

T.C.
KADİR HAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE'DE TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜN
LOJİSTİK OLGUSU İÇERİSİNDE İNCELENMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

ÖNDER BULUT

İstanbul, 2007

T.C.
KADİR HAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE’DE TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜN
LOJİSTİK OLGUSU İÇERİSİNDE İNCELENMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

ÖNDER BULUT

Danışman: Yrd.Doç.Dr. DİNA ÇAKMUR

İstanbul, 2007

ÖNSÖZ

Ekonomik ve kültürel bir yapılaşmanın sonucu olarak ortaya çıkan ulaştırma talebi Türkiye’de geçmişte uygulanan yanlış ulaştırma politikaları neticesinde taşıma sistemleri arasında adaletsiz bir dağılıma maruz kalmıştır. Bu durum Türkiye’ye gerek maddi yönden gerekse manevi yönden çok önemli külfetler getirmiştir. Son yıllarda ulaştırma ve bilgi teknolojilerindeki gelişmeler tüm dünyayı olduğu gibi Türkiye’yi de önemli ölçüde etkilemiştir. Türkiye’de nakliyecilik ya da depoculuk kavramları ile bilinen lojistik sektörü dünyadaki gelişmeler ve uygulanan kanun ve yönetmelikler ile bu kavramlardan sıyrılıp taşıma, depolama, elleçleme, envanter yönetimi, hizmet yönetimi gibi asli fonksiyonlarını uygular hale gelmiştir. Bu çalışma ile Türkiye’deki taşımacılık sektörünün lojistik olgusu içerisinde incelenmesi amaçlanmıştır. Bu çalışmada yardımlarını hiçbir zaman esirgemeyen danışman hocam Sn. Dina ÇAKMUR, UTİKAD yönetim kurulu üyesi Sn. Selahattin Doğan ve Yurtiçi Lojistik A.Ş. Genel Müdürü Sn. Cem Sarıkaya’ya çok teşekkür eder, çalışmanın tüm ilgililere faydalı olmasını temenni ederim.

İstanbul, 2007

Önder BULUT

İÇİNDEKİLER

Sayfa No:

ÖNSÖZ	I
İÇİNDEKİLER	II
TABLO LİSTESİ	V
ŞEKİL LİSTESİ	VII
KISALTMALAR	VIII
ÖZET	IX
ABSTRACT	X
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULAŞTIRMA

1. ULAŞTIRMA

1.1. Ulaştırma Nedir	3
1.2. Ulaştırma Sektörü	3
1.3. Ulaştırmanın Amacı	3
1.4. Türkiye’de Ulaştırma Politikalarının Tarihi Gelişimi.....	4
1.4.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem.....	4
1.4.2. 1923–1950 Yılları Arası Dönem.....	6
1.4.3. 1950’den Bugüne Kadar Olan Dönem	9
1.5. Ulaştırma Sistemlerinin Önemli Faktörlere Göre Karşılaştırılması.....	20
1.5.1. Enerji.....	20
1.5.2. Çevre Kirliliği	25
1.5.3. Güvenlik	28
1.5.4. Alan Kullanımı	34
1.5.5. Altyapı Maliyetleri.....	35

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE TAŞIMACILIK

2. TÜRKİYE'DE TAŞIMACILIK

2.1. Türkiye'de Taşımacılık.....	38
2.2. Karayolu Taşımacılığı.....	40
2.2.1. Türkiye'de Uluslararası Karayolu Taşımacılığı	42
2.2.2. Ulusal ve Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Öne Çıkan Sorunlar	45
2.2.3. Karayolu Taşımacılığındaki Sorunlar için Çözüm Önerileri	47
2.3. Demiryolu Taşımacılığı	48
2.3.1. Demiryollarında Öne Çıkan Sorunlar.....	50
2.3.2. Demiryolu Taşımacılığındaki Sorunlar İçin Çözüm Önerileri.....	53
2.4. Denizyolu Taşımacılığı.....	54
2.4.1. Türkiye'deki Limanlar	59
2.4.2. Çağdaş İpek Yolu Traceca.....	60
3.6.5. Denizyolu Taşımacılığındaki Sorunlar İçin Çözüm Önerileri.....	62
2.5. Havayolu Taşımacılığı.....	63
2.6. Boru Hattı Taşımacılığı	65

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK

3. LOJİSTİK

3.1. Lojistik Tanımı ve Kapsamı	68
3.2. Lojistik'te Amaç	73
3.3. Lojistiğin Yarattığı Katma Değer	73
3.4. Lojistik Temel Gereksinimler	74
3.5. Lojistik Yönetimi	74
3.6. Lojistik Faaliyetler	77
3.6.1. Müşteri Hizmetleri	77
3.6.2. Taşıma	79
3.6.2.1. Taşıma Modları	80
3.6.2.2. Türkiye'de Lojistik Sektörün Aktif Bir Kolu:Kargo	81
3.6.3. Envanter Yönetimi.....	87
3.6.4. Depolama ve Dağıtım Merkezleri.....	88
3.6.5. Elleçleme.....	90
3.6.6. Koruyucu Ambalajlama	92

3.7. Bilgi Teknolojilerindeki Gelişmelerin Lojistiğe Olan Etkisi	93
3.7.1. Sipariş Dağıtım Döngüsü	94
3.7.2. Hizmet Optimizasyonu	96
3.7.3. İnternet ve Lojistik	104
3.7.3. İnternet ve Lojistik	104

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE ÖRNEK ŞİRKETLERİN TAŞIMA YÖNETMELİĞİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

4. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE ÖRNEK ŞİRKETLERİN TAŞIMA YÖNETMELİĞİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1. Türkiye'de Lojistik Sektörü	107
4.1.1. Türkiye'nin Lojistik Konusundaki Zayıf Noktaları.....	111
4.1.2. Türkiye'nin Lojistik Konusundaki Güçlü Noktaları	112
4.2. 4925 Sayılı Karayolları Taşıma Kanunu ve İlgili Yönetmelikler.....	113
4.3. Örnek Lojistik Şirketlerin Yönetmelik Açısından Karşılaştırılması Değerlendirilmesi	117

5.SONUÇ	122
EKLER.....	128
KAYNAKÇA.....	198

TABLO LİSTESİ

Sayfa No:

Tablo 1: Yolcu ve Yük Taşımaları İçin Ulaştırma Ana Planı (U.A.P) Hedefleri ve Gerçekleşme Oranlarının Karşılaştırması	13
Tablo 2: Planlı Dönemde Toplam Yatırımlar İçinde Ulaştırma Sektörünün Payı	15
Tablo 3: Ulaştırma Sistemlerinde Planlanan Yatırımlar ve Gerçekleşme Payı	15
Tablo 4: 1990–2000 Yılları Arasında Yatırımların Ulaştırma Sistemleri Arasındaki Yüzde Dağılımı	16
Tablo 5: 2007-2013 Ulaştırma Hedefleri	19
Tablo 6: 2007-2013 Yük Taşımalarında Gelişmeler (Milyon ton-km).....	19
Tablo 7: Türkiye’de Ulaştırma Sektöründe Enerji Tüketimi (%)	21
Tablo 8: Çeşitli Ulaşım Sistemlerine Göre Enerji Tüketim Oranları	22
Tablo 9: Japonya’da Uzaklıklara Göre Farklı Taşıma Sistemlerinin Kullanılma Oranları	23
Tablo 10: Ulaşım Sistemlerinde Yakıt Tüketimi Bazında Maliyet.....	24
Tablo 11: Karayolu ve Demiryolu CO Eş Değer Toksiklik Değerleri (gs/yol,ton km)	26
Tablo 12: Ulaşım Yollarına Göre Kaza Sayısı, Sonuçları	29
Tablo 13: Demiryollarında Meydana Gelen Kazalar ve Sonuçları	31
Tablo 14: Denizyollarında Meydana Gelen Kazalar ve Sonuçları.....	32
Tablo 15: Kazaya Karışan Uçak Sayısı ve Kaza Sonuçları	33
Tablo 16: Yolun Topografik Durumuna Göre Demiryolu Yapım Maliyetleri	36
Tablo 17: Uluslararası Karayolları Yük Taşımacılığı	42
Tablo 18: Uluslar arası karayolu yük taşımacılığı sektörün yarattığı döviz girdisi.....	43
Tablo 19: Çıkış Kapılarına Göre İhracat/İthalat Sefer Sayıları	44
Tablo 20: Çeşitli Ülkelerde 100 milyon Taşıt-Km başına /Kaza –Ölüm.....	44
Tablo 21: Karayolu ve Demiryolu Yük Taşıma Payları.....	49
Tablo 22: Karayolu ve Demiryolu Yolcu Taşıma Payları.....	49
Tablo 23: Ülkeler Göre Demiryolları Personel Durumu.....	50
Tablo 24: 1 milyon nüfus ve 1000 km ² başına demiryolu hat uzunluğu(km)	52
Tablo 25: Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Türk Millî Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Gemi Türlerine Göre Adet, GRT ve DWT Dağılımla.....	56
Tablo 26: RO-RO hatları	57
Tablo 27: Doğu Akdeniz ve Karadeniz Konteynır Talebi.....	59
Tablo 28: Lojistik Ana ve Destek Faaliyetler	70

Tablo 30: Yurtiçi Taşımacılıkta Kargo İşletmelerinin İncelenmesi.....	84
Tablo 31: Kargo Firmasına Ait İstatistiksel Bilgiler.....	86
Tablo 32: Dağıtım İşlevleri	89
Tablo 33: Türkiye’de Lojistik Sektör Açısından Fırsatlar ve Tehditler	113
Tablo 34: Örnek Lojistik Şirketlerin Genel Bilgileri	118

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No:

Şekil 1:	Yıllara Göre Yolcu Taşıma Oranları	17
Şekil 2:	Yıllara Göre Yük Taşıma Oranları.....	18
Şekil 3:	Trafiğe Kayıtlı ve Kazaya Karışan Taşıtlar.....	30
Şekil 4:	Türkiye İçinde Yük Taşımacılığı Dağılımı (%).....	38
Şekil 5:	Türkiye Dış Ticaretinde Yurtdışı Taşımacılığı Dağılımı (Ton-%).....	39
Şekil 6:	Türkiye Dış Ticaretinde Yurtdışı Taşımacılığı Dağılımı(USD-%)	40
Şekil 7:	Türk deniz Ticaret Filosunun Gelişimi(DWT)	54
Şekil 8:	RO-RO hatları	57
Şekil 9:	Gemilerin Yaş Dağılımı	58
Şekil 10:	Hava Yolcu Sayısı.....	64
Şekil 11:	Lojistik Bilgi ve Ürün Akışı.....	68
Şekil 12:	Lojistiğin Gelişimi	69
Şekil 13:	Lojistik İşleyiş	72
Şekil 14:	Tedarik Zinciri	75
Şekil 15:	Sektörel Bazda Kargo Kullanım Oranları	83
Şekil 16:	Sipariş Dağıtım Döngüsü	95
Şekil 17:	Hizmet Optimizasyonu	96
Şekil 18:	Türkiye’de Lojistik Sektörün Gelişimi	108

KISALTMALAR

BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu
BSK	Bitümlü sıcak karışım
DWT	Deadweight Ton
EDI	Electronic Data Interchange
GPS	Global Positioning System
GRT	Groston.
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
ICS	International Chamber of Shipping - Uluslararası Deniz Ticaret Odası
JIT	Just-in-time
OSHA	Occupational Safety And Health Administration
RODER	Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği
Src	Sürücü
SSL	Secure Socket Layer
T.C.D.D	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TMMOB	Türk Mühendis ve Mimar Odalar Birliği
Tren-Km	Bir trenin bir km mesafeye taşınması ile ifade edilen işletme hizmet birimi.
TUSAM	Türkiye Ulusal Güvenlik Stratejileri Araştırma Merkezi
TZY	Tedarik Zinciri Yönetimi
Yolcu-Km	Bir yolcunun bir km mesafeye taşınmasıyla ifade edilen trafik ölçü birimidir.
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UND	Uluslar arası Nakliyeciler Derneği
UTIKAD	Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

ÖZET

TÜRKİYE'DE TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜN LOJİSTİK OLGUSU İÇERİSİNDE İNCELENMESİ

Gelişen teknolojik gelişmeler neticesinde bugün birçok şey elektronik ortamda yapılabilir hale gelmiştir, lakin fiilen taşımanın yerine ikame edebilecek bir çözüm bir buluş henüz bulunamamıştır. Taşımanın bu denli önemli olduğu günümüzde, geçmişte yapılan yanlış ulaştırma politikaları sonucunda Türkiye gerek yolcu gerekse yük taşımacılığında karayolu ulaştırma sistemine %95 oranlarında bağımlı hale gelmiştir. Bu politikaların sonucunda diğer ulaştırma sistemlerine gereken önem verilmemiş, kombine taşımacılık oluşturulamamış ve her yıl binlerce can kaybı ve trilyonlar mertebesinde maddi kayıplar oluşmuştur. Türkiye jeostratejik konumu ile tarih boyunca taşımacılık konusundaki önemini sürekli korumuştur. Son yıllarda lojistik sektöründe yaşanan gelişmeler neticesinde Türkiye'de ki lojistik olgusu gelişerek ulaştırma sistemleri üzerinde etkili olmaya başlamıştır. Sektördeki lider firmaların çalışmaları ve çıkarılan kanun ve yönetmelikler ile taşımacılık kontrol altına alınmaya ve taşımacılığa bir çeki düzen vermeye çalışılmıştır. Bu çalışmada Türkiye'de gelişen lojistik olgusu içerisinde taşımacılık sektörü incelenmiştir.

ABSTRACT

The Examination of Transportation Sectors within The Logistic Phenomenon in Turkey

In the developing of technology there are lots of things done by electronic environment. However, there is nothing substituted for the transportation. Nowadays, transportation became more important and according to politics history, requirement of transport and goods gone up about 95 percent in turkey and also been addicted to it. Regarding to fact, other transports lost its significance by the reason of not combining the transportation. At this stage there are lots of lifes and materials had been lost. Turkey has protected its transportation with the geostrategic position thorough out year.

As an outcome, the developing of logistic sectors became effected on turkey's logistic phenomenon for the transportation systems. transportation had been considered and controled With the action of leader firms and new laws and regulations. The importance of transportation sectors had been examined within the logistic phenomenon.

GİRİŞ

Üç Kıtayı birbirine bağlayan ve çok önemli bir jeostratejik konuma sahip olan Türkiye, doğunun en batısında, batının en doğusunda yer alarak aynı anda bir Avrupa, Asya, Balkan, Kafkas, Ortadoğu, Akdeniz ve Karadeniz ülkesidir. Türkiye bu konumu ile gelecekte Hazar ve Orta Asya kaynaklarının batıya ulaşmasında doğal bir köprü rolü üstlenecektir.

Dünya ekonomisinin temel girdisi enerjidir ve dünya enerji stoklarının % 70'i Türkiye çevresinde kümelenmiştir. Türkiye'nin bu olağanüstü niteliklere sahip coğrafi konumu 21. yüzyılın en öne çıkacak sektörlerinden birisi olarak kabul edilen lojistik sektörü için büyük avantajlar sergilemektedir. Araştırmalar göstermektedir ki geçen 25 yıldaki büyüme eğiliminin sürmesi durumunda 2020 yılında Türkiye'deki yolcu trafiği bugünkü düzeyinin yaklaşık 3,3 katına yani 540 milyar yolcu-km'ye, yük trafiği ise 2,5 katına yani 300 milyar ton-km'ye çıkacaktır. Artışın bu şekilde devam ettiği düşünüldüğünde yük taşıma talebinin artık karayolu ile sürdürülebilmesi mümkün gözükmemektedir. Bugün Türkiye'deki taşıma sistemi, geçmişte belirlenen yanlış politikalar neticesinde karayolu taşımacılığına bağımlı bir hale gelmiştir. Bu bağımlılığın sonunda ise her yıl ortalama 6.000 kişi trafik kazalarında yaşamını yitirmekte, binlerce kişi yaralanıp sakat kalmakta ve trilyonlar mertebesine ulaşan maddi hasarlar meydana gelmektedir. Belirlenecek olan yeni politikalarda demiryolları ve deniz yollarının daha etkin bir şekilde kullanılması vazgeçilmez bir zorunluluktur. Aksi takdirde ülkenin daha büyük darboğazlara girmesi kaçınılmaz bir gerçektir.

Gelişen bilgi teknolojileri ile hemen her işi bilgisayarlarla yapabilme, para transfer edebilme, belge gönderebilme, haberleşebilme ve sayılabilecek binlerce konu çözülebilmektedir. Ancak bir ürünün bir yerden başka bir yere götürülmesi için mevcut bilgi ve buluşlar yeterli olamamakta, mutlaka taşımacılık devreye girmektedir. Şu an için fiilen taşımanın yerine ikame edilebilecek bir çözüm üretilmemiştir.

Taşımacılığı bir ihtiyaç olarak doğuran sebeplerden biri insanların bir yerden başka bir yere gitme ihtiyacı veya isteği, bir diğer yerde üretilen malın farklılık arz etmesi ve doğal kaynakların eşit veya homojen olarak var olmamasıdır. Bu tablo farklı yerlerde yaşayan, farklı dilleri konuşan farklı kültürlere sahip insanların mal değiş tokuşu yapmasını zorunlu kılmakta, bu durum da uluslararası ticaretin oluşmasına ve ticaretin temeli olan taşımacılığın var olmasına zemin hazırlamaktadır. Türkiye'nin sahip olduğu jeostratejik avantajlar tarih boyunca gerek batıdan doğuya, gerekse doğudan batıya mal hareketinde "baharat yolu" ve "ipek yolu" olarak tarih boyunca öne çıkmıştır. Globalleşen dünya ekonomisinde ülke sınırlarının yerini, satıcı ve müşterinin, diğer bir ifade ile üretici ile tüketicinin aldığı görmekteyiz. Bunun sonucunda ekonomi anlayışı, üretmek kadar ürünü pazara zamanında ve güvenli bir şekilde ulaştırma konsepti üzerine kurulmaktadır.

Bu çalışmada ticaretin ve ekonominin temelini teşkil eden ulaştırma, taşımacılık ve buna bağlı lojistik olgusu ile ilgili tarihsel gelişimlerin irdeleneceği ve özellikle uluslararası boyutu ile öne çıkarılan lojistik içerisinde Türkiye içi taşımacılık, bu taşımacılığın sağlanmasında son senelerde gündemde olan mevzuat değişikliklerinden ve iç taşımacılıkta 25 yıldır ticaretin içinde önemli bir yer tutan kargo işletmelerinin taşımacılık içindeki yerinden bahsedilecektir.

Çalışmanın birinci bölümünde ticaretin ve ekonominin temelini teşkil eden ulaştırma, ulaştırmanın tarihi ve ulaştırma sistemlerinin bazı önemli faktörlere göre karşılaştırılmasına yer verilmiştir. İkinci bölümde Türkiye'deki ulaştırma sistemleri işlenmiştir. Üçüncü bölümde lojistik ve lojistik faaliyetler incelenmiştir. Dördüncü bölümde ise Türkiye' de lojistik sektörü ve Türkiye'deki taşımacılığa yön ve düzen veren 4925 sayılı Taşıma Kanunu ve bu kanun ile ilgili yönetmelikler ortaya konulmuştur. Aynı zamanda çalışmanın uygulama niteliği taşıyan son bölümünde lojistik sektöründe öncü firmaların yetkilileri ile Karayolu Taşıma Yönetmeliği konusunda ikili görüşmeler yapılmış elde edilen bilgiler tablolar halinde sunulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULAŞTIRMA

1.1. Ulaştırma Nedir?

Ulaştırma, bir yarar sağlamak üzere insanın, eşyanın ve iletişim bilgilerinin ekonomik, hızlı ve güvenli olarak yerlerini değiştirmesi olarak ifade edilir.

1.2. Ulaştırma Sektörü

Ulaştırma sektörü mal ve eşyaların, insanların ve haberlerin coğrafi olarak yer değiştirmesini sağlayan faaliyetleridir. Ulaştırma sektörü, tarım veya sanayi sektörü gibi mal üreten bir sektör değil ancak diğer sektörlerin üretkenliği üzerinde etkili rol oynayan bir hizmet sektörüdür. Ulaştırma bir hizmet sektörü olduğundan dolayı tarım veya sanayi sektöründe olduğu gibi depolanamaz. Bu nedenle de gerektiği yerde gerektiği kadar sunulmalıdır. Gerektiği halde ulaşım olanağı sunmak ülke ekonomisi için önemli bir kayıp teşkil eder. Bu sebepten dolayı ekonomik, hatta sosyal ve kültürel bir etkinlik olarak ulaşım politikalarının ülke koşullarına uygun olarak iyi tanımlanması ve dikkatli bir şekilde uygulanması gerekir. İyi bir ulaşım şebekesi ülkenin ekonomik, sosyal, politik ve kültürel bütünlüğünü sağlar. Üretimin etkinliğini artırır ve maliyetini azaltır. Kalkınmayı kolaylaştırır.

1.3. Ulaştırmanın Amacı

Ulaştırma sektörünün temel amacı ulaşım talebini, mümkün olan en kısa zaman da ve en az maliyetle, güvenli bir şekilde sunmaktır. Bu amaca sistemlerden birine ağırlık vermekle değil, ulaşım sistemleri arasında koordinasyonu sağlayacak bir alt yapının oluşturulması ile ulaşılır. Bu durum ise ulusal ulaşım ana planının hazırlanmasını zorunlu kılar. Sağlıklı bir ulaşım hizmeti için bütün ihtiyaçlar, kaynaklar, sosyal ve kültürel etkileşimler bu planlama çerçevesinde ele alınmalı ve değerlendirilmelidir. Bunların

yanında çevreyi en az kirletmesi, ülkede mevcut enerji kaynaklarını kullanması ve bu sırada yolcu-km veya ton-km başına tükettiği enerjinin az olması, ilk tesis ve bakım-onarım kolaylığı, ulaştırma türlerinin tercihinde göz önünde tutulması gereken diğer unsurlardır¹.

Dünyada yolcu ve yük taşınmasında ulaşım türlerinden yalnız birinden yararlanan ülke yoktur. Hemen her ülkede demiryolu, karayolu, havayolu ulaştırmasının yanında, ülkenin coğrafi konumuna göre deniz yolu ulaştırması ile akışkan yük taşımacılığında boru hatlarından yararlanılmaktadır. Burada önemli olan ülkenin sosyal durumuna, mali imkânlarına, sahip olduğu enerji kaynakları ile arazisinin özelliklerine, teknolojik yapısına uygun düşen ulaştırma türlerinin seçilip her birine gerekli olan ağırlığın verilmesidir.

1.4. Türkiye’de Ulaştırma Politikalarının Tarihi Gelişimi

Ulaşımın Türkiye Cumhuriyeti’ndeki tarihi gelişimi değerlendirilirken genel anlamda üç döneme ayırmak uygun olacaktır. Bunlar; 1856 ile 1922 yılları arasında kapsayan Cumhuriyet öncesi dönem, 1923 ile 1950 yıllarını kapsayan ve demiryolunun ağırlıklı olduğu dönem ve 1950’den günümüze kadarki süreci kapsayan karayolu ağırlıklı dönemlerdir.

1.4.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem

Türkiye’ye demiryolunun ilk girişi 19. yüzyılın son dönemlerinde olmuş başta Almanya, İngiltere olmak üzere Fransa, İtalya, Rusya gibi devletler farklı nedenlerle Türkiye’de demiryollarının gelişimine öncülük etmişlerdir. İlk demiryolu 1856 yılında bir İngiliz şirketine verilen imtiyazlarla İzmir-Aydın arasında inşa edilmiştir. 130 kilometre uzunluğunda olan bu hattın yapımı 1866’ da tamamlanmıştır². Bu hattın seçimi nedensiz olmamıştır, İzmir-Aydın yöresi diğer yörelere göre nüfus bakımından kalabalık, ticari

¹ Selahattin Doğan, -Utikad Yönetim Kurulu Üyesi- "Ulaştırma ve Ulaştırmanın Amacı Nedir?" konulu görüşme, İstanbul: 18 Mayıs 2007.

² TCCD, TCDD İstatistik Yıllığı 2001-2005, s.3.

potansiyeli yüksek, İngiliz pazarı olmaya elverişli etnik unsurların yaşadığı, İngiliz sanayisinin gereksinim duyduğu ham maddeye kolay ulaşılabileceği bir yerd. Ayrıca Ortadoğu'nun kontrol altına alınarak Hindistan yollarının denetim altına alınması bakımında da stratejik bir öneme sahipti. Osmanlı Devletinde demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanların ayrı ayrı etki alanları oluştu. Fransa; Kuzey Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye'de, İngiltere; Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezinde, Almanya; Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya'da etki alanları oluşturdu. Batılı sermayedarlar, sanayi devrimi ile çok önemli ve stratejik bir ulaşım yolu olan demiryolunu tekstil sanayinin hammaddesi olan tarım ürünlerini ve önemli madenleri en hızlı biçimde limanlara, oradan da kendi ülkelerine ulaştırmak için inşa ettiler. Yabancı devletler, km başına kar güvencesi, demiryolunun 20 km çevresindeki maden ocaklarının ve petrol zenginliklerini işletilmesi, baraj ve hidroelektrik santralleri kurmak vb. imtiyazlar olarak demiryolu inşaatlarını yaygınlaştırdılar. Dolayısıyla Osmanlı topraklarında yapılan demiryolu hatlarının geçtiği güzergâhlar, bu ülkelerin iktisadi ve siyasi amaçlarına göre biçimlendirildi.

1876'dan 1909'a kadar tam 33 yıl Osmanlı Padişahı olan Sultan II. Abdülhamit hatıralarında şunları ifade ediyor; "Bütün kuvvetimle Anadolu Demiryollarının inşasına hız verdim. Bu yolun gayesi Mezopotamya ve Bağdat'ı, Anadolu'ya bağlamak, İran Körfezine kadar ulaşmaktır. Alman yardımı sayesinde bu başarılmıştır. Eskiden tarlalarda çürüyen hububat şimdi iyi sürüm bulmaktadır, madenlerimiz dünya piyasasına arz edilmektedir. Anadolu için iyi bir istikbal hazırlanmıştır. İmparatorluğumuz dâhilindeki demiryollarının inşaatı mevzuunda büyük devletler arasındaki rekabet çok garip ve şüphe davet edicidir. Her ne kadar büyük devletler itiraf etmek istemiyorlarsa da bu demiryollarının ehemmiyeti yalnızca iktisadi değil, aynı zamanda siyasidir.³ⁿ

³ Sultan Abdülhamit, Siyasi Hatıratım, Dergâh Yayınları, 1999.

Cumhuriyet öncesi çeşitli yabancı şirketler tarafından inşa edilen demiryolu hattının 4000 km.lik bölümü, Cumhuriyet'in ilanı ile belirlenen milli sınırlar içinde kalmıştır. Bu rakam şuan Türkiye'de bulunan demiryollarının yarısına tekabül etmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'ndan genç Cumhuriyet'e, yabancı şirketlere ait 2.282 km.lik normal genişlikte hat ve 70 km. uzunluğunda dar hat ile devletin yönetiminde olan 1.378 km.lik normal genişlikte hat kalmıştır⁴.

Türkiye Cumhuriyeti Osmanlı devletinden bugünkü ulusal sınırları içinde kalan 18350 km'lik bir karayolu ağı devralmıştır. Bunun 4000 km'si iyi durumda olmak üzere 13 900 km'si stabilize yol geriye kalan kısmı da toprak yoldur⁵. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Cumhuriyet'e kalan deniz ticaret filosunun motorla çalışan kesimi 11,024 grostondan ibaretti. Çağdaş anlamda gemi üretimi ve sağlıklı liman yok gibiydi. Osmanlı'dan kalan deniz ticaret filosu içindeki motorlu gemiler çoğunlukla devlete aitti⁶.

1.4.2. 1923–1950 Yılları Arası Dönem

1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devletinin kurulmasıyla birlikte sanayileşme ve kalkınma politikasının temel unsurlarından bir tanesi olan ulaştırma altyapısının geliştirilmesine önem verilmiş ve özellikle de demiryolu ulaştırmasına gereken hassasiyet gösterilmiştir. Cumhuriyet öncesinde demiryollarının büyük bir yüzdesi Konya-Ankara doğrultusunun batısında iken Cumhuriyet döneminde yapılan yatırımların ağırlıklı bir bölümü doğuya kaydırılmıştır. 1924 ve 1925 yıllarında çıkartılan kanunlarla Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümete demiryolu yapımlarının bütçeden finanse etmesi için yetki vermiştir. 1925 yılında yapılan ilk demiryolu kongresi ile ülkedeki demiryolu ulaşım politikası ortaya konmuş ve 1929 yılına gelindiğinde 1000 km uzunluğunda demiryolu

⁴ Evren, Güngör. "Demiryolu" . İstanbul, Birsen Yayınevi, 1999.

⁵ Can, Bülent Bilmez. Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.

⁶ Sevimay, Hayri R. Osmanlıdan Günümüze Deniz Sektörü,1992.

yapımı tamamlanarak işletmeye açılmıştır⁷. 1925 yılında kongrede benimsenen politikalar doğrultusunda sömürülen ülkeler için oluşturulan ağaç tipi ulaşım hattı yerini ağ tipi ulaşım hattına bırakmış ve böylece doğal kaynaklar, üretim merkezleri ve pazar alanlarına yayılan, ekonomiyi canlandıran bir ulaşım sistemine geçilmiştir. Bu dönemin diğer bir belirgin özelliği de, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmiş olmasıdır. Bu tür kitlesel yüklerin en ucuz biçimde taşınabilmesi açısından demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Bu nedenle, demiryolu hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş, sanayinin yurt sathına yayılma sürecinde yer seçiminin belirlenmesinde yönlendirici olmuştur. Bu dönemde, tüm olumsuz koşullara karşın, demiryolu yapım ve işletmesi ulusal güçle başarılmıştır⁸.

İsmet İnönü, 30 Ağustos 1930'da Sivas'ta yaptığı konuşmada, 1920'de Mustafa Kemal Atatürk'ün başkanlığı altında toplanan hükümetin ilk programına atıfta bulunarak şunları söylüyordu:

"Dünyanın bütün ateşleri başına yağarken, yarınki mevcudiyeti hazin bir şüphe altında iken, vatandaşlar yalınayak ve sopa ile müstevlilere karşı koymaya çalışırken, bütün membarları elinden gitmişken ve hazinesinde bir tek lira yok iken, ilan ettiği ilk programında; Ankara'dan Yahşihan'a kadar şimendifer temdit edeceğini söylüyordu.⁹" Atatürk de Millet Meclisinin 1 Mart 1922 tarihli toplantısında:" İktisat hayatının faaliyet ve zindecisi ancak münakale vasıtalarının, yolların, şimendiferlerin, limanların hali ve derecesi ile mütenasiptir." Yine Atatürk aynı tarihlerde gazetelere verdiği demeçte: "Memleketin bütün merkezleri yekdiğerine az zamanla şimendiferle bağlanacaktır. Mühim maden hazineleri açılacaktır. Memleketimizin baştan nihayete kadar harap manzarasını

⁷ Elmas, Gülen. "Türkiye'de Ulaşım Politikaları ve Trafik Kazalarının Ekonomik Analizi", II. Ulaşım ve Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı. Ankara: MMO Yayını. 1999, s.268-286.

⁸ Onur, Ahmet. Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953). Ankara: T.C. M.S.V Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1953. s23-26.

⁹ Gürel, Ziya. Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989, s.154.

mamureye tahvil etmekten ibaret olan gayenin temel taşları her yerde gözleri tekrar edecektir.¹⁰

Kurtuluş Savaşından yeni çıkmış genç bir Cumhuriyet devleti için yapılan bu işler küçümsenemeyecek bir boyuttadır. Demiryollarındaki hızlı ilerleme 1940 yıllarına kadar sürmüş ve 1940–1950 yılları arasında ise tam bir durgunluk dönemine girmiştir. Cumhuriyetin ilanından, 1940 yılına gelinceye kadar yılda ortalama 190 km demiryolu inşa edilirken 1940–1950 yılları arasında toplam inşa edilen demiryolu uzunluğu ancak 300 km olmuştur. 1950 ye kadar yapılan hatların uzunluğu 3578 kilometre olup bunun 3208 kilometresi 1940 yılına kadar tamamlanmıştır. Hiç kuşkusuz, bu durgunlukta II. Dünya Savaşının ve dünya otomotiv sanayinde pazar payının % 80'ni elinde bulunduran A.B.D.'nin etkisi büyüktür. Bu dönemde A.B.D.'deki Federal Karayolu Teşkilatı ile işbirliği yapılmış ve Marshall yardımları çerçevesinde karayolu ile ilgili projeler geliştirilerek çok sayıda mühendis A.B.D.'ye eğitime gönderilmiştir. Yine bu yıllarda ABD den gelen yardımlarla yollar asfaltlanmış, traktörler ve biçerdöverler ülkeye sokulmuştur. 1950'li yıllar ulaştırma politikasında artık demiryolu döneminin bittiği ve yerini karayolları dönemine bırakmış olduğu yıllardır. 1 Mart 1950 yılında çıkartılan bir yasa ile Ulaştırma Bakanlığında bağımsız Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Karayolu yapımı kurulan bu Genel Müdürlük tarafından yürütülmeye başlanmış ve zamanın hükümetleri de karayolu yapımında gereken hassasiyetleri göstermişlerdir.

1952–1962 yılları arasında T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü bütçeleri devlet bütçesinin % 10 düzeyine ulaşmıştır. Bu dönemin başlarında demiryolunun ulaşım sistemi içindeki payı yük taşımacılığında % 78, yolcu taşımacılığında % 42 iken bu oranlar izlenen

¹⁰ Gürel, Ziya. Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989, s.154.

karayolu ağırlıklı politikalar sonucu yük taşımacılığında % 48, yolcu taşımacılığında % 24'e gerilemiştir¹¹.

Cumhuriyet döneminde deniz taşımacılığı hızlı ve özel sektör ağırlıklı olarak gelişmiştir. Planlı döneme kadar 1942–1944 yılları deniz ticaret filosunun en çok büyüdüğü yıllar olmuştur. Planlı döneme girerken Türk Deniz Ticaret filosunun bin groston dan büyük gemileri 798.300 groston taşıma kapasitesine sahip olmuşlardı. Bu kapasitede özel kesimin ağırlığı % 68,6 ölçüsündeydi¹².

1.4.3. 1950'den Bugüne Kadar Olan Dönem

1950'den sonraki yıllar karayolunun artık demiryoluna karşı ezici üstünlüğünü kabul ettirdiği yıllar olmuştur. Demiryolu taşımacılığına yapılan % 100 oranında zam artışı, ülke içerisinde otomotiv sanayinin montaj yoluyla da olsa kurulması, köy yolları yapımı için Köy İşleri Bakanlığına bağlı olarak Yol-Su-Elektrik (Y.S.E.) Genel Müdürlüğünün kurulması, yol inşaatında kullanılmak üzere makine ve teçhizat için dış kredi olanaklarının sağlanması, kamyon ithalatının serbest bırakılması gibi birçok faktör, karayolu taşımacılığının beklenenin çok üstünde gelişmesine ve bugün ulaştırma sistemleri arasında karayolu ile yapılan yük taşımacılığında % 93 ve yolcu taşımacılığında da % 95 gibi dengesiz bir dağılımın oluşmasına zemin hazırlamıştır. 1960'dan sonraki yıllar (başlangıç 1963) beşer yıllık kalkınma planlarının yapıldığı dönemlerdir. 1961 Anayasası ile anayasal bir kurum olarak kurulan Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) ile Türkiye planlı bir döneme girmiştir.

¹¹ Emin Koramaz, "Pamukovası Faciasını Unutmadık" ,TMMOB Makine Mühendisleri Odası, <http://eski.mmo.org.tr/print.php?sid=968> (20 Temmuz 2007).

¹² Sevimay, Hayri R. Osmanlıdan Günümüze Deniz Sektörü,1992.

Kaynakların verimli kullanılması ve kalkınmanın hızlandırılması amacıyla ülkenin ekonomik, sosyal ve kültürel planlama hizmetlerinin bir bütünlük içerisinde etkin, düzenli ve süratli olarak görülebilmesi için Devlet Planlama Teşkilatı tarafından 1963 senesinde birincisi yapılmak üzere her beş senede bir kalkınma planları yapılmaktadır.

Kalkınma Planlarının hazırlanmasında, toplumun erişmesi istenen iktisadi ve toplumsal amaçları, bunları gerçekleştirmek için başvurulacak araçları ve bu araçların kullanılmasında uyulacak temel ilkeleri gösteren "Plan Hedefleri ve Stratejisi" esas tutulmuştur.

1. Beş Yıllık Kalkınma Plan (B.Y.K.P.) Döneminde karayollarının geometrik standartlarının yurt ihtiyacının üstünde olduğu düşünülürken, 2. Beş Yıllık Kalkınma Planı Döneminde karayollarının geometrik standartlarının da yükseltilmesinin gerekli olduğu sonucuna varılmış ve yolların geometrik standartlarının yükseltilmesi içinde ilave harcamalar yapılmıştır. Ulaştırma sektörünün sabit yatırımlar içindeki payı gün geçtikçe artmıştır.

Yine aynı dönemde turizm sektörünü canlandırmak için özellikle güney sahillerinde fiziki yapısı ve geometrik standardı yüksek olan yolların yapımına ağırlık verilmiştir. Planlama dönemine rağmen demiryolları güç kaybetmeye devam etmiş, devlet tarafından etkin bir işletmenin kurulamaması ve mevcut olan hatlara da yeteri ölçüde bakım ve onarım yapılmayarak geometrik standartlarının arttırılamaması sonucu TCDD işletmesi devamlı zarar etmeye başlamıştır. Planlama dönemlerinde demiryollarını kalkındırmak için bir takım çalışmalar yapılsa da başarı sağlanamamıştır.

Planlama dönemlerinde denizyolu ve havayolu taşımacılığını geliştirmek içinde bir takım çalışmalar yapılmış ve plan hedefleri içine alınmıştır. Havayolu ulaşımındaki gelişme denizyoluna göre daha iyi gerçekleşmiştir. Bununda nedeni Türk deniz ticaret filosunu oluşturan gemilerin ekonomik ömürlerini doldurmuş olmalarından kaynaklanmaktadır.

Birinci plan döneminde havaalanlarında yer hizmetlerinin tek elden ve düzenli bir şekilde yapılması planlanmış ancak gerçekleştirilememiştir¹³. İkinci plan döneminde de bu konunun üzerinde durulmuş fakat etkili bir çalışma yapılamamıştır¹⁴. Üçüncü plan döneminde ise filodaki uçak sayısının artmasına karşılık, alanlardaki tesisler yetersiz kalmış ve yer hizmetleri üçüncü plan döneminde de aksamaya devam etmiştir. Bu dönemde 1954 yılında 6382 sayılı kanun ile Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan “Sivil Havacılık Daire Başkanlığı” 1973 yılında “Sivil havacılık Genel Müdürlüğü” olarak yeniden teşkilatlandırılmıştır¹⁵. Beşinci plan döneminde de Türk Hava Yolları'nın uçak filosunun, talep tahminleri izlenerek, gelişmelere paralel olarak büyütülmesi hedeflenmiştir. 14.10.1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanun'u ile de özel sektöre hava taşımacılığı ile havaalanı işletmeciliği hakkı verilmesi sonucu, Türk Sivil Havacılığında yeni bir dönem başlamıştır. Özel hava taşıyıcılarının mevcut sorunlarını kısa sürede çözümlenerek, güvenli ve ekonomik bir işletmecilik anlayışı içinde hizmet vermeleri konusu ilk olarak altıncı plan hedefleri arasında yer almıştır. Hemen her planda havayollarının modernizasyonu, işletmecilik ve hizmet düzeyinin yükseltilmesi konuları üzerinde durulmuştur.

Deniz ticaret filosunun birinci plan döneminde geliştirilmesi ve dış ticaret mallarımızın en az % 50'sinin ticaret filomuz ile taşınması planlanmıştır. Ancak, bu gerçekleştirilememiş, ikinci, üçüncü hatta beşinci plan döneminde de bu madde plan kapsamına alınmıştır. Limanlarla ilgili hizmetlerin tek elde toplanması konusu birinci plan döneminde ele alınmış ancak bu konuda gerekli çalışmalar yapılamadığı için ikinci dönemde yapım hariç, limanlarla ilgili diğer hizmetlerin tek elden yapılmasını sağlayacak olan ulaştırma bakanlığına bağlı ayrı bir kuruluş olarak “Limanlar Genel Müdürlüğü” nün kurulması kararlaştırılmıştır. Ancak genel müdürlük bu dönem içerisinde de kurulamamış

¹³ DPT, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

¹⁴ DPT, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

¹⁵ DPT, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

ve üçüncü plan döneminde Limanlar Gn. Md. nün kuruluş çalışmalarının program dönemi içinde sonuçlandırılması hedeflenmiştir.

Beşinci plan döneminden itibaren limanlardaki konteynır trafiğinde artışlar görülmüş bu durum altıncı plan döneminde de devam etmiş, buna karşılık gümrük yasasındaki değişiklik gerçekleştirilemediği için konteynırlar uzun süre limanlarda kalmış ve bu durum da liman faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemiştir. Konteynır trafiğindeki artışa paralel olarak yeni konteynır terminaleri yatırımlarının yapılması yedinci plan döneminde hedefler arasında yer almıştır¹⁶.

Liman işletmeciliğinin otonom bir yapıya kavuşturulması veya özelleştirilmesi suretiyle uluslararası rekabete hazır hale getirilmesi ilk olarak altıncı plan döneminde kapsama alınmış ancak bu gerçekleştirilemediği için yedinci ve sekizinci plan dönemlerinde de bu madde hedefler arasına konulmuştur¹⁷.

Boru hattı taşımacılığı özellikle altıncı, yedinci ve sekizinci plan kapsamlarında ayrıntılı olarak yer almış bundan önceki planlarda üzerinde önemle durulmamıştır. Altıncı plan döneminde boru hattı yatırımları planlanmış, yedinci ve sekizinci dönemlerde de bu yatırımlar hedefler arasına alınmıştır. Ham petrol ve doğalgazın boru hattı yoluyla taşınması için her üç dönemde de gerekli çalışmalar kapsama alınmıştır¹⁸.

Planlı dönemlerde de ulaştırma sistemleri için yapılan yatırımlar arasında bir denge sağlanamamış ve yatırımların yaklaşık dörtte üçü karayoluna yapılmıştır. Karayolu ile yapılan taşımacılığın demiryolu ve denizyoluna kaydırılması ve boru hatlarının da daha da geliştirilip yaygınlaştırılması kısacası daha ekonomik, güvenli, hızlı ve etkin bir taşıma sisteminin gerçekleştirilebilmesi için “1983–1993 Ulaştırma Ana Planı” hazırlanmıştır. Bu planın uygulamaya başlaması ve somut hedeflerin ortaya konması ulaştırma sistemlerinin

¹⁶ DPT, Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

¹⁷ DPT, Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

¹⁸ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

yük ve yolcu taşımacılığındaki paylarının dengelenmesi adına umut verici olmuştur. Bu planlamaya göre 1980 yılındaki ve plan dönemi sonu olan 1993 yılına ait öngörülen ulaştırma türlerine göre dağılımı Devlet Planlama Teşkilatı'nın (D.P.T) Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporundan (U.Ö.İ.K.R) yararlanılarak Tablo 1'de verilmektedir¹⁹. Türkiye'de yapılan tek ulusal ulaştırma planı 1983–1993 Ulaştırma Ana Planı (U.A.P) olmasına rağmen bu plan 1986 yılında anlaşılabilir bir biçimde uygulamadan kaldırılmıştır.

Tablo1
Yolcu ve Yük Taşımaları İçin Ulaştırma Ana Planı (U.A.P) Hedefleri ve Gerçekleşme Oranlarının Karşılaştırması

	Yolcu Trafiği			Yük Trafiği		
	Gerçek 1980	UAP Hedef 1993	Gerçek 1993	Gerçek 1980	UAP Hedef 1993	Gerçek 1993
Karayolu*	%94.2	%94.1	%95.8	%68.5	%36.0	%83.9
Demiryolu	%4.1	%4.0	%3.0	%9.9	%27.5	%7.7
Havayolu**	%0.05	%0.8	%1.2	%0.0	%0.0	%0.0
Denizyolu**	%1.2	%1.1	%0.0	%15.0	%32.2	%0.8
Boru hattı	–	–	–	%6.6	%4.3	%2.9
Doğalgaz (m3)3	–	–	–	–	–	%4.7

Kaynak: Devlet Planlama Teşkilatı (D.P.T) Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu.

