinde AB'nin 6. en büyük ticari partneri konumuna gelmiştir. 2010 rakamlarına göre Türkiye'ye akan doğrudan yabancı sermaye miktarı rekor kırarak 20 milyar doları bulması ve 2011 içinde bu rakamın 25 milyar dolara yaklaşmasının beklenmesi, Avrupa'nın bazı ülkelerinin yaşadığı ekonomik krizler de göz önüne alındığında Türkiye'nin önemini giderek artırdığını göstermektedir. Türkiye'nin Orta Doğu ve Orta Asya dahil olmak üzere, bulunduğu bölgedeki sanayi malları ihracatının yüzde 65'ini tek başına gerçekleştirmesi bu yaklaşımı desteklemektedir.

AB'ye üyelik sürecinin motivasyonunda gerçekleştirilen ekonomik ve siyasi reformların etkisiyle Türkiye, Avrupa pazarları arasında en dinamik, en rekabetçi özel sektöre sahiptir. AB ortalamasının üzerindeki büyüme hızı, ihracat hacmi ve 70 milyonluk tüketici potansiyeli ile Türkiye lojistik sektöründe önemli fırsatlara ev sahipliği yapmaktadır.

Türkiye'nin üstünlükleri sadece, ekonomik alanla sınırlı değildir. Genç ve dinamik nüfusunun beraberinde getirdiği demografik fırsatlara ilave olarak, jeostratejik konumu Türkiye'ye Avrasya bölgesinde kavşak ülke olma konumu sağlamaktadır.

Daha önce de vurgulandığı gibi, son yıllarda Türkiye, coğrafi konumu, büyümekte olan ekonomisi, artan ihracat kalemleri dolayısıyla bölgede önemli bir kimliğe kavuşmuştur. Ülkenin ticaretin küreselleşmesi ile paralellik gösteren siyasi ve ekonomik politikaları da mevcut süreci desteklemektedir. SSCB'nin çökmesi ve Birlik sınırlarının Doğu'ya doğru genişlemesi ile bu istikametlerde Türkiye için büyük bir pazar açılmıştır. Afrika, Yakın ve Ortadoğu ülkeleri Türkiye'ye büyük ilgi göstermektedirler. Diğer taraftan, Türkiye ile adı geçen bölge ülkeleri, aynı zamanda, Bulgaristan, Romanya, Rusya ve Yunanistan arasında taşımacılık alanında rekabetçi koşullar sözkonusudur. Bu ülkeler uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektöründe Türkiye'nin rekabet gücünü zayıflatmak amacıyla bir takım olumsuz girişimlerde bulunmaktadır. Geçiş belge sayılarının düşürülmesi, gümrüksüz akaryakıtın

kısıtlanması ve benzer uygulamalar Türk nakliyecilerinin maliyetlerini olumsuz yönde etkilemekte, zamanında teslim yapmalarını engellemekte, dolayısıyla da, sektörün ülke dış ticareti açısından yaratmış olduğu katma değer hacminin azalmasına neden olmaktadır.

Sözkonusu ülkeler ile kıyaslandığında dünya standartlarında hizmet sunması ve 45 bine yakın çekici ile Avrupa'nın en büyük karayolu taşımacılığı filolarından birine sahip olması, limanlarının konumu Türkiye'ye bölgesinin en önemli lojistik üssü haline dönüşme imkanı sunmaktadır. Türkiye'nin bu ülkelere yönelik ticaretinin artırılması için geliştirilecek koridor projeleri, ilgili bölgelerle sağlanacak etkin ulaşım bağlantıları ve bu amaçla geliştirilen uluslararası projelere aktif katılım ekonomi üzerinde olumlu etkiler yaratacaktır.

Dünyanın 17. ekonomisi olmasına rağmen, Dünya Bankası'nın hazırladığı rapora göre, sıralamada 39. olması Türkiye'nin lojistik alanda kapsamlı bir stratejiye ihtiyaç duyduğunu göstermektedir.

Türkiye'nin lojistik evrenin yeniden oluşan yapısında hak ettiği yeri alabilmesi, etkin bir ulaştırma sistemi ve bilimsel öngörüye dayanan stratejiler ve teknoloji destekli altyapı sayesinde mümkün olabilecektir. Sadece karayoluna dayanan ulaştırma sektörünün kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklığı ile ekonominin gelişmesindeki hareketliliği sınırlayacağı bilinciyle, karayollarının dışında diğer ulaşım modlarının da geliştirilmesi ve modlar arası bağlantıların sağlanması sonucunda sektörün ekonomik kalkınmaya etkisi artacaktır.

Bunun yanı-sıra, Türkiye'de uluslararası karayolu eşya taşımacılığı yapan işletmelerin orta ve uzun vadede pazar paylarını koruyabilmeleri ve bölgesel ölçekte lojistik bir merkez olma hedefine yönelik çalışma gösterebilmeleri için rekabetçi konumlarını güçlendirmeleri gerekmektedir.

Filo hacmi ve kalitesi, Türkiye'nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığında geliştirmiş olduğu bir yeterlilik alanıdır. Bilindiği üzere, Türk nakliyecileri profesyonel olarak uluslararası karayolu taşımacılığı işini ilk aşamada Avrupa hatlarını kullanarak başlamıştır. Bu anlamda, her ne kadar AB'nin sektörle ilgili zorlu koşullar ve şartlar talep ettiği yönünde eleştiriler çok olsa da, diğer taraftan, Birliğin nakliyecilere yönelik zorlayıcı uygulamaları yeni, çevreci, yüksek teknolojilerin kullanıldığı Türk filolarının ortaya çıkmasını sağlamıştır. Avrupa'dan

Asya'ya kadar birçok noktaya taşıma imkanı sağlayabilecek acente ve hizmet ağıının geniş bir alana yayılmış olması, genç ve dinamik nüfus, ülkenin ekonominin büyüme hızının AB ortalamasının üzerinde seyretmesi sektörün güçlü taraflarını oluşturmaktadır. İlgili AB müktesebatına uyum çerçevesinde Türkiye'de uluslararası karayolu eşya taşımacılığı giderek profesyonel bir meslek olarak önemli gelişmeler kaydetmektedir. Son 10 yıl içerisinde AB'nin sektör için önkoşul olarak koyduğu "mesleki yeterlilik, mali yeterlilik, mesleki saygınlık" şartı çerçevesinde Türkiye'de profesyonel taşımacılar yetiştirmek üzere yüksek okul ve üniversiteler nezdinde "ulaştırma", "lojistik yönetimi", "ulaştırma ekonomisi", "karayolu trafiği", "taşımacılık" gibi bölümler açılmıştır. Değişen koşullar, hem eğitim kurumlarını daha kaliteli mezunlar yetiştirmeye, hem de nakliye şirketlerini üstün vasıflı personel çalıştırmaya zorlamaktadır.

Ancak daha yapılması gereken bir dizi hususlar bulunmaktadır. Fiili olarak teknik altyapılardaki eksikliklerin aynı zaman zarfı içerisinde tamamlanmaması; sektöre yönelik bilgisayar yazılımları ve programlarının, araç muayene istasyonlarının yetersizliği, bunların çalışma şekillerindeki zorluklar, sanal sistemdeki karışıklıklar nakliyecilerin karşı-karşıya kaldıkları sorunların başında gelmektedir.

Başta akaryakıt fiyatları olmak üzere, sektörün amortisman harcamaları, vergiler, geçiş belgesi ve vize ücretleri gibi gider kalemleri nihayetinde yüksek maliyetin ortaya çıkmasına neden olmaktadır ki, bu da nakliyecilerin rekabet gücünü azaltmaktadır.

Geçiş belge ücretlerinin fazla olmasının yanı-sıra, belge sayılarının taşıma hacimlerine göre yetersiz kalması, bu nedenden dolayı, zaman-zaman belli ülkelerle nakliyecilik faaliyetinin tamamen tıkanması sektörün büyümesini engellemektedir. Hükümetin bu konuda daha fazla çaba göstermesi ve karşı uygulamalarda bulunması gerekmektedir.