*:Sadece Devlet yollarındaki taşımalardır;

** : Sadece kamu sektöründe yapılan taşımalardır;

1980 ihtilali sonrasındaki yıllar Türkiye'de otoyollar döneminin başladığı yıllardır. Böylece başta demiryolu olmak üzere diğer ulaştırma sistemlerinin ilerleyişi değişmemiş bu defa da otoyolların gölgesi altında ezilmişlerdir. Türkiye İstatistik Kurumu Ulaştırma İstatistikleri Özeti (U.İ.Ö) belirtildiği üzere 2000 yılına gelindiğinde devlet ve il yollarımızın toplam uzunluğu 61090 km ye ulaşırken otoyollarımızın uzunluğu 1773 km'ye çıkmıştır²⁰. Otoyolların yapılmasının temel prensibi hızlı, güvenli ve konforlu bir ulaşım

¹⁹ DPT, Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

²⁰ TUIK, "Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000–2004". Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu, 2006. s.4.

gerçekleşmesine olanak sağlamaktır. Bu yönüyle de bir ülkede otoyolların yapılması kuşkusuz gereklidir. Ancak ülke koşullarının çok iyi bir şekilde araştırılması ve mevcut kaynakların ona göre değerlendirilmesi de bir zorunluluktur. Bugün Türkiye’de kamyon sayılarında her yıl ortalama % 9’luk bir artış gözlenmektedir²¹.

Bu artış Avrupa’daki kamyon artış hızının yaklaşık iki katıdır. Bu durum yük taşımacılığının Türkiye’de yoğun bir şekilde kamyonlarla yapıldığının bir göstergesidir. Otoyolların yapım prensipleri ve kamyonlarla yapılan yük taşımacılığı göz önüne alındığında Türkiye açısından bir çelişki yaratmaktadır. Şu anda mevcut otoyolların kullanımının kapasitesinin çok altında gerçekleşmesi maalesef bu durumu doğrulamaktadır. Standartlara uygun olarak yapılan ve ortalama 20 yıllık proje ömrüne sahip olan bir otoyolda yapılışının ilk 12 yılında kalite bozulması % 25 iken, bundan sonraki 4 yılsonunda kalitedeki bozulma % 60’ı bulmaktadır. Türkiye’de yapılan otoyolların hizmete açılışından 2 yıl sonra onarımlara ihtiyaç duyulduğu da düşünüldüğünde bir planlama hatasının yapıldığı görülmektedir. Planlı kalkınma döneminde ulaştırma sektörünün toplam yatırımlar içindeki payı Tablo 2’de gösterilmekte olup % 15 ile % 22 arasında değişmektedir²².

²¹ TUIK, “Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000–2004”. Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu, 2006. s.3.

²² C.H.P., Ulaştırma Ön raporu, 2007,

http://www.chp.org.tr/index.php?module=reports&page=list_sub_reports&report_id=13&report_body_part_id=2&sid=016164bb8082c423f807f6789f04e63f (19 Nisan 2007).

Tablo 2
Planlı Dönemde Toplam Yatırımlar İçinde Ulaştırma Sektörünün Payı

Plan Dönemi	Hedef (%)	Gerçekleşme (%)
I. BYKP	13.7	15.6
II.BYKP	16.1	16.4
III.BYKP	16.0	21.6
IV. BYKP	16.3	18.0
V. BYKP	18.6	22.5
VI. BYKP	22.0	21.6
VII. BYKP	20.4	17.6

Kaynak: Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara. B.Y.K.P: Beş Yıllık Kalkınma Planı

Tablo 3’de ise bu yatırımların ulaştırma sistemleri arasında dağılımları yer almaktadır²³. Bu tabloda görüldüğü üzere ilk iki plan döneminde hedeflenen ve gerçekleştirilen arasında bir uyum vardır. Ancak, 3. Plan döneminden itibaren demiryolunun gerçekleşme yüzdesi hedeflenenin hep altında kalırken, karayolu 3.Plan döneminde hedeflenenin % 22,6, 4.Plan döneminde % 13,9 ve 6. Plan döneminde de % 3,8 üstüne çıkarak gerçekleşmiştir.

Tablo 3
Ulaştırma Sistemlerinde Planlanan Yatırımlar ve Gerçekleşme Payı

	I. BYKP		II. BYKP		III.BYKP		IV.BYKP		V.BYKP		VI.BYKP		VII.BYKP	
	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G
Karayolu	71.2	71.2	72.7	72.7	52.0	74.6	60.7	74.6	49.2	43.3	78.9	82.7	68.6	68
Demiryolu	17.5	17.5	18.8	18.8	22.4	13.9	24.6	10.6	21.9	16.0	8.5	7.2	7.8	7.5
Diğer	11.3	11.3	8.5	8.5	25.6	11.4	14.7	14.8	28.9	40.7	12.6	10.1	23.6	24.5

Kaynak: Suleyman Pampal, Seda Hatipoğlu, Ebru Öztürk Arıkan. Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Ulaşım Sektörünün İncelenmesi. Ankara: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Trafik Plan. Ve Uyg. A.B.D. P: Planlanan; G: Gerçekleşen

²³ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

Tablo 4'deki değerler irdelendiğinde ise 1991 yılında karayolu hariç yalnız otoyollara ayrılan pay tüm ulaştırma sektörüne ayrılan payın % 58, 1995 yılında % 52'si ve 2000 yılında da % 36'sı olmuştur. Aynı yıllarda demiryolu, havayolu ve denizyolunun toplamı için ayrılan pay ise sırasıyla % 9, % 16 ve % 23'dür²⁴. Bu rakamlar dikkatlice incelendiğinde hazırlanan ulaştırma politikalarının sorgulanması gerektiği, açık bir şekilde ortaya konmaktadır. Sonuç olarak görülen odur ki, Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryollarındaki öncelik 1950 yılından itibaren karayollarına kaymış bu durum planlı dönemde devam etmiştir. 1980 sonrası dönemde ise otoyol yapımına hız verildiği bir dönem olup karayoluna yapılan yatırımlara öncelik verilmiştir.

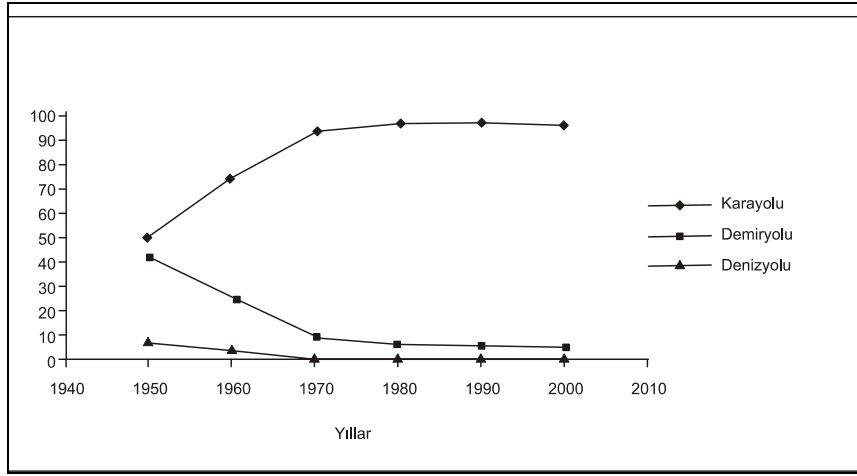
Tablo 4
1990–2000 Yılları Arasında Yatırımların Ulaştırma Sistemleri Arasındaki Yüzde Dağılımı

Yıllar	Karayolu	Otoyol	Havayolu	Demiryolu	Denizyolu	Boru hattı
1990	31	48	5	8	4	5
1991	28	58	3	5	1	3
1992	33	51	4	6	2	4
1993	37	44	7	7	1	4
1994	29	46	11	10	2	4
1995	29	52	7	7	2	4
1996	33	43	16	5	2	2
1997	37	32	20	4	2	5
1998	26	35	21	5	3	10
1999	29	21	33	6	3	8
2000	23	36	13	6	4	18

Kaynak: Feridun Çelik, "Ulaştırma-Toplumsal Kalkınma İlişkisi ve Türkiye'nin Ulaştırma Politikaları", Ankara: TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara şubesi III. Ulaşım ve Trafik Kongre-Sergisi, 2001, s.12.

²⁴ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

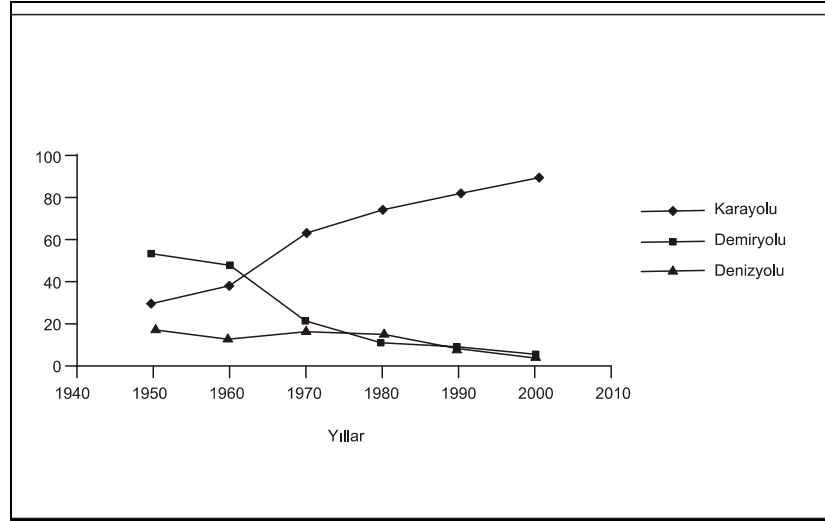
Aşağıda verilen şekiller, ulaştırma sistemlerinin taşımacılıktaki paylarının yıllara göre nasıl değiştiğini somut bir şekilde ortaya koymaktadır. Şekil 1’de görüldüğü üzere, 1950’li yıllarda demiryolu ve karayolunun yolcu taşımacılığındaki payı birbirlerine yakın iken (karayolu % 49,9 ve demiryolu % 42,0) 2000 yılında karayolunun payı % 95’e çıkmış, demiryolun payı ise % 3’e kadar düşmüştür. Yolcu taşımacılığında en ağır darbelerden birini de denizyolu taşımacılığı almıştır. 1950 yılında denizyolunun yolcu taşımacılığındaki payı % 7.5iken bugün bu pay % 0 seviyesine gerilemiştir.



Şekil 1:Yıllara Göre Yolcu Taşıma Oranları

Kaynak: Feridun Çelik, “Ulaştırma-Toplumsal Kalkınma İlişkisi ve Türkiye’nin Ulaştırma Politikaları”, Ankara: TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Şubesi III. Ulaşım ve Trafik Kongre-Sergisi, 2001, s.14.

Yük taşımacılığında da durum pek farklı değildir. Ülke içi karayolu yük taşımacılığının yükselen trendi demiryolu yük taşımacılığının alçalan trendiyle 1960’lı yıllarda kesişmekte ve o yıllardan sonrada fark gittikçe artmaktadır (Şekil 2). 2000 yılı itibariyle yük taşımacılığında demiryolunun payı % 6, karayolunun payı da % 89’dur. Geriye kalan % 5’lik pay da denizyoluna aittir. 1998 yılında karayolu ve demiryolunun yük taşımacılığındaki payı sırasıyla % 95 ve % 5 olduğu göz önüne alınırsa son iki yılda ufak da olsa bu değişim olumlu niteliktedir.



Şekil 2:Yıllara Göre Yük Taşıma Oranları

Kaynak: Feridun Çelik, "Ulaştırma-Toplumsal Kalkınma İlişkisi ve Türkiye'nin Ulaştırma Politikaları", Ankara: TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Şubesi III. Ulaşım ve Trafik Kongre-Sergisi, 2001, s.15.

Tüm bu veriler ışığında yapılan tüm kalkınma planlarında ulaştırma sektörü ile ilgili belirlenen hedefler, strateji ve planlar, sektörün mevcut sorunlarını çözmeye ve gelecekte karşılaşılabilecek problemleri önlemeye yönelik kararlar içermekle beraber, uygulama alanında yeterli başarıya ulaşmadığı düşünülmektedir. Bu nedenle, yapılan kalkınma planlarında sektörle ilgili belirlenecek hedeflerin uygulamaya yönelik yasal ve yönetsel düzenlemelerle birlikte kimlik bulması doğru olacaktır. Şu anda yürürlükte olan 9. Kalkınma Planında (2007–2013) tüm kalkınma planlarında olduğu gibi ulaştırma ile ilgili birçok faydalı karar alınmıştır, alınan bu kararların diğer kalkınma planlarında olduğu gibi başarısızlığa uğramaması gerekmektedir. Bu kararların başarıyla uygulanması başta Türkiye adına sonrasında ulaşım sektörü adına oldukça önem arz etmektedir. Tablo 5 ve Tablo 6'da 9. Kalkınma Planında ulaştırmada kullanılan sistemler için düşünülen hedefler istatistiksel bilgiler olarak verilmektedir.

Tablo 5
2007–2013 Ulaştırma Hedefleri

#	2006	2013	2007–2013*
Demiryolu 1. Ana Hat Uzunluğu (Km)	8257	9195	938
a)Yeni hat Yapımı			938
b)Hat Yenileme			1000
Karayolu Bölünmüş Yol Uzunluğu	9441	15000	5559
BSK Kaplamalı Devlet ve İl Yol Uzunluğu	7500	14500	7000
Havayolu Yolcu Trafiği (Milyon-Kişi)	60	110	50

*Dönem içindeki Değişimleri Göstermektedir.

Kaynak: DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu,

Ankara.

Tablo 6
2007–2013 Yük Taşımalarında Gelişmeler (Milyon ton-km)

	2006	2013	2007–2013 % Artış
Yurtiçi			
Karayolu *	169.500	248.000	5,6
Demiryolu	11.505	25.400	12
Denizyolu	5400	8400	6,5
Havayolu **	468	659	5
Boru hattı			
a) Ham Petrol	2655	2685	0,2
b) Gaz (Milyon m küp)	29253	49844	7,9
Yurtdışı			
Demiryolu	1730	8248	25
Denizyolu	749000	1740000	12,8
Havayolu **	2613	4777	9
Boru hattı			
a) Ham Petrol	7583	71174	37,7

* İstanbul Büyükşehir Belediyesine devredilen 117 km otoyol ve bağlantı yolu üzerindeki çalışmalar 2005 yılından itibaren kapsamda yer almamaktadır

** THY Taşımaları

1.5. Ulaştırma Sistemlerinin Önemli Faktörlere Göre Karşılaştırılması

Bir ulaştırma sisteminden beklenen, en iyi biçimde hizmet sunarken ülkeye en ucuza mal olmasıdır. Bu ifade, ulaştırma sistemlerinin dar anlamda taşıyıcı kuruluş karı ölçütü ile değil; enerji savurganlığı ve dışa bağımlılığı, trafik kazaları, çevre kirliliği, gürültü vb. etkilerinin ülkeye maliyetini de içeren sosyal maliyet ölçütü ile değerlendirilmesi gereğini vurgulamaktadır. Belirtilen bağlamda bir ulaştırma sisteminin etkinliği ve uygunluğu karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, su yolu, boru hattı vb. ulaştırma türlerinin yerli yerinde kullanılmış olmasına bağlıdır.

1.5.1. Enerji

Türkiye’de ulaştırma sektörünün kullandığı enerji, toplam enerjinin yaklaşık %20’sidir. Demiryollarında birim işe düşen enerji tüketimi karayoluna göre 1/4-7 oranında daha azdır. Karayollarında yaygın olarak benzin kullanılırken, demiryollarında dizel yakıt veya elektrik kullanılmaktadır.

Türkiye’de 2002 rakamları ile tüketilen enerjinin %93’ü karayolu tarafından tüketilmektedir. Değişik ülkelerde yapılan araştırmalar, özellikle yük taşımacılığında demiryollarının çok ekonomik olduğunu ortaya koymuştur. Almanya’da yapılan bir araştırmaya göre; yolcu ve yük taşımacılığında demiryolu 1 birim kabul edilirse otoyolda tüketilen enerji 3 birim olacaktır. Buna eşdeğer taşıma yapan havayolunda ise enerji tüketimi 5,2 birimdir. Denizyolu ise 0,9 birimdir²⁵.

²⁵ Pietzsch, W., Strassenplanung 3. Neubearbeitete und Erweiterte Auflage. Werner-Verlang 1979.

Tablo 7

Türkiye’de Ulaştırma Sektöründe Enerji Tüketimi (%)

Yıllar	Demiryolu	Karayolu	Denizyolu	Havayolu	Toplam
1994	3	89	2	6	100
1995	3	86	2	9	100
1996	3	87	1	9	100
1997	3	86	1	10	100
1998	3	86	1	10	100
1999	3	87	2	8	100
2000	2	88	2	8	100
2001	2	87	2	9	100
2002	2	93	2	3	100

Kaynak: Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı verileri, Türkiye İktisat Kongresi Demiryolu Ulaştırması Raporu, 2004.

Yolcu ve yük taşımacılığında ülkede mevcut enerji kaynaklarını kullanması ve bu sırada yolcu-km veya ton-km başına tükettiği enerjinin az olması, ilk tesis ve bakım-onarım kolaylığı, ulaştırma türlerinin tercihinde göz önünde tutulması gereken bir unsurdur.

Tablo 7 sonuçlarına göre, enerji tüketimi açısından da demiryolları diğer ulaştırma sistemlerine göre üstün durumdadır. Ekonomik olan demiryolu sistemini ağırlıklı olarak kullanmamak, önemli bir kaynak israfına yol açmaktadır.

Özellikle Avrupa’da ortalama uçuş uzunluğunun diğer dünya pazarlarına göre daha az olduğu için (ABD’de 1200 km olmasına karşın Avrupa’da 900 km) demiryolu havayoluna önemli bir rakip olmaktadır. Son yıllarda hızlı trenlerin üretilmesi ve demiryollarının bu trenlere uygun hale getirilmesi sonucunda tüm şehirlere ulaşım süresi kısalmıştır. Liberalleşen Avrupa pazarında bu gelişmelerin havayolu trafiğini gelecekte olumsuz yönde etkileyeceği tahmin edilmektedir. Ayrıca hızlı tren hatlarına Londra-Paris,

Londra-Brüksel, Paris-Frankfurt, Paris-Zürich arasındaki hatların eklenmesi ile kısa mesafeli hatlarda demiryolunun daha güçlü hale gelmesi beklenmektedir²⁶.

Tablo 8
Çeşitli Ulaşım Sistemlerine Göre Enerji Tüketim Oranları

ULAŞIM SİSTEMLERİ				
Yolcu Trafiği	Trafik Hacmi	Enerji Tüketimi	Enerji Tüketimi	İndis
	(100mil. yolcu-km)	(10milyar/kcal)	(kcal/yolcukm)	Sayılar
Demiryolları	3.215	3.365	104	1
. -JNR	1.929	2.058	106	-
.-Özel	1.286	1.307	101	-
Otobüsler	1.304	1.544	149	1,4
Otomobiller	3.607	25.432	705	6,8
Uçaklar (İç hat)	306	1.727	564	5,4
Yük Trafiği	Trafik Hacmi	Enerji Tüketimi	Enerji Tüketimi	İndis
	(100mil. yolcu-km)	(10milyar/kcal)	(kcal/yolcukm)	Sayılar
Demiryolları(JNR)	271	409	151	1
Kamyonlar	1.935	22.040	1.139	7,5
Ticari	1.247	7.386	591	3,9
Özel	688	14.674	2.132	14,1
Gemiler (Ülke içi)	2.007	2.805	140	0,9

Kaynak: Energy and Railway Electrification, Japan Railway Technical Service, 1985.

²⁶ Safel, Ruhan, "Ulaştırma Sektörü", Sektör Araştırmaları Serisi, No: 24, Ağustos, 2001.

Ekonomi, genel eğilim olarak ucuz ulaşım hizmetinden yararlanmak ister. Ancak, en ucuz ve en seri taşıma her zaman en kısa yoldan yapılan taşıma olmamaktadır. En ucuz taşıma birim maliyeti en düşük olmalıdır. Birim taşıma maliyeti düşük taşımalar çoğunlukla, kitle taşımalarıdır. Kitle taşımacılığı 60'lı yıllardan bu yana yaygın gelişme göstermiştir. Örneklerini de denizyolu, demiryolu, içme suyu yolu ve boru taşımacılığı oluşturur.

Kitle taşımacılığı içinde enerji anlamında birim taşıma maliyeti en düşük olanı, deniz yoludur. Bu nedenle de sanayileşmiş deniz ülkeleri taşımacılıkta deniz yolunu yeğlemektedirler. Nitekim Japonya'nın sanayideki ve pazarlamadaki başarısı ulaşım evresine gerekli denetimi getirmesinde yatmaktadır. Japonya'da değişik taşıma sistemlerinin kullanılma oranı, taşıma uzaklıklarına göre Tablo 9'da görülmektedir.

Tablo 9

Japonya'da Uzaklıklara Göre Farklı Taşıma Sistemlerinin Kullanılma Oranları

Uzaklık(km)	Denizyolu	Karayolu	Demiryolu
1-50	0.8	97.1	2.1
51-100	7.9	73.9	18.2
101-200	16.9	43.4	39.7
201-400	33.8	16.6	49.5
401-600	42.2	12.2	45.6
601 +	59.9	3.1	37.0

Kaynak: Energy and Railway Electrification, Japan Railway Technical Service, 1985.

Araştırmalar, 200 km içindeki taşımalarda karayolunun en ekonomik taşıma olduğunu göstermektedir. Bu uzaklığın üzerindeki taşımalarda/sevkiyatlarda kamyonu bağımlı olmak; ihracatta sübvansiyonla ya da pazarlama maliyetini aşağı çekici teşvik kolaylıklarıyla ayakta kalabilmek, ithalatta da malı iç piyasaya dolayısıyla tüketiciye daha pahalıya intikal ettirmek gibi sonuçlarını doğurabilir. Taşıma sistemlerini birbirleriyle

karşılaştıran değişik maliyet araştırmalarında denizyolunun en ekonomik taşıma olarak ortaya çıktığı çalışma sonuçları Tablo 10'da yer almaktadır. Bu konuda ek olarak Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (ICS) yaptığı bir araştırmada, yakıt tüketimi avantajının denizyollarında bulunduğunu, bunu da demiryollarının takip ettiğini belirtmektedir.

Tablo 10

Ulaşım Sistemlerinde Yakıt Tüketimi Bazında Maliyet

Ulaşım Sistemi	Yakıt Tüketimi(megajul/ton-km)
Denizyolu	
3000 dwt tanker (a)	0,3
1226 TEU konteynır gemisi (b)	0.12
Demiryolu	
Yük treni	0,6
Karayolu	
Minimum	0,7
Maksimum	1,2

(a) hızı 14 knot (mil/saat)

(b) hızı 18,5 knot

Kaynak: Aiken, Necmettin. "Taşımacılık Kılavuzu". İstanbul: İstanbul Ticaret Odası (1995–27),1995.

Yapılan bir araştırmada Ankara'dan İstanbul'a gidip gelen otobüslerin enerji ihtiyacı, aynı yolcuyla taşıyabilen bir trenin enerji ihtiyacından 20 kat daha fazla olduğu görülmüştür²⁷. Petrole alternatif aradığımız bu süreçte, elektrik enerjisinin öneminin bir kez daha gözden geçirilmesi, petrole bağımlı olmayan demiryolu ulaşım sisteminin 21. yüzyılın ulaşım sistemi olabilmesi yolunda gerekli adımlar atılması Türkiye ekonomisi için oldukça önemlidir.

²⁷ Dilek Filizfidanoğlu, "Unutulan Demiryollarının 150. Yılında Yeniden Doğuşu", TUSAM Ulusal Güvenlik Stratejileri Araştırma Merkezi Strateji Eki, 2006.

1.5.2. Çevre Kirliliği

Ulaştırma sistemlerinin gelişmesi, insan yaşamında en büyük değişikliği gerçekleştirmiştir. İnsan ve hayvan gücü yerine makine gücü kullanılarak ulaştırma sistemleri, çok daha hızlı ve kitle taşımacılığını gerçekleştirmiştir. Makineler ise kullandıkları yakıtlara bağlı olarak çevreye olumsuz etkilerde bulunmuştur. Araçlara hareketliliği veren enerji, kullandıkları yakıtlardan sağlanmaktadır. Günümüzde karayolu ulaşım sistemleri petrol türevi ürünleri yakarak hareket enerjilerini sağlarken, demiryolu ulaşım sistemi, teknolojik gelişme sağlayarak, petrol türevi ürünler ve elektrikle hareket enerjilerini sağlamaktadır. Karayolları araçları, petrol türevi yakıtları kullanarak egzozdan çevreyi kirlenici gazlar, karbüratör ve yakıt tanklarının buharlarından ortaya çıkan ve bu sektörün sanayi atıkları çevreyi kirlenmektedir. Karayolları araçlarının motorlarından çıkan egzoz gazının çevre kirliliği küçümsenmeyecek boyutlardadır.

Egzoz gazında CO,CH,NOX,SOX,ve Pb gazları ortaya çıkmaktadır. Bu gazların insan sağlığı üzerinde çok ciddi olumsuz etkileri bulunmaktadır. Egzoz gazında CO görülmediği, kokusuz olduğu için açık bir tepki olmasa da en tehlikeli kirlenicilerden birisidir. Bu gaz düşük düzeyde baş ağrısına, yüksek düzeyde ise zaman kavramının etkilenmesine ve görme yeteneğinin azalmasına, bilinçsizlik ve hatta ölüme varan etkilemelere neden olmaktadır. NOX düşük düzeyde bile göz ve geniz yanmalarına yol açmaktadır. Pb yani kurşun, vücutta toplanma özelliği bulunmakta, akciğer kanserini hızlandırmaktadır. Hava kirlenmesinde ulaştırma araçlarının payı CO için %81, Azot oksit için %44, hidrokarbon için %36'dır²⁸.

Kara ve demiryollarında yakıt türü olarak benzin ve dizel kullanılmaktadır. Birim benzinin hava kirliliğine yol açması dizele göre yaklaşık 8 kat daha fazladır. Demiryollarında elektrik kullanımında ise çevre kirliliği ihmal edilecek kadar azdır. Ancak Türkiye'de demiryollarının %20'si elektrikli iken, %80'i dizelli yakıtla çalışmaktadır.

²⁸ Öztürk, Zübeyde. " Demiryolu ve Çevre" , 2. Ulusal Demiryolu Kongresi, 1997.

Demiryollarının %100'ü dizelli çalıştığı varsayılsa bile, benzinin dizele göre 8 kat daha fazla çevre kirliliğine yol açması demiryollarının daha az kirlilik yaratacağını ortaya çıkarmaktadır²⁹.

Tablo 11
Karayolu ve Demiryolu CO Eş Değer Toksiklik Değerleri (gs/yol,tonkm)

Emisyon Türü	Yolcu Trafiği		Yük Trafiği	
	Karayolu	Demiryolu	Karayolu	Demiryolu
CO	9,3	0,06	3,7	0,03
NOX	340	86	652	40
CH	550	15	810	5
Katı Madde	9	8	7	4
Toplam	908,3	109,06	1472,7	49,03

Kaynak: Öztürk, Zübeyde. “ Demiryolu ve Çevre” 2. Ulusal Demiryolu Kongresi 1997.

Kirletici maddeleri karşılaştırma kolaylığı sağlamak için tek madde cinsinde hesaplamak gerekmektedir. Bunun içinde diğer kirleticiler CO eş değerine dönüştürülmektedir. Karayolu ve demiryollarında birim işe düşen kirletici maddelerin CO eşdeğerleri ile hesaplanmış, karayolu ve demiryolu yolcu ve yük taşımacılığında ortaya çıkan kirlilik yukarıdaki tabloda karşılaştırılmıştır.

Tablo 11'deki sonuçlar dikkatlice incelendiğinde karayolunda oluşan toplam kirliliğin demiryollarına oranla yolcu trafiği için 8,3 kat, yük trafiği için 30 kat fazla olduğu görülmektedir. Çevre kirliliği gerekçesiyle AB ülkeleri önemli ölçüde kamyon ve kamyonet sayılarını sınırlamaktadır. AB ülkelerinde mevcut demiryollarının geliştirilmesinde çevre faktörü de önem kazanmaktadır.

²⁹ Dilek Filizfidanoğlu, “Unutulan Demiryollarının 150. Yılında Yeniden Doğuşu”, TUSAM Ulusal Güvenlik Stratejileri Araştırma Merkezi Strateji Eki, 2006.

Taşıtların yakıt kullanımında yarattıkları ikinci çevre kirliliği ise oksijen alıp, karbondioksit vermeleridir. 1 litre yakıtın yanması sırasında yaklaşık 200 litre oksijen tüketilmektedir. 200 litre oksijeni 10 insan 24 saat ancak tüketmektedir. Bir dizelli elektrikli tren 100km'de 2,4 kg karbondioksit gazı üretirken, bir otobüs aynı mesafede 8.3kg ve otomobil 12,5 kg karbondioksit gazı üretmektedir. Bu durum karayolu taşıtlarının ekolojik dengeyi bozma yönünde çok daha fazla büyük etkileri olduğunu ortaya çıkarmaktadır.

1983–1993 yılları arası için yapılan fakat uygulanmayan Ulaştırma Ana Planı uygulansaydı, yani sadece demiryollarının yük taşımasındaki payı yavaş yavaş da olsa %27.45'e çıkarılabilseydi; 600 bin ton karbon monoksit (CO), 500 bin ton azot oksit (NOX), 260 bin hidrokarbür (CH), 5 bin ton partikül çevreye yayılmayacaktı³⁰.

Yine bugünden başlayarak önümüzdeki 10 yıl içerisinde demiryollarının yük taşımacılığındaki payı %30'a gelmesi durumunda 1,8 milyon ton karbon monoksit(CO), 1,5 milyon ton azot oksit (NOX), 800 bin ton hidrokarbür(CH), 15 bin ton partikülün çevreye yayılması engellenecektir.

Yeryüzünde hayatın kaynağını oluşturan su ve deniz kirlenmesi, çevre kirlenmesinin önemli bir kesimini oluşturmaktadır. Günümüzde deniz kirliliği deniz suyundan oksijen azalmalarına, denizlerde yaşayan canlılarda zehirlenme belirtilerine neden olmakta ve denizdeki canlıların ve deniz kaynaklarının giderek yok olmasına neden olmaktadır. Denizlerde meydana gelen kirliliğin, deniz kıyıları boyunca kurulmuş bulunan yerleşim merkezleri ve sanayi tesislerinden, hava yolu araçlarından, denizlerde kurulmuş bulunan platform ve boru hatlarından ve gemilerden meydana geldiği görülmektedir. Burada gemilerden meydana gelen kirlenmelerin, kazalardan kaynaklanan kirlenmeler, kasıtlı veya bilgisizce yapılan kirletmeler şeklinde iki ana grupta ortaya çıktığı tespit edilmiştir. Türkiye, deniz ulaştırması açısından dünyanın en önemli noktalarından birisinde bulunmaktadır. Karadeniz ile Akdeniz arasındaki tek deniz ulaşım yolu İstanbul ve

³⁰ Öztürk, Zübeyde. " Demiryolu ve Çevre" 2. Ulusal Demiryolu Kongresi 1997.

Çanakkale Boğazları ile Marmara deniz vasıtası ile sağlanmaktadır. Boğazlarımızdaki deniz trafiği, özellikle İstanbul Boğazı gibi yoğun yapılaşmanın görüldüğü noktalarda doğal ve yapay çevre bakımından çok ciddi çevresel riskler yatmaktadır. Bunlar; gemilerin normal operasyonlarından kaynaklanan sintine ve balasat gibi atıklar ile çöplerini denize boşaltmaları, gemilerin legal veya illegal yollardan taşıdıkları tehlikeli atıkların veya maddelerin denize boşaltılması, kaza durumunda denize petrol veya diğer zararlı maddelerin yayılması gibi sonuçlara yol açabilecektir. Gemilerin ve diğer deniz araçlarından denizlerin kirletilmesine neden olan maddeler, özellikle uluslararası sözleşmeler ve deniz kirlenmesini önleme kuralları göz önünde bulundurularak, beş başlık altında toplanabilir³¹. Bunlar;

A. Petrol ve Petrol Türevi Maddeler B. Zehirli Sıvılar C Ambalajlı Zararlı Maddeler
D. Pis Sular E. Çöpler

1.5.3. Güvenlik

Taşınan yıllık yolcu miktarı ile kazalarda meydana gelen ölüm olayları yönünden bir karşılaştırma yapıldığında genel rakamlar açısından demiryolları karayollarına göre, havayolları ise en güvenli taşıma sektörü olarak görülmektedir. Tablo 12'de bu oranlar açıkça görülmektedir. Kazalar ölümlerin yanında, Türkiye ekonomisine de ağır maliyetler yüklemektedir. Yaşanan bu kazalar sadece bir yılda 200 milyon dolara yakın maddi hasara sebebiyet vermektedir.

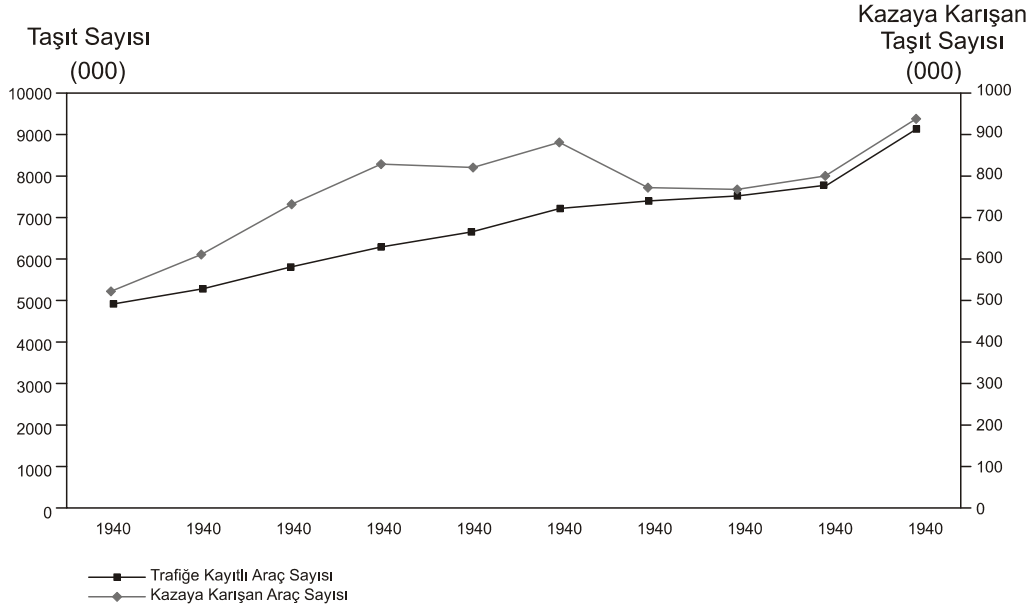
³¹ Çevre Bakanlığı, http://www.cevreorman.gov.tr/site_11.asp, 18 Mayıs 2007.

Tablo 12
Ulaşım Yollarına Göre Kaza Sayısı, Sonuçları
A. Kaza sayısı
B. Ölü sayısı
C. Yaralı sayısı

	2000	2001	2002	2003	2004
Karayolu					
A	500 663	442 960	439 777	455667	537384
B	5 510	4 386	4 093	3996	4428
C	136 751	116 203	116412	117268	136229
Denizyolu					
A	134	147	147	115	151
B	46	25	25	15	22
C	33	5	5	4	4
Demiryolu					
A	490	636	478	556	327
B	185	165	129	162	218
C	430	385	326	299	467
Havayolu					
A	9	9	9	10	1
B	8	–	2	151	1
C	1	5	4	6	3

Kaynak: TUIK, "Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000–2004", s.5.

Karayollarında meydana gelen trafiğe kayıtlı araçların yapmış oldukları kazaların yıllara göre artışı şekil 3'de verilmiştir.



Şekil 3:Trafiğe Kayıtlı ve Kazaya Karışan Taşıtlar.

Kaynak: Emniyet Genel Müdürlüğü, <http://www.egm.gov.tr/>, 19 Mayıs 2007.

Demiryolu ulaşımının raya bağlı olması ve genellikle iklim şartlarından karayoluna göre daha az etkilenmesi, güvenliğini, konforunu ve rahatlığını artırmaktadır. Ulaştırmanın güvenli olması onun tehlikesiz ve risksiz olması demektir. Uluslararası Demiryolları Birliği istatistiklerine göre 1 milyar yolcu-km başına kazalarda ölen yolcu sayısı demiryolları ve hava yollarında 1 kişi, karayollarında ise 30 kişidir. Ulaştırma sistemlerinde ölüm riski 1 milyar yolcu-km. başına demiryollarında 17 iken karayollarında 140, yaralanma riski demiryollarında 41 iken karayollarında 8 500–10 000'dir. Tablo 13'de demiryollarında meydana gelen kazalar ayrıntılı olarak verilmiştir.

Tablo 13
Demiryollarında Meydana Gelen Kaza Sayıları ve Sonuçları

Kaza Şekli ve Sonucu	2000	2001	2002	2003	2004
<i>Kaza Şekli</i>					
Çarpışma	403	265	210	218	228
Yoldan çıkma	87	104	71	90	115
<i>Diğer</i>	–	267	197	248	212
<i>Ölü</i>	185	165	129	162	218
Yolcu ve yolcu olmayanlar	181	165	126	161	214
D.D.Y Personeli	4		3	1	4
<i>Yaralı</i>	430	385	326	299	467
Yolcu ve yolcu olmayanlar	391	377	302	280	454
D.D.Y Personeli	39	8	24	19	13

Kaynak: TUIK, “Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000–2004”. Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu, 2006. s.15.

Denizyollarında ve havayollarında meydana gelen kazalar ve sonuçları Tablo14 ve Tablo 15’de belirtilmiştir. Tüm bu rakamlara bakıldığında karayollarının güvenlik anlamında ne kadar gerilerde olduğu, diğer alanlarda olduğu gibi güvenlik alanında da yanlış politikaların izlendiği görülmektedir.

Tablo 14
Denizyollarında Meydana Gelen Kazalar ve Sonuçları

		Gros tonilato grubu											
		Toplam		18– 299		300 – 499		500– 999		1000– 2499		2500 +	
		Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı
2000													
	Kaza	96	38	5 5	4	10	-	12	4	10	8	9	22
	Ölü	45	2	4 4	-	-	-	-	-	1	1	-	1
	Yaralı	30	4	2 4	-	1	-	1	-	3	1	1	3
2001													
	Kaza	85	62	5 0	9	13	4	14	1	7	15	1	33
	Ölü	16	9	1 5	-	-	8	-	-	1	1	-	-
	Yaralı	5	-	4	-	-	-	-	-	1	-	-	-
2002													
	Kaza	54	48	3 9	6	3	1	4	5	7	11	1	25
	Ölü	19	2	1 1	-	-	-	-	-	8	2	-	-
	Yaralı	-	2	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
2003													
	Kaza	57	58	3 2	13	-	1	2	2	10	19	13	23
	Ölü	6	9	6	-	-	-	-	-	-	1	-	8
	Yaralı	2	2	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
2004													
	Kaza	81	70	6 8	6	9	3	-	4	3	8	1	49
	Ölü	11	11	3	-	-	-	-	-	-	-	8	11
	Yaralı	4	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2	-

Kaynak: TUIK, "Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000-2004". Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu ,2006. s.16.

Tablo 15
Kazaya Karışan Uçak Sayısı ve Kaza Sonuçları

	Uçak sayısı		Ölü		Yaralı		Hasara uğrayan uçak	
	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı
2000	9	-	8	-	1	-	9	-
2001	9	-	-	-	5	-	9	-
2002	8	1	2	-	4	-	9	-
2003	9	1	76	75	6	-	7	-
2004	1	-	1	1	3	-	1	-

Kaynak: TUIK, "Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000–2004". Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu, 2006. s.18.

Emniyet Genel Müdürlüğünce yapılan istatistik bilgilere göre toplam kazaların %67,2'si cadde, sokak ve kavşaklarda, %15'i ise Devlet ve il yollarında meydana gelmektedir. Trafik kazası sonucu ölenlerin %25'i şehir içi yollarda, %59'u ise Devlet yollarında olmaktadır. Maddi hasarlı kazaların da %87,3'ü şehir içi yollarda, %12,7'si şehir dışı yollarda meydana gelmektedir. Ulaştırma sistemleri içinde en fazla kaza oranı karayoluna düşmekte, en az kazadan en çoğa doğru sıralama yapıldığında; tren, metro, otobüs, otomobil şeklinde bir sıralama ortaya çıkmaktadır.

Trafik kazalarının sebep olduğu hasarların büyük bir kısmı şehir içi yollarında meydana geldiğine göre çözüme de buralardan başlamak gerekir. Bu aşamada yapılacak olan en anlamlı çözüm trafiğin toplu taşımacılık haline getirilmesidir. Bu durum da en iyi raylı sistemler ile sağlanabilir.

1.5.4. Alan Kullanımı

Ülkelerde ulaştırmaya, yerleşim bölgeleri, endüstri alanları, doğal alanlar ve ormanların yanında oldukça düşük oranda alan ayrılmaktadır. Alan kullanımından doğan çevre maliyetinin belirlenmesinde sistemlerin gerektirdiği alan, bu alanların değeri ve başka amaçlarla örneğin tarım alanı olarak kullanılması durumunda sağlayacağı fayda dikkate alınmalıdır.

Aynı kapasitede taşımacılık için demiryolları, karayoluna göre daha az arazi gerektirmektedir. Platform genişliği 13,7 m. olan çift hatlı, elektrikli bir demiryolu hattı kapasite açasından 37,7 m. genişliğinde 6 şeritli bir otoyola eşdeğer durumdadır. Bu duruma göre karayolları, demiryollarına göre 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir. Maliyet açasından platform genişliği 13,7 m. olan çift hatlı ve sinyalizasyonlu bir demiryolunun ortalama maliyeti 2 milyon 850 bin dolar/km. iken kapasite ve standartları açasından aynı baza getirilen 6 şeritli otoyolun maliyet ortalaması 8 milyon dolar/km. olmaktadır³².

Bir ulaşım yolunun planlanması sırasında değerli arazi ve doğal kaynaklara zarar verilmemesine özellikle dikkat edilmesi gereklidir. Bu ayrıntılar üzerinde yeterince durulmaması hem doğal çevre dengesini “ekolojik dengeyi” bozmakta, hem de ekonomik kayba neden olmaktadır. Doğal kaynakların yanlış kullanımı, arazinin bölünmesi, değerli arazinin yok edilmesi ve diğer çevre kirlilikleri ile eko-sistem arasında bire bir etkileşim söz konusudur.

³² Gökdağ, Mahir. “Enerji Verimliliği Açasından Demiryollarının Önemi ve Geliştirilmesi”, Ulusal Enerji Verimliliği Kongresi, Ankara: 3-5 şubat 1999, s.174-182.

1.5.5. Altyapı Maliyetleri

Ülke kalkınmasında alt yapı yatırımlarının çok büyük bir yeri bulunmaktadır. Altyapı yatırımları içinde ulaştırma yatırımlarının ciddi bir önemi vardır ve bu yatırımların toplam harcama içindeki payı da küçümsenmeyecek boyutlardadır. Dünyada tüm kamu ve özel sektör yatırımlarının %20-25'i ulaştırma yatırımlarıdır

Ülkelerin problemlerinin çözümünde, kaynakların rasyonel kullanılmasının öneminin farkında olmak ve kaynak kullanımında bu rasyonelliğe dikkat etmek gerekmektedir. Kaynak rasyonelliği, mevcut kaynaklarla maksimum üretimi veya hizmeti gerçekleştirmekle ilgilidir. Bunun bir sonucu olarak, mevcut yatırım seçenekleri arasında alternatif maliyeti en düşük olan yatırımı tercih etmek mecburiyeti ortaya çıkmaktadır.