Yasal sorunlar ve ilgili mevzuattaki eksiklikler, uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörü açısından büyük bir dezavantajdır. AB müktesebatına uyum çerçevesinde ortaya çıkan çelişkiler, yapılan düzenlemelere ait kontrol mercilerinin olmayışı, hukuki kuralların işleyiş mekanizması kesinleştirilmeden, teknik altyapı

hazır olmadan uygulamaya geçiş, buna bağlı olarak yasaların yürürlüğe girme tarihlerinin sürekli ertelenmesi taşımacılar için ciddi sıkıntılar yaratmaktadır.

Ulaştırma sektörü, taşımacılık dışında gümrükleme, ambalajlama, depolama, sigorta, bilgi teknolojileri gibi lojistik çerçevesiyle çok daha geniş bir perspektifle ele alınmalıdır. Bu anlamda taşıma modlarının birbiriyle rekabet etmesi yerine, birbirini tamamlayıcı şekilde gelişmelerine olanak sağlayan bir anlayışla yeniden oluşturulması önem arz etmektedir. Türkiye’nin AB’nin bölgesel projelerine eklenmesi ve mevzuatının uyumlaştırılması sadece üyelik süreci çalışmaları için değil, ülkenin ulaştırma sektöründeki sorunlarının aşılabilmesi ve coğrafi üstünlüklerinin sürdürülebilir bir taşımacılık anlayışına dayalı olacak şekilde geliştirilmesi bakımından önemlidir. Demiryollarını yeniden canlandırarak, bunları karayolları, liman ve lojistik merkezlerle birleştirmek, çok seçenekli ve kombine taşıma modlarını üzerine kurulu bir nakliye sistemi oluşturmak Türkiye’nin bölgedeki rolünü güçlendirecektir. Ayrıca, AB için çok büyük önem arz eden TRACECA, TEN-T gibi ulaşım koridorlarının bir parçası olabilmek, Birlik ve evre ülkeleri ile ticaret ilişkilerini bir st seviyeye taşıyacaktır. Bunları gerçekleştirebilmek için ise, “Ulaştırmada 2023 Vizyonu”nda da vurgulandığı gibi, can güvenliğinin yüzde yüz sağlandığı, ağdaş teknolojiye, uluslararası hukuk ve kurallara uyumlu, çevrenin en st düzeyde korunduğu bir ortamda, altyapı, mevzuat, insan kaynakları, kurumlar arası koordinasyon, proje üretmek ve finansman yaratmak, yatırımların akılcı yönlendirilmesi, tüm paydaşların bir araya gelerek sürecin planlanması ile yönetişimi gibi bir dizi çalışma yapmak gerekmektedir. Bunların yanı-sıra, Türkiye’nin dış ticaretinin her yıl daha da artması, yeniden canlandırılan İpek Yolu Projesi, ülkenin izlediği politik açılımlar sektör açısından büyük gelecek vaat etmektedir.

Bir diğer taraftan, küreselleşme, ekonomi, teknoloji, lojistik, evre ve toplum gibi alanlarda 2020 yılı ve hatta daha sonrasının eğilimlerini gösteren son çalışmalar sürdürülebilirlik, eğitim ve sosyal sorumluluk gibi konuların gelecekte daha fazla önem kazanacağını göstermektedir. Bunların içinde vurgulanması gerekenlerden biri de Deutsche Post DHL tarafından yapılan “Yarına Ulaşmak – 2020 ve Sonrasında Müşteri İhtiyaçları” (2010-2011) adlı araştırma çalışmasıdır. Özellikle iklim değişikliğinin ön plana çıkartıldığı söz konusu çalışmada, ilerleyen dönemlerde

müşterilerin bir mal ya da hizmet satın alırken dikkat edeceği tek noktanın marka, kalite ve fiyat olmayacağı; ürün ve hizmetlerin çevreye olan etkisinin de büyük rol oynayacağı düşünülmektedir. Artan bu bilinç sonucu ise ürün ve hizmet sağlayıcıları rekabet güçlerini artırmak için çevreye karşı daha duyarlı politikalar geliştirmek durumunda kalacaktır.

Yapılan değerlendirmelerde başta lojistik firmaları olmak üzere şirketlerin gelecekte daha önce hiç olmadığı kadar işbirliği yapmak ve birbiri ile daha yakın çalışmak zorunda kalacağını tahmin edilmektedir. Yüksek enerji fiyatları ile mücadele edebilmek için lojistik şirketleri, ortak kullanılan ağların inşasına ve işletmesine hiç olmadığı kadar fazla yatırım yapacaktır. Lojistik sağlayıcıların danışman firmalar konumuna gelerek, bütünleyici hizmetler, katma değer sağlayacağı da yapılan tahminler arasındadır.

2020'lerde müşterilerin bütün ürün ve hizmetlere anında ulaşmak isteyecekleri, bunun da interneti her zamankinden daha önemli bir hale getireceği, sürekli ulaşılabilirlik ve esneklik talebinin giderek artacağı düşünülmektedir.

Dolayısıyla, Türkiye lojistik sektörünün bir parçası olarak uluslararası karayolu eşya taşımacıları gelecekte rekabet güçlerini koruyabilmek ve arttırabilmek için stratejilerini yukarıda yer alan önemli değerlendirmeleri göz önünde tutarak şekillendirmeli, bu konuların öncelikli olduğu iş ortamında müşterilerine en iyi hizmeti sunabilmelidir.

Sonuç olarak, AB üyeliği gayretleri kapsamında Türkiye'nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün rekabet gücü analizinin yapıldığı bu çalışmada bahsedilen ve önerilen hususların gerçekleştirilmesi kaydı ile Türkiye'nin mevcut potansiyelini doğru ve etkin kullanması durumunda küresel anlamda önemli bir lojistik aktör ve Avrasya ticaretinin en vazgeçilmez lojistik merkezlerinden birisi olacağı söylenebilir.

KAYNAKÇA

A Paper of Lithuanian National Carrier Association “Linava”, **General Information**, Lithuanian National Carriers Association, Vilnius, 2006,
<http://www.linava.lt/informacija/piniasklaidai> (24.09.2008)

AB DİREKTİFİ NO 94/55,

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/road_transport/l24051_en.htm
(25.11.2009)

Aktan, Coşkun Can. “Türkiye’de Üretim ve İstihdama Yönelik Ulusal Rekabet Gücü Politikası”, **Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu Dergisi**, Ağustos 2003,
http://www.tisk.org.tr/isveren_sayfa.asp?yazi_id=778&id=46 (17.01.2010)

Albrechts, Louis, Seymour J. Mandelbaum. **The Network Society: A New Context For Planning?**, Routledge, New York, 2005.

Aydın, Alihan. **CMR ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar Ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008.

Bakoğlu, Refika. “Talep Yapısı ve Koşullarının Ulusal Rekabet Avantajına Yansımaları: Türkiye’de Erkek Gömleği Segmenti Örneği”, **A.K.Ü, İ.İ.B.F, 11. Ulusal Yönetim ve Organizasyon Kongresinde Sunulan Bildiri**, Afyon, 22-24 Mayıs 2003.

Balkır, Canan. **Uluslararası Ekonomik Bütünleşme – Kuram, Politika ve Uygulama – AB ve Dünya Örnekleri**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2010.

Bayar, Gökhan. **Ulaştırmanın Dış Ticaretimizdeki Lojistik Önemi**, DTM Yayınları, Ankara, 2001.

Bedir, Atila. **Uluslararası Ticarete Fiyata Dayalı Rekabet Gücü ile Endüstri-içi Ticaret Arasındaki İlişki: Türk İmalat Sanayi Örneği**, DPT Yayınları, Ankara, 2009.

Bhagwati, Jagdish. **Protectionism**, MA: MIT Pres, Cambridge, 1988.

Bilgili, Turhan, **Yayınlanmamış Ders Notları**, Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu, İstanbul, 2008.

Bingöl, Evren. **Lojistik Köyler Raporu**, UND Yayınları, İstanbul, 2009.

Bingöl, Evren. “Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Sektörü ve UND”, **Sunum**, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 22.11.2010.

Bingöl, Evren. “Uluslararası Kuruluşlar”, **Ders Notu**, ÜDY3 Eğitimi, UND, İstanbul, 2009.

Bowersox, Donald.J., David J. Closs, M.Bixby Cooper. **Supply Chain Logistics Management**, Michigan State University, McGraw-Hill Higher Education Series, New York, 2002.