Topografik özellikleri itibarıyla düz, orta engebeli ve engebeli olmak üzere 3 gruba ayrılabilen arazi üzerinde yapılacak demiryolu hatlarının maliyeti ve TCK' dan alınan 1 km otoyolun maliyeti Tablo 16'da çıkarılmıştır.

Tablo 16
Yolun Topografik Durumuna Göre Demiryolu Yapım Maliyetleri

Demiryolları	Yapım Maliyeti (\$ / Km)	Faydalı Ömür (Yıl)	Yat. Tut./Fay. Ömür (\$ / Yıl-Km)
Düz Arazi			
Çift Hat+Sinyalli+Elektrikli	1.356.873	30	45.229
Tek Hat+Sinyalli+Elektrikli	894.678	30	29.823
Engebeli Arazi			
Çift Hat+Sinyalli+Elektrikli	2.961.117	30	98.704
Tek Hat+Sinyalli+Elektrikli	2.143.704	30	71.457
Çok Engebeli Arazi			
Çift Hat+Sinyalli+Elektrikli	4.241.824	30	141.394
Tek Hat+Sinyalli+Elektrikli	3.127.069	30	104.236

Kaynak: Türkiye İktisat Kongresi Demiryolu Ulaşım Raporu, 2004.

Demiryolu için yukarıdaki rakamlar verilirken, karayolu için TCK' dan alınan bilgilere göre 1 km otoyolun maliyeti düz arazide 6 milyon \$, engebeli arazide 12 milyon \$ olup, ortalama 8 milyon \$'dır. Türkiye'de, otoyol maliyetlerinin yüksekliğinde; kredi şartları, araziler ve muayyen süreli krediler için süre uzamasından doğan \$ bazında birim fiyat yükselmesi etkili olup, otoyolun ortalama maliyetinin 8 milyon \$/km olduğu görülmektedir³³.

Ayrıca tablodan da görülmüyor ki; karayollarında yol yapım maliyeti demiryollarında yol yapım maliyetinin ortalama 2,4 katı kadarına çıkmaktadır. Kaldı ki karayolunda faydalı ömür 10–15 yıl iken demiryollarında faydalı ömür 30 yıldır. Faydalı ömür esasında

³³ TURAN, Hasan “ Türkiye’de Trafik Yapısı ve Kompozisyonu İle Bu Kompozisyonun Avrupa Birliği Ülkeleriyle Maliyet Yönlü Karşılaştırılması”, 2. Trafik Şurası Serbest Bildiriler, Eskişehir: Eskişehir Trafik Polis Eğitim Merkezi Müdürlüğü, Bildiri No:506

değerlendirme yaparsak, karayolları yapım maliyeti, demiryolu yapım maliyetinin 4,8 katına yükselmektedir³⁴.

Bir başka özellik ise; altyapı maliyetleri açısından, Almanya'da kabul edilen esasa göre platform genişliği 13.7m olan çift hatlı, elektrikli bir demiryolu hattı, kapasite açısından 37,5 m genişliğinde altı şeritli bir otoyola eşdeğerdir. Buna göre demiryolu altyapı başlangıç maliyetleri; düz arazide karayolunun %54,5'i, orta engebeli arazide %73,5 düzeyindedir. Faydalı ömür başına düşen yatırım tutarına göre ise demiryolu maliyetleri karayolu maliyetinin düz arazide %27,3'ü, orta engebeli arazide %36,8'i, engebeli arazide de %60'ıdır³⁵.

Gerek kara, gerekse deniz taşımacılığına göre yatırım maliyeti daha yüksek olan boru hattı taşımacılığı, diğer taşıma şekillerinden daha süratli, daha ekonomik ve daha emniyetli olup, yapılan yatırımı da kısa sürede karşılamaktadır.

³⁴ Dilek Filizfidanoğlu, "Unutulan Demiryollarının 150. Yılında Yeniden Doğuşu", TUSAM Ulusal Güvenlik Stratejileri Araştırma Merkezi Strateji Eki, 2006

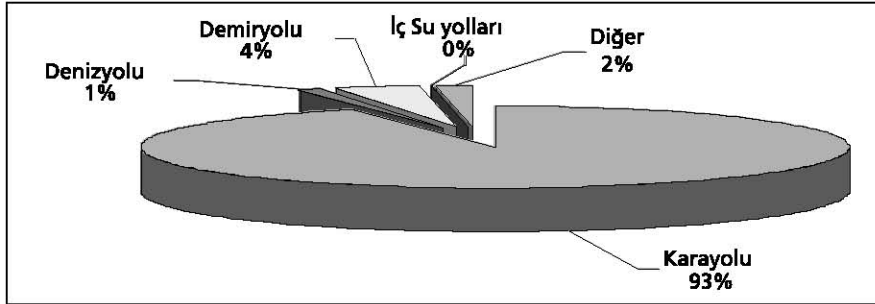
³⁵ Kaynak: Türkiye İktisat Kongresi Demiryolu Ulaşım Raporu, 2004.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE TAŞIMACILIK

2.1 Türkiye'de Taşımacılık

İkinci bölümde belirtildiği üzere Türkiye'de yük taşımacılığının %93' ü kara yolları ,%4'ü demiryolu ve %1,2'si ise deniz yolları ile yapılmaktadır³⁶ (Şekil 4). Bu dağılım ucuz ve verimli olan demir ve deniz yollarından yararlanılmadığını, bir başka tanımla bu alanda çok önemli alt yapı eksikliklerinin varlığını açıkça ortaya koymaktadır. Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olduğu düşünüldüğünde, deniz yollarının aldığı payın düşündürücü boyutta olduğu görülmektedir. Başta AB ülkeleri olmak üzere, ülkeler iç suyollarını daha verimli kullanmaya özen göstermektedirler. Türkiye'de ise iç suyollarında taşımacılıktan söz etmek olanaksızdır. Benzer olarak yurtiçinde hava yollarının aldığı pay da çok düşüktür. Son yıllarda sivil havacılık sektörünün özel kesime açılmasıyla havayolu taşımacılığında olumlu yönde gelişmeler sağlanmıştır, ancak bu yeteri düzeyde değildir.



Şekil 4: Türkiye İçinde Yük Taşımacılığı Dağılımı (%)

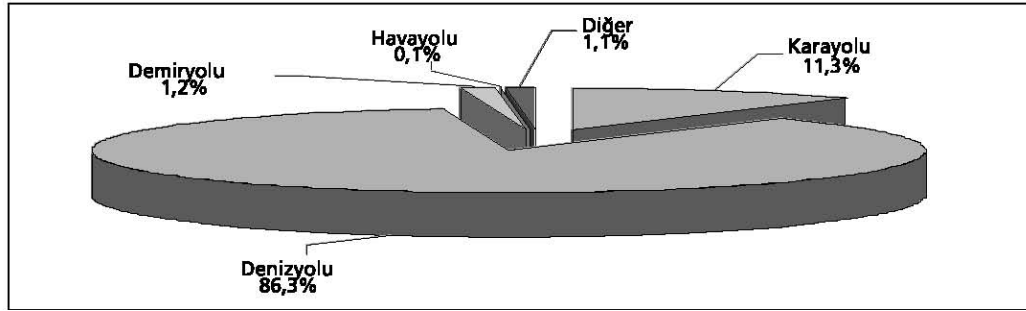
Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2001-2005.

Yurtiçi taşımacılıkta denizyolları düşük paya sahip olmasına karşın dış ticarete bu taşıma türü ön plana çıkmaktadır. Türkiye dış ticaretinin miktarsal olarak %86,3'ü denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilirken, karayollarının payı %11,3, demiryollarının %1,2 ve

³⁶ TCCD, TCDD İstatistik Yıllığı 2001-2005.

havayollarının payı ise %0,1 düzeyinde kalmaktadır(Şekil 5)³⁷. Denizyollarında tüm dünyada olduğu gibi konteynır taşımacılığı giderek daha yüksek pay almaktadır. Bu eğilim denizyolları taşımasında yeni altyapı ve teknoloji yatırımlarını gerekli kılmaktadır.

Türkiye'nin dış ticareti içinde AB ve komşu ülkelerinin payının yüksek olması ve sektörel özellikler nedeniyle karayolu taşımacılığı da toplam dış ticaret taşımaları içinde oldukça yüksek bir pay almaktadır. Bu eğilim Türk girişimcilerin uluslararası karayolu ve kara-deniz kombine taşımacılık alanına yatırım yapmasında önemli rol oynamıştır. Türk taşıma firmaları, AB ve çevre ülke taşıyıcıları ile geçiş kotalarına karşın rekabet edilebilecek nitelik ve nicelikte taşıt filosuna sahip olmuşlardır.



Şekil 5:Türkiye Dış Ticaretinde Yurtdışı Taşımacılığı Dağılımı (Ton-%)

Kaynak: TCCD İstatistik Yıllığı 2001- 2005

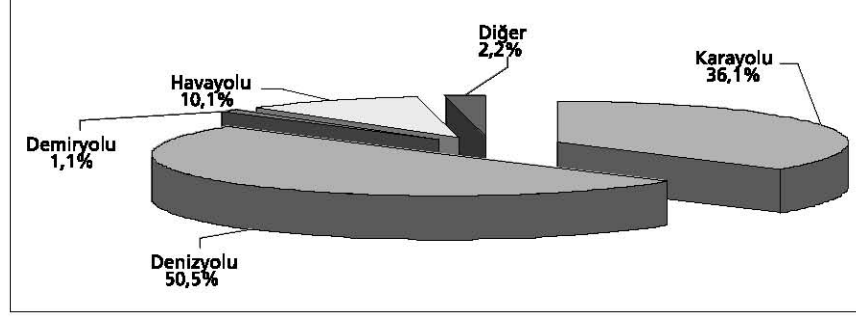
Taşımacılık değer açısından değerlendirildiğinde, denizyollarının payı daha ucuz olması nedeniyle düşmektedir. Toplam dış ticaret taşımacılığında ABD Doları olarak deniz yolunun payı %50,5, karayollarının payı %36,71 ve havayollarının payı ise %10,1'dir³⁸ (Şekil 6).

Sipariş sürelerinin kısalması, envanter maliyetleri ve özgün üretimin ön plana çıkması nedenleriyle daha küçük miktarlarda siparişlere yönelim, hızlı taşıma araçlarına

³⁷ TCCD, TCDD İstatistik Yıllığı 2001–2005.

³⁸ RODER, RO-DER RO-RO Gemi İşletmecileri ve kombine TAŞIMACILAR DERNEĞİ

talebi arttırmaktadır. Bu eğilim hava yolunun pahalı olmasına karşın giderek daha fazla kullanılmasına yol açmaktadır. Ancak hala miktar olarak havayolu taşımacılığı toplam dış ticaret taşımaları içinden çok düşük pay almaktadır.



Şekil 6:Türkiye Dış Ticaretinde Yurtdışı Taşımacılığı Dağılımı(USD-%)

Kaynak: RO-DER RO-RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği.

Taşımacılık türlerinin Türkiye'nin coğrafi konumu ve özellikleri nedeniyle kullanılabilmesi, gerek taşımacılık gerekse lojistik sektörüne önemli üstünlükler kazandıracaktır.

2.2. Karayolu Taşımacılığı

Türkiye'deki ulaştırma politikalarının geçmişten günümüze tarihi gelişiminin incelendiği bölümde de belirtildiği üzere Cumhuriyet'le birlikte ulaşımaya yönelik büyük altyapı yatırımları başlamış olup, demiryolları ve deniz yollarına öncelik tanınmıştır. Ancak 1950'li yıllarla birlikte ulaştırma politikalarına bağlı olarak karayolları önem kazanmış ve teşvik edilmiştir. Yine tarihi gelişim sürecinde incelenen beş yıllık kalkınma planları ve sonrasında yaşananlar bu durumu ispatlamaktadır.

Türkiye'de karayolu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payı %93 gibi çok yüksek oranlara tırmanmıştır. Bu oran gelişmiş dünya ülkelerine göre oldukça yüksek bir orandır. Örneğin AB ülkelerinde karayolu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payı %43'dür.

Karayolu taşımacılığının çevreye verdiği zararlar, alt yapı bakım-onarım ve birim taşıma maliyetlerinin yüksek olması gibi ana nedenlerle AB, Türkiye' ye oranla daha düşük olan karayollarının payını düşürmeye çalışmaktadır. Karayolu taşımacılığının denizlere kaydırılmasını öngören "Karadan Denize- From Road to Sea" projesini teşvik etmektedir.

Türkiye'de diğer sitemlere göre karayolu ağının geliştirilmesine daha çok önem verilmesi sonucu araç sayısı hızla artmış ve atıl kapasite oluşmuştur. Bu araçlar için yapılan ciddi yatırımlar ülke ekonomisine külfet getirmiş, ayrıca oluşan atıl kapasite sebebiyle karayolu taşımacılık sektöründe mali açıdan güçlü, rekabet edebilir, kurumsallaşmış yapılar ortaya çıkmasına engel olmuştur.

Mali açıdan verimli olmayan bu yatırımlar, girişimcileri borç zorlaması nedeniyle ara vermeden uzun süreli çalışmaya ve aşırı yüklemeye itmektedir. Bu eğilim kara yollarının vaktinden önce yıpranmasına ve kazalara yol açmaktadır.

Karayolları genel müdürlüğü (KGM) sorumluluğu altında bulunan karayolu uzunluğu 01.01.2005 tarihi itibari ile 63.706 km' dir. Karayolları; otoyol devlet yolu ve il yolu olmak üzere üç gruptan oluşmaktadır. 5339 sayılı kanunla otoyolların, devlet ve il yollarının planı, proje, bakım ve işletilmesi Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğundadır. Turistik yollar, şehir içi yollar, köy yolları diğer kuruluşların sorumluluğu altındadır. Turistik yolların bakım ve onarımı Turizm bakanlığınca sağlanan finansmanla Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır.

2004 yılı sonu itibari ile Devlet Yolları uzunluğu 31,446 km, İl yolları uzunluğu 30,368 km'dir. 1980'lerde yapımına başlanan otoyol toplam uzunluğu ise 2004 yılı sonunda 1,892 km'ye ulaşmıştır³⁹.

Gerek araç sayısı fazlalığı ve gerekse aşırı yüklemeler, karayolu üzerindeki trafik güvenliğini olumsuz yönde etkilemektedir. Karayollarının geometrik ve fiziki kapasitesinin

³⁹ TUIK, "Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000-2004". Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu ,2006. s.8.

üzerinde yüklenmesi, karayolları üzerinde trafik güvenirliliğinin azalmasına, kazaların hızla artmasına sebep olmaktadır.

Türkiye’de karayolları üzerinde ağır taşıt oranının yüksek olması trafik güvenliğini azaltan önemli hususlardan bir tanesidir. Türkiye de toplam araç parkı içinde otomobil dışında kalan araçların payı 2000 ile 2004 arasında %49,74 ile %55,8 oranında değişmiştir. 2001 yılında kamyon sayısı 394,283 olup, 2004 yılına gelindiğinde bu sayı 647,420 'ye çıkmıştır⁴⁰.

2.2.1. Türkiye’de Uluslararası Karayolu Taşımacılığı

Türk filosu Avrupa’nın yanı sıra bölgenin de en büyük filosudur. 2002 yılı itibariyle kara yollarımızda 55,476 çekici, 575,043 kamyon ve 954,892 kamyonet dolaşmaktadır. Uluslararası yük taşımacılığında 1,104 firma 13.458.529 ton kapasite ile faaliyet göstermektedir⁴¹.

Tablo 17
Uluslararası Karayolları Yük Taşımacılığı

Firma Sayısı	1104
Çekici Sayısı	32183
Kamyon Sayısı	11819
Yarı Römork	36216
Römork Sayısı	1750
Tanker	11451
Toplam Taşıma Kapasitesi	13.458.529

Kaynak: <http://www.und.org.tr/>

Yük taşımacılığında olduğu gibi yolcu taşımacılığında da karayolunun payı diğer ulaşım seçeneklerine göre çok yüksektir. Ulusal yolcu taşımacılığında 634 firma, 9,520 otobüs ve 402,492 koltuk kapasitesi ile faaliyet göstermektedir. Bu kadar çok otobüs

⁴⁰ TUIK, “Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000-2004”. Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu ,2006. s.11.

⁴¹ Uluslararası Nakliyeciler Derneği, <http://www.und.org.tr/>, 1 Haziran 2007.

firmasının oluşu ekonomik olmayan verimsiz bir ulaşımın yanı sıra kamyon taşımacılığında olduğu gibi pek çok kazaya da neden olmaktadır. Uluslararası yolcu taşımacılığında 142 firma 1721 araç ile 66,325 koltuk kapasitesi ile faaliyet göstermektedir⁴².

Uluslararası karayolu yük taşımacılığı artan ihracat ve ithalat hacmine bağlı olarak Türk ekonomisine önemli katkılar sağlamaktadır. Sektör 2004 yılında 3,2 milyar ABD Doları döviz girdisi yaratmıştır. Bölgelere veya bölgelerden yapılan taşımalar içinde Avrupa ve Irak ön plana çıkmaktadır.

Avrupa'ya yapılan 453.588 sefer içinde Almanya, Fransa, İngiltere, İtalya, Bulgaristan, Yunanistan ve Romanya en fazla sefer yapılan ülkelerdir (Tablo 18). Almanya Avrupa'da 61,285 adet seferle en fazla sefer yapılan ülke konumundadır. Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkeleri içinde Gürcistan 13,686 adet seferle başı çekerken, bu ülkeyi 11,798 seferle Rusya ve 7,591 seferle Nah çıvan izlemektedir.

Tablo 18
Uluslararası karayolu yük taşımacılığı sektörün yarattığı döviz girdisi

Taşıma Yapılan Bölge	Sefer Sayısı	Ton	USD
Avrupa/ithalat-İhracat	453,588	8,371,826	1,486,134,240
İran/ ithalat-İhracat	35,709	655,781	74,059,301
Irak/ İhracat	425,316	7,0,60,246	1,001,411,472
Diğer Ortadoğu Ülkeleri/ ithalat-İhracat	83,835	1,425,195	125,752,500
BDT Ülkeleri/ ithalat-İhracat	87,164	1,676,216	358,828,600
Transit	14,521	290,420	109,865,886
Toplam	1,123,010	19,914,742	3,204,497,299

Kaynak: Roder, Uluslararası Ulaştırma İstatistik Raporu,2004.

Uluslararası karayolu yük taşımacılığında sefer sayısına bağlı olarak Habur ve Kapıkule en yoğun giriş/çıkışın yapıldığı gümrük kapılarıdır (Tablo 19). Bu kapıları Haydarpaşa, Ambarlı ve Çeşme'den yapılan Trieste giriş/çıkışları izlemektedir.

⁴² Ulaştırma Bakanlığı, "Ulaşım ve Haberleşme 1995 – 2005". Ankara:2005.

Tablo 19
Çıkış Kapılarına Göre İhracat/İthalat Sefer Sayıları

Çıkış Kapıları	İHRACAT		İTHALAT		TOPLAM
	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	
Habur	481830	0	17609	0	499439
Kapıkule	133304	67668	95156	64129	360257
Haydarpaşa	49596	1922	48920	1530	101968
Gürbulak	43026	8469	16738	4589	72822
İpsala	31884	9308	24484	3014	68690
Tekirdağ	17365	2410	15435	2696	37906
Cilvegözü	23966	4127	987	2428	31508
Çeşme	14892	699	9396	962	25949
Sarp	12914	3783	2660	1428	20785
Samsun	8677	1430	4571	532	15210
Dilucu	7591	1580	2462	0	11633
Zonguldak	3585	1169	3752	1070	9576
Trabzon/Rize	3135	0	2377	0	5512

Kaynak: UND(Uluslararası Nakliyeciler Derneği)

Türkiye’de trafik hacmine göre kaza oranı ile kazalarda meydana gelen ölüm ve yaralanma oranları çok yüksektir. Bu durum gelişmiş ülkelerle karşılaştırılarak Tablo 20’ de verilmiştir.

Tablo 20
Çeşitli Ülkelerde 100 milyon Taşıt-Km başına /Kaza –Ölüm

Ülkeler	Kaza	Ölü
Avusturya	57,1	1,4
İngiltere	54,7	0,8
Finlandiya	15,9	0,9
Fransa	24,1	1,6
Almanya	60,9	1,3
Danimarka	17,9	1,1
Norveç	36,7	1,5
Türkiye	135,9	10,3

Kaynak: Emniyet Genel Müdürlüğü, <http://www.egm.gov.tr/egitim/html/index-3.html>

2.2.2. Ulusal ve Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Öne Çıkan

Sorunlar

Karayolu taşımacılığında güvenlik en önemli sorun olarak ön plana çıkmaktadır. Kaza analizlerinde yol alt yapısı, taşıt özellikleri ve trafik yönetimi ve denetimi konularındaki eksikliklerin kazalara yol açtığı görülmektedir.

Yol alt yapısı ile ilgili eksiklikleri yedi alt başlıkta toplamak olasıdır.

- Tasarımı ve Düzenlenmesi Hatalı Kavşaklar; bu kesimler karayolları üzerinde önemli kaza noktalarıdır.
- Tasarıma Uymayan Standart Dışı Uygulamalar; yolun işaretsiz ve geçiş bölgesi olmaksızın daralması, kaplama türünün değişmesi vb. durumlar kazalara neden olabilmektedir.
- Tırmanma Şeritsiz Dik Rampalar; kontrolsüz geçişlerde kazalara neden olmaktadır.
- Karayollarında Yatay Düşey İşaretleme Eksikliği; yol çizgilerinin, yol koşullarını gösteren trafik işaretlerinin vb. bulunmaması kazalara yol açan nedenler arasında yer almaktadır.
- Yönetmeliklere Uygun Olmayan Yol Kenarı Tesisleri; karayolları üzerinde bulunan yol kenarı tesislerinin pek çoğu kaza noktası oluşturmaktadır.
- Yerleşim Yerlerinden Geçiş; yerleşim yerlerine giriş ve çıkışlar kaza olasılığını arttırmaktadır.
- Plansız Kentleşme; nüfus artışına bağlı olarak ulaşım alt yapısı artan yeni ulaşım taleplerini karşılamaktan iyice uzaklaşmakta ve toplu taşıma yetersiz kalırken araç yoğunluğu artmaktadır

Taşıt özellikleri de kazaların oluşumunda önemli rol oynamaktadır. Bu eksiklikleri beş başlıkta toplamak olasıdır.

- Taşıt Bakım ve Denetimi; istatistiklere göre, Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarında, kazalara sebep olan kusurlar ve kaza sonuçları incelendiğinde, araç kusurlarının %0,53 oranında olduğu görülmektedir. İstatistiklere göre Türkiye’de en çok saptanan teknik arızalar fren tertibatının bozulması ve lastik patlamasıdır.
- Aşırı Yükleme; yük taşıtlarının kapasitelerinin üzerinde yüklenmeleri trafik güvenliğini azaltması yanında, üstyapının onarılması veya yenilenmesini gerektirmesi, taşıt işletme maliyetini artırması, yolculuk konforunu azaltması gibi ekonomik sonuçlar getirmektedir.
- Trafik Akımında Ağır Taşıt Oranı; şehirlerarası karayollarında ağır taşıt oranı ortalama %47 düzeyindedir. Bu oran ağır sanayi tesislerinin yoğunlaştığı bölgelerde %60'lara kadar çıkmaktadır. Hız farkları kazalara yol açmaktadır.
- Taşıt Özellikleri; trafik kazalarında ömrünü tamamlamış araçlar ya da bakımsız ve aşınmış ve eskimiş parçaları olan taşıtlar kaza yapmaya adaydır.
- Yolu kullananların Nitelikleri; araç kullananların eğitim, bilgi, deneyim, fiziksel yetersizlikleri.

Trafik yönetim ve denetimine ilişkin konularda iki başlıkta toplanabilir.

- Yönetim; ülke genelinde kentler arası ulaştırma ve kent içi ulaştırma düzenlemelerinde, planlama ve araştırma eksikliği, olası kaza nedenlerini ortadan kaldırmaya yönelik çabaların yetersiz kalmasına neden olmaktadır.
- Trafik Denetimi; denetimde çalışan personelde nitelik ve nicelik yetersizlik yanında akan trafikte, ekonomik ömrünü tamamlamış araçların trafiğe çıkmalarını önlemede ve aşırı yük taşıyan araçların denetimlerindeki eksiklikler.

Uluslararası taşımalarda ise yaşanan en büyük sorun geçiş kotalarından kaynaklanmaktadır. Belirli ülkeler için belgeler yetersiz kalmaktadır. Batı Avrupa’ ya yönelik ihraç malı taşımalarında ulaşım, geçmişte yaşanan Yugoslavya’daki savaş nedeniyle daha uzun olan Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya-Almanya üzerinden yapılmıştır. Bu hat üzerindeki Avusturya tarafından Türkiye karayolu taşımacılarına tahsis edilen geçiş belgesi kotası çok yetersiz kalmaktadır.

Kota sınırlamasına karşın bazı kolaylıklarda sağlanmaktadır. Bu hatta taşımacılar Avusturya ve Macaristan'ın ortaklaşa kurduğu treyler taşımasını esas alan demiryolu sistemini de kullanmaktadır. Bu olanaktan yararlanan taşımacılara tahsis edilen yıllık kota haricinde ek bir geçiş olanağı sağlanmaktadır. Demiryolu taşımasından gidiş dönüş olarak yararlanan taşımacılara bir adet ilave geçiş belgesi verilmektedir. Batı Avrupa'ya yönelik taşımalarda diğer bir hat ise, Haydarpaşa ve Çeşme ile İtalya'nın Trieste, Bari ve Brindisi limanları arasında Ro-Ro gemileri kullanılarak yapılan İtalya-Avusturya-Almanya hattıdır. Bu hatta İtalya üzerinden geçişlerde de kotanın erken dolması nedeniyle sorun yaşanmaktadır.

Benzer sorunlar Rusya Federasyonu'na ve bu ülke üzerinden Türkî Cumhuriyetlerine yapılan transit taşımalarda da yaşanmaktadır. Rusya Federasyonu tarafından Türkiye'ye yapılan ücretsiz geçiş belgeleri yetersiz kalmaktadır. Bu hatta, İran ve Gürcistan üzerinden yapılan geçişlerde de problemler yaşanmaktadır. Keyfi uygulamalar ve ek ücret talepleri başlıca şikâyetlerdir. Körfez ülkelerine yapılan taşımalarda ise Suriye ve Suudi Arabistan transit geçişlerinde de taşımacılar güçlüklerle karşılaşmaktadır⁴³.

Bahsi geçen sorunların temelinde ilgili ülkelerin kendi taşımacılarına üstünlük ve pazardan daha yüksek pay almalarını sağlama amacı yatmaktadır.

2.2.3. Karayolları Taşımacılığındaki Sorunlar İçin Çözüm Önerileri

- Geçiş belgeleri konusunda gerekli önlemlerin acilen alınması,
- Karayolu Taşıma Kanun ve yönetmeliğinde denetimle görevli ve yetkili kılınan kurum ve kuruluşların olanaklarının artırılması,
- Karayolu ulaştırma sektöründe gözlemlenen kayıt dışı çalışmaların engellenmesi,

⁴³ UND, "Uluslararası taşımacılıkta karşılaşılan sorunlar", <http://www.und.org.tr/index.php?go=ara.php>, 26 Nisan 2007.

- Şehir içi ulaşım altyapılarının düzenlenmesi ve iyileştirilmesi,
- Türkiye'nin lojistik üs olabileceği gerçeğinden hareketle, karayolu ulaştırmasının diğer ulaştırma modları ile işbirliği yapabilir duruma getirilmesi,
- Tüm ulaştırma modlarına bütünleşik stratejik planlar kapsamında yaklaşılması,
- Küçük ve orta ölçekli karayolu işletmelerinin güçlerini birleştirerek ölçek ekonomisinden yararlanabileceği iş modellerinin ortaya konması,
- Karayolu ulaştırması kapsamında düşünce kulüpleri oluşturulması,
- Sivil toplum örgütü temsilcileri ve akademisyenlerin yer alacağı bir Ulusal Ulaştırma Enstitüsü kurulması önerilmektedir.

2.3. Demiryolu Taşımacılığı

Türkiye'de demiryolları uzunluğu, Cumhuriyet döneminden önce yabancı şirketler tarafından yapılarak devir alınan 3,174 km, 1923 ile 1950 yılları arasında inşa edilen 3,780 km demiryolu ile ana hat uzunluğu 1950 yılında 7,671 kilometreye ulaşmış ve bu dönemde demiryolları, yük ve yolcu taşımacılığını rakipsiz olarak yürütmüştür. Ulaştırma politikalarının tarihi gelişiminde de açıkça belirtildiği üzere yapılan yanlışlıklar ve farklılaşmalar nedeniyle demiryollarının pazar payı yıllar itibari ile önemli düşüşler göstermiştir. 1950'li yıllardan sonra ülkedeki gelişmelere paralel olarak yeterli demiryolu inşa edilmemiş, mevcut demiryollarının düşük olan fiziki ve geometrik standartları yeterince düzeltilmemiş, yönetim yapısı hantallaşmış ve pazardaki gelişmelere uyum sağlayabilen bir işletmecilik anlayışı gerçekleştirilememiştir. Dönemlere göre toplam yatırımlar içinde ulaştırma sektörünün payı %15,6 ile %22,5 arasında değişirken, ulaştırma sektörünün yatırımları içinde demiryollarının payı ise giderek azalarak, VI. Ve VII. Plan dönemlerinde yaklaşık %18'den %7,5 düzeyine düşmüştür (Tablo 3).

Demiryolları kendisine tanınan bu olanaklarla ancak mevcut sistemin işlerliğini korunması ve trafiğin devamlılığının sağlanması yanında kısmen modernizasyon çalışmalarını sürdürmüştür. 1950 yılında yolcuların %42'si, yüklerin %78'i demiryolları ile

taşımasına karşın ulaştırma politikalarında karayollarına verilen ağırlık sonucu yolcu ve yük taşımacılığında demir yollarının payı bugün %5'in altına düşmüştür(Tablo 21 ve Tablo22).

Tablo 21
Karayolu ve Demiryolu Yük Taşıma Payları %

	1960	1980	1990	1999	2004
Karayolu	41	85	81	94	94
Demiryolu	55	13	8	5	4

Kaynak: T.C.D.D, TCDD İstatistik Yıllığı 2001–2005.

Tablo 22
Karayolu ve Demiryolu Yolcu Taşıma Payları %

	1960	1980	1990	1999	2004
Karayolu	71	90	95	96	96
Demiryolu	22	8	4	2	2

Kaynak: T.C.D.D TCDD İstatistik Yıllığı 2001–2005.

Toplam hat uzunluğu ise 1950 ile 2005 yılları arasında sadece %43 oranında artırılarak 7,671 km den 10,984 (Ana hat uzunluğu 8697km) km ye çıkabilmiştir⁴⁴. 53 yılda sağlanan bu gelişme demiryollarına önem verilemediğini bir başka anlamda izlenen politikalar sonucu unutulduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

20. Yüzyıl başlarındaki teknoloji ile inşa edilen mevcut demir yolu ağının geometrik ve fiziki standartlarının düşük olması ve tek hat işletmeciliği modern işletmeciliği olanaksız kılan sorunlar yaratmakta, ülke boyutlarına ve nüfus yoğunluğuna göre yeterli hizmet üretememektedir.

TCDD personel mevcudu 1 km demiryolu için 3,63'dür. Bu değer Belçika'da 10,46, Almanya'da 6,59, Hollanda'da 9,08, Fransa'da 4,85'dir⁴⁵ (Tablo 23). Faal personel mevcudunun ihtiyaç duyulan sayının altında kalması işletmede aksamalara neden

⁴⁴ TCCD, TCDD İstatistik Yıllığı 2001–2005.

⁴⁵ TCCD, TCDD İstatistik Yıllığı 2001–2005.

olmaktadır. Ancak personel verimliliği açısından bakınca TCDD'nin durumu diğer ülkelere göre oldukça alt seviyededir.

Tablo 23
Ülkelere Göre Demiryolları Personel Durumu

Ülkeler	Tren-Km/Personel
Türkiye	1270
Avusturya	2315
Belçika	2265
Fransa	2896
Almanya	3586
İtalya	2876
Portekiz	3673
İspanya	4536
İsveç	5291

Kaynak: T.C.D.D

2.3.1. Demiryollarında Öne Çıkan Sorunlar

- Demiryollarının, Türkiye’de kombine taşımacılık ile entegre olmaması,
- Kombine yük taşımacılığına uygun istasyonların azlığı,
- Demiryolu kullanımından etkin bir şekilde yararlanılmaması,
- Vagon ve lokomotif sayılarının ve kapasitelerinin azlığı,
- Yasal sorunlar ve mevzuattaki eksiklikler,
- Farklı tipte yükleri taşımaya uygun olmayan sistem,
- Sanayileşme hızındaki artış ile demiryolu taşımacılığındaki artışın birlikte yürümemesi,
- Elektrikli hatların yetersizliği,
- Demiryolu ile ilgili bilinç eksikliği,

- Organize sanayi bölgeleri arası demiryolu bağlantılarının bulunmaması,
- Önemli limanların demiryolu ile beslenme oranlarındaki düşüklük,
- Demiryolu bağlantı güzergâhlarının uzunluğu,
- Demiryollarında yan sanayinin gelişmemiş olması,
- Hat bakımlarının etkin bir şekilde yapılmaması,
- Bölgeler arası kalkınma ve sanayileşme düzeyinde dengesizlikler.

Gerek yeni yol yapımı gerekse modernizasyon yatırımlarının gecikmesine paralel olarak taşıma sektöründe rekabet gücünü yitiren demiryolları artan maliyetleri ile paralel gelir artışı yaratamamış, oluşan açığı borçlanma ile kapatmak durumunda kalmıştır. Dış borç, faiz ve kambiyo giderleri hızla yükselmiştir.

Transit taşımacılık önündeki bir diğer olumsuzluk, Türkiye'deki çabuk erişilebilir yük bilgi ve dağıtım sisteminin olmamasıdır. Söz konusu sistem yükün izlenmesi ve bu suretle kesintisiz bir demiryolu sisteminin kurulması için önemlidir.

Kombine taşımacılık için konteynır taşımaları önem arz etmekte olup TCDD henüz konteynır kara terminalleri konusunda kayda değer gelişme sağlayamamıştır.

Tablo 24

1 milyon nüfus ve 1000 km² başına demiryolu hat uzunluğu(km)

Ülkeler	1. Milyon Nüfus Başına	1000 km² başına
Finlandiya	1148	17
İsveç	1106	22
Avusturya	705	68
Lüksemburg	550	58
Fransa	550	58
İrlanda	545	53
Almanya	512	116
Danimarka	450	55
Belçika	331	110
İspanya	313	24
Portekiz	287	31
İngiltere	283	68
İtalya	279	53
Yunanistan	236	19
Türkiye	138	11

Kaynak: Demiryol-İş, "Muhtelif Yıllar TCDD İstatistik yıllıkları", Türkiye'nin Gelişimi İçin Demiryolları.

Tablo 24'de görüldüğü gibi, hem milyon nüfus başına, hem de 100 km²'ye düşen demiryolu uzunluğu bakımından Türkiye son sırada yer almaktadır. Demiryolu hat uzunluğunun yetersiz oluşu demiryoluna olan talebi önemli ölçüde sınırlandırmaktadır. Çünkü bölgeler ve iller arasındaki bağlantı optimal düzeyde gerçekleştirilememekte, yani bölgeler ve iller arası en kısa ve direk bağlantı yerine, dolaylı bağlantılar kurulmakta dolayısı ile yol gereğinden fazla uzamaktadır. Başka bir ifade ile merkez-çevre bağlantılarında merkezden çevre illere birden çok hat yerine, bir hat ile çevre illere bağlantı sağlanmakta böylece merkezden çevre illere yol uzamaktadır. Bu da trafiğin yoğun olduğu

merkezle, çevre iller arasındaki yolun uzaması nedeniyle, trafiğin çevre illerden merkeze doğru karayoluna kaymasına, demiryollarının atıl kalmasına neden olmaktadır. Üstelik mesafenin uzaması ile demiryollarında ulaştırma maliyetleri artmaktadır.

2.3.2. Demiryolu Taşımacılığındaki Sorunlar İçin Çözüm Önerileri

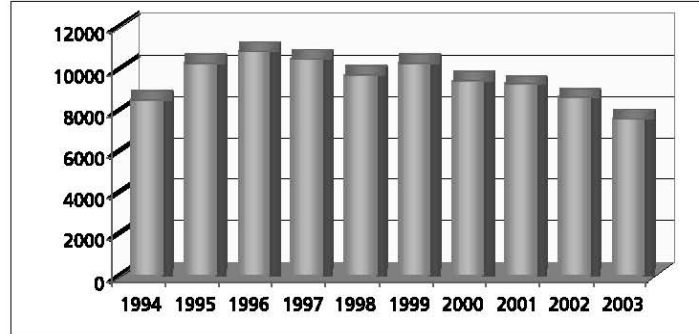
- Demiryollarının kombine taşımacılık ile birlikte düşünülmesi,
- Modlar arası planlamada demiryolunun ağırlıklı olarak yer alması,
- Kombine taşımacılığa uygun yük istasyonlarının hazırlanması,
- Demiryolları ile ilgili yasal düzenlemeler yapılması,
- Vagon kapasiteleri ve sayıları ile lokomotif sayı ve hızlarının artırılması,
- Hızlı tren taşımacılığının yük ve yolcu taşımacılığındaki payının artırılması,
- Organize Sanayi Bölgelerinin demiryolu bağlantılarının oluşturulması, ilgili bölgelerde lojistik köyler oluşumunun hızlandırılması,
- Önemli sanayi ve ticaret merkezlerinden ihracat limanlarına demiryolu ile ulaşım sağlanması, ulaşımın var olduğu limanlarda ise demiryolu ile besleme oranlarının artırılması,
- Ulusal bir araştırma-geliştirme (AR-GE) merkezi kurulması,
- Lokomotif ve vagon üretiminin yurtiçinde yaygınlaştırılması ve demiryollarında yan sanayi oluşturulması,
- Demiryolu ulaştırma sisteminin rekabetçi piyasa koşullarına uygun pazar işleyişi üzerine kurulması,
- Demiryolu işletmeciliğinin özel sektörde yaygınlaştırılması ve özendirilmesi konularında devletin yol gösterici, planlayıcı, düzenleyici ve denetleyici bir rol oynaması,
- Demiryolu ağının tüm yurdu kapsaması, Türkiye – Gürcistan (Kars – Tiflis) demiryolu projesi benzeri yatırımlar ile komşu ülkeler ile olan demiryolu bağlantılarının güçlendirilmesi,

- Demiryolu ulaştırması kapsamında düşünce kulüpleri oluşturulması,
- Personel verimliliğinin artırılması için gerekli eğitim programlarının düzenlenmesi,
- Personel sayısının en uygun düzeye getirilmesi.

2.4. Denizyolu Taşımacılığı

Türk deniz ticaret filosu gerek dünya ve ülke ekonomisinde yaşanan gelişmelere gerekse teşviklere bağılı olarak son on yılda kapasite açısından önemli dalgalanmalarla karşı karşıya gelmiştir. 1994 ve 1996 yılları arasında sağlanan kapasite artışı 1999 yılı hariç genel olarak düşüş eğilimine girmiştir. 1996 yılında yaklaşık 10,894 bin DWT olan kapasite, 2003 yılında 7,626,8 bin DWT'a düşmüştür. (Şekil 7)

Kapasitedeki değişiklik Türkiye'nin dünya sıralamasındaki yerini de etkilemiştir. 2002 yılında dünya sıralamasında 17. sırada olan Türk deniz Ticaret Filosu, 2004 yılında ilk 20'e girememiştir.



Şekil 7: Türk deniz Ticaret Filosunun Gelişimi(DWT).

Kaynak: Utikad, "Türk deniz Ticaret Filosu"

2006 yılı itibariyle Türk Deniz Ticaret filosunun kapasitesi toplam 7.863.835 DWT'dur. Kapasitenin %39'unu dökme yük, %18'sini kuru yük, %13'ünü petrol tankerleri oluşturmaktadır (Tablo 25). Ancak bayrak açısından durum farklıdır, filonun önemli bir bölümü uluslararası sicile kayıtlıdır. Söz konusu kapasitenin %32,5'i ulusal sicilde, %67,5'i uluslararası sicilde kayıtlıdır.

Günümüz deniz taşımacılığında temel amaç gemilerin limanda daha az süre kalarak verimli bir şekilde kullanılması ve taşıma maliyetlerinin azaltılarak maksimum kar elde edilmesi haline gelmiştir. Bu bağlamda modern gemi ve araç- gereç ihtiyacı gün geçtikçe artmaktadır. Eskiden olduğu gibi limanlardaki her çeşit yükü taşıyabilecek gemiler yerine günümüzde artık yükte uzmanlaşmanın normal bir sonucu olarak belirli yük grupları için gemi inşası söz konusudur. Bu durum kuşkusuz yatırım maliyetlerini de arttırmaktadır. İşte deniz taşımacılığında pahalı yatırım yoluyla rekabet gücü sağlayan ve taşımalara oldukça fazla hız kazandıran gemilerin başında Ro-Ro gemileri gelmektedir

Ro-Ro gemilerinin tercih edilmesinde en büyük etkenlerden birisi de şüphesiz fabrikada üretilen malın bir tek taşıyıcı araca sadece bir kez yüklenip boşaltılmasına olanak vermesi ve taşıma süratini büyük ölçüde artırmasıdır. Böylece hem malın aktarımlar esnasında meydana gelebilecek hasarlara karşı korunması ve hem de daha az yol kat eden araçların yıpranma sürelerinin azalması sağlanmaktadır.

Tablo 25
Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Türk Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Gemi Türlerine Göre Adet, GRT ve DWT Dağılımla

GEMİ CİNSİ	GENEL TOPLAM					
	ADET	%	GRT	%	DWT	%
DÖKME YÜK GEMİSİ	130	1	2.303.859	39	3.938.014	50
KURUYÜK GEMİSİ	610	6	867.074	15	1.387.050	18
KONTEYNER / KURUYÜK	16	0	84.993	1	122.382	2
KONTEYNER	31	0	278.178	5	341.208	4
PETROL TANKERİ	230	2	562.397	10	1.044.566	13
KİMYEVİ MADDE/PETROL TANKERİ	57	1	171.445	3	246.040	3
LPG TANKERİ	6	0	25.034	0	26.192	0
SU / ASFALT / NEB. YAĞ	35	0	62.161	1	103.166	1
BALIKÇI GEMİSİ	4.821	44	166.088	3	155.119	2
YOLCU GEMİSİ	1.243	11	196.109	3	69.116	1
FERİBOT (YOLCU-ARABA)	81	1	71.522	1	36.354	0
ROMORKÖR	195	2	38.883	1	4.392	0
HİZMET GEMİSİ	789	7	68.228	1	24.490	0
RO-RO/TREN FERİSİ	8	0	26.462	0	13.557	0
OBO	1	0	43.487	1	77.673	1
TİCARİ YAT	1.946	18	116.884	2	29.590	0
ÖZEL YAT	40	0	1.323	0	329	0
DENİZ ARACI	206	2	57.017	1	27.110	0
YÜZER HAVUZ / VİNÇ	30	0	316.408	5	9.591	0
RO-RO/YOLCU/KONTEYNER	33	0	406.605	7	205.994	3
AMATÖR DENİZCİ TEKNESİ	361	3	6.915	0	1.902	0
GENEL TOPLAM	10.869	100	5.871.072	100	7.863.835	100

Kaynak: T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,

http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik_dosyalar/filo_tumu.xls, 15 Nisan 2007.

Eski Yugoslavya'da yaşanan savaş nedeniyle karayolu geçiş alternatifleri arayışları sonucu RO-RO gemilerin toplam kapasite içindeki payı ise %3 düzeyine erişmiştir⁴⁶. Halen 10 RO-RO hattında 20 gemi ile süren Ro-Ro işletmeciliği sürekli gelişmektedir (Tablo26).