Bulu, Melih. “Rekabet ve Kümelenme: Rekabet İçin Kümelenme Temelli Yaklaşımlara İhtiyacımız Var”, **Çerçeve Dergisi**, MÜSİAD, Haziran 2009.

Bulu, Melih, İ. Hakkı Eraslan, Özlem Şahin, “Elmas (Diamond) Modeli İle Ankara Bilişim Kümelenmesi Rekabet Analizi”, **3. Ulusal Bilgi, Ekonomi ve Yönetim Bildirileri**, Ankara, 2005.

Candemir, Yücel. “Dünyada ve Türkiye’de Ulaştırma Öğrenimi”, **Cumhuriyet Bilim Teknik Dergisi**, Sayı:813, İstanbul, Ekim 2002.

Clark, Terry, Daniel Rajaratnam. “International Services: Perspectives at Century’s End” **Journal of Services Marketing**, 13/415, 1999.

Clement, Yuk Pang Wong, Wu Jinhui, Zhang Anming. “A Matching Model of Liberalisation of Trade in Services”,

[http:// faculty.washington.edu/karyiu/confer/Sea01/papers/wong-match.pdf](http://faculty.washington.edu/karyiu/confer/Sea01/papers/wong-match.pdf)
(12.04.2010).

Commission of The European Communities (2006a). “Economic Reforms and Competitiveness: Key Measures from the European Competitiveness Report 2006”, **Communication from the Commission**, COM(2006) 697 final,

http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/_getdocument.cfm?doc_id=4059
(21.09.2009).

Commission of The European Communities. “Freight Transport Logistics Action Plan”, Brussels, 2007,

http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/doc/action_plan/2007_com_logistics_action_plan_en.pdf (24.10.2010).

Cortright, Joseph, “Making Sense of Clusters: Regional Competitiveness and Economic Development”, **A Discussion Paper Prepared for the The Brookings Institution Metropolitan Policy Program**, March 2006.

Çakmak, Orhan. “Türkiye İçin Kümelenme Stratejisi”, **DEÜ İİBF İktisat Bölümü II. Çalıştayı Konuşma Metni**, İzmir Merkezli Bölgesel Kalkınma Dinamikleri, Aralık 2009.

Çancı, Metin, Murat Erdal. **Lojistik Yönetimi**, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2003.

Çancı, Metin, Murat Erdal. **Lojistik Yönetimi Freight Forwarder El Kitabı 1**, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2003.

Çancı, Metin. “Karayolu Eşya Taşımacılığımızın Görünümü”, **Söyleşi**, Dünya Gazetesi, 24.07.2008.

Çatalbaş, Nazım. “Uluslararası Hizmetler Ticaretinin Serbestleştirilmesi ve Gelişme Yolundaki Ülkelere Etkileri: Türkiye Uygulaması” (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Politikası Anabilim Dalı, Eskişehir, 2005.

Çetin, İsmail Bilge. “Deniz Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgi Analizleri: Türkiye – Almanya – Çin Uygulaması”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, İzmir, 2007.

Demir, İbrahim, “Alt Sektörlerde Rekabet Gücü Ölçüm Yöntemleri”, **Planlama Dergisi**, DPT Yayınları, Ankara, 2002.

Desiree, Van Welsum, “International Trade in Sevices: Issues and Concepts”, **School of Economics, Mathematics and Statistics, Economics Working Paper No. 04/03**, London Birkbeck College, September 2003.

Deutsche Post DHL, “Yarına Ulaşmak – 2020 ve Sonrasında Müşteri İhtiyaçları”, **Araştırma Çalışması**, Haziran 2010 – Haziran 2011,

http://www.dp-dhl.com/en/logistics_around_us.html (20.09.2011).

Dick, Rolf, Hugo Dicke. “Patterns of Trade in Knowledge”, **International Economic Development and Resource Transfer**, Herbert Giersch Tübingen, J. C. B. Mohr, 1979.

Dikmenli, Onur. “Avrupa Birliği Üyelik Sürecinde Türk Lojistik Sektörünü Etkileyen Faktörler ve Bir Araştırma”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 2008

Dinçer, Gönül. “Hizmetler Sektörünün Gelişimi: Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Ankara, 2008.

Dinçşahin, Tamer. **Konuşma Metni**, TOBB Toplantısı, İstanbul, 16.02.2009.

Drucker, Peter F.. "The Economy's Dark Continent", **Fortune Magazine**, New York, 1962.

DTM. “Dış Ticaretin Görünümü”, **Rapor**, Ankara, 2007.

DTM. “Dış Ticaretin Görünümü”, **Rapor**, Ankara, 2008.

DTM. “Dış Ticaret İstatistikleri”, **Rapor**, Ankara, 2010.

DTP. “VIII Beş Yıllık Kalkınma Planları Özel İhtisas Komisyonu Raporları: Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, Ankara, 2001,
www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/3062/oik596.pdf (12.09.2010).

DTÖ. “World Trade 2007, Prospects for 2008”, **Basın Açıklaması 520/Rev.1, 17.04.2008**,
http://www.wto.org/english/news_e/pres08_e/pr520_e.htm (10.09.2010)

DTÖ. “Lojistik Performans Endeksi”, **Rapor**, 2007,
<http://www.wto.org> (10.09.2008).

Engström, Rikard, Arne Jensen. “Competition in the Freight Transport Sector”, **Paper presented at NOFOMA**, Trondheim, Norway, 2002.

Ege Ekonomiyi Geliştirme Vakfı. **Türkiye’nin AB’ye Üyelik Süreci. Sektörel Etki Analizleri: Lojistik**, Philip Morris Yayınları, İzmir, 2007.

Ekinci, Behzat Mehmet. “Uluslararası Hizmet Ticaretindeki Gelişmeler ve Türkiye’nin Potansiyel Hizmet Endüstrilerine İlişkin Analizler”, **İstanbul Üniversitesi E-Dergi Sistemi**, Sayı 52, İstanbul, 2007.

Erdal, Murat. **Küresel Lojistik**, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2005.

Erdal, Murat, Mehmet Sıtkı Saygılı. **Lojistik İşletmelerinde Yönetim-Organizasyon ve Filo Yönetimi**, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2007.

Erdil, Engin. **CMR Konvansiyonu Şerhi**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007.

Eroğlu, Olgun. “İzleme Araştırmaları”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2006.

Eroğlu, Ömer, Gökhan Özdamar. "Türk İmalat Sanayinin Rekabet Gücü ve Beyaz Eşya Sektörü Üzerine Bir İnceleme", **Akdeniz Üniversitesi İİBF Dergisi**, Cilt 6, Sayı 11, Antalya, 2006.

European Commission Energy and Transport Directorate-General. "TEN-T Priority Axes and Projects", Brussels, 2005,
<http://ec.europa.eu/energy> (12.05.2009).

European Commission. "Energy and Transport In Figures 2010, Part 3: Transport", Brussels, 2010,
http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2010_energy_transport_figures.pdf (05.08.2010).

European Commission. "The Job Potential of the Service Sector in Europe: Final Report 2000", Directorate General for Employment and Social Affairs Unit EMPL/A.1, 2000,
<http://ec.europa.eu> (07.08.2010).

European Commission. "Road Transport Policy", Brussels, 2006,
http://ec.europa.eu/transport/road/doc/road_transport_policy_en.pdf (09.07.2010).

Europlatforms EEIG. "Logistics Centres: Directions For Use", Brussels, 2004,
http://www.unece.org/trans/main/eatl/docs/EN-REV-What_is_a_Freight_VillageFinalcorretto.pdf (11.04.2010).

Euro-Mediterranean Transport Forum. Barselona, 2006,
<http://www.euromedtransport.org/49.0.html> (03.11.2010).

Eurostat. "EU Energy and Transport in Figures", **Statistical Pocketbook**, 2009,
http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf (02.05.2010).

Fendel, Ralf and Michael Frenkel. "The International Competitiveness Of Germany and other European Economies: the Assessment of the GCR", **Intereconomics**, Jan/Feb 2005; 40, 2005.

Fleming, Douglas K.. "A Geographical Perspective of the Transshipment Function", **IAME Konferansı Bildirisi**, Kanada, 1999.

Francois, Joseph, Ian Wooton. "Market Structure, Trade Liberalizations and the GATS", **European Journal of Political Economy** 17/ 2, 2001.