⁴⁶ Yeşilbağ, Lütfi. "Ro-Ro Taşımacılığının Ülkemiz Deniz Taşımacılığındaki Yeri" Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi El Kitabı. İstanbul: Deniz Harp Okulu Gemi İnşaa Bölümü, 1999.

Tablo 26
RO-RO hatları

Ro-Ro Hatının Adı	Çalışan Sayısı	Gemi	İşletici Firma	Mesafe(Deniz Mili)
Haydarpaşa	6		UN. Ro-Ro İşl.	1152
Ambarlı	3		UN. Ro-Ro İşl.	1152
Çeşme	3		Ulusoy Denizcilik	942
Zonguldak	1		Yıldız Deniz Hava Tur. Tic. Ltd Şti.	330
Samsun	2		Karadeniz Ro-Ro A.Ş.	214
Zonguldak	1		Karadeniz Ro-Ro A.Ş.	305
Trabzon	2		Karden Gemicilik	155
Rize	1		İpekyolu Denizcilik	85
Mersin	1	Gemi	TDİ,Kuzeymanlar Acentalığı	80

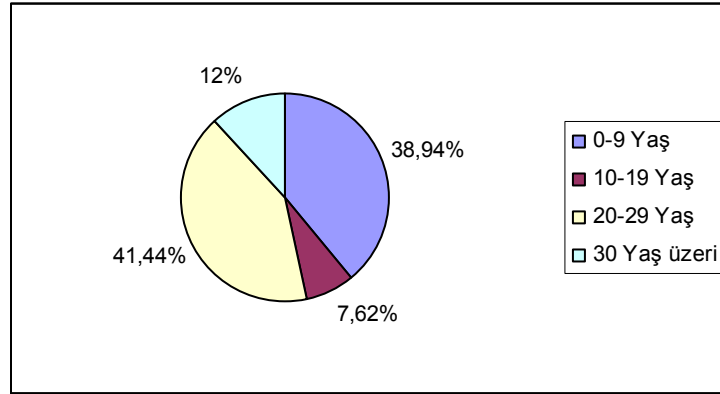
Kaynak:Roder



Şekil 8: RO-RO hatları

Kaynak: Roder, "RO- RO Hatlarının Kullanımı"

Kapasite kadar filoların yaş dağılımı da rekabet üstünlüğü açısından deniz taşımacılığında çok önemli bir faktördür. Türk deniz ticaret filosunun %26,5'i 0-9 yaş, %23'ü 10-19 yaş, %41,4'ü 20-29 yaş ve %9'u 30 yaş grubundadır. Filonun %50,4'ü ise oldukça yaşlı ve 20 yaşın üzerindedir (Şekil 9). Ayrıca gümrük sorunları, insan kaynakları sorunu, kıyı master planının bulunmaması çözüm bekleyen sorunlar içerisinde.



Şekil 9: Gemilerin Yaş Dağılımı

Kaynak: Türk Deniz Ticaret Odası,

<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid=1db4d7f3-301e-40c5-9def-89ce9e8828e0>, 17 Nisan 2007.

Kapasite açısından Türk ticaret filosunun dünya içindeki payı %1,2 olmasına karşın, bu filoyla 300 milyar dolarlık dünya deniz ticareti taşımacılık hacminden %1 pay alabilmektedir. Türkiye toplam ithalat ve ihracatının %90' ı deniz yolu ile taşımaktadır. Bu taşımacılıktan da Türk gemilerinin aldığı pay ise yaklaşık %30 düzeyindedir. Değer olarak yabancı bayraklı gemilere yaklaşık 2,5 milyar \$ düzeyinde navlun ödemektedir⁴⁷.

Türkiye özellikle Amerika, Kuzey Afrika ve Avrupa kaynaklı deniz taşımacılığında bölgeye girişte ve çıkışta Batı ve Güney kıyısını oluşturmaktadır. Bölge içinde ve bölgenin sınır ve deniz aşırı ticaretinde meydana gelmesi beklenen artış deniz taşımacılığı talebini arttıracaktır. Kuru yük taşımacılığı, konteynır taşımacılığı, petrol ve doğal gaz taşımacılığı, maden taşımacılığı talebi önemli ölçüde artacaktır. Karadeniz ve Akdeniz'de Limaları bulunan ülkelerde konteynır talebindeki artış öngörülere Tablo 27'de gösterilmiştir. Türkiye'nin bu gelişmelerden faydalanması gerekmektedir.

⁴⁷ T.B.M.M.,

http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_b_sd.birlesim_baslangic?P4=7050&P5=B&page1=17&page2=17, 27 Nisan 2007.

Tablo 27
Doğu Akdeniz ve Karadeniz Konteynır Talebi

ÜLKELER	2005	2010	2020
Türkiye	2140	2877	5200
Yunanistan	1650	2024	3056
Bulgaristan	104	143	267
Romanya	180	243	448
Ukrayna	103	138	247
Kıbrıs	845	1173	2396
Suriye	321	391	581
Lübnan	420	452	526
İsrail	1906	2474	4188
Mısır	2580	3192	4888

Kaynak: UND Arge İstatistik Departmanı, "Dünya Mal Ticaretinin Akışı ve Lojistik Pazarı" <http://www.und.org.tr/index.php?go=argebulteni.php>, (23 Mayıs 2007).

2.4.1. Türkiye'deki Limanlar

Türkiye'de, TCDD, TDİ ve özel kuruluşlar tarafından işletilmekte olan çok sayıda liman ve iskele bulunmaktadır. TDİ limanlarının özelleştirilmesine devam edilmektedir. Tekirdağ, Rize, Ordu, Sinop, Giresun, Hopa, Trabzon, Antalya, Marmaris, Kuşadası, Dikili, Çeşme ve Alanya limanlarında özelleştirme çalışmaları tamamlanmıştır.

TCDD tarafından işletilen yedi adet liman (Haydarpaşa, Mersin, Derince, Samsun, İskenderun, Bandırma, İzmir) Türkiye'nin en önemli limanları arasında yer almaktadır. TCDD limanlarının yıllık elleçleme kapasitesi 30 milyon ton, gemi kabul kapasitesi 16000 adettir. Haydarpaşa, Mersin, ve İzmir limanlarında konteynır işletmeciliği de yapılmaktadır ve toplam konteynır tutma kapasitesi 733000 TEU'dur⁴⁸.

Limanların fiziki ve teknolojik altyapı açısından önemli eksiklikleri bulunmaktadır. Genel olarak, yanaşma yerleri, rıhtımlar, rıhtım boyları, derinlikler, liman gerisi bölge

⁴⁸ TCCD, TCDD İstatistik Yıllığı 2001–2005

alanlarına hizmet veren araç ve gereçlerle, depolama ve araç park yerleri yetersiz kalmaktadır.

Limanların etkin ve verimli işletmeciliğini sağlamak üzere otonom liman idareleri eliyle yönetilmesi konusunda gelişme sağlanamamıştır. Kamuya ait limanların düşük maliyet ve yüksek hizmet performansı ile işletilmesi gerekmektedir. Bölge içinde lojistik üs olmayı engelleyici boyutta olan bu eksiklikler Türkiye'nin lojistik sektörünün rekabet gücünü de olumsuz yönde etkilemektedir.

2.4.2. Çağdaş İpek Yolu Traceca

Traceca Avrupa Birliği tarafından organize edilen, kara, hava ve deniz ulaşımının entegrasyonunu sağlamak amacıyla 13 ülkenin bir araya geldiği Avrupa-Asya-Kafkasya-Doğu-Batı ulaşım koridorudur.

Traceca, bir anlamda BDT ülkelerini Kafkasya ve Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlamak amacıyla AB tarafından oluşturulan bir doğu-batı koridorudur. 2002 tarihinde Türkiye, Romanya ve Bulgaristan'ın Traceca programına dahil edilmesinden sonra. Traceca haritası Türkiye'nin de içinde yer alacağı şekilde yeniden düzenlendi.

1993 yılından beri faaliyette olan Traceca programı kapsamında ilk defa 2003 yılında Türkiye'de bir toplantı düzenlendi. Bu toplantı aynı zamanda Traceca içerisinde giderek etkin bir duruma gelen ve Avrupa-Asya ulaşım bağlantıları açısından stratejik bir konumda olan Türkiye'ye verilen önemin bir göstergesi oldu.

Traceca programı dahilinde, Samsun ve Hopa limanlarını da kapsayan 'Trans-Avrupa Şebekeleri ile Traceca Koridorları Arasında Deniz Taşıma Bağlantılarının İyileştirilmesi' projesi Samsun Limanı'nın küresel ticaretteki rolünü güçlendirecektir.

Proje kapsamında Samsun Limanı ile Karadeniz'deki diğer önemli limanlar arasında, demiryolu ve denizyolu kombine taşımacılığının mümkün hale getirilmesi ve Akdeniz varışlı Karadeniz yükünün Samsun limanından demiryolu ile Mersin ve İskenderun limanlarına taşınması için çalışmalar yapılacaktır.

Traceca çok modlu bir ulaşım koridoru olup, deniz taşımacılığı bunun en önemli ayağını oluşturmaktadır. Dolayısıyla Karadeniz ve Hazar Denizi bağlantıları çalışmalar arasında ağırlıklı olarak yer almaktadır. Deniz taşıma bağlantılarının iyileştirilmesi amacıyla Traceca'nın kuruluşundan bu yana birkaç teknik yardım ve altyapı projesi gerçekleştirilmiştir. Bunların en önemlileri, Karadeniz'deki Poti ve İlişevsk limanlarındaki demiryolu - ferry bağlantı imkânlarının geliştirilmesidir. Bu sayede. Varna-İlişevsk-Poti üçgeninde kargo taşımacılığında önemli miktarda artış sağlanmıştır. Traceca Programı kapsamında söz konusu her iki proje, AB ve Traceca uzmanlarınca değerlendirmeye alınıp, amaç ve kapsamı benzer olduğundan birleştirilerek 'Trans-Avrupa şebekeleri ve Traceca koridorları arasında deniz taşıma bağlantılarının iyileştirilmesi' başlığı altında yeni bir proje olarak TACIS komitesine sunulmuştur. Proje ortakları ise Türkiye, Bulgaristan, Gürcistan, Romanya ve Ukrayna'dır. Türkiye, Samsun ve Hopa limanları ile projede yer almaktadır. 2007'nin sonunda da çalışmaların tamamlanması planlanmaktadır. Ayrıca, Bulgaristan, Türkiye ve Ukrayna tarafından önerilen 'Karadeniz Limanlarında Konteynır Elleçleme ve İzleme Bilgi Sisteminin Oluşturulması' konulu proje, ön değerlendirmede altı projeden oluşan ilk öncelikli projeler listesinde yer almaktadır. Maliyeti 2,5 milyon Euro olan proje, Karadeniz'deki beş Traceca ülkesini ve 10 limanı kapsamaktadır⁴⁹.

⁴⁹ Tozar, Barış. Uluslararası Traceca Sekreterler Toplantısı, İstanbul:26.07.2006.

2.4.3. Denizyolu Taşımacılığındaki Sorunlar İçin özüm Önerileri

- Denizcilik eğitimi konusunda Türkiye'deki mevcut kapasitenin ve ihtiyacın saptanarak buna uygun önlemlerin alınması,
- Türkiye kıyılarının yanlış ve gelişi güzel kullanımını önlemek amacıyla ülkenin genel ekonomik menfaatleri doğrultusunda Türkiye Kıyıları Master Planı yapılması,
- Deniz ulaştırmasının yoğun kullanılması için çeşitli destek programları uygulanması,
- Ulusal bayraktan yabancı bayrağa geçişi engellemek için çeşitli desteklerin verilmesi,
- Yakın yol deniz taşımacılığı ve kabotaj taşımacılığının teşvik edilmesi ve işlerliğinin sağlanması,
- Gemilere yönelik kontrollerin AB standartlarında gerçekleştirilmesi,
- Türkiye'de gelişmiş denizci ülkelerde olduğu gibi, liman hizmetleri kapsamında yabancı limanlarla rekabet edebilir ve etkin bir liman tarife sisteminin kurulması,
- Limanlarının eksikliklerinin giderilmesi ve limanların geliştirilmesi, devlet limanlarının özelleştirme ve/veya özerkleştirilmesi,
- Yatırım kredi fonlarının oluşturulması,
- Altyapının (limanlar, demiryolları, karayolları ve hava alanlarının ve terminallerin) kombine taşımacılığa uygun hale getirilmesi,
- Gerekli araç ve ekipmanın temin edilmesi
- Sistemin işleyişini verimli kılacak lojistik merkezlerin oluşturulması,
- Traceca programının desteklenmesi

2.5. Havayolu Taşımacılığı

Havayolu ulaştırma sektöru, 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle, özellikle 1980'lerin ikinci yarısından itibaren belirgin bir gelişme içine girmiştir. Bu dönemde THY'nin bir modernizasyon ve standardizasyon programı çerçevesinde filosunu geliştirmeye başladığı, hizmet standartlarını yükseltme çabasına girdiği ve yurtiçi hatlardan ziyade ekonomik açıdan avantajlı dış hatlara yönelmekte olduğu görölmektedir. Aynı dönemde, özel sektör havayollarının sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları payda önemli artışlar gözlenmektedir. İşletme sermayesi sıkıntısı, nispeten yaşlı uçaklarla operasyon yapma dezavantajı, bakım-onarım ve diğer altyapı imkânlarının yetersizliği, faaliyetlerinin her kademesinde kalifiye personel temininde karşılaşılan güçlükler, sektörün yeteri kadar desteklenmemesi, bürokratik işlemler özel havayollarının genelde karşılaştıkları sorunlar olmuştur.

Türkiye'de hava taşımacılığında halen 19 işletme, toplam 216 adet uçak ve 36,334 koltuk ve 587,210 kg yük kapasitesi ile iç ve dış hatlarda tarifeli/tarifesiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı yapmaktadır⁵⁰. Yolcu taşımacılığında toplam koltuk sayısının %37'sine sahip olan THY en büyük işletme durumundadır. Türk Havayolları uçak filosu 99 adet uçak ve 15,451 koltuk sayısı ile hizmet vermektedir⁵¹.

Hava trafiğinin sırasıyla %42,5'i Atatürk Hava Limanı, %20'si Antalya Hava Limanı ve %9,5'i Esenboğa üzerinden işlemektedir. Yolcu trafiğinde Atatürk Havalimanı %35'le en yoğun hava limanıdır⁵². Özel havayolları şirketlerinin iç hatlarda hizmete girmesiyle gerek rekabeti gerekse hizmet kalitesini önemli ölçüde etkilenmiştir. Havayollarının diğer

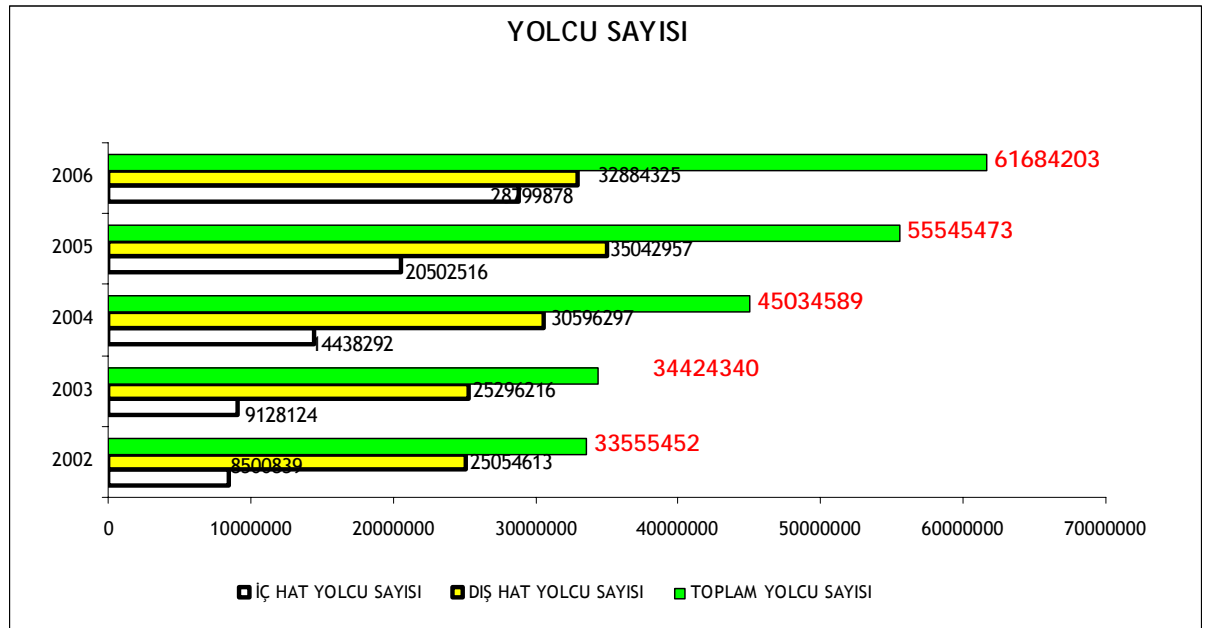
⁵⁰ Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğu, İstatistiksel raporlar. 2006.

⁵¹ Türk Hava Yolları, http://www.thy.com/tr-TR/corporate/about_us/fleet/index.aspx, Ağustos 2007

⁵² Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğu, İstatistiksel raporlar. 2006.

taşıma sistemlerine alternatif olma gücü artmıştır. Özel havayollarının tarifeli sefer düzenlediği bazı iç hatlarda taşınan yolcu sayısı bir yılda yaklaşık 2-2,5 katına çıkmıştır.

Dış hatlardaki gelişme de yüksek olmasına karşın iç hatlara göre daha düşük düzeydedir. 2005 yılında yaklaşık 55,5 milyon olan yolcu sayısı 2006 yılında %10 artışla 61,6 milyona çıkmıştır (Şekil 10). Bu bulgular hava alanları ve hava Limalarında altyapı ve hizmet gereksinimini arttırmaktadır. Halen hava alanı yer hizmetlerinde standart kalite düzeyinin sağlanmasında problemler yaşanmaktadır.



Şekil 10: Hava Yolcu Sayısı

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, İstatistiksel raporlar.

Havayollarında kargo tarafı incelendiğinde Türkiye’de havayolu kargo talebi hızla artmasına karşın havayolu kargo hizmetleri ile ilgili alt yapıda çok önemli eksiklikler bulunmaktadır. Yurt içi hava kargo hizmetlerinin gelişmesi gerekmektedir. Ancak İstanbul dışındaki şehirlerde hava kargo terminalleri sorunu bulunmaktadır. Hava kargo taşımacılığının deniz, kara, demiryolu taşımacılığı ile entegrasyonunda da sorun yaşanmaktadır. Yolcu trafiği ve kargo trafiğinin giriş ve çıkışlarının, bağlantı yollarının aynı

hat üzerinde olması, gümrükleme kısmında yaşanan bürokratik ve teknik sıkıntılar, kalifiyeli eleman bulunmama sıkıntısı önemli sorunlar arasındadır.

Havayolundaki sorunlara çözüm önerileri olarak aşağıdaki maddeleri kısaca sıralayabiliriz;

- Yeni tesislerin inşası yanında mevcut tesislerin modernleştirilmesi ve son teknolojik sistemlerle donatılması,
- Havalimanlarının emniyet sistemlerinin iyileştirilmesi,
- Türkiye’de ihtiyaç duyulan pilot sayısının karşılanabilmesi için önlemlerin alınması,
- Türk Hava Yollarının nitelikli personel ile hizmet kalitesinin artırılması,
- Hava kargo yollarında gerekli alt yapının oluşturulması,
- Bürokratik işlemlerinin kolaylaştırılmasıdır.

2.6. Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı uluslararası taşımacılıkta Türkiye’nin etkili olabileceği taşıma yöntemlerinin başında gelmektedir. Türkiye’den geçerek, ülkeye ekonomik ve siyasi güç kazandıracak uluslararası ham petrol ve doğal gaz boru hattı yatırımları önem arz etmektedir.

Gelecek 25 yıl içerisinde %60 oranında artması beklenen dünya enerji tüketiminin büyük bir bölümünün içinde bulunduğumuz bölgeden karşılanacağı öngörülmektedir. Dünya petrol ve doğal gaz rezervinin yaklaşık %75’i Orta Doğu, Avrupa, Rusya ve Orta Asya ülkelerinde bulunmaktadır. Orta Asya’daki rezervler dünya enerji talebini karşılamada önemli bir alternatif kaynak olarak ortaya çıkmaktadır. Türkiye, gerek coğrafi, gerekse

jeopolitik konumu ile Orta Doğu ve Orta Asya'nın üretiminin dünya pazarlarına ulaşmasında hem bir köprü hem de bir terminal olma özelliğini taşımaktadır⁵³.

Bakü-Ceyhan projesinin tam olarak işlerliği ile 45 milyon ton petrol Akdeniz'e taşınacaktır. Hazar havzasındaki petrolün Türkiye üzerinden Akdeniz'deki terminale getirilerek buradan dünya pazarlarına ulaştırılmasını öngören Bakü –Ceyhan boru hattı projesi Türkiye için önemli bir projedir. Projenin gerçekleştirilmesi ile 45 milyon ton petrol Akdeniz'e taşınacaktır. Stratejik ve ekonomik açıdan Türkiye'ye çıkar sağlayacak bir oluşumdur. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı (BTC) projesi 4 Haziran 2006 tarihinde Ceyhan İhraç Terminali'nden yüklenen ilk petrol tankeri ile işler hale gelmiş olup, Azerbaycan petrolünün uluslararası pazarlara taşınması başlamıştır.

Diğer bir önemli gelişme ise, Kazakistan petrolünün BTC Ham Petrol Boru Hattı üzerinden Ceyhan'a taşınmasına ilişkin hükümetler arası anlaşmanın Kazak ve Azeri Devlet Başkanları arasında 16 Haziran 2006 tarihinde imzalanmış olmasıdır. Söz konusu Anlaşma yılda 25 Milyon Ton Kazak petrolünün BTC Ham Petrol Boru Hattı üzerinden taşınmasını öngörmektedir.

BTC Hattı'nın işletmeye alınması, Irak Türkiye Petrol Boru Hattı'nın tekrar maksimum taşıma kapasitesine ulaşması ve Samsun-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi'nin hayata geçirilmesi ile Ceyhan Terminali'nin, Akdeniz Bölgesi ve Avrupa genelinde çok önemli bir uluslararası petrol merkezi haline dönüştürülmesi ve dünya piyasalarında etkin olacak bir "Ceyhan Crude Oil Blend" yaratılması mümkün olacaktır.

BTC projesine paralel olarak, Hazar Bölgesi ülkelerinde üretilecek doğal gazın Türkiye'ye, buradan da diğer Avrupa ülkelerine taşınmasını öngören Hazar-Türkiye-Avrupa

⁵³ Petrol İşleri Genel Müdürlüğü, "Dünya Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri"
http://www.pigm.gov.tr/ham_petrol_ve_dogal_gaz_rezervleri.php, 10 Haziran 2007.

Doğal Gaz Boru Hattı Projesi de doğu-batı enerji koridoru politikamızda önemli bir yer tutmaktadır⁵⁴.

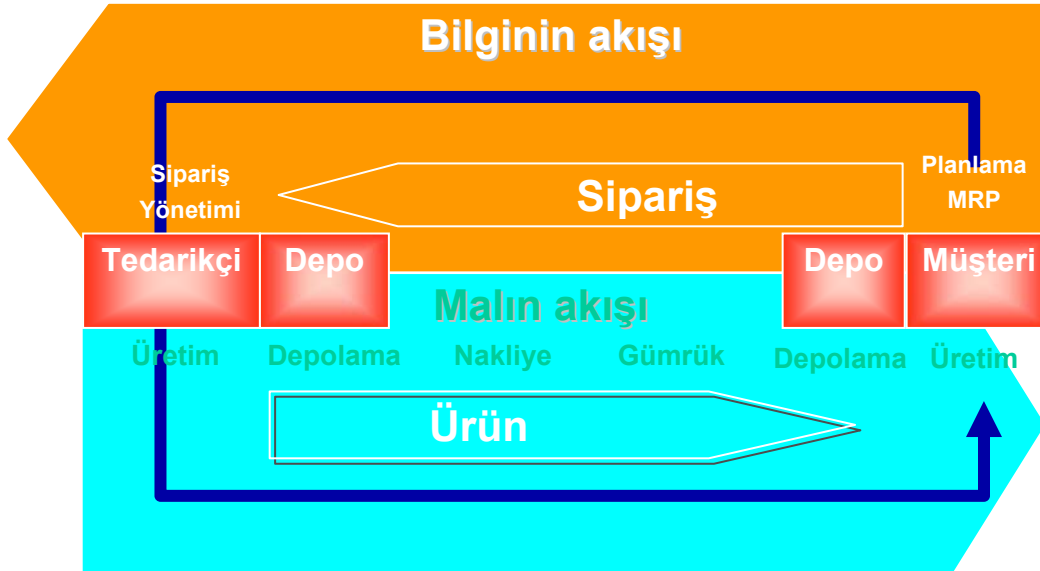
16 milyar m3 Rus doğal gazını Karadeniz altından Türkiye'ye taşıyacak Mavi Akım projesi, Türkmenistan'dan başlayarak Hazar Denizi altından Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden geçerek Türkiye'ye ulaşacak Türkmen gazı projesi ve 10 milyar m3 kapasiteli İran-Türkiye doğal gaz boru hattı projesi de Türkiye'yi uluslararası taşımacılıkta önemli konuma taşıyacak projelerdir.

⁵⁴ Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı."2006 Yılı Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Faaliyet Raporu". Ankara:2006

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM LOJİSTİK

3.1. Lojistik Tanımı ve Kapsamı

Lojistik kelimesi ilk olarak kullanıldığı askeri alanda , “Muharip unsurlara strateji ve taktiğine uygun ve gerekli olan ikmal maddeleri ile hizmet desteğini sağlamak için yapılan faaliyetlerdir” şeklinde tanımlanır. Yani askeri lojistikte malzemenin (silah) yanı sıra asker (insan), barınma, yiyecek-içecek, bakım-onarım vb hizmetler de entegre bir şekilde verilmeğe çalışılır. Sivil anlamda lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, ham maddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru taşınmasının, depolanmasının, planlanması uygulanması ve kontrol edilmesidir. Lojistik, üretim noktası ile tüketim noktası arasında fark olduğu sürece daima söz konusu olabilecek bir kavramdır.



Şekil 11:Lojistikte Bilgi ve Ürün Akışı

Kaynak: Yıldıztekin, Atilla. “21. Yüzyılın Yeni Sektörü: Lojistik”. Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi Lojistik Konferansı

Lojistik, istenilen zamanda istenilen ürün ve hizmetleri istenen yerde bulundurmak durumundadır. Lojistiğin gelişim sürecine baktığımızda ilk olarak kanal yönetimiyle başlanmıştır. Lojistik kanal yönetiminden günümüze dek birçok aşamalardan geçerek talep yönetimine ve maliyetin minimuma indirilmesine odaklanan yapılara doğru gelişmektedir.



Şekil 12:Lojistiğin Gelişimi

Kaynak: Gürdal, Sehavet. "Lojistik Vizyon 2004". Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi Endüstri Mühendisliği, 30 Kasım 2004.

Tüm bu süreçler ışığında amaç olası en düşük toplam maliyetle " Bütünleşik tedarik Zinciri" oluşturmaktır. Diğer bir deyişle, " Tedarik-Üretim-Pazarlama/Satış" üçgeninde bütünleşik değerlerin yaratılmasına yönelik bir sürecin oluşmasıdır. Bütünleşik değerler ise müşterilerin değerler sistemiyle bütünleşen değerlerdir. Bu açıdan değerlendirildiğinde lojistik;

- ✓ Minimum toplam maliyetle müşteri yaratmaya yardımcı olacak " Hizmet Politikasının Geliştirilmesi"

- ✓ Uygun üretim ve pazarlama işlemleriyle “müşteri gereksinimlerinin karşılanması” ya da müşterinin hizmet beklentisiyle firmanın katlanacağı maliyetler arasında “dengenin sağlanması” konularına odaklanma zarureti içinde olan bütünlük bir yapıdır.

Bu nedenle gerçekten bir lojistik firmasından söz edebilmek için ardışık yada birbirine değen en az üç faaliyetin yapılması ve lojistik şemsiyesi içinde birden fazla faaliyetin yapılması gerekir.

Tablo 28
Lojistik Ana ve Destek Faaliyetler

ANA FAALİYETLER	DESTEK FAALİYETLER
Müşteri Hizmetleri	Depo/Dağıtım Merkezi Yer Seçimi ve yerleşimi
Taşıma ve Trafik Yönetimi	Dökümantasyon Akışı
Depo/Depolama Yönetimi	Üretim planlama
Envanter Yönetimi	Ürün/Envanter Akışı
Talep Yönetimi	Yedek Parça Satış Sonrası Destek
Sipariş Yönetimi(Bilgi iletişimi ve sipariş işleme)	Geri dönüşüm, Tersine Lojistik
Elleçleme	Sigortalama, Gümrükleme

Tablo 28’de izlenebileceği gibi, lojistik işlevleri içinde taşıma, depolama ve elleçleme en önemli operasyonel faaliyetler olup ayrıca en yüksek lojistik maliyetler yaratan işlemlerdir. Tablo 28’de belirtilen her bir lojistik faaliyet diğerini etkileyecek, maliyetleri değiştirecek alanlardır. Bu nedenle lojistikte verimlilik için, lojistiğin sistematik olarak yönetilmesi gerekir.

Lojistik daha çok üretimi tamamlanmış, paketlenmiş mamuller üzerinde yoğunlaşmakta, üretim öncesinde ise daha çok malzeme yönetimi bağlamında hammadde/parçaların satın alınması, taşınması, depolanması/stoklanmasını içermektedir. Üretim sonrasında dağıtım merkezlerinin devreye girmesiyle geleneksel lojistik faaliyetler,

müşteri isteklerine göre bütünleşik (birbiriyle bağlantılı duruma getiren) hizmet odaklı hizmetlere dönüşmüştür. Bu ise 3.parti lojistik işletmelerinin dünyada olduğu gibi Türkiye’de de hızla artmasına yardımcı olmuştur. İşlevler kendi içerisinde de ayrılarak farklı alanlarda uzmanlaşmayı gerektiren müşteri taleplerine göre bir yapılanmayı gerektirmiştir. Örneğin, önceden sadece depolama yada nakliye hizmeti veren bir firma bütünleşik hizmet vermek zorunda kalmıştır. Çünkü müşteri, karşısında birden fazla kişi birden fazla firma görmek yerine ihtiyaca tam hizmet verebilen bir firma görmek istemektedir⁵⁵.

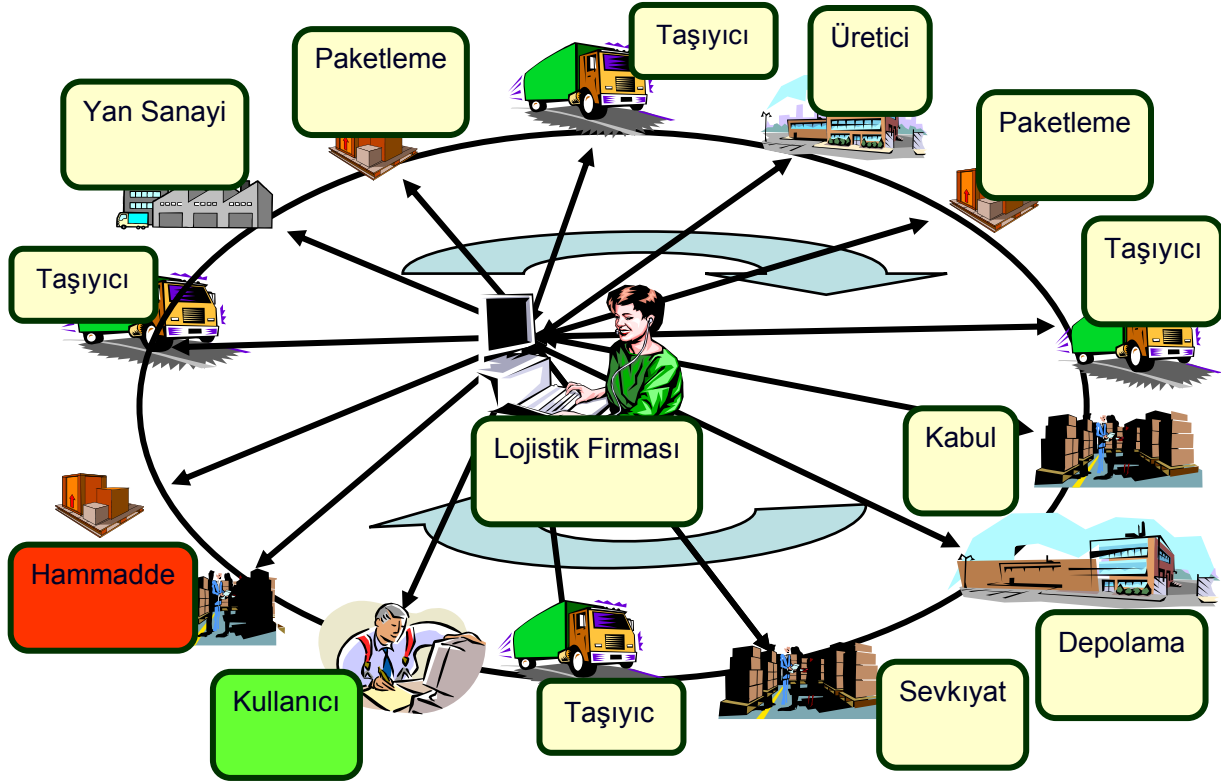
Türkiye’de lojistik kavramı birçok yerde kavram kargaşası yaşamaktadır. Örneğin sadece nakliye ya da depolama işlevi yapan firmalar bugün kendini lojistik firması diye tanımlamaktadır. Bu yanlış bilgilenmenin ülke çerçevesinde biran önce düzeltilmesi gerekmektedir

Depolama; belirli nokta/noktalardan gelen ürünlerin/yüklerin teslim alınıp, belirli bir süre korunup, belirli nokta/noktalara gönderilmek üzere hazırlanmasıdır. Depolama süresinin uzunluğu depoları farklılaştırır. Depolama süresinin uzun olduğu yerlere depo denirken, süre kısaltıkça bu yerlere “Dağıtım Merkezi” , daha da kısaltıkça aktarma merkezi denir. Depolama esas olarak kontrol, teslim alma, yerleştirme, sayım, toplama, kontrol ve gönderme faaliyetlerini kapsar. Üretim ve tüketim hızları arasında fark olduğu sürece depoculuk her zaman var olacaktır.

Nakliye; ürünlerin/yüklerin belirli bir noktadan alınıp belirli bir noktaya götürülmesi/taşınmasıdır. Bu taşıma karayolu, deniz/su yolu, havayolu, demiryolu veya boru hattı kullanılarak yapılabilir. Yükün teslim alınma ve teslim edilme noktaları arasında, bu yollardan birden fazlasının kullanılması şeklinde yapılan taşımacılığa kombine taşımacılık denir. Ro-Ro(kara+deniz), Ro-La(kara+demir) bu taşımacılığa ait örneklerdir.

⁵⁵ Cem Sankaya, - Yurtiçi Lojistik Genel Müdürü- “ Lojistik Faaliyetler” konulu görüşme, İstanbul:10 Mayıs 2007.

Lojistik, depo ve nakliye tanımlarından da görüldüğü gibi nakliye ve depo lojistik içinde yer alan kavramlardır, tek başlarına lojistiği asla temsil edemezler.



Şekil 13: Lojistik İşleyiş

Kaynak: Yıldıztekin, Atilla. "21. Yüzyılın Yeni Sektörü:Lojistik". Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi Lojistik Konferansı

3.2. Lojistikte Amaç

- Hızlı yanıt (Siparişten Teslimata olan Süre)
- En az stok
- En az maliyet (Yüklerin Birleştirilmesi, Konsolidasyon, Verimlilik)
- Kalite (Hasarsızlık, Performans)
- İzlenebilirlik (Yük, Araç, Kap Takibi)
- Sürdürebilirlik (Yaşam Çevrim Desteği, Yedek Parça, Ambalaj Malzemesi ve Hurda Geri Toplama, Çevresel Duyarlılık)

3.3. Lojistiğin Yarattığı Katma Değer

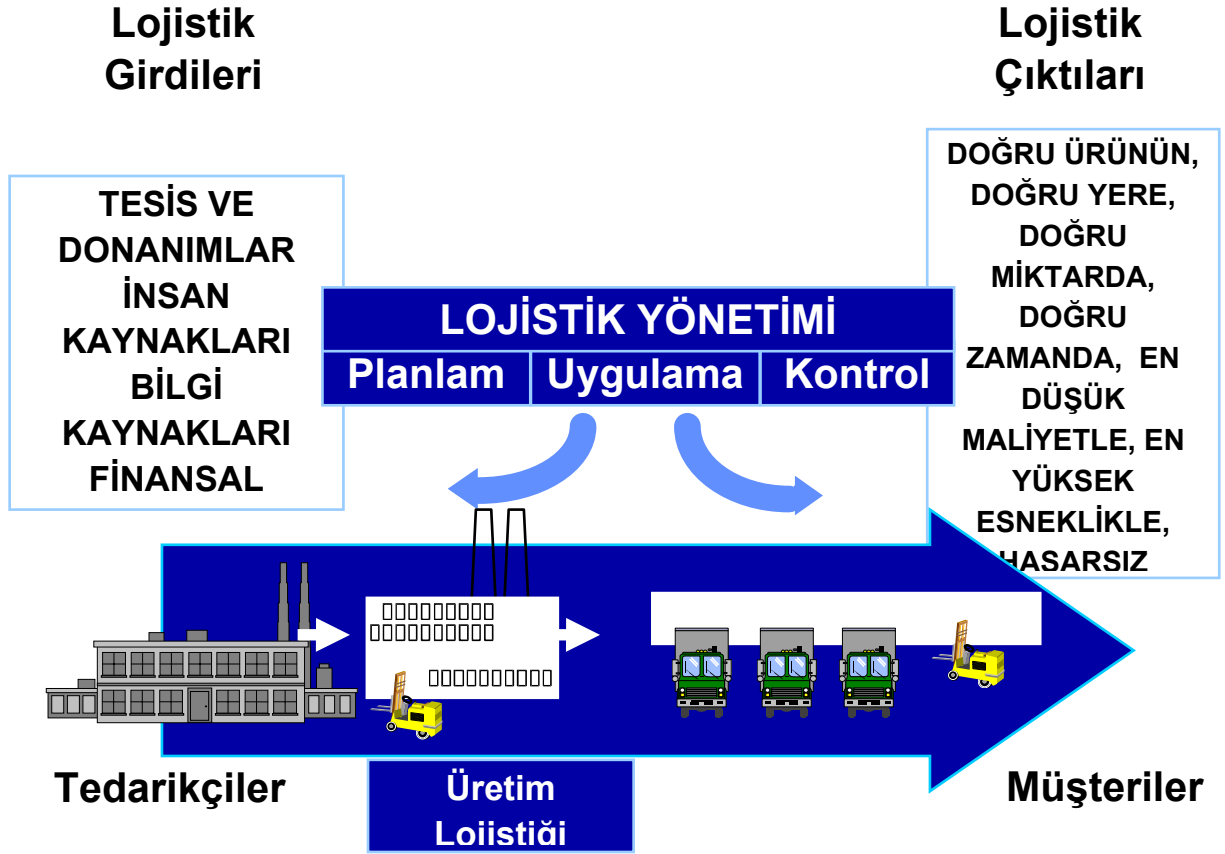
- Uzun süreli iş garantisi (Amorti edilmiş yatırım).
- Hatası minimize edilmiş operasyon (Sigorta giderleri)
- Uygun kapasite ile çalışma (Birim maliyette azalma).
- Planlanmış operasyon (Yüksek verimlilik, Kar artışı).
- İyileştirme olanakları (Kapasite artışı, Kar artışı).
- Daha az müşteri şikâyeti (Zaman tasarrufu, sağlıklı ilişkiler).
- Sektörel bilgi birikimi (Yeni müşteriler, Ciro artışı).
- Raporlama ve planlama ile pro-aktif servis hizmetleri.
- Dağıtım merkezlerinin getirdiği ilave iş olanakları.
- Dönemsel değişikliklere daha rahat uyum.
- Tekrarlanan işlerde azalma (Maliyetlerde azalma)

3.4. Lojistik Temel Gereksinmeler

- Ölçek büyüklüğü
- Sürekli hareket
- Tüketim merkezlerine yakın dağıtım merkezleri
- Hammaddeye yakın üretim merkezi
- Üretim noktalarına yakın JIT konsolidasyon merkezleri
- Uzak mesafe büyük ölçekli taşıma
- Kısa mesafe Milk Run sistemi taşıma
- Sürecin tamamında on-line kontrol
- İki yönlü verim artışı
- Mevsimsel sapmalara karşı farklı ürünler
- İnsan gücü yerine otomasyon
- Sürekli verim artışı

3.5. Lojistik Yönetimi

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals - CSCMP) Lojistik Yönetimini şu şekilde tanımlamaktadır: “Müşteri gereksinmelerini karşılamak üzere, üretim noktası ve tüketim noktaları arasındaki mal, hizmet ve ilgili bilgilerin ileri ve geri yöndeki akışları ile depolanmalarının etkin ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması ve kontrolünü kapsayan tedarik zinciri süreci aşamasıdır.”



Şekil 14:Tedarik Zinciri

Kaynak: Tanyaş, Mehmet. "Türkiye Lojistik Sektörü İçin Strateji ve Çözüm Önerileri". Ankara: Atılım Üniversitesi, 2006.

Tedarik zinciri yönetimi, bütün olarak tedarik zincirinin ve birim şirketlerin, uzun dönem performanslarının artırılması amacıyla, bir kurum içindeki iş kolları arasında, bilinen iş fonksiyonlarının ve aralarındaki uygulamaların sistematik ve stratejik koordinasyonudur.

Özellikle 90'lı yıllardan sonra müşteri değerinin artması, hız ve maliyet avantajının ön plana çıkması, lojistikte kalite ve değer beklentisinin artması ve de yüksek finansal performans beklentileri tedarik zincirine geçişi hızlandırmıştır. Müşteri taleplerini, etkin satın alma, üretim ve dağıtım ile bütünleştirebilen işletmeler tedarik zincirinde başarılı olmaktadır. Birçok uluslararası şirketin başarılı olmalarının temelinde talep ya da arzda,

beklenmedik zamanda oluşan değişimlere hazırlıklı olup anında yanıt verebilmeleri yatmaktadır.

Tedarik zincirinde amaç, sistemin tüm performansını arttırmaktır. Bunun için sistemde yer alan her bir işletmeninde kendi içerisinde performansını yükseltmesi gerekmektedir. Çünkü tedarik zincirinin özünde 'daha iyi gelecek için daha iyi performans' düşüncesi yer almaktadır⁵⁶.

Lojistik ile tedarik zinciri yönetimi arasında şöyle bir fark vardır, lojistik ürünleri olması gereken yere ulaştırmak için taşıma, depolama, gümrükleme vb. faaliyetleri entegre bir şekilde gerçekleştirir.

TZY bu süreci, tüm şirket faaliyetlerini ve zincirin diğer şirketleriyle olan ilişkilerini kapsayacak şekilde organize ederek daha ileri aşamalara götürür. TZY' de en önemli sorun karmaşıklığıdır. Karmaşıklık, değişkenlik ve belirsizliklerden kaynaklanır. Karmaşıklığın zincire yansması zincirdeki işletmeler arası malzeme ve bilgi akışlarındaki sapmalar şeklinde olur⁵⁷.

Karmaşıklığın azaltılması ile tedarik zincirinde;

Maliyetlerin düşürülmesi, performansın yükseltilmesi, yanıt hızının artırılması mümkün hale gelir.

Tedarik Zinciri boyunca zincir karmaşıklığını azaltmak için zincir boyunca;

⁵⁶ Şen, Esin. Kobilerin Uluslararası Rekabet Güçlerini Arttırmada Tedarik Zinciri Yönetiminin Önemi. Ankara: Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, 2006.

⁵⁷ Çancı, Metin ve Murat Erdal. Lojistik Yönetimi, İstanbul:Utikad yayınları, 2003.

- Entegrasyonu ve koordinasyonu artırmak,
- Tahmin, planlama, üretim ve tedarik süreçlerinin senkronizasyonunu sağlamak,
- İzlenebilirliği gerçekleştirmek,
- Süreç ve veri standardizasyonunu oturtmak,
- Otomasyonu yükseltmek,
- Katma değer yaratmayan işlemleri azaltmak,
- Güçlü karar destek sistemleri kullanmak,

gerekmektedir.

3.6. Lojistik Faaliyetler

3.6.1. Müşteri Hizmetleri

Lojistik yönetimde müşteri hizmetlerinin amacı, ilk seferde her şeyi doğru yapmaktır. Bunun özünde müşteri, pazarlama felsefesi, süreç ve malzemelerin çok iyi tanımlanmasıyla varsayılan tüm sistemde toplam kalite anlayışı kapsamında “ Lojistik Performansının Arttırılması” yer almaktadır. Bunun için yönetimin müşteriye bakış açısı çok önemlidir. Siparişin alınmasından teslim edilmesine dek geçen süre içerisinde yapılan işlemler, davranışlar, dokümantasyon, hizmetin birer parçası olarak müşteri zihninde firmayı konumlandırmaktadır.

Lojistikte başarılı olunması;

- Müşteri gereksinimlerinin ve beklentilerinin anlaşılabilmesi,
- Hizmetin somutlaştırılması,
- İşlemlerin tam ve doğru yapılması,
- İstenen değişikliklerin zamanında yapılabilmesi,
- Bunu sağlayacak insan gücünün bilgi ve becerisiyle doğru orantılıdır.

Çünkü lojistik, hizmet yapmanın kolay, hissetmenin güç olduğu bir süreçtir. Bu nedenle lojistik kalite düzeyinin arttırılmasında;

- Satışlar
- Siparişler
- Geri dönüşler-İade
- Stoksuzluk
- İptal edilen siparişler
- İptal edilen gönderimler
- Yakın mesafe gönderi/uzak mesafe gönderi
- Yollama/gönderme/yükleme sayısı
- Envanter(stok) devir hızı
- Çalışan başına işlem sayısı
- Müşteri algılaması(Üçüncü göz)

Performans kriterleri olarak belirlenmelidir. Ancak bunu yaparken her faaliyet kendi içerisinde zaman (ortalama sipariş alma başına harcanan zaman-şikâyet çözümlenmede), güvenilirlik (Ortalama teslim süresi, çalışan başına hata, birim başına gönderme hasar/kayıp/çalıntı oranı, faturalama başına hata oranı), uygunluk (sipariş başına uygun ürün bulunma %'si, stoksuzluk %'si, sipariş başına tamamlama %'si, sipariş başına iade %'si), iletişim(telefon/mail başına harcanan süre, tele satışta görüşme başına satış, yanıt verme oranı, verilen yanıtların müşteriyi tatmin etme oranı) da göz önüne alınmalıdır⁵⁸.

⁵⁸ Çancı, Metin ve Murat Erdal. Lojistik Yönetimi, İstanbul: Utikad yayınları, 2003.

3.6.2. Taşıma

Taşıma, işletmenin lojistik faaliyetlerinde görünebilirlik unsuru taşıyan tek işlemdir. Genel anlamda ürünlerin hareketini sağlamak ve kısa süreli depolamaya yardımcı olmaktadır. Taşıma hem maliyetli bir iş hem de çevresel, finansal, zamansal kaynakları fazla kullanan bir lojistik işlemdir. Yapılan bir çalışmada (ABD), 2003 sonrasında yaşanan maliyet artışlarıyla birlikte (yakıt, sigorta, navlun, ekipman, personel vb.) kapasite sorunlarının da yaşanması, karayolu taşımacılığı yapan firmalar için büyük sorunları da beraberinde getirdiği belirtilmektedir. Ayrıca taşınan paketli ürün oranının da %70 artmasıyla birlikte yol, araç, ekipman, liman, havaalanı, demiryolu altyapı vb. alt sorunları da birlikte getirmiştir. Türkiye’ de lojistik işlevlere bakıldığında bu işlevlerin yaklaşık % 30 unu taşıma işlevi kapsamaktadır. Lojistik’te taşımacılığın önemli bir bölümü kargo sektörü ile yapılmaktadır. Aşağıdaki iki alt bölümde öncelikle taşıma modları ve lojistik için önemli bir fonksiyon taşıyan kargo sektörü kısaca incelenecektir.

Tablo 29
Sektörel Lojistik Hacmi

Sektörel Lojistik Hacmi(Taşınan Ürün Miktarı	%
Otomotiv	7,4
Elektronik	6,6
Alet, Edavat	4,9
Tüketim Malları	29,8
Gıda	21,7
Sağlık Ürünleri	7,9
Endüstriyel Ürünler	21,7

Kaynak: Selahattin Doğan, Utikad Yönetim Kurulu Üyesi, " Türkiye’de Lojistiğin Sektörel Hacmi Nedir?" konulu görüşme, İstanbul: 23 Mayıs 2007.

3.6.2.1. Taşıma Modları

Taşıma karayolu, su yolu ve boru hattı ya da bunların birlikte yapıldığı intermodal biçimde olabilir. Intermodal taşıma tek yüklemeyle ve aynı taşıma birimi içinde ürünlerin ellenmeden, birden çok taşıma yöntemleri ile taşınması olarak tanımlanmaktadır. Bunda konteynır taşımacılığı veya treylerin hiç açılmadan kara yolu, demiryolu veya deniz yolu ile taşınması kastedilmektedir. Hedef yüklemede ağız kapatılan ünitenin teslim yerinde açılmasıdır. Boş konteynırın, boş treylerin içinde bir ürün olmadan taşınmasına, içlerinde ürün olmadığı için intermodal adı verilememektedir.

Multimodal taşıma ise ürünlerin en az iki farklı taşıma yöntemi ile taşınması olarak tanımlanmıştır. Birleşmiş Milletler Uluslararası Multimodal Taşımacılık konvansiyonunda da bu tanıma, bir ülkeden farklı bir taşıma sistemi ile yüklenip diğer ülkeden başka bir taşıma yöntemi ile teslim edilmesi eklenmiştir. Bu tanımla intermodal taşımacılık multimodal taşımacılığın özel bir uygulaması haline gelmiştir⁵⁹.

Birçok ülkede karayolları ağırlıklı taşıma yapılmaktadır. Çünkü karayolu taşımacılığı, üretim noktalarından tüketim noktalarına dek aktarmasız ve hızlı taşımaya olanak sağlaması nedeniyle diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Ayrıca karayolu taşımacılığı diğer sektörlerle de yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu olumsuz etkileyen bir hizmet türü konumundadır.

Havayolu taşımacılığı ise, zamanında teslim, hızlı teslim edilebilme kolaylığı sağlaması nedeniyle son dönemlerde yoğun kullanılmaya başlanmıştır. Özellikle bozulabilir, kıymetli eşya, elektronik, sağlık, dayanıksız tüketim mallarında Doğudan Batıya olan mal akışının da hızlanması, Avrupa- Amerika arasında lojistik trafiğinin artması firmaları ve ülkeleri önlem almaya zorlamıştır.

⁵⁹ Cem Sarıkaya, - Yurtiçi Lojistik Genel Müdürü- “ Taşımacılıkta taşıma yöntemleri nelerdir?” konulu görüşme, İstanbul:10 Mayıs 2007

Taşımanın bir diğer işlevi de trafik yönetimidir. Trafik yönetimi, taşıma araçlarının/ekipmanlarının programlanması(hangi araç hangi güzergâhta gidecek vb.), hasar ve kayıpların yönetilmesi, en düşük birim taşıma maliyetinin belirlenmesi ve verilmesi (pazarlık oranı), ürün-taşıma araç ve tip uyumluluğunu kapsamaktadır. Burada en önemli unsur, trafik yönetiminden sorumlu olan yöneticinin taşıma oranını belirlemesi ve bunu verilecek hizmetle birleştirerek pazarlık becerilerini de kullanarak müşterilere en etkin çözümü sunabilmesidir.

3.6.2.2. Türkiye’de Lojistik Sektörün Aktif Bir Kolu: Kargo

Bu bölümde kargo işletmeciliği ile ilgili bilgilere ve lojistik tedarik zinciri içerisinde kargo işletmelerinin yerine, Türkiye’de kargo işletmeciliğinin gelişimine, ekonomik ve ticari hayattaki yerine değinilecektir.

Türkiye’de ilk kargo işletmeleri 1982 yılında faaliyet göstermeye başlamıştır. Daha önceleri bu işlevi nakliyat ambarları yerine getirmekte, bazı nakliyat ambarları paket servisi adı altında küçük ağırlık ve hacimde ürün taşımacılığını ambar taşıma sürelerinden biraz daha kısa sürede teslimat yaparak sağlamakta idiler.

Gelişen ekonomik değerler, insan ve mal hareketinin fazlalaşması, birçok konuda olduğu gibi bu konuda da Avrupa uygulamalarının örnek alınması sonucu 1982 yılında ilk kargo şirketi 2 şube ile çalışmaya başladı.

Artan talepler, kargo işletmelerinin bilinirliğinin artması, hızlı olarak yaşanan göç ve şehir nüfuslarının artması, üretim merkezlerinde ve özellikle İstanbul merkezli ithalatçı firmaların hızlı artış göstermesi, ürün çeşitliliğinin fazlalaşması, bu artan ürün çeşitliliğine göre talepte büyük artışlar olması, büyük alışveriş merkezlerinin, süper marketlerin, hiper marketlerin sayılarında meydana gelen artışlar sonucu ticari hayatta büyük hareketlilik ve mal sirkülasyonunda hızlanma olması, kargo şirketlerinin gelişiminde önemli bir rol oynadı.

Firmalar artan ürün çeşitliliği ve artan talep karşısında geleneksel davranış ve ticari teamül şekli olan stoklu çalışma için kaynaklarını kullanmakta zorlanmaya, ve yeterli ürün stoku için kaynak ayırmada güçlüklerle karşılaşmaya başladılar.

Ticari yaşamda arz ve talep ne kadar önemli ise bu arz ve talebi dengelemek için ürün hareketi de o derecede önemlidir. Rekabet ortamında büyük arz merkezlerinde ürününü en hızlı biçimde yer almasını sağlayabilen işletmeler rakiplerine göre avantaj sağlamaya başladılar.

Karşılıklı gelişen bu durum işletmelerin sermayelerini stok olarak değerlendirmeleri yerine başka yatırımlara yönltilmesini beraberinde getirdi. İlk kurulan kargo işletmesinden kısa bir süre sonra bu sektörde başka firmalarda kurulmaya başladı.

Gerek Avrupa'da gerekse Amerika'da "Kargo İşletmesi" adı altında bir sektör bulunmamakla birlikte benzer hizmetleri veren hızlı taşımacılık yapan kurye firmaları bulunmakta ve bu işlevlerini uluslararası boyutta sağlamaktadırlar.

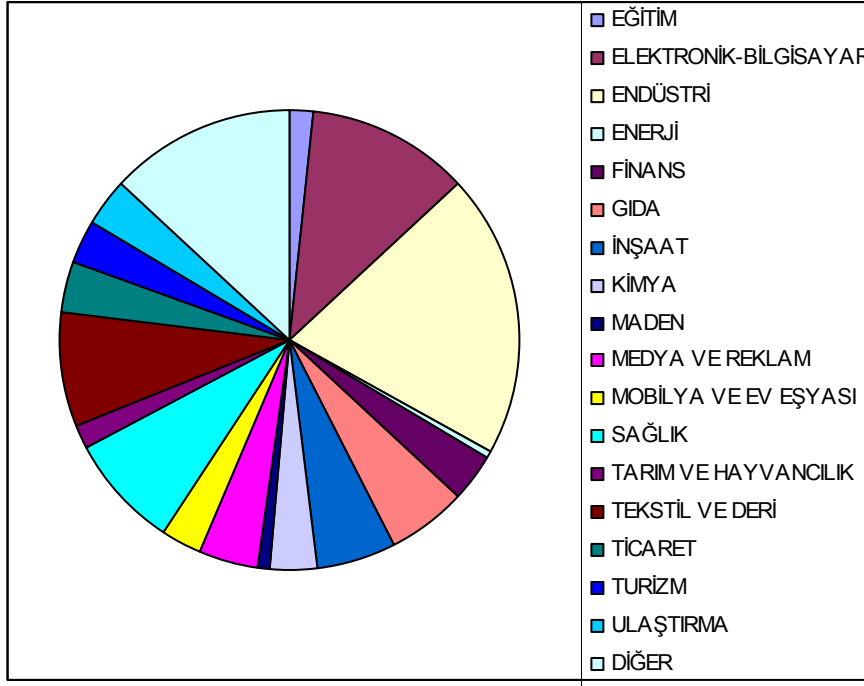
Bu hizmeti sağlayan firmalar devasa oluşumlar meydana getirmişler, buldukları ülkeler dışında da çok önemli konumlara gelmişlerdir. Örnek olarak Fedex, DHL, UPS, TNT, Geo Post verilebilir.

Lojistik tedarik zinciri içinde, sıralamada ürün ham maddesinin temin edilerek ürün üretim merkezine taşınması, üretimi takiben gerek yurt içinde gerekse ithalat veya ihracat olarak hareketinde taşımacılık tüm modları ile en önemli yeri tutmaktadır.

Bu bakımdan ürünün nihai tüketiciye ulaşmasına kadar üretim, depolama, taşıma ve nihai tüketiciye sunuma kadar olan süreçte Türkiye için dikkate aldığımızda en önemli halkalardan birisi kargo işletmeleridir.

Ticari işletmelerin nihai tüketiciye ulaşmada birinci tercih olarak kargo işletmelerini seçmelerinin sebebi muhtelif bölümlerde vurguladığımız gibi hızlı taşımacılık, kaliteli hizmet, asgari kayıp ve hasar oluşmaması en önemli etkindir.

Bu çerçeve içerisinde hızlı bir gelişim gösteren kargo sektörünü tercih eden sektör gruplarını incelediğimizde kargoyu sözleşmeli firma olarak sabit kullanan firmaların ağırlıklı olarak dağılımlarını aşağıdaki grafikte görmekteyiz.



Şekil 15: Sektörel Bazda Kargo Kullanım Oranları

Kaynak: Yurtiçi Kargo A.Ş. Kargo Operasyon Bölüm Araştırması

Kargo sektörünün nihai tüketiciye ulaşımda çok önemli bir halka teşkil ettiğini yukarıda yer alan ve domestik taşımacılıkta kargo işletmelerini tercih eden sektörlerden de görmek mümkündür. Reel Ticari yaşamda taşımacılık için birinci sırada kargo işletmelerinin tercih edilmesi, gelişen bu sektörün belli başlı büyük işletmelerinin de hızla büyüdüklerini göstermektedir.

Halen faaliyetlerine devam eden önemli kargo şirketlerinin bu sektörde sahip oldukları bölge müdürlükleri sayıları, transfer merkezi sayıları şube, araç ve çalışan sayıları aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 30
Yurtiçi Taşımacılıkta Kargo İşletmelerinin İncelenmesi

Kargo İşl. Adı	Bölge Sayısı	Aktarma Sayısı	Şube Sayısı	Araç Sayısı	Çalışan Sayısı	Uçak Sayısı	Günlük Gönderi(Adet)
Yurtiçi Kargo	16	30	637	2268	10000		300 Bin
Aras Kargo	29	27	537	2500	7500		180 Bin
Mng Kargo	18	26	525	1300	5500	18	150 Bin
Express Kargo	19	12	275	980	4000		100 Bin
Sürat Kargo	37	23	390	700	3000		70 Bin
Toplam	119	118	2364	7748	30000	18	800 Bin

Kaynak: Selahattin Doğan, Utikad Yönetim Kurulu Üyesi, "Türkiye'deki Kargo İşletmelerinin Kapasiteleri Nedir?" konulu görüşme, 25 Mayıs 2007.

Tablo 30' da yer alan kargo işletmeleri toplamı yaklaşık olarak kargo piyasasının % 90'nını kapsayan işletmelerdir. Bu piyasada %10 civarında paya sahip olan küçük ölçekli 8-10 kargo şirketi daha bulunmaktadır. Tablo 30' da diğer çarpıcı bir örnek de Türkiye'nin en önemli sorunlarından biri olan istihdam sorununa kargo firmalarının önemli katkılarıdır. Yaklaşık 30000 kişiye istihdam sağlanmaktadır. Bu sayılara kargo işletmelerinin sözleşmeli olarak önemli adetleri bulan araçlarda istihdam edilen personel dâhil edilmemiştir.

Kargo işletmelerinin organizasyonel yapılanmasında ülke genelinde belirli noktadan en geniş bölgeye servis sağlama imkânı olan yerleşim birimlerini seçildiğini, hemen her kargo şirketinin merkezlerinin İstanbul'da olduğunu, Ankara, İzmir, Adana, Antalya, Trabzon, Samsun, Erzurum, Sivas, Bursa, Gaziantep, Diyarbakır, Denizli, Kocaeli Düzce, Eskişehir, Afyon, Aksaray, Balıkesir, Malatya, Mersin, Merzifon gibi yerleşim birimlerinde transfer merkezleri kurduklarını görmekteyiz⁶⁰.

Transfer merkezi kurulan bölgeleri irdelediğimizde ve çalışma alanlarını birleştirdiğimizde Türkiye geneline hizmet verilebilecek bir düzenlemenin gerçekleştirildiğini görebiliriz.

Bu örgütlenme ve yapılanma sonucu en hızlı ulaşım kargo işletmelerince yapılabilmektedir. Firmalar üretim merkezlerine, uzaklıklarına göre 600 km'ye kadar mesafede bulunan yerlerden isteklerini 24 saat içerisinde, daha uzak mesafelerde ise 48 saat içerisinde teslim alabilecek duruma ulaşmışlardır. Bu yaşanan hızlı ve en az hasar ve hata ile yapılan taşımacılık da işletmelerin gereksiz stok yapmaları için sermaye aktarılmasına gerek bırakmamaktadır.

Tablo 31'de şuan kargo işletmeleri arasında lider olarak gösterilen kargo şirketinin 2003 ile 2006 yılları arasındaki bir takım istatistikleri verilmektedir. Tablo 30'da ülkeyi saran kargo ağının yerleşimini görmekteyiz, 2003 yılları ile 2006 yılları arasında kat edilen km %84 oranında artmaktadır, taşınan yük ise bu yıllar arasında %65 artmaktadır, bu veriler Türkiye'de % 93 oranında yapılan yük taşımacılığını kanıtlar niteliktedir.

⁶⁰ **Kaynak:** Selahattin Doğan, -Utikad Yönetim Kurulu Üyesi- "Kargo İşletmelerinin Türkiye'deki yapılanması Nasıl Olmuştur ?" konulu görüşme, İstanbul: 23 Mayıs 2007.

Tablo 31
Kargo Firmasına Ait İstatistiksel Bilgiler

	2003	2004	2005	2006
Aktarma Sayısı	28	29	30	30
Şube/Birim Sayısı	543	583	585	637
Dağıtım Şube Aracı(5 Tondan az)	841	1087	1443	1549
Hat Aracı(5 Tondan fazla)	490	508	683	719
Toplam Araç Sayısı	1331	1595	2126	2268
Toplam Sefer Sayısı	108.100	136.200	147.300	156.700
Kat edilen Km	70000000	92000000	107000000	129000000
Taşınilan Yük(kgds)	406.500.000	495.000.000	575.500.000	672.000.000
Kaza Sayısı	101	187	143	95
Araçlar için Harcanan Yakıt(lt)	2.768.000	3.080.000	2.930.000	2.650.000

Kaynak: Yurtiçi Kargo Operasyon Bölümü, 18 Mayıs 2007.

Türkiye genelinde kargo sektörünün yıllık ciro potansiyeli yaklaşık 500 milyon Eurodur. Sektörde büyümenin işletmelere göre % 15 ila % 25 arasında büyüme gösterdiği gözlemlenmektedir.

3.6.3. Envanter Yönetimi

Envanter, üretimi istenen düzeyde tutmak, teslim ve satışı istenen özelliklere göre gerçekleştirmek amacıyla malzeme, materyal, yarı işlenmiş ve tamamlanmış ürün mevcudunun elde bulundurulmasıdır. Envanter politikası doğrudan işletmenin tedarik zinciriyle ilintilidir. Çünkü müşteri/pazara doğru mal akışında hangi noktalarda hangi miktarda ürünün bulundurulacağı önemli bir sorundur. Envanterin fazla olması gibi eksik olması ya da gereken koşullarda saklanmaması ek maliyet unsuru olarak oluşmaktadır. Bu nedenle pazarlama ile bağlantılı olarak müşteri taleplerine (ürünün satış zamanı) göre envanterin istenen düzeyde tutulması envanter yönetimindeki en önemli sorundur. Pazarlama planına bağlı olarak envanter düzeyleri de itme (push) ve çekme (pull) stratejilerine göre düzenlenmelidir. İtme stratejisi, üreticinin kendi envanter yükünden kurtulmak amacıyla envanterini toptancı, perakendeci gibi araçlara yüklemesidir. Beyaz eşya sektöründe genelde uygulanan bir stratejidir. Çekme stratejisi ise, müşteri talebinin durumuna göre aracının ihtiyaç duyacağı ürünleri üreticiden talep etmesidir⁶¹.

Envanter yönetimi özetle;

- Hangi ürün/ürün gruplarının envantere alınacağı,
- Ne zaman sipariş verileceği,
- Verilecek sipariş miktarının ne olması gerektiğinin belirlenmesini içermektedir.

⁶¹ Cem Sarıkaya, - Yurtiçi Lojistik Genel Müdürü- “ Envanter Yönetimi Nedir?” konulu görüşme, İstanbul:10 Mayıs 2007.

3.6.4. Depolama ve Dağıtım Merkezleri

Depolamanın temel görevi, ürünlere zaman yararı ve fiziksel dağıtımın ekonomik güvenilirliğini sağlamaktır. Çünkü depolama beklenmedik zamanda ve istenen miktarlardaki talebin karşılanması fırsatı yaratır. Bu nedenle işletmenin herhangi bir kayba uğramaması için sağlıklı depolama sistemini oluşturması zorunludur. Fiziksel bir birim olarak düşünüldüğünde statik işlevleri olan depo, fonksiyonel dinamik bir yapıya sahiptir. Nitekim günümüzde ürün ve malzemelerin müşterilere ulaştırılması ve çoklu tedarik zincirleri arasındaki bilgi akışının eşgüdümlü yürütülmesi gerekliliği depo ve depolamaya daha farklı bir rol yüklemiştir. Özellikle 2000'li yıllarda gıda, sağlık, elektronik, kimya ve paketli/ambalajlı ürün lojistiğinin dünya genelinde artması, depo/depolamaya olan gereksinimi arttırmış ve 3.parti lojistik firmalarına olan gereksinimi hızlandırmıştır. Üreticileri, distribütörlerin ve perakendecilerin yoğun depo kullanımları, alan, iş gücü, bilgi ve maliyetler arasında dengeleme yapmayı zorunlu kılmıştır.

Geleneksel yönetim anlayışına göre yalnızca ürünlerin saklandığı yer olan depo ve depolama işlemleri, günümüzde farklı bir anlayışla tüketici/müşteri taleplerinin üreticileri yönlendirmesi ile tedarik zinciri içerisinde pazarlamaya yardımcı bir süreç kabul edilerek yönetilmektedir. Bu nedenle depo kaynak sağlayıcı bir göreve sahiptir. Özellikle perakendecilikte tüketici gereksinimlerine göre perakendecinin kendi perakende ağını desteklemesi açısından kritik bir öneme sahiptir. Diğer yandan üreticilerin artan depolama ve gönderme maliyetleri, insan gücü yoğun operasyonlar yerine katma değerli hizmetlere olan gereksinimlerini de giderek daha da arttırmaktadır.

Ayrıca teknolojinin gelişmesi de bu anlayışın değişmesine yardımcı olmuş, geleneksel depolar yerini dağıtım merkezlerine bırakmıştır. Dağıtım yerleri sadece ürünlerin saklanacağı yer olmayıp, sipariş alma-işleme, yollama, envanter kontrol ve faturalama vb. pek çok işlevi kapsamaktadır. Bu açıdan bakıldığında depolar, değişik

Üretici ve satıcılardan alınan siparişleri toplayıp gruplandırarak geçiş noktalarından ekonomik biçimde ürünlerin akış kolaylığını sağlamaktadır.

Dağıtım merkezleri temel olarak dört ana işleve sahiptir ve bu operasyonlar tedarik zinciri içerisinde lojistik hizmetlerin değer kazanmasına yardımcı olur;

- Toplama/Yığma (rnlerin stoklama ya da çapraz sevkiyat amacıyla alınması)
- Tasnifleme (Aynı tipteki ürünleri bir araya koyma)
- Ayırma (Siparişlere göre ürün ayırma)
- Çeşitlendirme (oklu ürün gruplarıyla müşteri siparişi oluşturma)

Söz konusu dağıtım işlevleri, depolama faaliyetleri ve depolama kaynakları arasındaki ilişki Tablo 32' deki gibi özetlenebilir;

Tablo 32
Dağıtım işlevleri

Kanal işlevi	Fiziksel Faaliyet	Kaynaklar		
		Alan	iş Gücü	Bilgi
Toplama	Alma	Boşaltma yeri	Yük İndiren	Sipariş
Tasnifleme	Palet	Stoklama yeri	Stoklayıcı	Yerleştirme
Ayırma	Seçme	Seçme Yeri	Seçici	WMS
Çeşitlendirme	Toplama/Yükleme	Yükleme Yeri	Yükleyici	Müşteri Siparişi

Kaynak: Maltz,Arnold-De Horatus, Nicole; WERC Report, 2004.

Günümüz dağıtım merkezleri, teknolojik gelişmeye paralel olarak en hızlı ürün hareketi sağlayacak, maksimum iletişim sağlayacak ve depolamanın verimliliğini arttıracak yapıda düzenlenmektedir. Teknolojik gelişmeler hızla depolara uyarlanmaktadır, kullanılan sistemler arasında RF(Radio Frequency), CRT(Cathode-Ray Tube), Barkod, LAN/VAN, EDI, AIDC(Automatic Identification and Data Capture) vb. sayılabilir. RFID 2004' de yapılan bir araştırmaya göre , 3. parti lojistik firmaların %21, imalat sanayinde %39, toptancılarda %30, perakendecilikte %8 oranında kullanılmaktadır.

Depolamada diğer bir önemli konu malzeme aktarımında kullanılacak ekipmanların belirlenmesi ve alan kullanımınıdır. İnsan gücü yanında palet, forklift, konveyör ve konveyör sistemleri, vinç, otomatik sistemler arasında yükleme, boşaltma, çapraz sevkiyat ekipmanları sayılabilir.

3.6.5. Elleçleme

4458 sayılı Gümrük Kanunu'na göre elleçleme deyimi, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri ifade eder. Kanunda yapılan bu tanıma istinaden elleçleme sadece gümrük gözetimindeki eşyanın değil, lojistik sektöründe gerek nakliyede gerekse depolamada çok kullanılan bir eylem haline gelmiştir. Depo içerisinde ürünlerin depo araçları kullanarak istiflenmesi, paketlenmesi, yerleştirilmesi vs.. elleçleme içerisine girer. Elleçleme gerek ürünlerin taşınması gerek depolanması, gerekse de yüklenmesi açısından depo operasyonlarının verimliliğini doğrudan etkilemektedir. Ürünleri kısa süreli olarak depolama alanı içerisindeki hareketlerini bir yandan kolaylaştırırken, diğer yandan maliyetleri etkilemektedir. Bu nedenle elleçlemede hangi sistem kullanılırsa kullanılsın amaç etkinliğin artmasıdır.

Elleçleme ile

- Depolama etkinliğinin artırılması,
- Dolaşım alanının en küçüklenmesi,
- Ürünlerin depoda bekleme süresinin kısalması,
- Depolama alanı içerisinde elleçleme sayısının azaltılması,
- Maliyetlerin azaltılması,
- İnsan gücü kullanımının azaltılması,
- Etkin çalışma koşullarının sağlanması,
- Lojistik hizmet düzeyinin artırılması,

amaçlanmaktadır. Çünkü böylelikle depolama, stoklama alanı, siparişlerin tamamlanması, hazırlanması ve yollanması kolaylaşabilmektedir.

Elleçleme, insan gücü, otomatik sistemler ve yarı otomatik sistemler ile yapılabilir. Depolamada hangi elleçleme sisteminin kullanılacağı firmanın finansal gücüne, deponun fiziksel yapısına, ürünlerin özelliklerine bağlı olarak değişebilmektedir. Özellikle son zamanlardaki elleçleme ekipmanlarındaki teknolojik gelişmeler, işgücü ekipman ve operasyon maliyetlerinin azalmasında ve performansların artmasında önemli bir rol oynamıştır. Elleçlemede kullanılan ekipmanlar, yükleme- boşaltma ekipmanları(dock bumber, dock levelers, doc seals, trailer restranit system), palet, forklift, konveyör, vinç, asmakat, ve otomatik sistemler (AGV's Automatic Guide Vehicles) olarak farklılaşmaktadır. Ürünlerin depoya alınması, stoklanması, üretilmesi-paketlenmesi ve gönderilmesi işlemlerini yapabilen elleçleme ekipmanları ve yazılımları gelecekteki ekipmanlar olarak tanımlanmaktadır.

Elleçlemede kullanılan aletler arasında en çok kullanılan alet palet dir. Ürünün büyük miktarlarda taşınması ve depolanmasına yardımcı olmaktadır. Günümüzde yoğun olarak ahşap paletler kullanılmaktadır. Ancak çoğunun geri dönüşümlü olmaması nedeniyle çok sayıda atıl, hasarlı palet yığını halinde çevre ve görüntü kirliliği yaratmaktadır. Bir diğer sorun ise, bu malzemelerin bünyesinde bulunan çeşitli zararlıların(böcek, bakteri vb.) malzemelerin hareketi ile çok sayıda ülkeye yayılması sonucunda yaşanan sağlık sorunlarıdır. Bu amaçla bu tür malzemelerin kullanılması konusunda ISPM 15 standardı adı altında ahşaptan mamul ambalaj malzemeleri için önemli bir değişiklik öngörülmüştür. Buna göre; ambalajda(ham ambalaj) hiçbir zararlının yada larvasının bulunmaması gerekmektedir. Her ahşap tedarikçisi ve bunu kullananlar ahşabın ISPM 15'e uygun olduğunu kanıtlamak durumundadır⁶².

⁶² Cem Sarıkaya, - Yurtiçi Lojistik Genel Müdürü- " Elleçleme Nedir?" konulu görüşme, İstanbul:10 Mayıs 2007.

Elleçleme konusunda diğer bir husus güvenlidir. Ekipmanların yanlış kullanımından kaynaklanan yıllık kaza oranlarının %6-10 arasında olması sonucunda OSHA(standart) operatör eğitim standartlarını yeniden değerlendirerek 'bu tür ekipmanların kullanımının yalnızca eğitim almış, ehliyetli kişilerce yapılması' zorunluluğunu getirmiştir. Ayrıca üreticilere de araç güvenliğini artırıcı özelliklerin ürüne kazandırılması ve bu konuda elemanlara eğitim verilmesi yükümlülüğünü getirmiştir.

3.6.6. Koruyucu Ambalajlama

Koruyucu ambalajlama lojistik maliyetleri içerisinde önemli bir yere sahiptir. Lojistik amaçlı ambalajlama ürünü koruması yanında taşıma ve bilgilendirme odaklıdır. Üretim bölümü ürünün ebatlarına göre ambalajlama yapmak ve maliyetlerini değerlendirmek durumundadır. Taşıma, çevre vb. açılardan ise, yasal zorunluluklara uygun olmalıdır. Diğer yönden paketleme ürünün ağırlılığını arttırmakta, depolamada daha fazla yer tutmasına ve maliyetlerin artmasına neden olmaktadır. Lojistik açıdan ambalajın birinci görevi ürünün istenen yere kolayca taşınmasını sağlamaktır. Ürünü tam olarak sarmalaması, istenildiğinde kolayca açılıp kapanabilmesi için kullanılan kaplama malzemesinin hafif ve ürünle örtüşmesi gerekir. İkinci bir özellik de ambalajın ürünü korumasıdır. Gerek yurt içinde gerekse yurt dışındaki tüm taşımalarda ürünün hasar almaması gerekmektedir. Hava koşulları, taşıma biçimi ve türü taşımanın ve ürünün güvenilirliliğini etkilemektedir. Ayrıca dış pazarlarda farklı etiketlemenin kullanılması zorunludur. Ortak bir dil olan sembollerin kullanılmasında, ürünlerin hangi koşullarda taşınacağı, elleçleneceği ve depolanacağı, depo içerisinde yerleştireleceği / stoklanacağı konusunda bilgilendirmek amaçlanmaktadır. Aksi halde yanlış işlemler sonucunda ürünün değer kaybetmesi ve maliyetlerin artması söz konusu olabilecektir.

3.7. Bilgi Teknolojilerindeki Gelişmelerin Lojistiğe Olan Etkisi

Ekonomide küreselleşme ve bilgi teknolojilerinde yaşanan gelişme ve bu gelişmelerin yaygın kullanımı yönündeki talep gittikçe artan bir seyir takip etmektedir. Böylece para bilgiyle eş anlamlı hale gelmiş bulunmaktadır. Bilgi teknolojilerindeki bu hızlı gelişme yeni iş tanımlarının da ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Gittikçe daha hızlı bir şekilde küreselleşen dünyada meydana gelen bu değişim, pek tabii olarak lojistik sektöründe de yeni anlayışların ve yapılanmaların ve teknolojik gelişmelerin adapte edilmesine vesile olmuştur. Böylelikle e-lojistik kavramı gündeme gelmiştir. Kavram olarak e-lojistik; taşıma, depolama gibi işlere ait bilgilerin mümkün olan en kısa zamanda ve güvenilir bir biçimde müşteriye çeşitli vasıtalar aracılığıyla elektronik ortamdan faydalanılarak iletilmesi işidir.

Burada da en önemli nokta bilgi paylaşımıdır. Bütün bu işlerin doğru bir şekilde yerine getirilmesi iyi bir bilgi paylaşımı yönetim sisteminin oluşturulmasından geçmektedir. Günümüzde sipariş işlemlerinden satın almaya, envanter yönetiminden üretim faaliyetlerine, dağıtımdan müşteri hizmetlerine kadar çeşitli konular tedarik zinciri içerisinde teknolojik imkanlar sağlanarak yönetilmektedir. Bu zincirin sağlıklı işleyişi de ancak sağlıklı bilgi paylaşımı ile sağlanmaktadır. Bütün bu süreç internet ortamının sağladığı imkanlar kullanılarak hammadde tedarikçileri, yedek parça üreticileri, nihai üreticiler, toptancılar, perakendeciler ve nihai tüketiciler arasında sağlıklı bir bilgi paylaşımı ortamının oluşturulmasıyla sağlanmaktadır.

Bilgi teknolojilerindeki hızlı gelişmeye paralel olarak elektronik ticaret, değişik alanlarda ve dünya üzerinde her geçen gün daha hızlı bir şekilde yaygınlaşmaktadır. Bu çerçevede, meydana gelen gelişmeleri, çeşitli sektörlerdeki firmalar kendi iş tanımlamaları çerçevesinde gözden geçirerek, bu çerçevede işlerini en verimli bir şekilde yürütmelerini ve maliyetlerini en aza indirmelerini sağlayacak olan bu modern bilgi teknolojilerinden azami düzeyde faydalanmanın yollarını bulmaya çalışmaktadırlar. Bu teknolojilerin

uluslararası alana aktarılmasıyla, uluslararası ticari işlemlerin de maliyetlerinin düşürülebileceği gayet aşikardır. Elektronik ticaretin etkisi yönünden bir husus da lojistik hizmet sektöründe karşımıza çıkmaktadır.

Lojistik sektörünün, iki yönlü bir değişim sürecine doğru yönlendirilmiş olduğu söylenebilir. Birincisi, bilişim teknolojilerindeki gelişmeler ve elektronik ticaretin gerektirdiği hizmeti en hızlı ve verimli bir şekilde yerine getirebilmesi; diğeri ise bu ihtiyaçtan doğan yeniden yapılanma ve teknolojiyi kendi bünyesine adapte etme ihtiyacını karşılayabilmesidir. Global ekonomi bağlamında yeni ekonomi, lojistik hizmet veren firmaları kaliteden ödün vermeden maliyetleri azaltarak ayakta kalabilmenin yollarını araştırmaya itmektedir. Kar marjlarının giderek düştüğü günümüz rekabet ortamında maliyetlerin düşürülmesi gerekmektedir. Bunun en temel yollarından biri de filo optimizasyonunun gerçekleştirilmesidir. Bununla beraber yeni ekonomi olarak nitelendirdiğimiz anlayışların lojistiğe uyarlanmış haliyle uygulanması da büyük önem arz etmektedir.

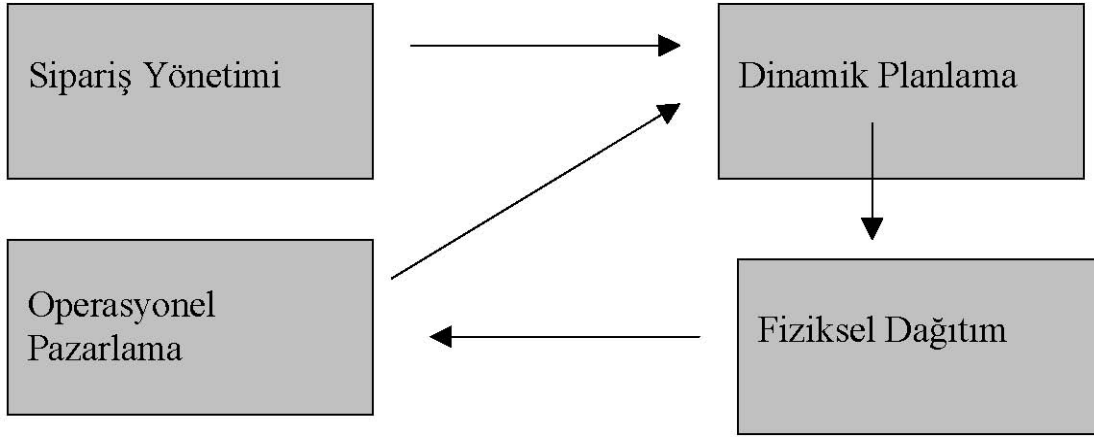
Bunlar:

- Verimliliği arttırmak,
- Yeni satış kanalları oluşturmak,
- Rekabet edebilir olmak,
- Hizmet kalitesini arttırmaktır.

3.7.1. Sipariş Dağıtım Döngüsü

Tabiidir ki, bütün bu gelişmelerin yanında lojistik iş anlayışının yöntemlerinde de değişme gereği meydana gelmiştir. Böylece, olanların hızlandırılması yerine, yeni yöntemler kullanılmaya, konumsal bilgi değerlendirme sistemi uygulamaya, bilgiye dayalı yönetime ve müşteri odaklı çalışmaya yönelme ihtiyacı doğmuştur. Bu çerçevede, bilgi paylaşımına yönelik çalışma da önem arz etmektedir.

Böylelikle yeni ihtiyaçlar oluşmuştur. Bu çerçevede, şirket dışındaki işler anlayışı gelişmiş, iş koşullarının gerektirdiği süratle bilgi paylaşımında gerçek zamanlı iş uygulamalarına geçilmiş, zamanında teslim anlayışı önem kazanmıştır. Bu çerçevede, pazarlamanın etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi, siparişlerin fonksiyonel bir şekilde yönetilmesi, dinamik bir planlamanın yapılması ve fiziksel dağıtımın en uygun şartlarda gerçekleştirilmesi ile yeni ihtiyaçları karşılamaya yönelik bir sipariş dağıtım döngüsü oluşmuştur.



Şekil 16:Sipariş Dağıtım Döngüsü

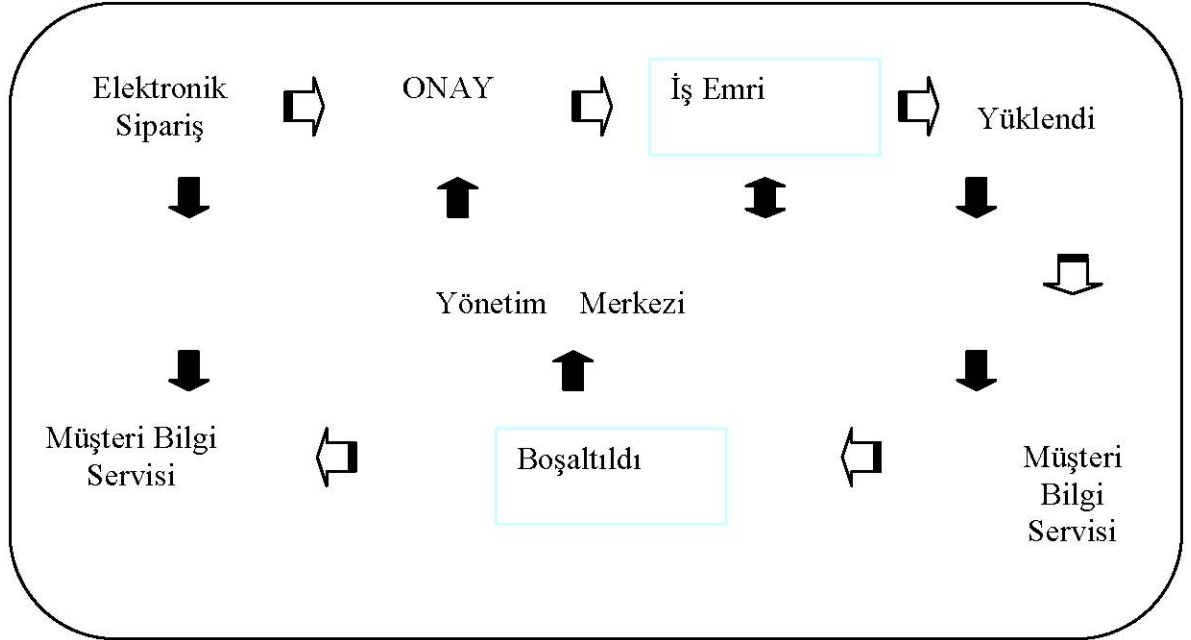
Kaynak: Sungun, Tayfun .”Nakliye ve Lojistik Firmaları İçin Müşteri İlişkileri Yönetimi Çözümü”.İstanbul: Lojistik semineri, 2002.

Şekil 16’da, sipariş yönetimi ve operasyonel pazarlamadan, elektronik ortamda gelen bilgilerin dinamik planlama modülünde işlenmesini ve sonrasında bu bilgiler ışığında fiziksel dağıtımın yapıldığını görmekteyiz. Şekil 16’da belirtilen döngüde, sipariş yönetimi bölümü stok, paketleme, yükleme ve dış ticaret dahil uçtan uca bir lojistik sürecini içerir. Dinamik planlama alanında ise elektronik ortamda araç çizelgeleme ve rota belirleme, araç tespiti, araçların kapasitesi, dolum oranları (hangi araç saat kaçta rotası neresi vb..) gibi bilgiler işlenmektedir. Elektronik ortamda siparişi verilen bir ürünün müşteriye olan hareketi, dinamik olarak planlanmakta sonrasında fiziksel dağıtımı yapılmaktadır. Bu süreç yine elektronik ortamda operasyonel pazarlama için veri oluşturmaktadır.

Bu tür bir sipariş dağıtım döngüsü içerisinde hizmetin en optimal bir biçimde yerine getirilmesi gereklilik arz etmektedir. Bu sadece tek taraflı bir gereklilik olmaktan öte bir karşılıklılık ilişkisi ortaya çıkarmaktadır. Böylelikle, sipariş dağıtım döngüsü de hizmet optimizasyonunun devam edebilirliği ve daha iyiye götürülmesi için gerekli olmaktadır.