Guerrien, Bernard. **Neo-Klasik İktisat**, çev. E. Tokdemir, İletişim Yayınları, İstanbul, 1999.

Türk Dil Kurumu. Güncel Türkçe Sözlük, www.tdk.org.tr (23.09.2009).

Gündoğan, Naci. “Hizmetler Sektöründe İstihdam”, **Kamu-İş Dergisi** 7/1, 2002.

Gürpınar, Koray. “Türk Mobilya Sektörünün Rekabet Gücü Üzerine Bir Araştırma”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.

Hammer, Michael, James Champy. **Reengineering the Corporation: A Manifesto for Business Revolution**, New York, 1993.

Hay, William Walter. **An Introduction To Transportation Engineering**, John Wiley and Sons, New York, 1971.

Hindley, Brian, Alasdair Smith. “Comparative Advantage and Trade in Services”, **World Economy** 7, 1984.

Hobbs, J.E., L.M. Young. “Closer Vertical Co-ordination In Agrifood Supply Chains: A Conceptual Framework and Some Preliminary Evidence”, **Supply Chain Management: An International Journal**, Vol.5, No: 3, 2000.

Hodge, James. “Towards an Understanding of World and South African Trade in Service”, **TIPS Working Papers**,

<http://www.tips.org.za/research/papers/showpaper.asp?ID=196> (08.05.2010)

Hoyle, Brian Stewart. **Transport and Development**, MacMillan Press, London, 1973.

“Hürriyet” Gazetesi, 14.05.2009.

İktisadi Kalkınma Vakfı. “2004 Yılı İlerleme Raporu”, İstanbul, 2009,

<http://www.ikv.org.tr/pdfs/2004ilerlemeraporu.pdf> (07.07.2009).

İktisadi Kalkınma Vakfı. “2005 Yılı İlerleme Raporu”, İstanbul, 2009,

http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/2005-sec_1426_final_progress_report_tr_en.pdf (08.07.2009).

İktisadi Kalkınma Vakfı. “2006 Yılı İlerleme Raporu”, İstanbul, 2009,

http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/2006-tr_sec_1390_en.pdf (07.07.2009).

İktisadi Kalkınma Vakfı. “2007 Yılı İlerleme Raporu”, İstanbul, 2009,

[http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/2007tr-ilerlemeraporu-ing\(1\).pdf](http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/2007tr-ilerlemeraporu-ing(1).pdf)
(07.07.2009).

İktisadi Kalkınma Vakfı. “2008 Yılı İlerleme Raporu”, İstanbul, 2009,
http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/2008_-turkey_progress_report_en.pdf
(08.07.2009).

İktisadi Kalkınma Vakfı. “2009 Yılı İlerleme Raporu”, İstanbul, 2010,
[http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/2009-tr_rapport_2009_en\[1\].pdf](http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/2009-tr_rapport_2009_en[1].pdf)
(18.06.2010)

İyidoğan, Saadet. “Hizmetler Sektörü: Büyümenin Yeni Platformu”, **ERC/METU, V. Uluslararası Ekonomi Kongresi’ne Sunulan Bildiri**, Ankara, 10-13 Eylül 2001.
İzmir Ticaret Odası. **Avrupa Ortak Taşımacılık Politikası**, İZTO Yayınları, İzmir, 2007.

Jagt, Nicolette Van Der. **Avrupa Yükleyiciler/Mal Gönderenler Konseyi Sunumu**, 07.06.2007,

<http://www.europeanshippers.com/docs/press/070607pr.jsp> (03.12.2008).

Jones, Brad W., Richard C. Cassady and Riyce O. Bowden. **Developing a Standard Definition of Intermodal Transportation**, Mississippi State University, 1991.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği. www.kugm.gov.tr (23.09.2009).

Karluk, Rıdvan. **Avrupa Birliği ve Türkiye**, Beta Yayınları, İstanbul, 2005.

Kepenek, Yakup ve Nurhan Yenitürk. **Türkiye Ekonomisi**, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2000.

Kesbiç, Yenal, Ercan Baldemir ve Sibel Doğan. “Rekabet Gücünün Ölçümü ve Önemi: Türk Tarım Sektörü için Bir Analiz”, **VII. Ulusal Ekonometri ve İstatistik Sempozyumu Sunumu**, İstanbul, 26-27 Mayıs 2005.

Keskin, Mehmet Hakan, **Lojistik: Tedarik Zinciri Yönetimi (Geçmişi, Değişimi, Bugünü, Geleceği)**, Nobel Yayınları, Ankara, 2008.

Kierzkowski, Henryk. **Services in Development Process and 'Theory of International Trade**, Graduate Institute of International Studies, Geneva, 1984.

Kiş, Hakkı, Günal Önce ve Gökmen Ahmet Ersoy. “Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Doğu Karadeniz Limanlarının Transit Ticaretteki Rolünün Bölge Ekonomisine Etkileri”, **Doğu Karadeniz Bölgesi Kalkınma Sempozyumu Sunumu**, Karadeniz Teknik Üniversitesi, 2005.

Kojima, Kiyoshi. “A Reversal Of “Competitive Advantage” Pattern: Heterogenization Versus Homogenization”, **Journal of Asian Economics**, Volume 16, Issue 3, ss. 443-463, 2005.

Kumar, Ashok, Jaideep Motwani, Ceasar Douglas and Narayan Das. “A Quality Competitiveness Index For Benchmarking”, **Benchmarking: A International Journal**, Vol.6, Issue 1, 1999.

Köftesi, Sevil. “Bir Kara Ulaştırma Koridorunda Yük Taşımacılığı Tür Seçiminin Lojistik Maliyete Göre Modellenmesi“, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, 2008.

Köksal, Tunay ve Yalın Özkara. **Uluslararası Lojistik Hukuku**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2010.

Krugman, Paul. **Rethinking International Trade**, The MIT Pres, USA, 1994.

Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü. **10. Ulaştırma Şurası Regülasyon Çalıştay Sunumu**, İstanbul, 27.09-01.10.2009,

<http://www.tib.gov.tr/content/10-ula%C5%9Ft%C4%B1rma-%C5%9Furas%C4%B1-27-eyl%C3%BCl-1-ekim-2009-tarihlerinde-istanbul%E2%80%99da-ger%C3%A7ekle%C5%9Ftirildi> (24.01.2010).

Kül, Yavuz. “Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK): Çok Taraflı Kota Sisteminin Reformu ve Ulaştırmacılarımıza Tahsis Edilen UBAK Belgelerinin Sayısında Artışa Gidilmesini Teminen Ülkemizce Yapılan Çalışmalar”, Dışişleri Bakanlığı, Ankara, Mayıs 2006,

erişim: http://www.mfa.gov.tr/ulastirma-bakanlari-avrupa-konferansi-_ubak__-cok-taraflı-kota-sisteminin-reformu-ve-ulastirmacılarımıza-tahsis-edilen-ubak-belgelerinin-sayısında-artışa-gidilmesini-teminen-ülkemizce-yapılan-calismalar-.tr.mfa (29.11.2010).

Lai, Kee-Hung and Cheng Tce. **Just-in-Time Logistics**, Gower Press, England, 2009.

Lambert Douglas and James Stock. **Strategic Logistics Management**, New York, 1999.

Langford, John W.. **Logistics, Principles and Applications**, McGraw Hill Inc., USA, 1995.

Langviniene, Neringa and Jurgita Sekliuckiene. “Competitiveness Of Lithuanian Freight Transport Service Sector In The Context Of The European Union”, **Journal of Ekonomika**, Lithuania, No 80, 2007.

Lee John and John L. Hine. **Preparing a National Transport Strategy: Suggestions for Government Agencies in Developing Countries**, The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank Press, New York, 2008.

Linders, Gert-Jan. **Theory, Methodology and Descriptive Statistics on Services and Services Trade**, Den Haag: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis Publications, Belgium, 2001.

Litvinenko, Michail. “Competitiveness of Road Transport Business. Terms in European Union Countries”, **Transport World**, November, No. 11(25), 2005.

McCulloch, Richard. **International Competition in Services”, The United States in the World Economy**, University of Chicago Press, Chicago, 1988.

Maastricht Antlaşması. XV.Bölüm, Madde 154, 155 ve 156, www.ikv.org.tr (18.02.2010).

Nalçakan, Meşerret. “Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Ekonomik Önemi Ve Ülkemiz Taşımacılığının Sürdürülebilirlik Sorunu”, **Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, Cilt. 2, Ankara, 13-15 Aralık 2006.

Nye, Joseph S. Jr.. **Understanding International Conflicts**, Pearson Longman, Fifth Edition, New York, 2005.

Organisation For Economic Co-operation and Development. **Innovation: The Cluster Approach**, OECD, 1999.

Orhan, Osman Z.. “Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi”, **İstanbul Ticaret Odası Yayınları**, No.2003-39, İstanbul, 2003.

Öz, Özlem. **Clusters And Competitive Advantage: The Turkish Experience**, New York, 2004.

Özdamar, Kazım, Yavuz Odabaşı, Yaşar Hoşcan, Ali Atıf Bir, Gönül Kırcaali-İftar, Arif Özmen ve Yıldız Uzuner. “Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri”, **Anadolu Üniversitesi Yayınları No 1081**, Eskişehir, 1999.

Özdem, Cavit. “Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz”, (Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi), <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/KonjokturIzlemeDb/ulsis.doc> (30.10.2010).

ÖZEL, Alper. “ADR Bilgi Notu 2009”, **ÜDY3 Eğitim Kitabı**, UND Yayınları, İstanbul, 2009.

Özel, İsmet, Ömer Laçiner, Taha Akyol, Ali Bulaç, Nabi Avcı, Ahmet Davutoğlu, Allen Bloom, Kemal Ersözlü, P. Hassner, G. Himmerfarb, J. Kristol, D. P. Moynihan ve S. Sestanovich, **Tarihin Sonu mu? Francis Fukuyama**, Vadi Yayınları, İstanbul, 1999.

Özgen, Hasan, “Lojistik – Ulaştırma İlişkisi”, (Yayınlanmamış Ders Notları), Yedi Tepe Üniversitesi, İstanbul, 2009.

Porter, Michael E.. “Clusters and New Economics of Competition”, **Harward Business Review**, New York, 1998.

Porter, Michael E.. **Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance**, The Free Press, New York, 1985.

Porter, Michael E.. **Competitive Strategy, Techniques for Analysing Industries and Competitors**, The Free Press, New York, 1980.

Porter, Michael E.. **Rekabet Stratejisi / Sektör ve Rakip Analizi Teknikleri**, Sistem Yayıncılık, İstanbul, 2010.

Porter, Michael E.. **The Competitive Advantage of Nations**, The MacMillan Press Ltd., London, 1990.

Porter, Michael E.. “What Is a Strategy?”, **Harward Business Review**, New York, 1996.

Prahalad, Coimbatore Krishnarao and Gary Hamel. “The Core Competence of the Corporation”, **Harvard Business Review**, V. 68, No. 3, 1990.

Quayle, Michael and Bryan Jones. **Logistics: An Integrated Approach**, Tudor Business Publishing, Newcastle, 1993.

Ricardo, David. **On the Principles of Political Economy and Taxation**, Ed. R. M. Hartwell, Pelican Classics, 1971.

Roekel, J., S. Willems nad D.M. Boselie. “AgriSupply Chain Management To Stimulate Cross Border Trade In Developing Countries and Emerging Economies”, **World Bank Paper**, World Bank, Washington, 2002.

- Rodrigue, Jean-Paul. "Transportation and Globalization", **Encyclopedia of Globalization**, Routledge, London, 2006.
- Rus, Gines De. "The Economic Effects Of High Speed Rail Investment", **Presentation**, University of Las Palmas, Joint Transport Research Center, International Transport Forum, OECD, 2008.
- Sachs, Jeffrey D., John W. McArthur. "The Growth Competitiveness Index: Measuring Technological Advancement and the Stages of Development", **Research Paper**, Center for International Development at Harvard University, 2000, http://www.cid.harvard.edu/archive/cr/pdf/2001growth_competitiveness.pdf (14.05.2011).
- Sala-i-Martin, Xavier and Elsa V. Artadi. "The Global Competitiveness Report 2003-2004", **Global Competitiveness Report 2004**, Geneva, World Economic Forum, 2004.
- Sapir, Andre and Ernst Lutz. "Trade in Services, Economic Determinants and Development Related Issues", **World Bank Staff Working Papers No. 410**, 1981.
- Sapir, Andre and Chantal Winter. **Surveys in International Trade, Blackwell Economic Theory and the Role of Government in East Asian Industrialization**, Princeton University Press, Princeton, 1994.
- Seyidoğlu, Halil. "**Uluslararası İktisat Teori, Politika ve Uygulama**, Güzem Yayınları No:2, İstanbul, 1988.
- Smith, Adam. **Ulusların Zenginliği**, Alan Yayıncılık, İstanbul, 2002.
- Soysal, Cahit ve Mehmet Tanbaş. "Gümrük ve TIR Mevzuatı", **ÜDY3 Eğitim Kitabı**, UND Yayınları, İstanbul, 2009.
- Streeter, Deborah H., Steven T., Sonka and Michael A. Hudson. "Information Technology, Coordination and Competitiveness in the Food and Agribusiness Sector", **American Journal of Agricultural Economics**, Vol.73, No 5, December, 1991.
- Şakar, Denktaş, Gül, "Transport Mode Choice Decisions and Multimodal Transport: A Triangulated Approach", **Dokuz Eylül University Publications**, İzmir, 2010.
- Tanyaş, Mehmet. "Hastane Lojistik Yönetimi", **Sunum**, İstanbul, 2005, www.ufukcebeci.com/Portals/57ad7180-c5e7-49f5-b282.../HLY.ppt (27.03.2009).

Tanyaş, Mehmet. “Lojistik Süreçler ve Yönetimi”, **Sunum**, Okan Üniversitesi, İstanbul, 2008.

Tanyaş, Mehmet. “Türkiye Lojistik Sektörü İçin Strateji ve Çözüm Önerileri”, **Sunum**, Atılım Üniversitesi, Ankara, 18.10.2006.

T.C. Başbakanlık Avrupa Birliği Genel Sekreterliği. “2000 Yılı İlerleme Raporu”, Ankara, 2009,

http://www.abgs.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/IlerlemeRaporlari/Turkiye_Ilerleme_Rap_2000.pdf (15.06.2009).

T.C. Başbakanlık Avrupa Birliği Genel Sekreterliği. “2001 Yılı İlerleme Raporu”, Ankara, 2009,

http://www.abgs.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/IlerlemeRaporlari/Turkiye_Ilerleme_Rap_2001.pdf (15.06.2009).

T.C. Başbakanlık Avrupa Birliği Genel Sekreterliği. “2002 Yılı İlerleme Raporu”, Ankara, 2009,

http://www.abgs.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/IlerlemeRaporlari/Turkiye_Ilerleme_Rap_2002.pdf (15.06.2009).

T.C. Başbakanlık Avrupa Birliği Genel Sekreterliği. “2003 Yılı İlerleme Raporu”, Ankara, 2009,

http://www.abgs.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/IlerlemeRaporlari/Turkiye_Ilerleme_Rap_2003.pdf (15.06.2009).

TEN-T. **İcra Kurulu Verileri**, erişim: www.tentea.ec.europa.eu

TINA. “Technical Assistance to Transportation Infrastructure Needs Assessment – Turkey”, **Final Report**, 2007,

http://www.ulastirmasurasi.org/eng/upload/TINA_Turkey-Final_Report_Annexes.pdf (05.05.2010).

TOBB. “60. Genel Kurul Ekonomik Rapor 2004”, İstanbul, 2004, www.tobb.org.tr/yayinlar/yayinlararsiv1.php (21.06.2009).

TOBB. “Ekonomik Rapor 2005”, İstanbul, 2005, www.tobb.org.tr/yayinlar/yayinlararsiv1.php (22.06.2009).

TOBB. “TIR Sözleşmesi Uygulama Esasları”, <http://www.tobb.org.tr/organizasyon/hukukmusavirligi/esaslar/TIRSOZLESMESIUYGULAMAESASLARI.doc> (07.11.2009)

TOBB. “Türkiye – AB İlişkilerinin Mevcut Durumu ve Gümrük Birliği’nin Mevcut Durumuna Yönelik Genel Saptamalar”, **Türkiye – AB Karma İstişare Komitesi Toplantısı İçin Hazırlanan Rapor**, İstanbul, 2008.