3.7.2. Hizmet Optimizasyonu

E-lojistik kavramının temelde iki bileşen etrafında şekillendiği ifade edilebilir. Bu iki bileşen; optimizasyon ve yönetimdir. Sipariş ve dağıtım döngüsünün daha etkin bir şekilde gerçekleştirilmesine yönelik olarak ulaşım faaliyetlerinin ve depolamanın optimizasyonu ve yönetimi önemli bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Dağıtım döngüsü üzerine oturtulmuş bir modeli olarak da görülebilecek olan hizmet optimizasyonunun nasıl sağlanabileceğini de aşağıda verilecek şemayla açık bir şekilde ifade edebiliriz⁶³.



Şekil 17: Hizmet Optimizasyonu

⁶³ Balcı, Ufuk, "Araç Takip ve Yönlendirme Sistemlerinde Ulusal Çözümler", E-Lojistik Semineri, İstanbul, 24 Ocak 2002, s.6.

Kaynak: Ufuk Balcı, "Araç Takip ve Yönlendirme Sistemlerinde Ulusal Çözümler", E-Lojistik Semineri, İstanbul: 24.01.2002.

Şekil 17'de görüldüğü gibi, müşteri tarafından elektronik ortamdaki imkânlar kullanılarak verilen sipariş, bütün akışın kontrol edildiği ve yönlendirildiği yönetim merkezinde değerlendirilmekte ve onaylanmasının ardından iş emrinin verilmesi ve bu emrin alındığının merkeze bildirilmesi, müteakiben yüklemenin gerçekleştirilmesi ve bu işlemin merkeze bildirilmesi, ardından merkezdeki müşteri bilgi servisi aracılığıyla malın yüklendiğinin müşteriye bildirilmesi, mal yerine ulaştığında boşaltma işleminin yapılması ve bu durumun merkeze bildirilmesi ve son olarak da müşteri bilgi servisi aracılığıyla müşterinin malın indirildiği yönünde bilgilendirilmesidir. Bütün bu faaliyetler elektronik ortamda ve genellikle otomatik olarak gerçekleştirilmektedir. Mal akışının devamlı bir şekilde gözlenebileceği böyle bir sistem içerisinde en hızlı ve en esnek çözüm üretilerek hizmetin optimal bir şekilde sağlanmasına imkan tanınmaktadır.

Böyle bir hizmetin gerçekleştirilebilmesi için de nakliyeyle ilişkin olarak teknolojinin sunduğu bir imkân olan araç takip sistemi ile filo yönetimi hem yurt içi, hem de yurtdışına yönelik faaliyetlerde kullanılabilir. Bu sistemin kullanılmasıyla şirketler filolarını haftanın 7 günü, 24 saat boyunca web ortamında harita üzerinden izleyerek bilgi edinebilmektedir. Böylelikle de bu, uluslararası yollarda kontrol dışı olan araçlarının mevcut konumu, hızı, rotası, yakıt durumu, araçtaki ısı, kapısının açık veya kapalı olması durumu vb. gibi bilgilere ulaşarak ve kısa mesaj ile gerekli haberleşmeyi sağlayarak beklenmeyen zararlardan kurtulabilmelerine imkân sağlayacak bir sistem olarak görülmektedir. Diğer taraftan, yurt içi lojistik faaliyetler sırasında da benzer faydaları sağlamanın yanında, en etkin hizmetin en hızlı şekilde verilebilmesi için istenilen malı hali hazırda taşıyan, hareket halinde bulunan ve sipariş verilen yere en yakın olan aracın belirlenerek bu noktaya sevk edilmesine de imkân tanımaktadır.

Bütün bu işlem dizisi göz önüne alındığında böyle bir hizmetin gerçekleştirilebilmesi için yapılacak altyapıya ilişkin yatırımın çok önemli olduğu

görülmektedir. Bununla beraber, e-ekonomide başarıya ulaşmanın yolu teknolojiyi en iyi şekilde kullanmaktan geçmektedir. Bu da iyi eğitilmiş, yenilikleri takip edebilen ve teknolojiyi iyi kullanabilen iş gücüne sahip olmakla gerçekleşir. Teknolojiyi iyi kullanmak demek, firmaların pazarda bir rekabet gücü kazanmış olmaları manasına gelir.

E-ticaret ekonomisi pazara yeni kavramları da beraberinde getirmiştir. Siparişlerden, iş yapmanın diğer alanlarına kadar tüm faaliyetlerin sanal ortamda yapıldığı bir ortamda pazar tabiri artık niş pazar olarak kullanılmaya başlanmış, karlılık müşteriyle eş değer hale gelmiş, paranın yerini bilgi almış, masraflar zamanla aynı şeyi ifade etmeye ve yeterli çalışma da kaliteyle eş anlamlı hale gelmiş bulunmaktadır.

Bütün bu gelişmeler yeni ekonomi düzeninde dış kaynak kullanımına önem kazandırmıştır. Maliyetlerin azaltılmasından strateji belirlemeye ve yeniden yapılanmaya kadar değişik sebepler lojistik hizmetin dış alım yoluyla karşılanmasına neden olmaktadır. Şirketler rekabet güçlerini arttırmak ve daha karlı olabilmek için bir yandan satışlarını arttırmaya, giderlerini denetleyip düşürerek ana faaliyetlerine odaklanırken diğer taraftan iş süreçlerinde ve bilgi teknolojileri altyapılarında, alanında uzman firmalardan faydalanmaya başladılar. Yukarıda bahsedilen hızlı gelişmelerin getirdiği fırsatlardan yararlanabilmek için böyle bir eğilime girmeleri doğal bir sonuç olarak karşımıza çıkmaktadır. Yine de lojistik hizmetlerin sağlanmasında firmalar ve bu firmaların sahip oldukları bilgiden çok iyi bir altyapı başarılı olmak için gerekli şarttır.

Bunların tamamını entegre edecek sistemler geleceğin lojistik sektör gelişmelerini etkileyecek yapılanmaları da beraberinde getirmektedir. Şekil 16' da ki döngünün gerçekleşebilmesi için modüller gerekir. Konumsal sipariş ve dağıtım sistemi bu döngünün bel kemiğini oluşturmaktadır. Bu sistem çerçevesinde, operasyon sırasında en uygun, en yakın, iş emri en az olan araca yeni iş emri bildirim ve yüklenmesi ile en kısa zamanda ve en hızlı bir şekilde operasyonun gerçekleştirilmesi sağlanabilmektedir. Böylelikle, daha etkin ve hızlı bir iş yönetimi gerçekleştirilmiş olabilmektedir. Bu tür bir işlem yurt içinde

çeşitli noktalar arasında dağıtımın en hızlı ve en etkin bir şekilde gerçekleştirilebilmesi amacıyla hizmet eden gelişmeler sonucunda doğmuş olmaktadır.

Bütünleşik lojistik hizmetler de artık bu çerçevede İnternet üzerinden sağlanmaktadır. Örneğin Yurtiçi lojistik firması bu çerçevede böyle bir hizmeti bir beyaz eşya üretim firmasına vermektedir. Böylelikle, lojistik firmasının web sitesi üzerinde çalışan özel bir yazılımla beyaz eşya firması, tedarik durumunu, lojistik firmanın deposunu, siteden izleme olanağına kavuşmuştur. Beyaz eşya firmasına ait tüm bayiler tüm Türkiye genelinde sadece İnternet ortamını kullanarak siparişlerini online olarak verebilmektedir, ve devamında sevkiyat sürecini de izleyebilmektedir, takdir ettiklerinde lojistik firması malı müşterinin kapısına kadar bırakmakta hatta tahsilâtı bile yapabilmektedir. Böylece tedariklerin müşteriye zamanında ve doğru ulaşımı sağlanmaktadır⁶⁴.

Bu örnek üzerinde de görüleceği gibi, elektronik ticaretin verimli bir şekilde yapılabilmesi için altyapının da sağlam olması gerekmektedir. Altyapı, bu sistemin temelini oluşturmaktadır. Devamlı kesilen ya da çok yavaş işleyen veya kullanımı çok pahalı olan telefon hatlarının olduğu bir ortamda elektronik ticaretin fonksiyonel bir şekilde gelişeceğinden de bahsetmek mümkün olmayacaktır. Günümüzde İletişim teknikleri üç temel sistem etrafında oluşmaktadır. Bu sistemler ve lojistik hizmet alanındaki uygulamalarını şöyle sıralayabiliriz;

⁶⁴ Ahmet Demirci, - Yurtiçi Lojistik Bilgi İşlem Müdürü- " E-Lojistik, Yurtiçi lojistik Şirketinde Nasıl Bir İşlevselliğe Sahiptir? " konulu görüşme, İstanbul:9 Mayıs 2007.

- Uydu Sistemleri: EUTELTRACS olarak nitelendirilen Filo Araç Takip Uydu Sistemi dediğimiz sistemdir. Bu da geniş alanları, uydu erişiminin imkân dahilinde olduğu Batı Avrupa'dan Kafkaslara ve hatta daha da uzak bölgelere kadar uydu vasıtasıyla (GPS gibi) araçların konumlanmasını ve takip edilmesini sağlayan araç takip sisteminin temelini oluşturur⁶⁵.
- Araçları devamlı kontrol altında tutabilmek, gerektiğinde müdahale etmek ve acil durumlarda ihtiyaç duyulan yardım ve desteği sağlayabilmek için nakliye araçları ile olan iletişimde kablosuz ağ teknolojisi kullanılır.
- WEB Çözümlü Sistemler: SIMTRACS olarak nitelendirilen ve GSM şebekelerine bağımlı olarak çalışan orta menzilli takip sistemleridir⁶⁶.
- Kablolu ortam çözümleri, mevcuttaki Telekom alt yapısının kullanılarak firmalara arasında bağlantının kablo üzerinde sağlanması.

⁶⁵ Satko Telekomünikasyon Sistemleri, Euteltracs, 2007. http://www.satko.com/mobil_com/euteltracs.asp (10 Mayıs 2007), s.3.

⁶⁶ Satko Telekomünikasyon Sistemleri, Simtracs, 2007. http://www.satko.com/mobil_com/simtracs.asp (10 Mayıs 2007), s.1.

Mobil iletişimin temel bazı kuralları vardır. Bunları kritik noktalar olarak da nitelendirebiliriz. FIFO (first in / first out) diye isimlendirilen ilk giren ilk çıkar kuralı en temel husustur. Yani, ilk olarak sisteme iletilen bilginin ilk olarak çıkacak olan bilgi olması kuralı. Tabiidir ki çeşitli sebeplerden dolayı veri kaybının olması da gayet normaldir. Bu çerçevede, iletişim vasıtalarının hızı ve veri iletimi dolayısıyla bazı durumlarda gecikmeler ve kesintiler meydana gelebilmektedir. Bu da bilginin iletiminde kayba veya zaman kaybına yol açabilmektedir.

Bu takip sistemleri nihai olarak sadece araçların ve filoların takibini hedef almamakta; aynı zamanda, römorkun, ürünün, vs. lojistik faaliyet sırasında durumunun takibi açısından işi yapanların ve de müşterilerin de bilgileri en hızlı bir şekilde alabilmeleri amaçlanmaktadır. Bunun için de barkod okuyucu sistemi çerçevesinde kablosuz ortamda istenen barkod bilgilerinin ulaştırılması düşünülmektedir. Böylelikle lojistik hizmetlerin daha hızlı ve optimal bir şekilde, güvenlik içinde gerçekleştirilmesine olanak sağlayacağı gayet aşikârdır⁶⁷.

Türkiye'nin dış ticareti Avrupa ağırlıklı bir yön takip etmektedir. Türkiye büyük bir tır filosuna sahiptir ve Avrupa'ya olan mal sevkiyatlarının büyük bölümü karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Yukarıda bahsedilen teknolojik gelişmelerin sektöre uyarlanmasının getireceği pozitif faydalar yadsınamaz. Bu yönde yapılan çalışmalar hızla sürdürülmekte ve uygulamaya konulmaktadır. Böylelikle de karayolu ağırlıklı yük taşımalarında hem masraf, hem zaman, hem de güvenlik açısından önemli getiriler sağlanacaktır.

Uluslararası alanda da bu bağlamda çeşitli projeler yürütülmektedir. Bunlardan biri, Gümrüklerde UNCTAD'ın ASYCUDA (the Automated System for Customs Data) Programı ile hem Ticarete Etkinlik Girişimi hem de tüm dünyada gümrük idarelerinin kurumsal reformu amacı ile yürütülen en büyük işlevsel projedir. Halen 70'ten fazla ülkede

⁶⁷ Ahmet Demirci, - Yurtiçi Lojistik Bilgi İşlem Müdürü- " Araç Takip Sistemleri" konulu görüşme, İstanbul:9 Mayıs 2007.

uygulanmaktadır. Proje ile gümrüklerin otomasyonu ve aşırı düzenlemelerin kaldırılması yoluyla gümrük işlemlerinin hızlandırılması amaçlanmaktadır. UNCTAD bu sayede “know-how aktarımının en etkin ve ucuz yoldan yapılmasını sağlamak ve tüm ülkelerin uygulayabileceği uluslararası standartların oluşturulması için çalışmaktadır⁶⁸. Bu çerçevede Türkiye’deki Gümrük idarelerinin işlemlerin basitleştirilmesi ve kolaylaştırılması ve böylece de zaman ve masraftan tasarruf edilmesine yönelik girişimleri başlamış bulunmaktadır. Gümrük kapılarından bazılarında otomasyon sistemine geçilmiş bulunmaktadır. Bu çeşit bir sistemin uygulamasının daha da fonksiyonel olarak yapılabilmesi için çalışmalar halen devam etmektedir.

Bir diğeri ise, bu yüksek değer ve önem dikkate alındığında sektöre bilgi teknolojileri bağlamında lojistik firmalarının rekabetini arttırıcı yüksek teknoloji ve bilgi aktarımının ve özümsemesinin gerçekleşmesidir. Bu bağlamda, uluslararası bir girişim etrafında UNCTAD Gelişmiş Kargo Bilgi Sistemi (Advance Cargo Information System-ACIS) denilen lojistik bilgi sistemini geliştirmiştir. Bu sistem çerçevesinde, maliyetler ve zaman kullanımı mümkün olan en optimal düzeylere çekilerek, ulusal ve bölgesel düzeyde taşımacıların önceden tanımlanmış standart yöntem ve arabirimler aracılığıyla iletişimi sağlanmaktadır.

Bu gelişmelerin yanında, Türkiye’de elektronik ticaret ve lojistik sektöründeki gelişmelere paralel olarak daha başka çalışmalar da yapılmaktadır. Bu çerçevede, nakliye ve lojistik sektörünü temsil eden önemli kurumlardan biri olarak niteleyebileceğimiz UND’de Ulaştırma Bakanlığı ile koordineli olarak çeşitli çalışmalar yapmaktadır. Avrupa da gerçekleştirilen e-Avrupa girişimi çerçevesinde, Türkiye’de de bir e-Türkiye girişimi gerçekleştirilmiş bulunmaktadır. Bu çerçevede, 14 çalışma grubu oluşturulmuş olup, bunlardan birisi olan Gümrük Müsteşarlığı’nın koordinasyonunda Dış Ticaret Çalışma

⁶⁸ Ersoy, Zeynep. “Elektronik Ticaret ve Ticaret Noktaları”. Ankara: İGEME, Ekim 1999.

Grubu oluşturularak lojistik hizmetlerin elektronik altyapısının çözümlendirilmesine yönelik çalışmalar gerçekleştirilmektedir⁶⁹.

Elektronik ticaretin önemli bir bölümünü oluşturan Elektronik Veri Alış-verişi (EDI) ile lojistik sektöründe önemli gelişmelerin yaşanacağı gayet tabiidir. Bu sistem farklı firmaların ve kuruluşların bilgisayar sistemleri arasında da ticari işlem yapmayı sağlayan bir tekniktir. İlk defa Kuzey Amerika'da 1960'lı yıllarda kullanılmaya başlayan bu sistemin 2000'li yıllarda gelişmiş ülkelerde kurumlar arası temel iletişim tekniği olması beklenmekte olup; firmalar, EDI ile, kağıda yazmaya, kopya almaya, elle dosyalama veya bilgileri tekrar tekrar kayda geçirmeye gerek kalmaksızın işlemlerini yürütebilmektedir. EDI ile standartlaştırılmış iş formları mübadelesi yapılabilmekte ve bunu gerçekleştirirken de önceden belirlenmiş şablonlar kullanılmaktadır ve böylelikle tüm sipariş, taşıma ve ödemelerin belgeleme işi elektronik ortamda yürütülebilmektedir⁷⁰.

UND'nin çalışmaları arasında e-lojistik çerçevesinde oluşturulması düşünülen WAN projesi, yük borsaları da dahil olmak üzere lojistik firmalarına çeşitli bilgilere erişebilme imkânı verecek olan bir WEB-Portal çalışması, UND üzerinden işlemlerin ofisteyken yapılması (bu işlemlerin arasında Gümrük Beyannamesinin hazırlanması ve sunulması da dahil...), rekabet avantajı sağlayacak diğer bir önemli proje olarak da 24.000 aracın internet üzerinden takip edilebilmesine imkân tanıyacak olan Araç Takip Projeleridir.

Bütün bu iş sistemlerinin lojistik sektörüne entegre edilebilmesi ve altyapının kurulabilmesi için EAN-UCC⁷¹ (Ean International-The Uniform Code Council) olarak nitelendirilen "The Global Language of Business" yani küresel bir data sözlüğü ve standart iş mesajı oluşturmaya yönelik faaliyetlere ilişkin uyumlandırma çalışmaları da yapılmaktadır. Bu sistem elektronik ticaretin ve e-lojistiğin altyapısını oluşturmaktadır.

⁶⁹ UND, " AB Postası", <http://www.und.org.tr/index.php?go=abpostasi.php>, 28 Mayıs 2007.

⁷⁰ Ertaş, Sacit "Elektronik Ticaret: Tanımı, Gelişimi, Avantajları, Güvenliği". İstanbul: Alfa, Mayıs 2000.

⁷¹ <http://www.ean-int.org/>

TOBB bünyesinde Milli Mal Numaralandırma Merkezi oluşturulmuş bulunmaktadır (TOBMMNM). Ayrıca, GLI (Global Lojistik Initiative) çerçevesinde de çalışmalar yapılmaktadır⁷².

3.7.3. İnternet ve Lojistik

Günümüz ticari hayatına en çok etki eden teknolojik gelişme internetin ekonomik hayatta kullanılmasıdır. İnternet tedarik zinciri yönetiminin etkinliğinin artırılmasına çok büyük katkılarda bulunmuştur. Şimdiye kadar anlatılanlardan da anlaşılacağı üzere internet işletmeler ile tedarikçiler arasında iletişim hızını arttırmış, hizmetlerin etkinliğini yükseltmiştir. İnternet'in, tedarik zinciri yönetiminin etkinliğinin artırılmasında sunduğu imkânlar şu şekilde ifade edilmektedir⁷³:

- Tedarikçi işletmelerde çalışanlarla herhangi bir iletişim kurmadan, doğrudan sağlanan online hizmet ile müşterinin ürünleri seçmesine ve sipariş vermesine imkân tanınması.
- Taşıma sırasında gönderilen siparişlerin ve taşıt araçlarının takip edilmesine ve izlenmesine imkân tanınması.
- Teslimatın gecikmesi, stok kontrolü, teslimat veya sipariş zamanlarının değiştirilmesi gibi nedenlerle ortaya çıkan problemler hakkında müşteriler veya alıcılarla anında temas kurma fırsatı vermesi ve bu durumun işletme veri tabanında görülmesini sağlaması.
- 24 saat içinde kamu veya özel lojistik işletmelerinde yükleme ve boşaltma programı hazırlamaya imkân vermesi.
- Dünya çapında 7 gün 24 saat müşteri hizmetleri sunulmasına ve müşterilerle doğrudan iletişim kurulmasına imkân vermesi.

⁷² Tanyaş, Mehmet. "e-Lojistik Hakkında UND Projeleri", e-Lojistik Semineri

⁷³ Tanyeri, Mustafa ve Süleyman Barutçu, "Tedarik Zinciri Yönetiminin Etkinliğinin Arttırılmasında İnternetin Rolü", Uluslararası Lojistik Kongresi.

- İşletmelerin uluslararası pazarlara açılmasına ve bu müşterilerden sipariş alınmasına imkân vermesi.
- Sipariş veren işletmelere verdikleri siparişlerin durumunu kendi işletmelerinden kontrol etme imkânı vermesi.
- Siparişe göre üretilen ürünlerdeki değişikliği anında alıcılara haber verme imkânını sağlaması.
- Ödemelerin elektronik ortamda yapılması, hesapların ve borç durumunun kontrol edilmesine imkân tanınması.
- İşletme lojistiği çerçevesinde dağıtımı yapılacak ve/veya toplanacak ürünleri en etkin bir şekilde programlamaya imkân vermesi.
- Müşteri hizmetleri problemlerinin daha hızlı ve etkin bir şekilde çözüme kavuşturulmasını sağlaması.
- Müşteri hizmetleri ve ilişkileri maliyetlerinin azaltılmasını ve daha etkin bir şekilde müşterilere hizmet verilmesini sağlaması.

Daha önceki bölümlerde verilen örneklerde bu konudaki bazı uygulamalara kısaca değinildi. Bütün bu sistemin işlerlik kazanabilmesi firmaların bu işler hakkındaki bilgileri paylaşma isteklerine bağlı olmaktadır. Ancak, işletmeler bu konularda kendi tedarikçileri de dahil olmak üzere veri tabanlarını internet ortamına açmak konusunda tedirgin davranmaktadırlar. Bu sebeple de firmaların bilgilerinin internette güvenli bir şekilde sunulmasını sağlayacak, veri tabanındaki bilgilerin otomatik bir şekilde internet ortamına aktarılması sırasında yaşanacak olan sorunları çözmeye yönelik olarak da bazı programlar geliştirilmiştir. Bütün bu imkânlar seferber edilerek kurulan etkin bir sistem gerek üreticilerin gerekse lojistik hizmet veren firmaların maliyeti ve etkinliği üzerinde olumlu sonuçlar doğuracaktır. Bu aşamada güven anlamında hem müşterilere hemde tedarikçilere yardımcı olacak, son derece güven verecek bir güvenlik politikası yazılmış ve güvenlik duvarı dediğimiz cihazlardan bir kısmına uygulanmıştır, bu yeni sistemin adı

SSL(Secure Socket Layer) Vpn dir. SSL VPN yüklü cihazlar sayesinde müşterileriniz herhangi bir web browser aracılığıyla hiçbir program kurmaya gerek kalmadan dünyanın her yerinden lojistik firmasının sistemine erişebilmekte ve kendisini ilgilendiren bilgilere çok güvenli bir şekilde erişebilmektedir. SSL Vpn sayesinde firma olarak, gelen müşterinin bilgisayarını ile ilgili olarak bir dizi kontroller yapılabilmektedir, örneğin benim sitemime erişecek kişi şu adresten gelsin, bilgisayarında şu virüs programının şu versiyonu olsun, makinesinde şu kadar belleği olsun, makine adı şu olsun, seri numarası şu olsun vb.. bilgiler kontrol edilebilmektedir. Bunun için tek yeterli koşul firmanın bu SSL Vpn özellikli cihazları bilgi akışını sağlayacak yere konumlandırmış olması.

Sonuç olarak yeni lojistik anlayışının, bütün bu unsurların entegre bir şekilde iç içe geçmiş bir şekilde ve bir bütün olarak gerçekleştirilmesi ile oluşmakta olduğunu söyleyebiliriz. Türkiye’de de bu tip bir hizmet verebilecek, yeniliklere ayak uydurabilen işletmelerin az da olsa mevcut olduğunu söyleyebiliriz.

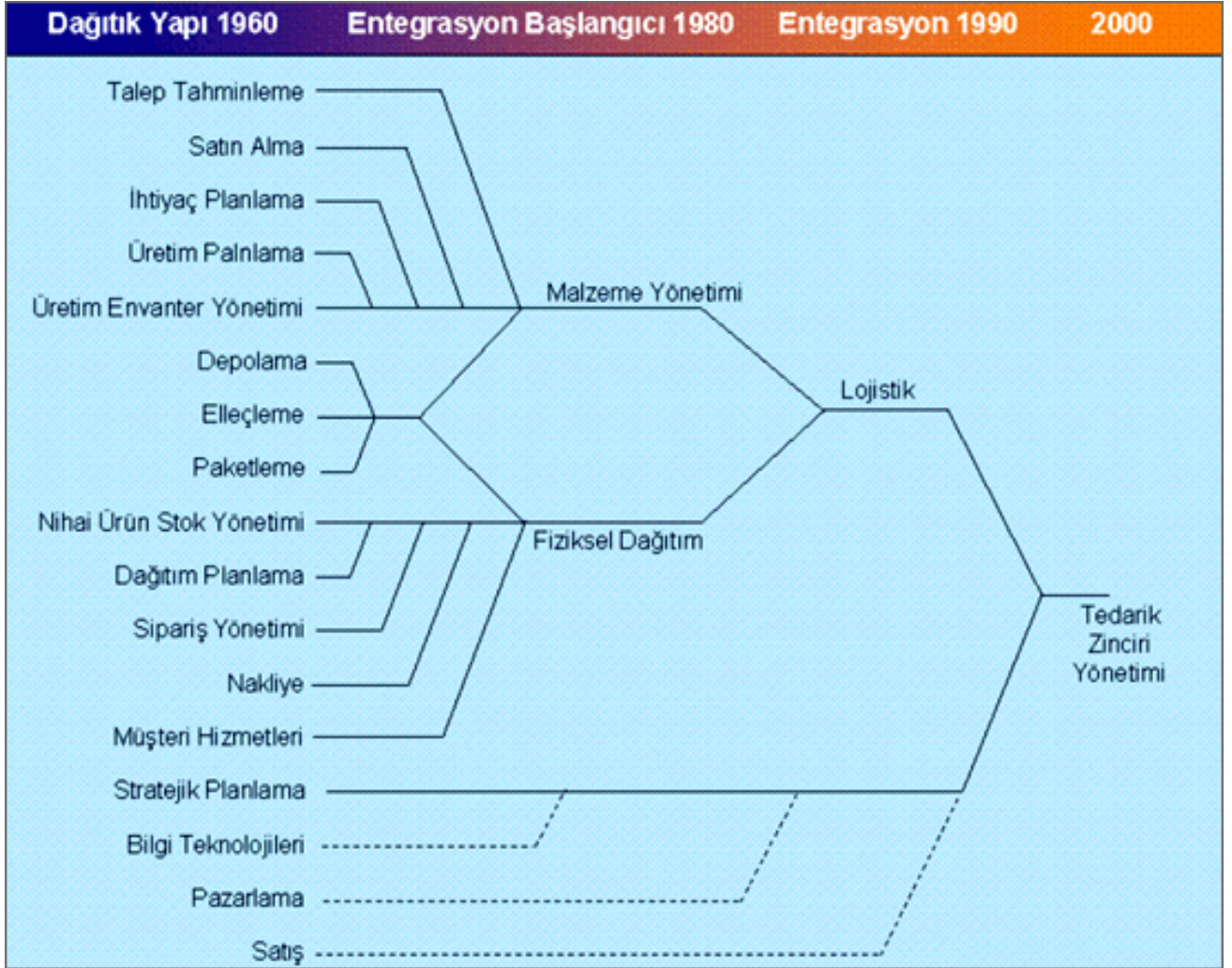
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE ÖRNEK ŞİRKETLERİN TAŞIMA YÖNETMELİĞİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Dünya ticaretinde yaşanan gelişmeler ve 1980 sonrası Türkiye'nin ihracata dayalı büyüme stratejilerini benimsemesi sonucu artan dış ticaret hacmi, Türk lojistik sektörünün önemli adımlar atmasını sağlamıştır. Sağladığı gelişme sonrası kurumsal yapı ve alt yapıdaki eksikliklere karşın Türkiye lojistik sektörü, bulunduğu coğrafyadaki mevcut ve potansiyel pazarlara hizmet verebilecek düzeylere erişmiştir. Rekabette lojistik hizmetlerin artan önemi ise lojistik sektörünü girişimciler açısından cazip bir yatırım alanı durumuna getirmiştir. Ulusal ve yerel birçok firma lojistik hizmeti verme yolunda önemli adımlar atmıştır. Tüm bunların yanında uluslararası ve küresel firmalar Türkiye pazarına yönelmiş, satın alma, birleşme ya da doğrudan sermaye yatırımları ile sektörde rol almaya başlamıştır.

Türkiye'de şuandaki lojistik işleyişin gelişiminin nasıl olduğu şekil 18'de görülmektedir. 1960'lı yıllarında dağıtık bir yapıya sahip olan lojistik faaliyetler, 1980'lere gelindiğinde "Malzeme Yönetimi" ve "Fiziksel Dağıtım" adı altında entegre olmaya başlamıştır. 1990'lı yılların başında malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtım adı altında toplanan faaliyetler tekrar entegre olarak "Lojistik" faaliyeti oluşturmuştur. Nihayet 2000 'li yıllara gelindiğinde ise lojistik stratejik planlama, bilgi teknolojileri, pazarlama ve satış faaliyetleri ile birlikte tedarik zinciri yönetimini oluşturmuştur.



Şekil 18: Türkiye’de Lojistik Sektörün Gelişimi

Kaynak: Yurtiçi Lojistik A.Ş. Operasyon Bölümü, “Durum Analiz Raporu”, İstanbul: 24.05.2007.

Ekonomik değişimin tedarik zinciri yönetiminde öne çıkardığı pozisyon, örneğın enflasyonun düşmesi, stokçuluktan para kazanmanın ortadan kalkması lojistiğın Türkiye’de öne çıkmasında bir başka sebep olmaktadır. Önceden her ay rutin artan fiyat listeleri açıklanır, toptancılar malları depolarına çeker o ay satmaz bir sonraki ay fiyatın artmasını bekler, bir süre sonra bir kısmını satıp borcunu öder, geri kalanı 2-3 zamlarla birlikte yokluk zamanında fahiş fiyatlarda satar, yani fırsat karı beklerdi. Ekonomideki değişiklikler sonucu enflasyon tek haneli rakamlara inince anlık ihtiyaçlar doğmaya başladı. Artık hiçbir toptancı 5 kamyon yağını alıp deposuna koymak yerine, sadece 1 haftalık yağ stokunu karşılamayı ister hale geldi. Buda parti siparişlerini doğurdu. Artık firmalar tüketim durumlarına göre malı üretip lojistik depolara konumlandırıyorlar. Bu aşamada sipariş yönetimi işliyor, toptancılık ortadan kalkıp doğrudan alımlar başlıyor. İş karmaşıklığa gidince firmalar asli görevleri olan üretimi bırakıp mal sevkiyatı ile uğraşan dev departmanlar kurmaya başladılar. Firmalar bu durum ile baş edemeyince işi bilirine yani lojistik firmalara devretmeye başladılar. Devretmekle kalmayıp, başka birçok görevi de lojistik firmalara yüklediler, örneğın bir firma üretmekte ya da satmakta olduğu bir malın numunesini lojistik firmaya verip, o malın tedarikinde malın kalitesiyle ilgili tüm süreçleri lojistik firmaya yaptırabiliyor, lojistik firma kendisine verilen numune mala bakarak, deposuna gelen malı depoya kabul ediyor. Aynı malın farklı marketlere parsiyel şekilde dağıtımları yapılıyor. Burada depoyu yönetmek artık bir sanat haline geliyor. Önceden bir kamyonu yükleyip marketin önüne gidiliyordu, şimdi ise şu maldan 10 tane şundan 20 tane paletler şeklinde tira konuyor, tırların gidiş sıraları belirleniyor, dolular ve boşaltımlar yapılıyor ve mal istenilen miktarda istenilen zamanda ve istenilen yerde güven içerisinde konumlandırılıyor.

Lojistik sektörünün gelişmesi dış ticarete Türk işletmelerinin rekabet gücünü olumlu yönde etkilerken, istihdam sorununun çözümüne de önemli katkıda bulunmuştur. Mevcut eksikliklerin giderilmesi durumunda sektörün Türk ekonomisine katkısı çok önemli düzeylere çıkabilecektir. Türkiye’nin coğrafi konumu da, Türk lojistik sektörüne uluslararası

düzeyde belli başlı oyuncular arasına girmede üstünlük sağlayan en önemli doğal rekabet üstünlüğü yaratan faktörlerden birisidir⁷⁴.

Türkiye'nin Avrasya coğrafyası üzerinde var olan ve yapılması planlanan kıtalararası ulaştırma ve taşıma yollarının kavşağında yer aldığı düşünüldüğünde, sektörün bu bölgenin lojistik merkezi olma şansı açıkça görülmektedir. Ancak unutulmaması gereken nokta, mevcut altyapının Türkiye'nin bu görevi üstlenmesini sağlayabilecek yeterlilikte olmamasıdır.

Fiziki ve teknolojik altyapıdaki eksiklikler yanında sektörde nitelikli iş gücüne yönelik talep de yeterince karşılanmamaktadır. Bu eksiklikler lojistik sektörünün rekabet gücünü sınırlamaktadır. Ulaştırma sektöründeki atılımların bölgedeki gelişmeler göz önüne alınarak zamanında ve yeterli olarak planlanamamasının yanında, altyapı yatırımları için gereksinim duyulan finansmanın sağlanamaması nedeniyle lojistik alanında Türkiye istenen düzeye ulaşamamıştır. Yapılan tahminlere göre Türkiye lojistik faaliyetlerin toplam hacmi yaklaşık 30 Milyar ABD doları düzeyindedir. Lojistik sektörde faaliyet gösteren işletmelerin toplam cirosunun ise 6-10 Milyar ABD Doları arasında olduğu tahmin edilmektedir.

En çok kabul gören tahmin 7 Milyar ABD Doları olmaktadır. Ayrıca lojistik sektörünün GSMH ya katkısının 12 Milyar ABD Doları ve istihdamın ise 1,5 milyon kişinin üzerin de olduğu tahmin edilmektedir⁷⁵. Bu değerler sektörün Türk ekonomisi açısından önemini açıkça ortaya koymakta, Türkiye'nin içinde bulunduğu coğrafyanın lojistik üssü olması durumunda başta istihdam olmak üzere ülke ekonomisine önemli ölçüde katkısını arttıracığını açıkça göstermektedir.

⁷⁴ Cem Sarıkaya, - Yurtiçi Lojistik Genel Müdürü- " Türkiye'de Lojistik Sektörünün Oluşmasında ve Gelişmesindeki Etkenler Nelerdir?" konulu görüşme, İstanbul:14 Mayıs 2007.

⁷⁵ Ersoy, Mahir Şakir. "Lojistik ve Türkiye'nin Önemi", <http://www.turktrade.org.tr>, 10 Nisan 2007

4.1.1. Türkiye'nin Lojistik Konusundaki Zayıf Noktaları

- Üretim ölçekleri küçüktür ve üreticiler kendi işlerini kendi araç ve depolarında kendileri yöneterek gerçekleştirmektedirler. Bu da lojistik hizmetlerden artı değer elde edilmesini zorlaştırmaktadır.
- Yürürlükte olan 4925 sayılı kanun ile ilgili eksiklikler bulunmaktadır.
- Üretim ve tüketimin aynı coğrafyada yapılması uzun mesafe taşıma yapılamamasına yapılsa da pahalıya mal olmasına neden olmaktadır.
- Karayollarında kullanılan araçlar eski ve verimsiz kullanılmaktadır. Günlerce fabrika kapısında yük almak için bekleme yapan şoförler vardır.
- Demiryolları taşımacılığı sadece dökme yük için ve ağırlıklı olarak devlet ürünlerinin taşınmasında kullanılmaktadır. Vagon sayıları yetersiz ve işletme hızı yavaştır. Demir yolları eski ve genellikle yek hatlıdır. İstasyonlarda yük elleçleyebilecek alan ve ekipman bulunmamaktadır.
- Limanlar aynı bölgeye yapılmış ve birbirine bitişik küçük kapasitelerdedir. Bu da liman hizmetlerinin pahalı olmasına neden olmaktadır.
- Hava taşımacılığında milli hava yolumuz zayıflamıştır. Genellikle Lufthansa olmak üzere yabancı kargo şirketleri hava yükünü taşımaktadırlar.
- Lojistik sektöründe yönetici olarak çalışacak tecrübeli eleman eksikliği vardır. Alt seviyedeki elemanlar ise bilgileri yetersiz ve tecrübeleri azdır.
- Türk şirketleri genellikle aile şirketleri olmasından dolayı kurumsallaşmamışlardır ve şirket birleşmelerine sıcak bakılmamaktadır. Bu da ölçeklerin büyümesini engellemektedir.
- Hizmet alan şirketler lojistiğe taşımacılık olarak bakmakta ve kısa süreli bağlayıcı kontratlarla lojistik kuruluşlarını zor durumda bırakmaktadır.
- Bilgi teknolojilerinin kullanım oranı düşüktür. İş potansiyelleri de bu yatırımı karşılamaktan uzak kalmaktadır.

- İthalat ve ihracat formaliteleri, gümrük işlemleri son derece karışıktır bu nedenle bu konuda uzmanlık ve yerel bilgi gerektirir.

4.1.2. Türkiye'nin Lojistik Konusundaki Güçlü Noktaları

- Güçlü araç filosu.
- Asya Avrupa arasında köprü konumunda olma.
- Pazar potansiyeli.
- Sektörün Operasyonel gücü.
- Stratejik ve coğrafik konum.
- Tüm Avrupa ve Türkî Cumhuriyetlerinde aktif faaliyet içinde olunması.
- Çevre ülkelerdeki ticaret potansiyeli.
- Ucuz işçilik.
- Sektörün genç dinamik olması.
- Yabancı sermaye yatırımları.
- Lojistik alanda lise, üniversitelerde nitelikli eleman yetiştirme çabası.
- Dünyanın en önemli enerji yolları üzerinde bulunulması.
- Hızla artan dış ticaret.

Türkiye'de lojistik faaliyetlerin güçlü ve zayıf yönlerini inceledikten sonra Tablo 33'de lojistik açısından fırsat ve tehdit olarak bir takım bulgular belirtilmiştir.

Tablo 33
Türkiye’de Lojistik Sektör Açısından Fırsatlar ve Tehditler

FIRSATLAR	TEHDİTLER
<ul style="list-style-type: none">➤ Dış ticaret hacminin artması.➤ AB'nin lojistik üs olma fırsatı.➤ GSYİH daki artış eğilimi.➤ Mal ve Hizmet üretenlerin lojistik hizmetlerini dışarıdan sağlama eğilimi➤ Ortadoğu ve Türki Cumhuriyetlere yapılan taşımacılıkta lojistik üs olabilme şansı➤ Lojistik faaliyetlerin işletmelerde giderek önem kazanması.➤ Avrupa Birliğine katılım yönündeki gelişmeler.	<ul style="list-style-type: none">➤ AB mevzuatına uyumun yetersizliği.➤ Maliyeti düşük alternatif ülkeler.➤ Terörizm.➤ Yabancı ve yabancı ortaklı tekelleşme sürecinde olan firmalar.➤ Bölgesel istikrarsızlık.➤ İranda oluşabilecek savaş ortamı➤ Irakta devam eden savaşın uzun süre sürmesi➤ Yerli sermayenin yerini yabancı sermayenin alması

Kaynak: Selahattin Doğan, Utikad Yönetim Kurulu Üyesi, "Türkiye’de Lojistik Sektörü Açısından Fırsatlar ve Tehditler Nelerdir?" konulu görüşme, İstanbul: 23 Mayıs 2007.

4.2. 4925 Sayılı Karayolları Taşıma Kanunu ve İlgili Yönetmelikler

Karayolları Taşıma Kanunu 19.07.2003 tarihinde kanun haline gelmiş ve 6 aylık bir yönetmelik hazırlama süresi Ulaştırma Bakanlığında verilmiştir. Bakanlık, sektör dernekleri, üniversiteler, kooperatifler, diğer kamu kuruluşları ile detaylı görüşmeler yaparak orta noktayı bulma çabası içinde 25.02.2004 tarihinde "Karayolu Taşıma Yönetmeliği"ni duyurmuştur. 03.09.2004 yılında ise "Karayolu Taşımacılığı Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitim Yönetmeliği" duyurulmuştur. Karayolu taşıma yönetmeliğiyle sektörde mevcut firmalara 1 yıllık bir geçiş süresi tanınmış olup her türlü uygulamanın 1 yıl sonun da başlayacağı karar altına alınmıştır.

Kanun ve ilgili yönetmelikler kara yollarımız üzerindeki taşımayı düzenlemek, kayıt altına almak, seyahat güvenliğini sağlamak ve taşımacılık sektöründe çalışanların iş yapma şartlarını belirlemek, standart getirmek amacıyla hazırlanmıştır.

Kombine taşıma yapmak suretiyle kara yolları üzerinde ki trafik yükünü azaltmak, sektörde iş yapan kuruluşların ölçeklerini büyütme ve böylece bir sinerji ve verim artışı sağlamak kanunun hedefleri içindedir. Kara yolları üzerindeki araçların sayı ve sefer olarak bilgilerini almak ve bu bilgilerle ulaşım master planları hazırlamak ve uygulamak hedeflenmektedir. Bu amaçla da taşımacılık işinde çalışan her kurum ve araç sertifika alma zorunluluğu taşımaktadır⁷⁶.

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, bu kanunla ilgili “Karayolu Taşıma Yönetmeliği” ve “Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitim Yönetmeliği”ni bir bütün olarak ele aldığımızda bu mevzuatla taşımacılıkta üç ana başlığın yer aldığını görmekteyiz;

- Mali yeterlilik
- Mesleki yeterlilik
- Mesleki saygınlık

Bu güne kadar sadece ulaştırma bakanlığınca yayınlanan yönetmeliklerle uygulanan taşımacılık faaliyetleri 4925 sayılı kanunla yasal boyutta ilk defa bir düzenlemeye tabi tutulmuştur. Yukarıda da bahsedildiği üzere en önemli unsurlardan birisi olarak eğitim faaliyetleri değerlendirilmekte ve bunun için de ayrıca mesleki yeterlilik eğitimini düzenleyen yönetmelik yayınlanmış ve uygulamaya konulmuştur.

Kısaca mesleki yeterlilik eğitim yönetmeliğine göz attığımızda;

Yönetmeliğin iki bölüm olarak düzenlendiğini, birinci bölümde mesleki yeterlilik eğitimi verecek kurumlarla ilgili düzenlemelerin yapıldığını, ikinci bölümde de mesleki yeterlilik eğitiminin yer aldığını görmekteyiz.

⁷⁶ **Kaynak:** Selahattin Doğan, -Utikad Yönetim Kurulu Üyesi- "4925 Sayılı Kanunun Hedefleri Nelerdir?" konulu görüşme, İstanbul: 27 Mayıs 2007.

Mesleki yeterlilik eğitimi ve dolayısı ile mesleki yeterlilik belgesine sahip olunması ile ilgili olarak ulaştırma bakanlığınca sürekli süre uzatımları yapılmaktadır.

Müktesep hak olarak daha önce sektörde çalışıldığının belgelenmesi ile kursa katılmadan ve sınava girmeden alınabilen mesleki yeterlilik belgesi ile ilgili başvuru süresi son olarak 13.06.2007 günü yayınlanan genelge ile 31.10.2007 tarihine kadar uzatılmış, işletmelerin personeline mesleki yeterlilik belge aranması konusu da 31.12.2007 tarihine ertelenmiştir.

Sektörde çalışan firmaların alacakları yetki belgelerine göre bazılarında 1 personelin "Üst Düzey Mesleki" yeterlilik belgesi, 1 personelin "Orta Düzey Mesleki" yeterlilik belgesi olma şartı bulunmakta, bazılarında ise sadece 1 personelin orta düzey yönetici mesleki yeterlilik belgesine sahip olması yeterli sayılmaktadır.

Sektörde çalışan tüm sürücüler de ise mutlaka sürücü mesleki yeterlilik belgesi olması şartı bulunmaktadır. Tehlikeli madde taşımacılığı yapan sürücülerde ise tehlikeli madde ile ilgili mesleki yeterlilik (Src5) belgesi bulunması zorunludur.