TOBB. “Ulaştırma ve Lojistik Sektör Meclisi 2007 Sektör Raporu”, İstanbul, 2007, <http://www.karid.org.tr/tr/article.asp?ID=59> (20.08.2010)

TOBB. “Ulaştırma Sektör Kurulu Raporu”, III. Türkiye Bölgesel ve Sektörel Ekonomi Şurası, Ankara, 14.02.2006, www.tobb.org.tr/sura/ulastirma.doc (23.06.2009).

TRACECA. “Ministerial Conference on Revival of the Great Silk Route”, **Reports**, 15-16 May 2008.

Tseng, Yung-yu, Wen Long Yue and Michael A.P. Taylor. “The Role of Transportation In Logistics Chain”, **Eastern Asia Society for Transportation Studies**, Vol. 5, pp. 1657 - 1672, 2005.

Türbedar, Erhan. “Balkanlar’da Ulaştırma Sektörünün Yeniden Yapılandırılması ve Türk Dış Ticaretine Etkileri”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi, Ankara, 2010.

Türk Ansiklopedisi C.XIII, M.E.B. Yayınları, İstanbul, 1985.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği. “Türk Limancılık Sektörü Raporu: Vizyon 2023”, Yayın No.23, İstanbul, 2007.

TÜSİAD. “Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü”, **Rapor**, İstanbul, 2007.

Ulaştırma Bakanlığı. “9.Ulaştırma Şurası Karayolu Ulaştırması Komisyon Raporu”, Ankara, 1998.

Ulaştırma Bakanlığı. **Ulaştırma Bakanlığı Faaliyetleri**, Ankara, 2007.

UND, Yayınlanmamış Bulgaristan Bilgi Notu, İstanbul, 2009.

UND Haftalık Bülten 20.05.2010, UND, İstanbul, <http://www.und.org.tr/tr/haber.asp?id=2737> (25.11.2010)

UND, Yayınlanmamış İran Bilgi Notu, İstanbul, 2010.

UND. **Karayolu Taşımacılık Mevzuatı, İkili Antlaşmalar ve (UBAK) Çok Taraflı Kota Sistemi**, UND Yayınları, İstanbul, 2004.

UND. **Karayolu Taşıma Yönetmeliği**, UND Yayınları, İstanbul, 2005.

UND. **Lojistik Köyleri: Kent İçi Yük Trafiği İçin Bir Çözüm**, UND Yayınları, İstanbul, 2008.

UND. **UBAK Belgesi Kullanım Kılavuzu No 4**, UND Yayınları, İstanbul, 2005.

UND. **UBAK Belgesi Kullanım Kılavuzu**, UND Yayınları, İstanbul, 2009.

UND. **Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı Belgesi Kullanım Kılavuzu**, UND Yayınları, İstanbul, 2009.

UND. **UND 30.Yıl Özel Kitabı**, UND Yayınları, İstanbul, 2005.

UND. **UND Sektör Raporu 2008**, UND Yayınları, İstanbul, 2008.

UND. **UND Sektör Raporu 2009**, UND Yayınları, İstanbul, 2009.

UNIDO, <http://www.unido.org/index.php?id=o4297> (08.03.2011).

Urata, Shujro and Kozo Kiyota. “Service Trade in East Asia”, **Revised Draft**, May 2001.

Weinstein, Michael M.. “Globalization: What’s New?” Adlı Kitaptan **Irwin Douglas A.’nın “Trade And Globalization” Başlıklı Makalesi**, Columbia University Pres, New York, 2005

World Bank, “2010 Logistics Performance Index”, 2010, info.worldbank.org/etools/tradesurvey/modelb.asp (23.05.2010).

World Bank. “Transport and the Benefits of International Integration, World Bank Perspective On Demands for Future Research”, World Bank, 2007.

Yerebakan, Metin. “10.Ulaştırma Şurası Sektörel Proje Önerileri”, İstanbul, 27.09-01.10.2009.

Yiğit, Sema. “Ülke Rekabetçiliğinde Porter’in Elmas Modeli”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Tokat, 2008.

Yük Lojistiği Eylem Planı, Brüksel, 2007, www.europe.eu (08.12.2010).

31.IRU Dünya Kongresi, “Büyük İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması Bakanlar Konferansı”, İstanbul, Mayıs 2008, www.iru.org/index/en_2008_istanboul_highlights_index (14.11.2009).

19.02.2009 Tarihli ve 2009/C 90/02 Sayılı ATAD Kararı. **Official Journal of The European Union**, <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:C:2009:090:SOM:EN:HTML> (01.04.2010).

1692/96/EC No.lu Karar,

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996D1692:EN:N>

OT (18.08.2010)

316 Nolu Komisyon Tebliği, 2006, www.europe.eu (05.06.2010)

EKLER

EK 1. Önemli BM/AEK Sözleşmeleri

SÖZLEŞME	TÜRKİYE’NİN DURUMU
A. KARAYOLU ULAŞTIRMA ALTYAPISI	
Temel Trafik Arterleri Antlaşması -1950	Taraf-1954
Ana Trafik Arterleri Avrupa Antlaşması (AGR) -1975	
Uluslararası Ana Trafik Arterleri Avrupa Antlaşması (AGR) -1975	Taraf-1992
Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Avrupa Antlaşması -1985	Taraf-1993
Önemli Uluslararası Kombine Taşımacılık Hatları ve Bunlara Bağlı Tesisler Hakkında Avrupa Antlaşması (AGTC)-1991	Taraf-1996
İç Su Yollarında Önemli Uluslararası Kombine Taşımacılık Hatları ve Bunlara Bağlı Tesisler Hakkında Avrupa Antlaşması (AGTC)- 1991, 1997	
Uluslararası Önemli Sahip Ana İç Su Yolları Avrupa Antlaşması	
B. KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ	
Karayolu Trafik Hakkında Sözleşme, 1949	Taraf-1956
Karayolu İşaretleri ve Sinyalleri Hakkında Protokol, 1949	
1949 Karayolu Trafik Sözleşmesinin Araçların İzin Verilen Ağırlık ve Boyutlarını İlgilendiren 23. Maddesinin Uygulanması Konusunda Avrupa Antlaşması, 1950	
Karayolu İşaretlemeleri Avrupa Antlaşması, 1957	Taraf-1961
Karayolu Trafik Hakkında Sözleşme, 1968	
Karayolu İşaretleri ve Sinyalleri Hakkında Sözleşme, 1968	
Karayolu Trafik Hakkındaki 1968 Sözleşmesine Ek Avrupa Antlaşması, 1971	
Karayolu İşaretleri ve Sinyalleri Hakkındaki 1968 Sözleşmesine Ek Avrupa Antlaşması, 1971	
Karayolu İşaretleri ve Sinyalleri Hakkındaki 1968 Sözleşmesine Ek Avrupa Antlaşmalarına İlaveten Karayolu İşaretlemeleri Hakkında Protokol, 1973	
Sürücü Ehliyetlerinin Verilmesi ve Geçerliliğine Dair Asgari Şartlar Hakkında Antlaşma (APC), 1975	
C. KARAYOLU TAŞITLARI	
Tekerlekli Taşıtlar ve Tekerlekli Taşıtlara Takılabilir Yahut Üzerinde Kullanılabilir Ekipman ve Parçalar İçin Tek Tıp Teknik Belgenin Kabulüne ve Bu Belgelere İstinaden Verilmiş Onayların Karşılıklı Kabulüne Dair Antlaşma, 1958	Taraf-1995
Tekerlekli Taşıtların Periyodik Teknik Kontrolü İçin Standart Koşulların Kabulü ve Bu Kontrollerin Karşılıklı Tanınmasına Dair Antlaşma, 1997	
Tekerlekli Taşıtlar ve Tekerlekli Taşıtlara Takılabilir Yahut Üzerinde Kullanılabilir Ekipman ve Parçalar İçin Küresel Teknik Kurallar Belirlenmesine Dair Antlaşma, 1998	Taraf-2001
D. SINIR GEÇİŞLERİNİN KOLAYLAŞTIRILMASI	
Seyahat Faaliyetleri Organizasyonu, 1954	Taraf -1983
Seyahat Faaliyetleri Organizasyonu Protokolü, 1954	Taraf-1983
Özel Karayolu Taşıtlarının Geçici İthaline Dair Gümrük Sözleşmesi, 1954	Taraf-1983
Ticari Karayolu Taşıtlarının Geçici İthaline Dair Gümrük Sözleşmesi, 1956	Taraf-2005
TIR Karnesi Kapsamında Eşyaların Uluslararası Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi (TIR Sözleşmesi), 1959	Taraf-1966
TIR Karnesi Kapsamında Eşyaların Uluslararası Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi (TIR Sözleşmesi), 1975	Taraf-1984
Konteyner Gümrük Sözleşmesi, 1972	Taraf-1994
Gümrük Palet Sözleşmesi, 1960	Taraf-1974
Eşyaların Sınır Kontrollerinin Uyumlaştırılmasına Dair Uluslar arası Sözleşme, 1982	Taraf-2006
Uluslararası Taşımacılıkta Kullanılan Havuz Konteynerlerinin Gümrüklerde İşlenmesine Dair Gümrük Sözleşmesi (Konteyner Havuzu Sözleşmesi), 1994	

Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına Dair Avrupa Antlaşması (AETR), 1970	Taraf-2001
Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR), 1956	Taraf-1995
Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR) Protokolü, 1978	Taraf-1995
E) TEHLİKELİ EŞYA TAŞIMACILIĞI	
Tehlikeli Eşyaların Karayolu ile Taşınmasına Dair Avrupa Antlaşması (ADR), 1957	
ADR Antlaşmasının 1(a), 14(1) ve 14(3) No.lu Maddelerini Değiştiren Protokol, 1993	
Tehlikeli Eşyaların Karayolu, Demiryolu ve İç suyu Araçları ile Taşınması Esnasında Oluşan Zarara İlişkin Hukuki Sorumluluğa Dair Antlaşma, 1989	
Tehlikeli Eşyaların İç suyu ile Taşınmasına Dair Avrupa Antlaşması (ADR), 2000	
F) BOZULABİLİR GIDALARIN TAŞINMASI	
Bozulabilir Gıdaların Uluslararası Taşınması ve Bu Taşımalarda Kullanılacak Özel Ekipman Hakkında Antlaşma (ATP), 1970	

**Kaynak: BM/AEK, <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>
(25.07.2009)**

EK 2. UBAK Çok Taraflı Kota Sisteminin Üye Ülkeleri

ABD	İzlanda
Almanya	Japonya
Arnavutluk	Kanada
Avustralya	Karadağ
Avusturya	Kore
Azerbaycan	Letonya
Belçika	Litunya
Beyaz Rusya	Lihtenştayn
Bosna Hersek	Lüksemburg
Bulgaristan	Macaristan
Çek Cumhuriyeti	Malta
Danimarka	Makedonya
Ermenistan	Meksika
Estonya	Moldova
Finlandiya	Norveç
Fransa	Polonya
Gürcistan	Portekiz
Hırvatistan	Romanya
Hindistan	Rusya Federasyonu
Hollanda	Sırbistan
İngiltere	Slovakya
İrlanda	Slovenya
İspanya	Türkiye
İsveç	Ukrayna
İsviçre	Yeni Zelanda
İtalya	Yunanistan

*** Fas gözlemci statüsü ile katılmaktadır.

EK 3. Türkiye’ye Olan Uzaklıklarına Göre UBAK Üyesi Ülke Grupları

1.Grup Ülkeler: Bulgaristan, Makedonya, Arnavutluk, Gürcistan, Yunanistan, Romanya, Sırbistan ve Karadağ (1 (bir) ülke katsayısı).

2.Grup Ülkeler: Slovenya, İtalya, Macaristan, Azerbaycan, Bosna Hersek, Moldova, Ukrayna, Avusturya, Malta, Hırvatistan ve Slovak Cumhuriyeti (2 (iki) ülke katsayısı).

3.Grup Ülkeler: Almanya, Fransa, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Beyaz Rusya, Belçika, Lüksemburg, Hollanda, İsviçre, Liechtenstein ve Rusya Federasyonu (3 (üç) ülke katsayısı).

4.Grup Ülkeler: Estonya, Litvanya, Letonya, İsveç, Norveç, Danimarka, Finlandiya, Birleşik Krallık, İrlanda, İspanya, Portekiz ve İzlanda (4 (dört) ülke katsayısı).

EK 4. CMR Konvansiyon’una Taraf Olan Ülkeler

Almanya	Kıbrıs Rum Kesimi
Arnavutluk	Kırgızistan
Avusturya	Letonya
Azerbaycan	Lituania
Belçika	Lüksemburg
Beyaz Rusya	Lübnan
Birleşik Krallık	Macaristan
Bosna-Hersek	Makedonya
Bulgaristan	Malta
Çek Cumhuriyeti	Moğolistan
Danimarka	Moldova
Ermenistan	Norveç
Estonya	Özbekistan
Fas	Polonya
Finlandiya	Portekiz
Fransa	Romanya
Gürcistan	Rusya Federasyonu
Hırvatistan	Sırbistan
Hollanda	Slovakya
İran	Slovenya
İrlanda	Suriye
İspanya	Tacikistan
İsrail	Türkmenistan
İsveç	Türkiye
İsviçre	Tunus
İtalya	Ukrayna
Karadağ	Yunanistan
Kazakistan	

EK 5. TIR Sözleşmesi'ne Taraf Olan Ülke Bilgileri

ISO Kodu	Taraf Ülke	TIR Transit Sistemini Uygulayan Ülkeler (28.11.2008 verileri)*/	Dernek Kodu	Ulusal Dernekler
AFG	Afganistan	-	-	-
ALB	Arnavutluk	Arnavutluk	044	ANALTIR
DZA	Cezayir	-	-	-
ARM	Ermenistan	Ermenistan	079	AIRCA
AUT	Avusturya	Avusturya	084	AISÖ
AZE	Azerbaycan	Azerbaycan	075	ABADA
BLR	Beyaz Rusya	Beyaz Rusya	034	BAMAP
BEL	Belçika	Belçika	014	FEBETRA
BIH	Bosna-Hersek	-	-	-
BGR	Bulgaristan	Bulgaristan	046	AEBTRI
CAN	Kanada	-	-	-
CHL	Şili	-	-	-
HRV	Hırvatistan	Hırvatistan	064	TRANSPORTKOMERC
CYP	Kıbrıs	Kıbrıs	035	TDA
CZE	Çek Cumhuriyeti	Çek Cumhuriyeti	047	CESMAD BOHEMIA
DNK	Danimarka	Danimarka	017	DTL
EST	Estonya	Estonya	031	ERAA
FIN	Finlandiya	Finlandiya	021	SKAL
FRA	Fransa	Fransa	019	AFTRI
GEO	Gürcistan	Gürcistan	054	GIRCA
DEU	Almanya	Almanya	016; 048	BGL; AIST
GRC	Yunanistan	Yunanistan	037	OFAE
HUN	Macaristan	Macaristan	049	MKFE
IDN	Endonezya	-	-	-
IRN	İran	İran	057	ICCIM
IRL	İrlanda	İrlanda	024	IRHA
ISR	İsrail	İsrail	056	IRTB
ITA	İtalya	İtalya	038	UICCIAA
JOR	Ürdün	Ürdün	086	RACJ
KAZ	Kazakistan	Kazakistan	081	KAZATO
KWT	Kuveyt	Kuveyt	061	KATC
KGZ	Kırgızistan	Kırgızistan	080	KYRGYZ AIA
LVA	Letonya	Letonya	033	LATVIJAS AUTO
LBN	Lübnan	Lübnan	082	CCIAB
LBR	Liberya	-	-	-
LTU	Litvanya	Litvanya	032	LINAVA
LUX	Lüksemburg	Lüksemburg	014	FEBETRA
MLT	Malta	Malta	090	ATTO
MDA	Moldova	Moldova	060	AITA
MNG	Moğolistan	Moğolistan	087	NARTAM
MNE	Karadağ	Karadağ	068	PKCG
MAR	Fas	Fas	085	AMTRI
NLD	Hollanda	Hollanda	026; 027; 028	TLN; KNV; EVO