Karayolları taşıma yönetmeliğine bakıldığında taşıma işleri hem yolcu hem yük olmak üzere sınıflandırılmıştır. Sınıflama kendi içinde de yurt içi ve yurt dışı olarak yapılmaktadır. Bakanlıkça belirlenen iş kolları ve sınıf kodları şu şekildedir;

- A** Otomobille yolcu taşıma
- B** Otobüs Uluslararası yolcu taşıma
- C** Uluslararası kara nakliyesi
- D** Yurt içi yolcu taşıma
- E** Kamu yolcu taşıması
- F** Yolcu Acenteliği
- G** Eşya Acenteliği
- H** Eşya Taşıma komisyonculuğu
- K** Yurtiçi Eşya taşıma
- L** Lojistik İşletmeciliği
 - L1** Sadece Yurt içinde lojistik hizmet verecekler

- L2** Yurt dışı lojistik hizmet verecekler
- M** Kargo taşımacıları
 - M1** İl içi Kargo taşımacılığı yetki belgesi
 - M2** Yurtiçi kargo taşımacılığı yetki belgesi
 - M3** Uluslararası kargo taşımacılığı yetki belgesi
- N** Nakliyat Ambarı
- P** Dağıtım
- R** Taşıma işleri organizasyonu
- T** Yolcu ve eşya terminal işletmeciliği

Yetki Belgesi alma zorunluluğu kanunla getirilmiştir; 3 cins yeterlilik aranmaktadır.

Mali Yeterlilik teminat ve belge ücretlerini ödeyebilmesi ile sağlanacaktır.
Mesleki Saygınlık sicil kaydı ile belgelenecektir.
Mesleki Yeterlilik verilecek eğitim sertifikaları ile sağlanacaktır.

Lojistik firmalar için istenen L1 ve L2 belgelerini inceleyecek olursak;

Lojistik için yetki belgesi L1 (Yurt içi)

- En az 100 ton istiap haddinde öz mal ticari araç
- 1000 m2 Depolama alanı
- 150.000.- YTL Sermaye

Lojistik için yetki belgesi L2 (Yurt dışı)

- En az 150 ton istiap haddinde öz mal ticari taşıt
- 2500 m2 Depolama alanı
- 300.000.- YTL Sermaye

4.3. Örnek Lojistik Şirketlerin Yönetmelik Açısından Karşılaştırılmalı Değerlendirilmesi

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununa istinaden çıkarılan “Karayolu Taşıma Yönetmeliği” gereğince kargo işletmeciliği ve lojistik işletmecilik yapabilmek için gerekli olan lisans sayılarının Türkiye’deki durumuna kısaca göz atıldığında;

- 15 adet M1
- 18 adet M2
- 1 adet M3
- 148 adet L1
- 30 adet L2

yetki belgesi alındığı tespit edilmektedir⁷⁷.

Türkiye’nin önde gelen lojistik firmaları ile görüşülerek bu firmaların işlevlerini, kapasitelerini ve yetki belgelerini gösteren bilgiler Tablo 34’de gösterilmiştir. Lojistik firmalarından alınan bu bilgilerin Karayolu Taşıma Yönetmeliği açısından değerlendirilmesi aşağıda yapılmaktadır. Mesleki yeterlilikte gerekli olan belgeler için firmalarca ilgili yerlere gerekli başvurular yapılmıştır.

⁷⁷ Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, “2007 Yetki Belgeleri İstatistikleri”. Ankara:2007

Tablo 34
Örnek Lojistik Şirketlerin Genel Bilgileri

Firma Bilgileri	Yurtiçi Lojistik¹	Omsan Lojistik²	Horoz Lojistik³	Balnak Lojistik⁴
Kuruluş Tarihi	2002	1978	1942	1986
Personel Sayısı	162	1100	2230	470
Şube Sayısı	16	19	180	2
Araç Sayısı	600	1457	665	980
Taşıma Modları	Kara	Kara&Hava&Tren&Deniz	Kara&Tren&Deniz	Kara
Taşıma Yetki Belgeleri	L1, R2	L2, R2, C3	L1, L2, C1, C2	R2,C2
Katma Değerli Hizmetler	Evet	Evet	Evet	
Depolama Türleri	Serbest Depo	Serbest&Antrepo	Tarımsal&Antrepo&Serbest Depo	Serbest&Antrepo
Depo Sayısı	9	8	20	5
Depolama Alanı	40.000 m ²	116.000 m ²	100.000 m ²	50.000 m ²
Hizmet Verilen Başlıca Sektörler	Beyaz Eşya&Sağlık	Otomotiv&Beyaz Eşya&İnşaat	Otomotiv&Beyaz Eşya&Gıda	Tekstil&Beyaz Eşya
Uluslar arası Taşımacılık Yapılıyor mu?	Evet	Evet	Evet	Evet
Taşıma Modlarının % lik Dağılımı	%100 Kara	%60 Kara, %25 Deniz, %10 Tren, %5 Hava	%80 Kara,%10Tren,%10 Deniz	%60 Kara, %20 Deniz, %10 Tren, %10 Hava

Kaynak:

- 1 Cem Sarıkaya, - Yurtiçi Lojistik Genel Müdürü- “ Yurtiçi Lojistik Firmasının Genel Bilgileri ” konulu görüşme, İstanbul: 14 Eylül 2007.
- 2 Gökhan Kılıç, - Horoz Lojistik Müşteri İlişkileri Uzmanı- “ Horoz Lojistik Firmasının Genel Bilgileri ” konulu görüşme, İstanbul: 17 Eylül 2007.
- 3 Hakan Ergoç, - Omsan Lojistik - “ Omsan Lojistik Firmasının Genel Bilgileri ” konulu görüşme, İstanbul: 17 Eylül 2007.
- 4 Alev Tetik, - Balnak Lojistik Halkla İlişkiler Müdürü- “ Balnak Lojistik Firmasının Genel Bilgileri ” konulu görüşme, İstanbul: 18 Eylül 2007.

Tablo 34’de hizmet verilen taşıma türlerine göre anılan firmaların 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği uyarınca çalışma alanları ile ilgili yetki belgelerine sahip oldukları görülmektedir.

Aşağıdaki açıklamalarda adı geçen işletmelerin Karayolu Taşıma Yönetmeliğine (KTY) göre yapmaları gereken uygulamalar incelenmektedir.

KTY Madde 6: Taşımacılık faaliyetinde bulunan firmaların mutlaka yetki belgesi alma zorunluluğu.

Firmalardaki Durum : Tüm firmalar iştigal konularına göre yetki belgesi almışlardır.

Yurtiçi Lojistik: L1 yetki belgesi ile yurtiçi lojistik depolama ve yurtiçi taşımacılık, R2 ile yurtiçi ve uluslararası taşımacılık organizasyonu yapabilir.

Omsan Lojistik: L2 ile yurtiçi ve uluslararası depolama ve taşımacılık (antrepo için ayrıca Gümrükler Genel Müdürlüğünden antrepo açma yetkisi almalıdır) R2 ile yurtiçi ve uluslararası taşımacılık organizasyonu, C3 ile yurtiçi ve uluslararası ev ve büro eşyası taşımacılığı yapabilir. Omsan Lojistik hava yolu taşımacılığı için kendisi konşimento (gönderilen eşyanın varış adresi, göndericisi, ağırlığı vb. bilgilerin bulunduğu eşya ile hareket eden bilgi kağıdı) kesecekse mutlaka IATA (International Air Transport Association, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) acentesi olmak zorunluluğu vardır. Deniz yolu taşımacılığını, acentelik belgesi olarak yapabilir. Tren taşımacılığı için her hangi bir belge zorunluluğu yoktur.

Horoz Lojistik: L1 ve L2 ile yurtiçi ve yurt dışı lojistik depo işletmeciliği ve taşımacılığı, L2'ye istinaden Gümrükler Genel Müdürlüğünden yetki alarak antrepo işletmeciliği yapabilir. C1 ile sadece kendi adına kayıtlı taşıtlarla sadece kendisine ait eşya taşımacılığı yapabilir, bu belge ile yaptığı taşımalar için ticari taşıma faturası kesme yetkisi yoktur. C2 ile yurtiçi ve uluslararası eşya taşımacılığı yapabilir.

Balnak Lojistik: C2 ile yurtiçi ve uluslararası eşya taşımacılığı, R2 ile yurtiçi ve uluslararası taşıma organizatörlüğü yapabilir.

Örneklenen firmalardan Horoz Lojistik hariç diğerleri kendilerine ait taşıtlar olmasa bile R2 yetki belgelerinde tanınan yetki ile yurtiçi ve yurt dışı taşımacılık yaptırabilir ve taşıma faturası düzenleyebilir. Yönetmelikte, kendisine ait taşıtı bulunmayan firmalardan taşıma faturası kesme yetkisi sadece R türü yetki belgelerine verilmiştir. Horoz Lojistik R2 yetki belgesi olmadığı için taşımacılık faturası kesmek için tüm taşımalarını

kendine ait öz mal taşıtlarla veya L2 ve C2 yetki belgelerine istinaden sözleşme yaparak kendi taşıt listelerine kayıt ettirdiği taşıtlarla yapmak zorundadır.

KTY Madde 17: Taşıtların yaşı ve istiap haddi

Firmalardaki Durum: Tüm firmalar uyum süresi içerisinde taşıtlarının yaş ve istiap haddine uygun hale geleceklerdir.

KTY Madde 19. Unvan yazdırma ve kullanma zorunluluğu.

Firmalardaki Durum: Yönetmelik gereğince tüm firmalar yetki belgelerine göre unvanlarını düzenlemek ve araçları üzerinde göstermek zorundadır. Örneklediğimiz firmalarda bu işlem gerçekleştirilmiştir.

KTY Madde 20 . Taşıt kartı bulundurma zorunluluğu

Firmalardaki Durum: Tüm firmalar kendilerine ait taşıtları taşıt listelerine kayıt ettirmişler ve taşıt kartlarını almışlardır. L2 ve C2 yetki belgeli firmalar yönetmelik gereği kendi öz mal taşıtlarının sayılarına göre sözleşmeli taşıtlarla çalışabilirler. L1 yetki belgeli firmalar kendi öz mal taşıt sayısının 50 katı, L2, C2 yetki belgesi sahipleri öz mal taşıt sayısının 2 katı, C1 ve C3 sadece öz mal taşıtlarını kullanabilirler. L1, L2 ve C2 yetki belgeli firmalar sözleşmeli taşıtları kendi taşıt listelerine kayıt ettirerek kendi taşıt kartları ile taşıma yapmak zorundadırlar. R2 yetki belgeli firmalar için her hangi bir taşıta sahip olma zorunluluğu bulunmamakta, ancak taşımalarda mutlaka taşıt kartlı araç kullanmalıdırlar.

KTY Madde 23: Yetki belgesi sahibinin yükümlülüğü

Firmalardaki Durum: Tüm firmalar gerekli yükümlülüğü taahhüt etmektedirler.

KTY Madde 56: Ortak taşıma

Firmalardaki Durum: Firmalarca yönetmeliğe uygun ortak taşıma yapılmaktadır. R2 türü yetki belgeli firmaların ortak taşıma yapmak için her hangi bir sözleşme ve taşıt kartı yükümlülüğü bulunmamaktadır.

KTY Madde 59: Taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliği

KTY Madde 60. Sürücülerde aranacak şartlar

Firmalardaki Durum: Tüm firmalar istenen koşullarda elaman istihdam etmektedirler. Mesleki Yeterlilik Yönetmeliği uyarınca örneklediğimiz firmalarda 1 ÜDY3 (Uluslar arası Üst düzey yönetici mesleki yeterlilik belgesi), 1 ODY 3 (Uluslararası orta düzey mesleki yeterlilik belgesi) bulunması şartı, tüm sürücülerin de uluslararası için SRC3, yurtiçi için SRC4 mesleki yetki belgeli olması şartı vardır. Bu uygulama 01.01.2008 tarihinde yürürlüğe girecektir. Tüm firmalar gerekli başvuruları yapmışlardır.

Lojistik firmaları olarak örneklediğimiz firmalardan Omsan ve Balnak kara yolu dışında hava yolu, deniz yolu ve demiryolu taşımacılığı da yapmaktadırlar. Kara yolu için KTY uyulması yeterli olmakla birlikte Hava yolu taşımacılığı için IATA acenteliği bulunması, buna istinaden hava konşimento kesme yetkisi alınması gereklidir. Yukarıda da belirtildiği üzere her iki firmanın da IATA acenteliği vardır. Deniz yolu taşımacılığı için gemi acenteliği yetkisi alınması gerekli olmakla birlikte komisyoncu olarak da her hangi bir yetki belgesi alınmadan deniz taşımacılığı yapılabilir, demiryolu taşımacılığı için herhangi bir yetki gerekmemektedir.

SONUÇ

Ulaştırma sektörü, diğer bütün sektörleri yatay olarak kesen bir sektördür. Bu yönüyle, ulaştırma sektörü, diğer sektörlerdeki gelişmeleri de hızlandıran fonksiyonu üstlenebildiği gibi, engelleyen ve yavaşlatan faktör olmak özelliğine de sahiptir. Ulaştırma sektörünün alt sektörlerini oluşturan karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu sistemleri birbirinden bağımsız düşünülemez.

Bilim insanları, ulaştırma sistemini tarif ederken, ulaştırmanın gerektirdiği hizmetler en iyi biçimde verilir en ucuza mal etmelidir der. Bir ulaştırma sisteminde ne yüklenici firma ne de taşıyıcı kuruluşların karı ön planda tutulur. Ön planda tutulacak kriterler, güvenlik, çevre kirliliği, dışa bağımlılık, enerji tasarrufu, alt yapı maliyeti gibi ekonomik ve sosyal maliyetlerin bir arada değerlendirilmesidir. Bir ulaştırma sisteminin en olumlu ve en verimli olabilmesi ülke kaynaklarının en uygun şekilde ülke iktisadına uygun biçimde kullanılmasıyla olur.

Bunlar göz önüne alındığında üç yanı denizlerle çevrili Türkiye’de denizyollarının ulaşım ve taşımadaki payının ne kadar içler acısı olduğu ortadadır. Denizyollarına gerekli önemin verilmemesi sonucu bugün Türkiye’de deniz ticaret filosu ve limanlar çağın gerisinde kalmıştır. Yönetim sorunları, depolama sahalarının yetersizliği, boşaltma / yükleme araç gereçlerinin nitelik ve nicelik olarak yetersizliği, yanaşma yerleri ile ücretlerinin yüksek oluşu, gümrük hizmetlerinin yetersizliği, limanların gerek fiziki altyapı gerekse bürokrasi nedeniyle 24 saat hizmet verememesi, denizyolların çözümlenmesi beklenen en önemli sorunları içerisinde. İvedilikle denizyollarına gereken önem verilip bu sorunlar çözülmeli, bu ulaşım sisteminde doğal bir alt yapıya sahip olan Türkiye’nin maksimum fayda sağlayabilir duruma getirilmesi gerekmektedir.

Demiryoluna baktığımızda ise özellikle son elli yılda ciddi hiçbir yatırım yapılmamıştır. Dünyanın en ucuz ve en çevreci taşımacılığı yani demiryolu taşımacılığı

Türkiye’de verimli olarak yapılamamaktadır. Demiryollarının yıllardır ihmal edilmesi ulaştırma sektöründe Türkiye’nin rekabet gücünü olumsuz yönde etkileyen en önemli sebeplerden birisidir. Demiryolu ağ ve modernizasyonun yetersiz oluşu, yönetim sorunları, zamanında vagon temin edilememesi önemli sorunlar arasındadır.

Havayolu taşımacılığına bakıldığında bürokrasi, gümrükleme sorunları, terminal altyapı eksiklikleri, filo yetersizliği, kargo alanlarındaki taşıma yetersizliği bu taşımacılıkta istenilen faydayı sağlayabilmek için çözülmesi gereken başlıca sorunlar arasındadır.

Gerek niteliksel gerekse niceliksel sorunlar Türkiye’nin bölgesinde lojistik merkez olma fırsatını zayıflatmaktadır. Ulaştırma bilimcileri karayolunun ana ulaşım sistemi olmadığını, ulaşım ve taşımada havayolu, denizyolu ve demiryolunu destekleyici ve tamamlayıcı bir sistem olduğunu, toplu taşımacılığın ve milyonlarca tona ulaşan sıvı ve katı taşımacılığın karayolu ile yapılmasının hiçbir koşulda ülke menfaatleri ile bağdaşmadığını ve hiçbir bilimsel dayanağı olmadığını belirtmektedirler. Geline nokta Türkiye’deki süreç bu şekilde karayolu ağırlıklı olarak devam edecek olursa bunca çevre kirliliği, ses kirliliği, sahil katliamı, trafik kazaları, binlerce can kayıplarının yanı sıra enerji açığımız ve otomotiv sanayimizle dışa bağımlılığımız daha da güçlenirken, en pahalı maliyetle dünyanın en pahalı taşımacılık sistemine kavuşacağız.

Türkiye’de şuanda ana ulaşım sistemi olan karayollarına birçok yatırım yapılmasına karşın bu ulaşım sisteminde de önemli eksiklikler bulunmaktadır, Türkiye’deki yol durumlarına, kaza sayılarına, kaza sebeplerine, araç sayılarına bakıldığında bu eksiklikler karşımıza çıkmaktadır. Karayollarında işaretleme, araç ve yolcu güvenliği, aşırı yükleme, atıl kapasite, denetimsizlik, kayıt dışı faaliyet, altyapı yetersizlikleri, uluslararası alanda geçiş belgeleri sorunları çözümlenmesi gereken önemli sorunlar içindedir.

Türkiye’nin lojistik merkezi olmasında en güçlü yanı olan coğrafi konum üstünlüğünden faydalanabilmesi için sağlam bir altyapıya sahip olup yukarıda ulaştırma

sistemleri ile ilgili belirtilen sorunları çözüme kavuşturması gerekmektedir. Lojistik sektöre yön verecek çalışmalarda ilgili kamu kurumları ile sektör temsilcileri arasındaki iş birliği geliştirilmelidir. Sektörle ilgili yasa ve standartların geliştirilmesi, denetimlerin arttırılması sektörün gelişimine katkı sağlayacaktır. Çıkacak kanunların sektörle ilgili sivil toplum kuruluşlarının da katılımıyla gözden geçirilmesi ve aksaklıkların giderilmesi yerinde olacaktır. Avrupa Birliği ve uluslararası taşımacılık ve lojistik mevzuatına uyum çalışmalarına hız kazandırılmalıdır. Son yıllarda birçok üniversitede lojistik ile ilgili bölümlerin kulüplerin açılması önemli bir gelişmedir. Bu gelişme nitelikli insan sermayesini geliştirme açısından lojistik sektörüne rekabet kazandırabilecektir. Eğitimde sektörün nitelikli insan sermayesine gereksinimini karşılayacak bu tür eğitim kurumlarına ağırlık verilmelidir. Halen sektörde görev yapanların önemli ölçüde eğitim eksikliklerinin bulunduğu unutulmamalıdır. Bu nedenle ulaştırma sektöründe hizmet veren şirketlerin insan sermayesini geliştirmek amacıyla eğitim yatırımı yapmaları kaçınılmazdır.

Globalleşen dünya ticaretinde ülke sınırlarının ortadan kalktığını üretici, ve tüketicinin önemli olduğunu, hızlı mal sirkülasyonunda ve öz sermayenin diğer yatırımlara yöneltilmesinde stoklu çalışma zorunluluğunu ortadan kaldırmaya yönelik yararlı hizmetlerini dikkate aldığımızda, lojistik ve lojistiğin bir kolu olan kargo işletmelerinin Türkiye ulaşım sektöründe ve ticari yaşamında çok önemli görevleri üstlendiklerini, ülkedeki sorunlara rağmen hızla gelişmelerini sürdürdüklerini, dışa açılımlarını sağladıklarını, yeni teknolojilere hızlı bir şekilde uyumu gerçekleştirdiklerini ve özellikle istihdama sağladıkları katkıları önemli göstergeler olarak tespit etmekteyiz. Lojistik faaliyet hizmetleri hem iç ticarete hem de dış ticarete yüksek bir maliyet kalemini teşkil etmektedir. Firmalar, gereken bu lojistik hizmeti kendileri yapmamakta bu görevi lojistik firmalara vermektedirler. Lojistik, firmaların rekabet edilebilirliği üzerinde çok büyük etkisi olabilecek bir hizmettir. Firmalar arası ve firmalar ile tüketiciler arası elektronik ya da sanal ticaretin gelişimi, küreselleşme ile birlikte, hız / zaman senkronizasyonu gereksinmesi nedeniyle lojistiğin önemini arttırmıştır. 21. yüzyılın en öne çıkan sektörlerinden birisi olan

lojistik sektörünün firmalara ve ülkeye getirdiği katma değer bilinci Türkiye’de hızlanarak yayılmaktadır. Bu bilincin yayılmasında gerek akademik kurumlara gerekse sektördeki şirketlere önemli görevler düşmektedir.

Türkiye’deki mevcut kaynaklar ve ihtiyaçlar göz önünde tutularak, öncelikle ulaştırma ana planı hazırlanmalı ve bu plan çerçevesinde ulusal ulaştırma politikası belirlenmelidir. Belirlenen bu politikalar hükümet değişikliklerinden etkilenmemeli ve keyfi değişikliklere maruz kalmamalıdır. Belirlenen politikalar öncelikle ulaştırma sistemleri arasındaki dengesizliği kaldırmalıdır. Bu yönde yapılacak atılımlar ülke menfaatine önemli ölçüde katkılar sağlayacaktır. Olabilecek bu katkıları ulaştırma politikaları tarihine baktığımızda açıkça görmekteyiz.

Türkiye’de lojistik ve kargo işletmeciliğinde yaşanan en büyük sıkıntı sektör ile ilgili bir kanunun olmamasıydı, bu durum özellikle sektör işletmeleri açısından rekabeti önemli ölçüde etkiliyordu, isteyen herkes hiçbir şarta bağlı olmadan kendisini lojistik firması diye tanımlayıp iş yapabiliyordu, nihayetinde 19.07.2003 tarihinde 4925 Sayılı Karayolları Taşıma Kanunu uygulamaya konulmasıyla taşımacılığa hukuki bir yön verildi. Kanun ve Yönetmeliklerinin olumlu ve olumsuz yönleri incelenecek olursa;

Kanunun ve yönetmeliğin olumlu yanları;

- Karayolları üzerinde kontrolsüz bir şekilde yapılan taşımanın artık bir kanunu oluyor.
- Taşımalar ve taşıyıcılar kayıt altına alınıyor istatistik yapılabiliyor.
- Belge ücretlerinden büyük bir fon yaratılıp taşımanın geliştirilmesinde ve kontrolünde kullanılıyor.
- Sektöre giriş zorlaştırılıyor böylece ölçek büyüklüğü ve ekonomi, verim artışı sağlanıyor.
- Aktivite bilgisi raporlanıyor ve planlama yapılabiliyor.
- Otobüsle kargo taşınması kalkıyor, kazalar önleniyor.

- Sertifika zorunluluğu getirilip sektör çalışanlarının eğitimi ön görülüyor.
- Küçük yapılar büyümeye zorlanıyor. Kurumsallaşma sağlanıyor.
- Sürücülerin cezaları 6 ayda bir kontrol ediliyor ceza alanlar yeniden eğitimden geçiyor.
- Tüketici korunuyor, çalışmaları ise bir siteme bağlanıyor.
- Taşımacılık sektörüne girenler bu işi yapmaya uygun olduklarını alacakları yetki belgeleri ile belgelemek durumundadır.

Kanun ve Yönetmeliğin Aksaklıkları;

Kanun içerik olarak olumlu mesajlar verse bile bazı aksaklıklarla yönetmelik hazırlanmıştır.

- Kanunda yer almayan konular yönetmeliğe kanunsuz bir biçimde kanun yapacak formatta eklenmiştir.
- Lojistik işletmeciliği Taşıma işleri organizatörlüğü Terminal işletmeciliği, Oto kiralama, Dağıtıcılık işleri kanun kapsamında olmadığı halde yönetmelikle kapsam içine alınmıştır.
- Lojistik şirketlere araç alma ve depo zorunluluğu getirilmiş sadece depo içi hizmet veren kuruluşlar araç almaya zorlanmıştır.
- Lojistik için belge ücretleri yüksek ve diğerlerinden farklı 5-200 Milyar TL lık bir aralık söz konusudur.
- Taşıma ile ilgili cezalar ağırlaştırılmıştır. Sadece şoför hatası ile şirket kapatılabilecek duruma getirilmiştir.
- Mesleki saygınlık aranmakta ancak bunun nasıl belgeleneceği veya ölçüleceği belirtilmemektedir.
- 54.c maddesi acente ve komisyoncular taşımacı belgesi almadan kendi nam ve hesabına taşıma yapamaz, yaptırılmaz ve fatura kesemez demek ve bu hali ile TTK'da tanımlanan ve iş yapma şekli belirlenen komisyoncu tanımına aykırı olmaktadır.

- 22. madde acenteler, komisyoncular organizatörler taşıma işinden taşıyanlarla beraber müşteriye karşı müştereken sorumlular demektir. Taşımacıyı, aracı hatta ürünü görmeyen birinin taşımacı ile müteselsil sorumlu olması kabul edilememektedir.
- 15. madde Yetki belgesi ve araç belgesinin kaybı % 50 ile yenilenir denmektedir. Bu ücret 200 Milyarlık bir belgenin kaybında büyük bir masraf yaratmaktadır.
- Geçici 2. madde K belgesi hariç diğer belgelerde 3 aylık % 40, 6 aylık % 25, 9 aylık % 10 indirim tanınmıştır. Amaç sektörün bir an önce kayıt altına alınmasını hızlandırmaktır. Karayolu üzerinde taşımacılık yapan kişilere verilecek olan K belgesi ilk 6 ay % 90 2. 6 ay % 85 oranında iş kontrolü verilecektir.
- 17.b maddesi araçlar 22 yaşından büyük olamaz demiştir. Bu yaş sınırının ekonomik olmaktan uzak olduğu bilinmektedir. Amaç zaman içinde kara yolları filomuzun gençleştirilmesi olmalıdır. Her yıl 1 sene daha öne inmelidir.
- Lojistik şirketleri kendi özmal araçlarının sayısının 50 katı kadar aracı sözleşme yaparak kendi belgelerine kayıt ettirebilmektedirler. Araç kiralamalarında yönetmeliğin 21. c maddesi gereği taşıt kiralama fiyatlarının bakanlığın belirlemesine bırakılması serbest rekabet koşullarına uygun bulunmamaktadır.
- Yetki belgeleri 5 yıl için veriliyor, 5 yıl için belge ücreti alınıyor. 5 yıl sonra yapılacak bir operasyon için bu günden gider yaratılması sektörü zorlamak olarak düşünülmektedir.
- Düzenli yani tarifeli taşıma için bakanlık onaylı fiyat listesi şartı geliyor. Bu listenin hangi şartlarla onaylanacağı belli değildir. Bakanlık sadece tasdik mercii mi olacaktır yoksa değişiklik yapabilecek midir? Gidiş dönüş fiyatları aynı olacak şekilde bir uygulama mantıklı bulunmamaktadır. Yerel rekabet koşullarına göre esneklik sağlanabilmektedir.
- Sürücü Hataları belgeye dayanmakta ancak sürücüye teslim edilmektedir. Bu belgeyi merkezine iletmeyen bir sürücü nedeniyle cezalar zaman aşımına girip katlanabilmektedir. Cezaların belgelenmesi ve bir kopyasının şirket merkezine resmi tebligat olarak yapılması gerekmektedir.

EKLER

EK 1 Karayolu Taşıma Yönetmeliği

25.02.2004 tarih ve 25384 sayılı Resmi Gazete (KTY Asıl)
08.09.2004 tarih ve 25577 sayılı Resmi Gazete (1. Değişiklik)
15.12.2004 tarih ve 25671 sayılı Resmi Gazete (2. Değişiklik)
26.02.2005 tarih ve 25739 sayılı Resmi Gazete (3. Değişiklik)
09.09.2005 tarih ve 25931 sayılı Resmi Gazete (4. Değişiklik)
18.01.2006 tarih ve 26053 sayılı Resmi Gazete (5. Değişiklik)
19.11.2006 tarih ve 26351 sayılı Resmi Gazete (6. Değişiklik)
KARAYOLU TAŞIMA YÖNETMELİĞİ

BİRİNCİ KISIM **Başlangıç Hükümleri**

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam , Hukuki Dayanak ve Tanımlar

Amaç

Madde 1- Bu Yönetmeliğin amacı, 4925 sayılı “Karayolu Taşıma Kanunu” nda yer alan karayolu taşımalarını, ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, taşıma işleri organizatörlüğü, terminal işletmeciliği, oto kiralama işletmeciliği, dağıtıcılık ve benzeri hizmetlerin şartlarını; taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını belirlemek, karayolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkanların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır.

Kapsam

Madde 2- Bu Yönetmelik, kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımalarını, taşımacı, acente, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, taşıma işleri organizatörlüğü, terminal işletmeciliği, oto kiralama işletmeciliği, dağıtıcılık ve benzeri faaliyetleri yapanlar ile taşıma işlerinde çalışanları, taşımalarda yararlanılan her türlü taşıt, araç, gereç, yapıları ve benzerlerini kapsar.

Ancak, özel otomobillerle ve bunların römorklarıyla yapılan taşımalar, genel ve katma bütçeli dairelerle, il özel idareleri, belediyeler, üniversiteler ve kamu iktisadi teşebbüslerine ait taşıtlarla yapılan ticari olmayan taşımalar, Türk Silahlı Kuvvetlerine ait motorlu taşıt ve bunların römorkları ile yapılan taşımalar, lastik tekerlekli traktörlerle çekilen römorklarla yapılan taşımalar bu Yönetmelik kapsamı dışındadır.

(Değişik: RG 15/12/2004-25671)Taşıma mesafesine bakılmaksızın il sınırları içinde yapılan yolcu taşımaları, 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımaları ile belediye sınırları ile mücavir alanı içindeki şehiriçi yolcu taşımaları, bu Yönetmeliğin kapsamı dışında olup; bunlar için Bakanlıkça çıkarılacak Yönetmelik yürürlüğe konuluncaya kadar, il sınırları

içinde yapılan yolcu taşımaları ile 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımaları il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılmak suretiyle ilgili valiliklerce, belediye sınırları ile mücavir alanı içindeki şehiriçi yolcu taşımaları il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılmak suretiyle ilgili belediyelerce, bu Yönetmeliğin taşımacılar için getirdiği sorumluluk ve yükümlülükler dikkate alınarak düzenlenir.

Uluslararası anlaşmalar ile sıkıyönetim, savaş hali ve olağanüstü hal durumlarında uygulanacak hükümler saklıdır.

Hukuki Dayanak

Madde 3- Bu yönetmelik; 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı “Karayolu Taşıma Kanunu” ile 9/4/1987 tarihli ve 3348 sayılı “Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun” a dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

Madde 4 – Karayolu Taşıma Kanununda belirtilen tanımlara ilave olarak bu Yönetmelikte geçen;

Kanun: 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanununu,

Bakanlık: Ulaştırma Bakanlığını,

Ambar: Eşyanın kapalı alanda muhafaza edilmesine uygun olan yeri,

Antrepo: Gümrük Kanunu hükümlerine göre açılmasına izin verilen ve gümrük idaresine verilen beyanname ile gümrük idaresi gözetimi ve denetimi altında eşyanın muhafaza edildiği yeri,

Ara durak: Düzenli yolcu taşımacılığında, kalkış noktası ile varış noktası arasında bulunan, yolcuların asgari ihtiyaçlarının karşılandığı ve yolcu indirilip bindirilen yeri,

Çekici: Römork ve yarırömorkları çekmek için imal edilmiş olan ve eşya veya yük taşımayan motorlu taşıtı,

Dağıtıcı: Tek parçada en fazla 5 kilogram ağırlığındaki kargoların kısa sürede kapıdan kapıya kendi nam ve hesabına dağıtımını yapacak gerçek ve tüzel kişileri,

Depo: Eşyanın açık veya kapalı alanda muhafaza edilmesine uygun olan yeri,

Eşya/kargo terminali: Bu Yönetmeliğin 51 inci maddesinde belirtilen özellikleri haiz ve taşımacılar ile eşya/kargo gönderenlere hizmet veren yapı veya tesisi,

Gabari: Taşıtların yüklü veya yüksüz olarak karayolunda güvenli seyirlerini temin amacı ile uzunluk, genişlik ve yüksekliklerini belirleyen ölçüleri,

Geçici depolama yeri: Eşyanın gümrüğe sunulmasından sonra gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutuluncaya kadar gümrük idaresince geçici olarak depolanmasına izin verilen yeri,

İkili taşıma: Akit ülke taşıtlarının iki ülke arasında yapmış olduğu yolcu veya eşya taşımalarını,

İstiap haddi ve/veya taşıma kapasitesi: Bir taşıtın veya aracın güvenle taşıyabileceği ve imalat standardında belirtilen en çok yük ağırlığı veya yolcu ve hizmetli sayısını,

Kamu hizmeti sözleşmesi: Kamuya yeterli ulaştırma hizmeti sunulması amacıyla, Bakanlık ile yetki belgesi sahipleri arasında yapılan anlaşmayı,

Kamu hizmeti yükümlülüğü: Herhangi bir yetki belgesi sahibinin normal ticari şartlarda veya ölçülerde üstlenemeyeceği, ancak, kamuya yeterince ulaştırma hizmeti verilmesi amacıyla, Bakanlığın talimatı üzerine yerine getirilmesi gereken yükümlülüğü,

Kamyon: İzin verilebilen azami yüklü ağırlığı 3,5 tondan fazla olan ve eşya veya yük taşımak için imal edilmiş motorlu taşıtı,

Kamyonet: İzin verilebilen azami yüklü ağırlığı 3,5 tonu geçmeyen ve eşya veya yük taşımak için imal edilmiş motorlu taşıtı,

Karayolu: Trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, yol, otoyol, köprüler ve benzeri yapı ve alanları,

Kargo tasnif ve aktarma merkezi: Kargo taşımalarında indirme, bindirme, yükleme, boşaltma, aktarma, tasnif ve dağıtım hizmetlerinin yapıldığı yeri,

(Değişik: RG 15/12/2004-25671) Lojistik işletmecisi : Taşımacılık faaliyetinin yanısıra; bağımsız bir işyerinin kullanım hakkına sahip olarak müşterilerine ait eşyayı teslim aldıktan sonra kendi gözetim ve denetimi altında yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, paketlenme, tasnif, etiketlenme, satış veya pazarlama, sipariş planlaması, dağıtım, tedarik ve benzeri hizmetlerin tamamını veya bir kısmını üstlenen gerçek ve tüzel kişileri,

Mali yeterlilik: Bu Yönetmelik kapsamındaki faaliyetlerle ilgili bir işletmenin kurulmasını, iyi yönetilmesini ve işletilmesini sağlamaya yönelik gerekli mali kaynaklara sahip olmayı,

Mesleki saygınlık: Ticari alanda ve mesleğin icrası ile ilgili konularda kötü şöhret sahibi olmamayı,

Mesleki yeterlilik : Mesleğin icrası ile ilgili eğitim, bilgi, beceri ve donanıma sahip olmayı,

Mesleki yeterlilik belgesi: Bu Yönetmelik kapsamındaki faaliyetlerde bulunanların yine bu yönetmelikte öngörülen mesleki yeterlilik eğitimini alan ve/veya yapılacak olan sınavlarda başarılı olanlara verilecek belgeyi,

Mesleki yeterlilik eğitimi : Bu Yönetmelik kapsamındaki faaliyetlerle ilgili bir mesleki yeterliliğin kazandırılması amacıyla verilecek eğitimi,

Motorlu taşıt: Karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan ve makine gücüyle yürütülen aracı veya taşıtı,

(Değişik: RG 08/09/2004-25577) Orta Düzey Yönetici (ODY): Bu Yönetmelik kapsamında faaliyet gösteren bir gerçek veya tüzel kişiliğin veya buna ait bağımsız bir birimin taşımacılık faaliyetlerini sürekli ve etkin bir şekilde sevk ve idare eden müdür/idareci, şef, uzman, operasyon yöneticisi, operatör ve benzeri unvanlarla istihdam edilen kişileri,

Oto kiralama işletmecisi: Müşterilerine ticari amaçla sürücülü veya sürücüsüz olarak 15+1 ve daha az koltuk kapasitesine sahip yolcu taşımaya mahsus taşıtları yurtiçinde ve/veya uluslararasıda olmak üzere, yazılı bir sözleşmeye dayanan bir bedel karşılığı ve belli bir süre için kiraya vermek şeklinde faaliyet gösterecek gerçek ve tüzel kişileri,

Otobüs: Yapısı itibarıyla sürücüsü dahil en az 9 oturma yeri olan ve yolcu taşımak için imal edilmiş motorlu taşıtı,

Otomobil: Yapısı itibarıyla sürücüsü dahil en çok 8 koltuk kapasitesine sahip olan ve yolcu taşımak için imal edilmiş motorlu taşıtı,

Özel izin belgesi: Taşımalarda geçiş belgesi aranmadan, geçiş belgesi yerine geçmek üzere ve Türk ihraç ürünlerini taşımak amacıyla yabancı plakalı taşıtlara verilen belgeyi,

Özmal taşıt: Yetki belgesi sahibi adına motorlu araç tescil ve motorlu araç trafik belgelerinde kayıtlı taşıtları,

Posta gönderisi: Posta Telgraf Teşkilatı (PTT) İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından taşınmak üzere, belirli bir form altında haberleşme niteliğindeki gönderileri, kitap numunelerini, katalogları, gazeteleri, süreli yayınları, dosyaları ve posta kolilerini,

Römork: Motorlu taşıtla çekilen, insan, eşya veya yük taşımak için imal edilmiş motorsuz taşıtı,

Sevk irsaliyesi: Yurt içi taşımalarda, gönderilen eşya için, gönderen tarafından düzenlenen eşyanın içeriğini, ağırlığını, hacmini, paketlenme veya ambalaj şekli ile gerçek değerini belirleyen ve gönderenin beyanına dayanan ilgili mevzuat hükümleri uyarınca düzenlenen belgeyi,

Sözleşmeli taşıt: Yetki belgesi sahibinin noterden yapılmış bir taşıma geliri paylaşımı veya kira sözleşmesine dayanarak, kendi unvan ve sorumluluğu altında çalıştıracığı başkasına ait taşıtları,

Sürücü: Karayolunda motorlu bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişiyi,

Şehir içi taşıma: Belediye sınırları ile mücavir alanı dahilinde yapılan taşımaları,

Şube: Bir yetki belgesi sahibinin merkezi işyeri adresi dışındaki kendisine ait birimini,

Taşıma hattı: Düzenli yolcu taşımacılığında, taşımanın başladığı kalkış noktası ile bittiği varış noktasındaki yerleşim yerlerini,

Taşıma güzergahı: Taşımanın başladığı kalkış noktasından bittiği varış noktasına kadar ara duraklar da dahil takip edilen yolu,

Taşıma irsaliyesi: Taşıma faaliyetinde bulunanların, taşınmasını üstlendikleri bir veya birden çok gönderilen ve gönderene ait aynı taşıtta, aynı zamanda taşınan eşya veya kargo için ilgili mevzuat hükümleri uyarınca düzenlenen belgeyi,

Taşıma işleri organizatörü: Kanun, bu Yönetmelik ve ilgili diğer mevzuatın taşımacılık sıfatı ile faaliyet gösterenlere getirdikleri yükümlülük ve sorumluluklar çerçevesinde taşımacı kabul edilerek, bu Yönetmeliğe göre yetki belgesi almış gerçek ve tüzel kişilerin imkan, kabiliyet ve kapasiteleri ile gerektiğinde diğer taşıma türlerinden de yararlanarak veya bunları kullanarak kombine taşımacılık dahil kendi nam ve hesabına taşıma yaptırarak taşıma faturası düzenleyecek tüzel kişileri,

Taşıma senedi: Eşya ve kargo taşımalarında gönderen ile yetki belgesi sahibi arasında akdedilen, ilgili diğer mevzuat ve bu Yönetmelikte belirlenen şartları ihtiva eden belge ile bu tür bir sözleşmede bulunması gereken bilgileri ihtiva etmesi halinde taşıma senedi yerine geçecek olan taşıma faturası, taşıma irsaliyesi veya irsaliyeli taşıma faturasını,

Taşıt belgesi: Yetki belgesi sahibinin kullanacağı taşıtların niteliğini ve sayısını liste halinde gösteren yetki belgesinden ayrı, yetki belgesinin eki olarak düzenlenen belgeyi,

Taşıt kartı: Bir taşıtın yalnız bir yetki belgesinin eki taşıt belgesinde kayıtlı olduğunu ve bu belge altında çalıştırılabileceğini gösteren belgeyi,

Taşıt katarı : Karayolunda bir birim olarak seyretmek üzere birbirine bağlanmış en az bir çeken ve en çok iki çekilen römorktan oluşan aracı,

Transit taşıma: Herhangi bir ülkede başlayan ve en az bir ülke toprakları üzerinden geçtikten sonra bir başka ülkede sona eren, başlama ve sona erme ülkeleri dışında kalan ülkeler üzerinden yapılan taşımaları kapsayan yolcu veya eşya taşımalarını,

Ücret tarifesi: Düzenli taşımalarda taşıma faaliyetlerini ücret yönünden düzenleyen ve uyulması zorunlu olan belgeyi,

Üçüncü ülke taşıması: Yolcu ve eşyanın bindirme, indirme, yükleme, boşaltma noktalarının taşıtın kayıtlı olduğu ülkenin dışındaki ülkeler arasında yapılan taşımaları,

(Değişik: RG 26/02/2005-25739) Üst Düzey Yönetici (ÜDY): Bu Yönetmelik kapsamında faaliyet gösteren bir gerçek veya tüzel kişiliği temsil ve ilzam ederek ve/veya bunların tamamını fiilen sevk ve idare ederek sürekli ve etkin bir şekilde yöneten yönetim

kurulu başkanı, yönetim kurulu üyesi, genel müdür, genel koordinatör, genel sekreter ve benzeri konumdaki veya bu unvanlarla istihdam edilen kişileri,

Yarı römork: Bir kısmı motorlu taşıt üzerine oturan, taşıdığı eşyanın veya yükün ve kendi ağırlığının bir kısmı motorlu taşıt tarafından taşınan römorku,

Yetki belgesi: Bu Yönetmeliğin kapsamında faaliyette bulunacak gerçek ve tüzel kişilere çalışma izni veren ve Bakanlıkça düzenlenen belgeyi,

Yolcu bileti: Yetki belgesi sahibi ile yolcu arasında akdedilen, yolcunun taşınması yükümlülüğünü içeren ve bu Yönetmelikte belirtilen şekil ve şartları ihtiva eden ve yolcuya verilmesi zorunlu olan belgeyi,

Yolcu terminali: Bu Yönetmeliğin 51 inci maddesinde belirtilen özellikleri haiz ve taşımacılar ile yolculara hizmet veren yapı veya tesisi,

Yurtiçi taşıma: Herhangi bir ilin herhangi bir noktasından başlayıp diğer bir ilin herhangi bir noktasında biten veya mesafesine bakılmaksızın bir ilin sınırları içerisindeki iki nokta arasında yapılan taşımaları,

Zaman tarifi: Düzenli taşımalarda taşıma faaliyetlerini zaman yönünden düzenleyen ve uyulması zorunlu olan belgeyi ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Taşıma Faaliyetlerinde Genel Kural, Yetki Belgesi Alma Zorunluluğu

Taşıma Faaliyetlerinde Genel Kural

Madde 5- Taşıma faaliyetleri, ekonomik, seri, elverişli, güvenli, çevreye kötü etkisi en aza indirilecek, genel sağlık, fert, toplum ve çevre sağlığı ile güvenliğini olumsuz yönde etkilemeyecek ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest rekabet ortamında gerçekleştirilir.

Yetki Belgesi Alma Zorunluluğu

Madde 6-Bu Yönetmelik kapsamında faaliyette bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin;

a) Taşımacılık, acentelik, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, taşıma işleri organizatörlüğü, dağıtım işleri, terminal işletmeciliği, oto kiralama işletmeciliği ve benzeri faaliyetleri yapabilmeleri için Bakanlıktan yetki belgesi alınması zorunludur.

b) Yetki belgesi alınabilmesi için, bu Yönetmeliğin 12 nci maddesinde belirtilen genel şartlar ile 13 üncü maddesinde belirtilen özel şartlara sahip olunması şarttır.