NOR	Norveç	Norveç	025	NLF
POL	Polonya	Polonya	051	ZMPD
PRT	Portekiz	Portekiz	041	ANTRAM
ROK	Kore		-	-
ROU	Romanya	Romanya	050; 052	UNTRR; ARTRI
RUS	Rusya Federasyonu	Rusya Federasyonu	053	ASMAP
SRB	Sırbistan	Sırbistan	089	SCC-ATT
SVK	Slovakya	Slovakya	040	CESMAD SLOVAKIA
SVN	Slovenya	Slovenya	043	GIZ INTERTRANSPORT
ESP	İspanya	İspanya	036	ASTIC
SWE	İsveç	İsveç	029	SA
CHE	İsviçre	İsviçre	015	ASTAG
SYR	Suriye	Suriye	083	SNC ICC
TJK	Tacikistan	Tacikistan	078	ABBAT
MKD	Makedonya	Makedonya	065	AMERIT
TUN	Tunus	Tunus	063	CCIT
TUR	Türkiye	Türkiye	042	TOBB
TKM	Türkmenistan	Türkmenistan	076	THADA
UKR	Ukrayna	Ukrayna	066	AIRCU
ARE	B.A.E.	-	-	-
GBR	İngiltere	İngiltere	022; 023	RHA; FTA
USA	ABD	-	-	-
URY	Uruguay	-	-	-
UZB	Özbekistan	Özbekistan	074	AIRCUZ
	AB			

***/ IRU'dan edinilen bilgiler**

**Kaynak: <http://www.unece.org/tir/system/tir-system-countries.htm>
(03.02.2009)**

EK 6. AETR Konvansiyonu'na Taraf Olan Ülkeler

Almanya	Kırgızistan
Andora	Letonya
Avusturya	Liechtenstein
Azerbaycan	Lituania
Belçika	Lüksemburg
Beyaz Rusya	Macaristan
Birleşik Krallık	Makedonya
Bosna-Hersek	Malta
Bulgaristan	Moldovya
Çek Cumhuriyeti	Norveç
Danimarka	Özbekistan
Estonya	Polonya
Finlandiya	Portekiz
Fransa	Romanya
Gürcistan	Rusya
Hırvatistan	San Marino
Hollanda	Sırbistan
İrlanda	Slovenya
İspanya	Slovakya
İsveç	Tacikistan
İsviçre	Türkiye
İtalya	Türkmenistan
Karadağ	Ukrayna
Kazakistan	Yunanistan
Kıbrıs Rum Kesimi	

EK 7. ATP Antlaşması'na Taraf Olan Ülkeler

Amerika Birleşik Devletleri	İtalya
Almanya	Karadağ
Avusturya	Kazakistan
Arnavutluk	Letonya
Azerbaycan	Lituanya
Belçika	Lüksemburg
Beyaz Rusya	Macaristan
Bosna Hersek	Makedonya
Bulgaristan	Moldova
Çek Cumhuriyeti	Monako
Danimarka	Norveç
Estonya	Özbekistan
Fas	Polonya
Finlandiya	Portekiz
Fransa	Romanya
Gürcistan	Rusya Federasyonu
Hollanda	Sırbistan
Hırvatistan	Slovakya
İngiltere	Slovenya
İrlanda	Tunus
İspanya	Ukrayna
İsveç	Yunanistan
İsviçre	

EK 8. ODAK GRUP GÖRÜŞME FORMU

Araştırmanın amaçları:

- Türkiye'nin uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün önemini öne çıkaran bilimsel bir çalışma yapmak;
- Türkiye uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün rekabet gücünü araştırmak;
- Sektörün rekabet gücünü etkileyen değişkenleri tespit etmek;
- Sektörün AB karşısında rekabet gücü oluşturabilmesi, rekabet edebilirliğini koruması ve geliştirmesi için yapılması gerekenleri ortaya koymak.

Giriş:

Merhaba, benim adım Ülviye AYDIN. UND Ege Bölge Temsilcisiyim. Siz değerli üyelerimiz ile bu vesileyle tanışıyoruz zaten. Ama bugün buraya toplanma amacımız bir az farklıdır. Ben aynı zamanda DEÜ AB Anabilim Dalı doktora öğrencisiyim. “Avrupa Birliği-Türkiye İlişkileri Çerçevesinde Türkiye Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Sektörünün Rekabet Gücü Analizi” konulu tez araştırması yapmaktayım. Bugün Sizlerle Türkiye uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün rekabet gücü değişkenleri, bunların AB açısından nasıl bir farklılık gösterdikleri ve sektörün AB karşısında rekabet gücünün arttırılması için yapılması gerekenler üzerine konuşmak istiyorum. Sizlerin bu konudaki düşünceleriniz araştırmanın daha gerçekçi sonuçlar çıkarmasına büyük katkıda bulunacaktır.

Görüşme sürecinde ifade edeceğiniz fikirleriniz tamamen gizli tutulacak, bilimsel çalışma amacıyla kullanılacaktır.

Görüşmede doğru veya yanlış diye bir ayırım yoktur, o nedenle soruları istediğiniz şekilde yanıtlayabilirsiniz.

Her hangi bir sorunuz veya belirtmek istediğiniz bir husus var mı?

Görüşmenin yaklaşık 2 saat süreceğini tahmin ediyorum. Görüşmeyi kabul ettiğiniz için Sizlere çok teşekkür ediyorum.

İzninizle sorulara başlamak istiyorum.

Odak Grup Görüşme Soruları

Soru 1. “Maliyet” değişkeninin Türkiye uluslararası karayolu eşya taşımacısının rekabet gücünün arttırılması açısından önemi nedir?

Soru 2. “Hız” değişkeninin Türkiye uluslararası karayolu eşya taşımacısının rekabet gücünün arttırılması açısından önemi nedir?

Soru 3. “Güvenirlilik” değişkeninin Türkiye uluslararası karayolu eşya taşımacısının rekabet gücünün arttırılması açısından önemi nedir?

Soru 4. “Kapasite” değişkeninin Türkiye uluslararası karayolu eşya taşımacısının rekabet gücünün arttırılması açısından önemi nedir?

Soru 5. “İnsan kaynakları” değişkeninin Türkiye uluslararası karayolu eşya taşımacısının rekabet gücünün arttırılması açısından önemi nedir?

Soru 6. “Hizmet çeşitleri” değişkeninin Türkiye uluslararası karayolu eşya taşımacısının rekabet gücünün arttırılması açısından önemi nedir?

Soru 7. “Pazarlama” değişkeninin Türkiye uluslararası karayolu eşya taşımacısının rekabet gücünün arttırılması açısından önemi nedir?

EK 9. ODAK GRUP GÖRÜŞMESİ KATILIMCI BİLGİLERİ

No	Adı Soyadı	Firma İsmi	Çalıştığı Ülkeler	UBAK Listesinde Sıralaması
1.	Mert BERBEROĞLU	Meltem Ulus. Taş.Tic. A.Ş.	Almanya, Fransa, Belçika, İtalya, İsviçre, Hollanda, Avusturya	9
2.	Ayhan TURAN	Erhanlar Ulus. Nak. Oto.San.Tic.Ltd.Şti.	Almanya, Hollanda, Fransa, İtalya, İngiltere, İspanya	25
3.	Fethi Çapar	Martitrans Ulus. Nak.Tic. A.Ş.	Macaristan, Avusturya, Slovakya, Çek Cumhuriyeti, Almanya	41
4.	Derviş Kurtulan	İkra Ulus.Taş.Tic.A.Ş.	AB ülkeleri	71
5.	Murat Baykara	Baynak Ulus.Nak.Turz.Dış Tic.Ltd.Şti.	İspanya, Portekiz, Fransa, Almanya, Belçika, Hollanda	100
6.	Ahmet Tümbek	Bakımcı International Transport	Almanya, İrlanda, İngiltere, İsveç, Norveç, Danimarka, Fransa, Almanya, Belçika, Hollanda	101
7.	Ergün KAYGAN	İztaş İzmir Ulus. Taş.Tic. A.Ş.	Yunanistan, Bulgaristan, Macaristan, Hırvatistan	253
8.	Mehmet Hakan ÇELİKCAN	C.M. Canmar Ulus.Nak.Tic. Ltd.Şti.	Almanya, Avusturya, Fransa, Hollanda, Belçika	283
9.	Kemal Serdar Türkay	İnanç Transport Milletlerarası Taş.Ltd.Şti.	Fransa, Almanya, Belçika, Hollanda	609