Yetki belgesi alınmadan, muhtevası bu Yönetmelikte belirtilen herhangi bir faaliyette bulunulamaz.

Uluslararası Taşımalarda Geçiş Belgesinden Muaf Tutulacak Taşımalar

Madde 7- Aşağıdaki uluslararası taşımalarda geçiş belgesi aranmaz.

a) İtfaiye hizmetleri ile ilgili taşımalar,

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

Uluslararası anlaşma ve sözleşmelerin hükümleri saklıdır.

Yetki Belgesi ve Taşıma Hatlarının Sınırlandırılması

Madde 8- Taşımacılık faaliyetinde bulunanların sayısı, yolcu, eşya veya yük kapasitesi, bu husustaki potansiyel, yetki belgelerinde kayıtlı taşıtların durumu, haksız rekabetin önlenmesi, kamu yararının gözetilmesi, atıl kapasite ve kaynak israfının önlenmesi, güvenlik veya benzeri nedenlerle Bakanlık, yetki belgelerinin verilmesi ve/veya sayısında, taşıt sayıları ve/veya kapasitelerinde, taşıma hatlarında veya güzergahlarında, plaka tahdidi dahil sınırlamalar, kısıtlamalar ve (**Değişik: RG 9/9/2005-25931**) süreli/geçici düzenlemeler getirebilir.

Tehlikeli Maddelerin ve Tehlikeli Atıkların Taşınması

Madde 9- Yetki belgesi sahipleri, tehlikeli madde ve tehlikeli atık taşımalarını bu husustaki mevzuata uygun olarak yapmak zorundadır.

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

Taşıma Hizmeti

Madde 10-a) Yetki belgesi sahipleri, işgal alanlarına giren hizmetlerini, hizmetin ifasını imkansız kılan yasal mücbir sebepler dışında yapmaktan kaçınmazlar. Bu hizmetlerden ayırım yapmaksızın herkesin yararlanmasını ve hizmetin sürekliliğini sağlamak zorundadırlar.

b) Bu hizmetlerin yerine getirilmesi, hizmeti üstlenenler veya üçüncü şahıslar tarafından engellenemez.

İKİNCİ KISIM

Yetki Belgesi Türleri, Yetki Belgesi Almak İsteyenlerin İbraz Etmek Zorunda Olduğu Belgeler ve Sorumluluk

BİRİNCİ BÖLÜM

Yetki Belgesi Türleri, Yetki Belgesi Almanın Genel ve Özel Şartları

Yetki Belgesi Türleri

Madde 11- Yetki belgesi türleri aşağıda gösterilmiştir.

A Yetki belgesi: Ticari amaçla otomobil ile yolcu taşımacılığı ve oto kiralama işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

A1 Yetki belgesi: Otomobil ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapacaklara,

A2 Yetki belgesi: Otomobil ile uluslararası yolcu taşımacılığı yapacaklara,

A3 Yetki belgesi: Oto kiralama işletmeciliği yapacaklara, verilir.

B Yetki belgesi : Ticari amaçla otobüs ile uluslararası yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

B1 Yetki belgesi: Belirli bir ücret ve zaman tarifesine göre, otobüs ile düzenli yolcu taşımacılığı yapacaklara,

B2 Yetki belgesi:

a) Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın yolcu durumuna göre arazi sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara,

b) Önceden gruplandırılmış yolcuları bir hareket noktasından alıp aynı hareket noktasına götürmek ve/veya getirmek suretiyle mekik sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara,

c) 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu ile bu Kanuna göre hazırlanarak yayımlanan Seyahat Acentaları Yönetmeliği hükümlerine göre kurulmuş Seyahat Acentalığı Belgesine sahip olanlara,

B3 Yetki belgesi: Yetki belgesi sahibinin kendi adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt veya taşıtlarla, sadece kendi esas iştiğal konusu ile ilgili personelini taşıyacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara,

verilir.

(Değişik: RG 18/1/2006-26053) C Yetki belgesi : Ticari amaçla uluslar arası ve yurtiçi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

C1 Yetki belgesi: Yetki belgesi sahibinin kendi adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt veya taşıtlarla, sadece kendi esas iştiğal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara,

C2 Yetki belgesi: Belirli bir zaman tarifesine göre ve/veya belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya durumuna göre sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara,

C3 Yetki belgesi: Ev ve büro eşyası taşınması yapacaklara,

verilir.

D Yetki belgesi: Ticari amaçla otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

DI Yetki belgesi: Belirli bir ücret ve zaman tarifesine göre otobüs ile düzenli yolcu taşımacılığı yapacaklara,

D2 Yetki belgesi:

a) Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın yolcu durumuna göre arazi sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara,

b) Önceden gruplandırılmış yolcuları bir hareket noktasından alıp aynı hareket noktasına götürmek ve/veya getirmek suretiyle mekik sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara,

c) 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu ile bu Kanuna göre hazırlanarak yayımlanan Seyahat Acentaları Yönetmeliği hükümlerine göre kurulmuş Seyahat Acentalığı Belgesine sahip olanlara,

D3 Yetki belgesi: Yetki belgesi sahibinin adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt/taşıtlarla, sadece kendi esas iştiğal konusu ile ilgili personelini taşıyacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara,

verilir.

E Yetki belgesi: Ticari amaçla yolcu ve eşya taşımacılığı yapacak kamu kurum ve kuruluşlarına verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

EI Yetki belgesi: Yurtiçi ve/veya uluslararası yolcu taşımacılığı yapacaklara,

E2 Yetki belgesi: Yurtiçi ve/veya uluslararası eşya taşımacılığı yapacaklara,

verilir.

F Yetki belgesi: Ticari amaçla yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

FI Yetki belgesi: Yurtiçi yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara,

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) F2 Yetki belgesi: Uluslararası ve yurtiçi yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara, verilir.

G Yetki belgesi: Ticari amaçla eşya ve kargo taşımacılığı konusunda acentelik yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

G1 Yetki belgesi: Yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara,

(Değişik: RG 18/1/2006-26053) G2 Yetki belgesi: Uluslar arası ve yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara,

G3 Yetki belgesi: Yurtiçi kargo taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara,

(Değişik: RG 18/1/2006-26053) G4 Yetki belgesi: Uluslararası ve yurtiçi kargo taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara, verilir.

H Yetki belgesi: Ticari amaçla eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

H1 Yetki belgesi: Yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacaklara,

(Değişik: RG 18/1/2006-26053)H2 Yetki belgesi: Uluslar arası ve yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacaklara, verilir.

K Yetki belgesi: Ticari amaçla yurtiçi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

K1 Yetki belgesi: Belirli bir zaman tarifesine göre ve/veya belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya taşımacılığı yapacaklara,

K2 Yetki belgesi: Taşımacının kendi adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt veya taşıtlarla, sadece kendi esas işgal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara,

K3 Yetki belgesi: Ev ve büro eşyası taşımacılığı yapacaklara, verilir.

L Yetki belgesi : Ticari amaçla lojistik işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

L1 Yetki belgesi: Yurtiçi lojistik işletmeciliği yapacaklara,

(Değişik: RG 18/1/2006-26053) L2 Yetki belgesi: Uluslararası ve yurtiçi lojistik işletmeciliği yapacaklara, verilir.

M Yetki belgesi: Ticari amaçla kargo işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

M1 Yetki belgesi: İl sınırları içerisinde kargo işletmeciliği yapacaklara,

M2 Yetki belgesi: Yurtiçi kargo işletmeciliği yapacaklara,

(Değişik: RG 18/1/2006-26053) M3 Yetki belgesi: Uluslar arası ve yurtiçi kargo işletmeciliği yapacaklara, verilir.

N Yetki belgesi: Ticari amaçla il sınırları içinde ve yurtiçi nakliyat ambarı işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

N1 Yetki belgesi: İl sınırları içinde nakliyat ambarı işletmeciliği yapacaklara,

N2 Yetki belgesi: Yurtiçi nakliyat ambarı işletmeciliği yapacaklara, verilir.

P Yetki belgesi: Dağıtıcılık yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

P1 Yetki belgesi: İl sınırları içinde dağıtım yapacaklara,

P2 Yetki belgesi: Yurtiçinde dağıtım yapacaklara, verilir.

R Yetki belgesi: Ticari amaçla yurtiçi ve uluslararası taşıma işleri organizatörlüğü yapacak tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

R1 Yetki belgesi: Yurtiçi taşıma işleri organizatörlüğü yapacaklara,

(Değişik: RG 18/1/2006-26053) R2 Yetki belgesi: Uluslararası ve yurtiçi taşıma işleri organizatörlüğü yapacaklara, verilir.

T Yetki belgesi : Terminal işletmeciliği yapacak tüzel kişiler ile kamu kurum ve kuruluşlarına verilir ve aşağıdaki türlere ayrılır.

T1 Yetki belgesi : Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde bulunan yolcu terminali işletmeciliği yapacaklara,

T2 Yetki belgesi: Büyükşehir Belediyesi sınırları dışında kalan yerleşim birimlerindeki yolcu terminali işletmeciliği yapacaklara,

T3 Yetki belgesi : Eşya terminali işletmeciliği yapacaklara, verilir.

Yetki Belgesi Almanın veya Yenilemenin Genel Şartları

Madde 12 - Yetki belgesi alabilmek için;

a) Gerçek kişilerin Türkiye Cumhuriyeti tabiiyetinde olmaları,

b) Tüzel kişilerin Türkiye Cumhuriyeti kanunlarına göre kurulmuş ve Türk Ticaret Siciline tescil edilmiş olmaları,

c) Yetki belgesi talep eden;

Gerçek kişilerde sahip ve/veya temsil ve ilzama yetkili yöneticilerin,

Anonim şirket statüsündeki tüzel kişiliklerde, yönetim kurulu başkan ve üyeleri, genel müdür ve temsil ve ilzama yetkili yöneticilerin,

Diğer şirket statüsündeki tüzel kişilerde, tüm ortakların ve bu tüzel kişiliği temsil ve ilzama yetkili yöneticilerin,

Taşıma kooperatiflerinde, yönetim kurulu başkan ve üyeleri ile kooperatifi temsil ve ilzama yetkili yöneticilerin,

Kaçakçılık, dolandırıcılık, dolanlı iflas, sahtecilik, inancı kötüye kullanma, uyuşturucu ve silah kaçakçılığı, kaçak insan taşımacılığı veya ticareti, hırsızlık, rüşvet, 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanunu ile 4422 sayılı Çıkar Amaçlı Suç Örgütleri ile Mücadele Kanununa giren suçlardan hürriyeti bağlayıcı ceza ile hükümlü bulunmamak, ticari alanda ve mesleğin icrası ile ilgili konularda kötü şöhret sahibi olmamak suretiyle mesleki saygınlığa sahip olmaları,

d) **(Değişik: RG 18/1/2006-26053)** Kanunla kurulmuş olan, ilgili ticaret odaları veya ticaret ve sanayi odaları veya esnaf ve sanatkarlar odalarına kayıtlı olmaları,

e) **(Değişik: RG 08/09/2004-25577)** B3, C1, D3, E1, E2 ve K2 türü yetki belgesi talebinde bulunanlar hariç olmak üzere;

1) B1, C2, D1, L1, L2, M2, M3, N2, P2, R1, R2 ve T1 türü yetki belgesi talebinde bulunanların, gösterecekleri faaliyet alanlarına uygun en az birer adet üst düzey yönetici ve orta düzey yönetici Mesleki Yeterlilik Belgesine sahip olmaları veya bu belgelere sahip kişi veya kişileri istihdam etmeleri,

2) A1, A2, A3, B2, C3, D2, F1, F2, G1, G2, G3, G4, H2, H1, K1, K3, M1, N1, P1, T2 ve T3 türü yetki belgesi talebinde bulunanların, gösterecekleri faaliyet alanlarına uygun en az bir adet orta düzey yönetici Mesleki Yeterlilik Belgesine sahip olmaları veya bu belgeye sahip kişi veya kişileri istihdam etmeleri,

f) İşletmenin kurulması, yükümlülüklerini yerine getirebilmesi ve iyi yönetilmesini sağlamaya yönelik olarak yetki belgesi türlerine göre bu Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde belirlenen gerekli kapasite veya tonaj şartlarına ve mali yeterlilik değerlerine sahip olmaları,

g) Bakanlıkça belirlenen belge ücretlerini ödemiş olmaları, şarttır.

Türkiye' de taşımacılık faaliyetinde bulunacak T.C. vatandaşı olmayan gerçek ve tüzel kişilere, 4875 sayılı "Doğrudan Yabancı Yatırımlar Kanunu" hükümleri ile bu Yönetmeliğin belirlediği diğer şartları yerine getirmeleri halinde talep ettikleri yetki belgesi verilir.

Yetki Belgesi Almanın veya Yenilemenin Özel Şartları

Madde 13- (Değişik: RG 15/12/2004-25671) — Yetki belgesi almanın veya yenilemenin özel şartları belge türlerine göre aşağıda belirtilmiştir.

A Türü yetki belgeleri için;

a) A1 yetki belgesi almak için başvuruların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 4 adet özmal ticari otomobil ile 20 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine,

b) A2 yetki belgesi almak için başvuruların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 5 adet özmal ticari otomobil ile 40 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine,

c) A3 yetki belgesi almak için başvuruların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 10 adet özmal ticari taşıt ile 80 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine,

sahip olmaları şarttır.

Ayrıca, A1, A2 ve A3 yetki belgesi sahiplerinin bu işe elverişli sığa ve soğuga karşı korunmuş, en az dört yolcunun/müşterinin rahatça oturabileceği, telefonu, tuvaleti bulunan bağımsız bir yerin sahibi veya kullanım hakkını haiz olmaları gerekir.

A3 yetki belgesi sahiplerinin yapacağı sözleşmelerin asgari şartları, Bakanlıkça belirlenir ve sözleşmeler Türkçe ve İngilizce yapılır.

A2 yetki belgesi sahipleri, bedelini ödemek kaydıyla başkaca bir şart aranmaksızın A1 yetki belgesini de alabilirler.

B Türü yetki belgeleri için;

a) B1 yetki belgesi almak için başvuruların;

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş sürücüsü dahil en az 25 koltuk kapasiteli özmal ticari otobüs olmak üzere toplam 150 adet koltuk kapasitesi ile 100 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olması,

2) Taşımacıların veya acentelerinin, seferlerin başladığı kalkış ve bittiği varış noktalarındaki en az bir yolcu terminaline bağımsız olarak veya birlikte sahip olmaları veya bu terminalin kullanma hakkını haiz olması,

Buralarda faal taşımacı olduklarını mahalli ve mülki makamlardan aldıkları bir yazı ile belgelemesi, **(Değişik: RG 18/1/2006-26053 Yürürlükten kaldırıldı.)**

3) Herhangi bir ülkenin en az bir taşımacısıyla o ülkenin yetkili makamlarınca onaylanmış, Bakanlıkça şekil ve şartları belirlenen düzenli hat sözleşmesine sahip olması, şarttır.

B1 yetki belgesi sahiplerinden;

150-200 özmal koltuk kapasitesine sahip olanlar en fazla 2 adet taşıma hattında,

201-250 adet özmal koltuk kapasitesine sahip olanlar en fazla 3 adet taşıma hattında,

251-350 adet özmal koltuk kapasitesine sahip olanlar en fazla 4 adet taşıma hattında,

351-500 adet özmal koltuk kapasitesine sahip olanlar en fazla 6 adet taşıma hattında,

501 adet ve üzeri özmal koltuk kapasitesine sahip olanlar sınırsız taşıma hattında,

düzenli yolcu taşımacılığı faaliyetinde bulunabilirler.

Yetki belgesi sahibinin, bir ülkeye yönelik hatlarda yapacağı birden fazla seferler için, faaliyette bulunacağı hattın mesafesi veya uzunluğu, taşıt belgesinde kayıtlı taşıt sayısı ve sefer başına ortalama yolcu sayısı veya doluluk oranı dikkate alınarak günlük ve/veya haftalık toplam sefer sayısı belirlenir.

B1 yetki belgesi sahipleri, bedelini ödemek kaydıyla başkaca bir şart aranmaksızın B2, D1 ve D2 yetki belgelerini de alabilirler.

b) B2 yetki belgesi almak için başvuruların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş toplam 90 adet koltuk kapasitesine sahip özmal ticari otobüs ile 50 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

B2 yetki belgesi sahipleri, bedelini ödemek kaydıyla başkaca bir şart aranmaksızın D2 yetki belgesini de alabilirler.

c) B3 yetki belgesi almak için başvuruların; kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az bir adet özmal otobüse sahip olmaları şarttır.

C Türü yetki belgeleri için;

a) C1 yetki belgesi almak için başvuruların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş bir adet eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıta sahip olmaları şarttır.

b) C2 yetki belgesi almak için başvuruların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 10 birim olmak üzere, toplam 300 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt filosu ile 100 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

(Değişik: RG 18/1/2006-26053) C2 yetki belgesi sahipleri, bedelini ödemek kaydıyla başkaca bir şart aranmaksızın C3 yetki belgesi alabilirler.

c) C3 yetki belgesi almak için başvuruların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 3 adet olmak üzere toplam 50 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt filosu ile 25 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

C3 yetki belgesi sahipleri, bedelini ödemek kaydıyla başkaca bir şart aranmaksızın K3 yetki belgesini de alabilirler. **(Değişik: RG 18/1/2006-26053 Yürürlükten kaldırıldı.)**

D Türü yetki belgeleri için;

a) D1 yetki belgesi almak için başvuruların;

1) Gerçek kişiler ile taşıma kooperatifleri dahil tüzel kişilerin, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş sürücüsü dahil en az 25 koltuk kapasiteli özmal ticari otobüs olmak üzere toplam 150 adet koltuk kapasitesi ile 60 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine,

(Değişik: RG 18/1/2006-26053) 2) Taşımacıların veya acentelerinin, seferlerin başladığı kalkış ve bittiği varış noktalarındaki en az bir yolcu terminaline bağımsız olarak veya birlikte sahip olmaları veya bu terminalin kullanma hakkını haiz olmaları,

3) Taşımacıların kalkış ve varış noktaları dışında yolcu indirip bindirebilmeleri için ara durak tanımına uygun bir yere sahip olmaları,

şarttır.

D1 yetki belgesi sahiplerinden;

150-200 adet özmal koltuk kapasitesine sahip olanlar en fazla 4 adet taşıma hattında,

201-300 adet özmal koltuk kapasitesine sahip olanlar en fazla 6 adet taşıma hattında,

301-400 adet özmal koltuk kapasitesine sahip olanlar en fazla 8 adet taşıma hattında,

401-500 adet özmal koltuk kapasitesine sahip olanlar en fazla 10 adet taşıma hattında,

501-1000 adet özmal koltuk kapasitesine sahip olanlar en fazla 20 adet taşıma hattında,

1001 adet ve üzeri özmal koltuk kapasitesine sahip olanlar sınırsız taşıma hattında,

düzenli yolcu taşımacılığı faaliyetinde bulunabilirler.

D1 yetki belgesi sahipleri, bedelini ödemek kaydıyla başkaca bir şart aranmaksızın D2 yetki belgesini de alabilirler.

b) D2 yetki belgesi almak için başvuruların, gerçek kişiler ile taşıma kooperatifleri dahil tüzel kişilerin, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş, sürücüsü dahil en az 25 koltuk kapasiteli özmal ticari otobüs olmak üzere toplam 75 adet koltuk kapasitesi ile 30 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

c) D3 yetki belgesi almak için başvuruların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az bir adet özmal otobüse sahip olmaları şarttır.

E Türü yetki belgeleri için;

a) E1 yetki belgesi almak için başvuruların;

1) İlgili kamu kurum ve kuruluşu adına kayıt ve tescil edilmiş sürücüsü dahil en az 25 koltuk kapasiteli ticari otobüs olmak üzere toplam 100 adet koltuk kapasitesi ile 60 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine,

2) Düzenli yolcu taşımacılığı yapacak E1 yetki belgesi sahibinin veya acentesinin seferlerin başladığı kalkış ve bittiği varış noktalarında en az bir tane müstakil yolcu terminaline veya terminaller birleştirilmiş ise, bu terminallerden yeterli bir alanın kullanım hakkına,

3) Düzenli yolcu taşımacılığı yapacak E1 yetki belgesi sahibinin, ara duraklarda taşımacının yolcu alıp taşıta bindirebilmesi için taşımacının kendisine veya acentesine ait yolcuların asgari ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir yere,

sahip olması şarttır.

E1 yetki belgesi sahipleri uluslararası düzenli yolcu taşımacılığı faaliyetinde bulunamazlar.

b) E2 yetki belgesi almak için başvuruların, ilgili kamu kurum ve kuruluşu adına kayıt ve tescil edilmiş en az 8 birim olmak üzere toplam 200 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt ile 70 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

F Türü yetki belgeleri için;

F1 ve F2 yetki belgesi alabilmek için başvuruların;

a) Faaliyette bulunduğu yerleşim yerinde kendisine veya sözleşme yaptığı D1, E1, B1 yetki belgesi sahibine ait bilet satışına elverişli müstakil bir büroya, ayrıca faaliyette bulunduğu yerleşim biriminde kalkış yerindeki terminaller birleştirilmiş ise, bu terminallerdeki bürolardan birinde yeterli bir alanın kullanım hakkına,

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) b) F1 yetki belgesi için, D1 ve E1 yetki belgesi sahibi taşımacılardan en az birisiyle imzalanmış bir acentelik sözleşmesi bulunması, faaliyet gösterilen yer ilçe ise 2 bin Yeni Türk Lirası, il ise 6 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine,

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) c) F2 yetki belgesi için, B1, D1 veya E1 yetki belgesi sahibi taşımacılardan en az birisiyle imzalanmış bir acentelik sözleşmesi bulunması ve 6 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine, sahip olmaları şarttır.

F1 ve F2 yetki belgesi sahipleri, en fazla 10 adet taşımacıyla sözleşme yapabilirler.

F1 ve F2 yetki belgesi almış gerçek ve tüzel kişilerin, açacakları her şube için sermaye veya işletme sermayesi miktarı aynı miktarda katlanarak artar.

Köy, kasaba ve beldelerde faaliyette bulunan F1 yetki belgesi sahiplerinden sermaye veya işletme sermayesi şartı aranmaz.

Köy, kasaba ve beldelerde faaliyette bulunmak üzere, sermaye veya işletme sermayesi şartı aranmadan % 75 indirimli ücretle F1 yetki belgesi alanlar, il ve ilçelerde şube açmak isterlerse bu Yönetmelikte öngörülen tüm şartları sağlamak zorundadırlar.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) Yolcu taşımacılığında yapılacak acentelik sözleşmesinin; tarafları ve imzalarını, kapsamını, taraflara verilen yetki ve görevler ile sorumluluk ve yükümlülüklerini, mali konuları, sözleşmenin geçerli olduğu yeri, sözleşmenin süresini, feshini, düzenleme tarihini ve varsa diğer özel hükümleri ihtiva etmesi şarttır.

G Türü yetki belgeleri için;

a) G1, G2, G3 ve G4 yetki belgesi almak için başvuruların;

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) 1) G1 yetki belgesi almak için; işletme faaliyetlerinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için de 20 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine; ayrıca L1, N1 ve N2 yetki belgesi sahibi gerçek ve tüzel kişiler ile K1 yetki belgesi sahibi tüzel kişilerden en az biri ile yapılan bir acentelik sözleşmesine,

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) 2) G2 yetki belgesi almak için; işletme faaliyetlerinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için de 30 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine; ayrıca C2, L2 yetki belgesi sahiplerinden en az biri ile yapılan bir acentelik sözleşmesine,

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) 3) G3 yetki belgesi almak için; işletme faaliyetlerinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için de 20 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine; ayrıca M1, M2, P1 ve P2 yetki belgesi sahiplerinden en az biri ile yapılan bir acentelik sözleşmesine,

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) 4) G4 yetki belgesi almak için; işletme faaliyetlerinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için de 30 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine; ayrıca M3 yetki belgesi sahiplerinden en az biri ile yapılan bir acentelik sözleşmesine,

5) G1 ve G2 yetki belgesi almak isteyenlerin; yetki belgeleri süresince en az 30 m2 'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme ile depolama ve ambalajlama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına,

6) G3 ve G4 yetki belgesi almak isteyenlerin; yetki belgeleri süresince en az 20 m2 'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme, tasnif, etiketleme ile depolama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına,

sahip olmaları şarttır.

b) G1 ve G2 yetki belgesi sahipleri; en fazla 10 adet yetki belgesi sahibiyle, G3 ve G4 yetki belgesi sahipleri ise, en fazla 2 adet kargo işletmecisiyle sözleşme yapabilir.

c) G1 yetki belgesi sahipleri, N1 ve N2 yetki belgesi sahipleri ile sözleşme yaparak acenteliklerini üstlenmeleri halinde, her il için sadece bir N1 ve/veya N2 yetki belgesi sahibinin unvanı altında faaliyette bulunabilir ve başka tür yetki belgesi ile sözleşme yapamaz.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) d) Belediye/Büyükşehir belediyesi mücavir alanı dışındaki köy, kasaba, belde ve ilçelerde faaliyette bulunmak üzere G3 yetki belgesi almak isteyenlerin, işletme faaliyetlerinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için de 7 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine, ayrıca M1, M2, P1 ve P2 yetki belgesi sahiplerinden en az biriyle yapılan bir acentelik sözleşmesine sahip olmaları şarttır.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) e) Köy, kasaba ve beldelerde faaliyette bulunmak üzere, sermaye veya işletme sermayesi şartı aranmadan % 75 indirimli ücretle G3 yetki belgesi alanlar, il ve ilçelerde şube açmak isterlerse bu Yönetmelikte öngörülen tüm şartları sağlamak zorundadırlar. "

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) f) Eşya taşımacılığında yapılacak acentelik sözleşmesinin; tarafları ve imzalarını, kapsamını, taraflara verilen yetki ve görevler ile sorumluluk ve yükümlülükleri, mali konuları, sözleşmenin geçerli olduğu yeri, sözleşmenin süresini, feshini, düzenleme tarihini ve varsa diğer özel hükümleri ihtiva etmesi şarttır.

H Türü yetki belgeleri için;

H1 ve H2 yetki belgesi almak için başvuranların;

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) a) H1 yetki belgesi için 20 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine,

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) b) H2 yetki belgesi için 40 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine,

c) Bu işe elverişli bağımsız bir büronun kullanım hakkına,
sahip olmaları şarttır.

K Türü yetki belgeleri için;

a) K1 yetki belgesi almak için başvuran, gerçek kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 25 ton istiap haddinde, taşıma kooperatifleri dahil tüzel kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 75 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt filosu ile 10 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine,

b) K2 yetki belgesi almak için başvuranların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az bir adet eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıta,

c) K3 yetki belgesi almak için başvuran, gerçek kişi ve taşıma kooperatifleri dahil tüzel kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 30 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt filosu ile 5 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine,

sahip olmaları şarttır.

L Türü yetki belgeleri için;

a) L1 yetki belgesi almak için başvuruların;

1) Gerçek ve tüzel kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 100 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt filosuna sahip olması,

2) Bu işe elverişli, en az 1000 m²'lik kapalı ve/veya açık alana sahip ve yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, paketleme, tasnif, etiketleme, satış veya pazarlama, sipariş planlaması, dağıtım, tedarik, nakliye gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 10 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 200 m²'lik kapalı ve/veya açık alanın kullanım hakkına sahip olması,

3) İşletme faaliyetlerinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için 150 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olması,
şarttır.

L1 yetki belgesi sahipleri, bedelini ödemek kaydıyla başkaca bir şart aranmaksızın K3 yetki belgesini alabilir.

b) L2 yetki belgesi almak için başvuruların;

1) Gerçek ve tüzel kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 150 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt filosuna sahip olmaları,

2) Bu işe elverişli en az 2500 m²'lik kapalı ve/veya açık alana sahip ve yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, paketleme, tasnif, etiketleme, satış veya pazarlama, sipariş planlaması, dağıtım, tedarik, nakliye gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 10 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 200 m²'lik kapalı ve/veya açık alanın kullanım hakkına sahip olmaları,

3) İşletme faaliyetlerinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için 300 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları,

şarttır.

(Değişik: RG 18/1/2006-26053) L2 yetki belgesi sahipleri, bedelini ödemek kaydıyla başkaca bir şart aranmaksızın C3 yetki belgesi alabilirler.

M Türü yetki belgeleri için;

a) M1 yetki belgesi almak için başvuruların;

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az üç adet eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt ile 12 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine,

2) Merkezde en az 200 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme, tasnif, etiketleme ile depolama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 20 m²'lik kapalı alanın kullanım hakkına,

sahip olmaları şarttır.

b) M2 yetki belgesi almak için başvuruların;

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 30 adet eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt ile 250 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları,

2) Aynı unvanla, şube ya da acente şeklinde her coğrafi bölgede 3'er ilde olmak üzere en az 21 ilde örgütlenmesini tamamlamış olmaları,

3) Merkezde en az 400 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme ile depolama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 20 m²'lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olmaları,

şarttır.

M2 yetki belgesi sahipleri bedelini ödemek kaydıyla başkaca bir şart aranmaksızın M1 yetki belgesini alabilirler. **(Değişik: RG 18/1/2006-26053 Yürürlükten kaldırıldı.)**

c) M3 yetki belgesi almak için başvuruların;

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 20 adet olmak üzere toplam 150 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt ile 300 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları,

2) Merkezde en az 400 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme ile depolama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 10 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca varsa her şube için benzer nitelikte 20 m²'lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olmaları,

3) Türkiye dışında en az bir ülkede bir şube veya acenteliğinin bulunması, şarttır.

(Değişik: RG 18/1/2006-26053) M3 yetki belgesi sahiplerinin yurtiçinde faaliyet gösterebilmeleri için; aynı unvanla, şube ya da acente şeklinde her coğrafi bölgede 3'er ilde olmak üzere en az 21 ilde örgütlenmesini tamamlamış olmaları şarttır.

N Türü yetki belgeleri için;

a) N1 yetki belgesi almak için başvuranların;

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 4 adet eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt ile 15 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları,

2) Merkezde en az 100 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme ile depolama ve ambalajlama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 30 m²'lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olmaları,

şarttır.

b) N2 yetki belgesi almak için başvuranların;

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş istiap hadleri toplamı 100 ton olan en az 10 adet eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt ile 50 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları,

2) Aynı unvanla, şube ya da acente şeklinde üç coğrafi bölgede 2'şer ilde olmak üzere en az 6 ilde örgütlenmesini tamamlamış olmaları,

3) Merkezde en az 200 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme ile depolama ve ambalajlama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 10 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 30 m²'lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olmaları,

şarttır.

N2 yetki belgesi sahipleri, bedelini ödemek kaydıyla başkaca bir şart aranmaksızın N1 yetki belgesi alabilirler. **(Değişik: RG 18/1/2006-26053 Yürürlükten kaldırıldı.)**

P Türü yetki belgeleri için;

a) P1 yetki belgesi almak için başvuranların;

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) 1) 12 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları,

2) Bu işe elverişli 100 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, istifleme ile depolama ve benzeri hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 20 m²'lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olmaları,

3) En az 5 adet dağıtıcı elemana sahip olmaları,

4) En az 5 adet kendi adına kayıtlı iki tekerlekli olanlar dahil motorlu özmal taşıta sahip olmaları,

şarttır.

b) P2 yetki belgesi almak için başvuranların;

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351)1) 125 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olması,

2) Aynı unvanla, şube ve/veya acente şeklinde her coğrafi bölgede 2'şer ilde olmak üzere, en az 14 ilde örgütlenmesini tamamlamış olması,

3) Merkezde en az 100 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme ile depolama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 20 m²'lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olması,

4) En az 30 adet dağıtıcı elemana sahip olması,

5) En az 30 adet kendi adına kayıtlı iki tekerlekli olanlar dahil motorlu özmal taşıta sahip olması,

şarttır.

P2 Yetki belgesi sahipleri, yerleşim merkezleri arasındaki taşıma işlerinde M türü ve K1 yetki belgesi sahiplerinin imkan, kabiliyet ve kapasitelerinden yararlanabilirler.

P2 Yetki belgesi sahipleri, bedelini ödemek kaydıyla başkaca bir şart aranmaksızın P1 yetki belgesi alabilirler. **(Değişik: RG 18/1/2006-26053 Yürürlükten kaldırıldı.)**

R Türü yetki belgeleri için;

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) a) R1 yetki belgesi almak için başvuranların sermayelerinin en az 150 bin Yeni Türk Lirası olması şarttır.",

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) b) R2 yetki belgesi almak için başvuranların sermayelerinin en az 300 bin Yeni Türk Lirası olması şarttır."

R2 yetki belgesi sahipleri, bedelini ödemek kaydıyla başkaca bir şart aranmaksızın R1 yetki belgesi alabilirler. **(Değişik: RG 18/1/2006-26053 Yürürlükten kaldırıldı.)**

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) T yetki belgesi almak için başvuranların;

a) Sermayelerinin T1 yetki belgesi için en az 300 bin Yeni Türk Lirası, T2 ve T3 yetki belgeleri için en az 100 bin Yeni Türk Lirası olması şarttır.

b) Kamu kurum ve kuruluşları için sermaye şartı aranmaz.

Bakanlık, gerektiğinde bütün yetki belgesi türleri ile ilgili sermaye ve işletme sermayesi miktarlarını günün şartlarına göre düzenleyebilir.

2/3/1950 tarihli ve 5584 sayılı Posta Kanunu ile tanımlanan ve Posta Telgraf Teşkilatı (PTT) İşletmesi Genel Müdürlüğünün tekelinde bulunan gönderilerin taşınması ve dağıtımı, bu Yönetmelik kapsamındaki yetki belgeleriyle yapılamaz.

Yetki Belgesi Almak İçin İbrazı Zorunlu Belgeler

Madde 14- Yetki belgesi almak isteyen gerçek ve tüzel kişilerin aşağıdaki belgeleri Bakanlığa ibrazı zorunludur.

- a) Başvuru dilekçesi,
- b) İdarece verilen ve başvuru sahibi tarafından doldurulan "Başvuru Formu", **(Değişik: RG 9/9/2005-25931)**
- c) **(Değişik: RG 08/09/2004-25577)** Bu Yönetmeliğin 12 nci maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinde belirtilen kişilerin nüfus cüzdanı örnekleri, Cumhuriyet Savcılığından alınmış Adli Sicil Kaydı belgeleri, temsil ve ilzama yetkili olanların noterden onaylı imza sirküleri ile 12 nci maddenin birinci fıkrasının (e) bendinde belirtilen kişilerin/personelin Mesleki Yeterlilik belgeleri,

- d) **(Değişik: RG 08/09/2004-25577)** Gerçek ve tüzel kişiye ait kuruluş ve varsa daha sonra yapılan değişiklikler ile şirket sermayesini gösteren ticaret sicili gazeteleri,
 - e) Ticaret Odaları veya Ticaret ve Sanayi Odalarından birine kayıtlı olduğunu gösteren belge,
 - f) Motorlu Araç Trafik ve Tescil Belgesi örnekleri,
 - g) Acentelik yetki belgesi almak için, yerli ve yabancı taşımacı ile yapılmış "Acentelik Sözleşmesi",
 - h) Yolcu taşımacılığı yapacakların, taşımada kullanacağı taşıtlara ait "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ile "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası" poliçelerinin aslı,
- i) Yetki belgesi talebi değerlendirilip belge verilmesine karar verilenlerden belge türüne göre Bakanlıkça belirlenen ücretlerin ödendiğini gösteren tahsilat makbuzu.

Yetki belgesi almak için müracaat edecek kamu kurum ve kuruluşlarından (a), (b), (f), ve (h) bentlerinde belirtilen belgeler ile (c) bendindeki belgelerden sadece imza sirküleri istenir.

(Değişik: RG 15/12/2004-25671) B3, C1, D3 ve K2 yetki belgesi talep edenlerden, Cumhuriyet Savcılığından alınmış Adli Sicil Kaydı belgelerini ibraz etme şartı aranmaz.

Belge Ücretleri

Madde 15- (Değişik: RG 9/9/2005-25931) Bakanlıkça verilecek yetki belgeleri ve taşıt kartlarından bu Yönetmelik ekindeki ücret tarifesinde gösterilen ücretler alınır. Ücreti alınmadan yetki belgeleri ve taşıt kartları verilmez. Yetki belgesinin yenilenmesinde ve zayiinde ücretin % 15'i alınır. Unvan ve adres değişikliğinden dolayı süresi bitmeden yenilenen belgelerden ve şube/şubeler için düzenlenen belgelerden ise ücret alınmaz.

Bu ücretler, her takvim yılı başından geçerli olmak üzere o yıl için 213 sayılı Vergi Usul Kanununun mükerrer 298 inci maddesi hükmü uyarınca tespit ve ilan edilen yeniden değerlendirme oranında artırılarak uygulanır.

Yasal mücbir sebepler hariç, yetki belgesinin iptali, geçersiz sayılması veya süresinin bitiminde, zayii olduğu beyan edilerek Bakanlığa iade edilmemesi durumunda yeniden herhangi bir faaliyet için talepte bulunulması halinde talep edilen yetki belgesi ücreti % 50 fazlasıyla alınır.

(Değişik: RG 9/9/2005-25931) Her ne sebeple olursa olsun düzenlenme işlemi tamamlanmış olan belge ücretleri hiçbir şekilde iade edilmez ve geri ödenmez.

İKİNCİ BÖLÜM

Taşımalarda Kullanılacak Taşıtlar ve Taşıtlarda Aranacak Şartlar

Taşımalarda Kullanılacak Taşıtlar

Madde 16- (Değişik: RG 15/12/2004-25671) 17 nci maddedeki şartlara uygun olmak kaydıyla, yurt içinde ve uluslararası taşımalarda kullanılacak bütün taşıtlar;

A) Yurt içi yolcu taşımalarında,

a) A1, A3, D3 ve E1 yetki belgesi sahipleri, yalnız kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları kullanabilirler.

b) D1 ve D2 yetki belgesi sahipleri,

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları,

2) Sahibi oldukları özmal ticari taşıt sayısının iki katını geçmemek üzere sözleşmeli taşıtları,

taşıtlarına kaydettirerek kullanabilirler.

B) Yurt içi eşya ve kargo taşımalarında,

a) K1, K2, K3, E2, P1 ve P2 yetki belgesi sahipleri, yalnız kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları,

b) L1 yetki belgesi sahipleri,

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları,

2) Sahibi oldukları özmal ticari taşıt sayısının elli katını geçmemek üzere sözleşmeli taşıtları,

taşıtlarına kaydettirerek,

c) M1 ve M2 yetki belgesi sahipleri,

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları,

2) Sahibi oldukları özmal ticari taşıt sayısının on katını geçmemek üzere sözleşmeli taşıtları,

taşıtlarına kaydettirerek,

d) N1 ve N2 yetki belgesi sahipleri,

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları,

2) Sahibi oldukları özmal ticari taşıt sayısının yirmi katını geçmemek üzere sözleşmeli taşıtları,

taşıtlarına kaydettirerek kullanabilirler.

C) Uluslararası yolcu taşımalarında,

a) A2, A3, B3 ve E1 yetki belgesi sahipleri, yalnız kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları uluslararası taşımalarda kullanabilirler.

b) B1 ve B2 yetki belgesi sahipleri,

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları,

2) Sahibi oldukları özmal ticari taşıt sayısı kadar sözleşmeli taşıtları,

taşıt belgelerine kaydettirerek kullanabilirler.

D) Uluslararası eşya ve kargo taşımalarında,

a) C1, C3 ve E2 yetki belgesi sahipleri, yalnız kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları,

b) C2, L2 ve M3 yetki belgesi sahipleri,

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları,

2) Avrupa'ya yönelik taşımalarda, sahip oldukları özmal ticari taşıt sayısı kadar, Avrupa'ya yönelik olmayan taşımalarda sahip oldukları özmal ticari taşıt sayısının iki katını geçmemek üzere sözleşmeli taşıtları,

taşıt belgelerine kaydettirerek kullanabilirler.

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

10/6/1985 tarihli ve 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu kapsamında sağlanan taşıtlar, bu Yönetmelikte belirtilen esaslar çerçevesinde özmal ticari taşıt olarak değerlendirilir. Bu yolla temin edilen taşıtların, finansal kiralama tarihinin bitiminden itibaren altmış gün içerisinde yetki belgesi sahibinin adına kayıt ve tescil edilmesi zorunludur. Bunun sağlanamaması veya finansal kiralama tarihinin uzatılmaması halinde bu taşıt veya taşıtlar yetki belgesi sahibinin taşıt belgesinden düşülür.

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

Taşıtların Yaşı, İstiap Haddi ve Niteliği

Madde 17 – (Değişik: RG 08/09/2004-25577) Taşımalarda kullanılacak taşıtların yaşı, istiap haddi ve niteliğinin aşağıdaki şartlara uygun olması gerekir.

a) Yolcu taşımalarında kullanılacak taşıtlar:

1) Yolcu taşımalarında faaliyete esas olan yetki belgesinin alınabilmesi için gereken asgari kapasiteyi sağlayacak sayıda özmal ticari taşıtın, ilk başvuru ve faaliyet süresince 8 yaşından büyük olmaması şarttır. **(Değişik: RG 19/11/2006- 26351)** Ancak, A2 ve A3 yetki belgesi sahiplerinin taşıt belgesine kayıt edilecek taşıtları ilk başvuru ve faaliyet süresince hiçbir şekilde 8 yaşından büyük olamaz.

Diğer taşıtlar, yetki belgelerinin eki taşıt belgelerine en çok 16 yaşına kadar kaydedilir.

(Değişik: RG 15/12/2004-25671) Ancak, 16 yaşından büyük taşıtlar, otomotivle ilgili teknik bölümleri olan üniversitelerce verilecek ve Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca onaylanacak teknik yeterlilik raporuna göre 20 yaş dahil kullanılabilir

2) Yolcu taşımacılığında kullanılacak taşıtların, koltuk kapasitelerinin otomobillerde sürücüsü dahil 4 koltuk, otobüslerde sürücüsü dahil 25 koltuk kapasitesinden az olmaması gerekir.

(Değişik: RG 9/9/2005-25931) Ancak, uluslararası yolcu taşımalarında, beş yaşından büyük olmamak kaydıyla, sürücüsü dahil 25 koltuk kapasitesinden daha düşük, en az 9 koltuk kapasitesine sahip ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan her türlü motorlu ticari taşıtlar B türü yetki belgelerinin taşıt belgelerine özmal olarak kaydedilebilir. Bu taşıtlar asgari kapasite hesabında ve sözleşmeli taşıt kullanım oranlarında dikkate alınmaz.

(Değişik: RG 9/9/2005-25931) Ayrıca; A1 ve D1 yetki belgesi sahipleri hariç, yurtiçi yolcu taşımalarında sürücüsü dahil 25 koltuk kapasitesinden daha düşük, en az 9 koltuk kapasitesine sahip ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan ticari taşıtlar özmal veya sözleşmeli olarak taşıt belgesine kaydedilebilir. Bu şekilde kaydedilen özmal taşıtlar sözleşmeli taşıt kullanım oranında, 8 yaş dahil daha küçük olanlar ise asgari koltuk kapasitesi hesabında dikkate alınır.

b) Yurtiçi eşya ve kargo taşımalarında kullanılacak taşıtlar:

1) Yurtiçi eşya ve kargo taşımalarında faaliyete esas olan yetki belgesinin alınabilmesi için gereken asgari kapasiteyi sağlayacak sayıda özmal ticari taşıtın, ilk başvuru ve faaliyet süresince 19 yaşından; diğer taşıtların ise 22 yaşından büyük olmaması şarttır.

2) Eşya ve kargo taşımaya mahsus her türlü taşıt ile otomobiller, taşıt belgesine kaydedilebilir. Ancak otomobiller asgari kapasite hesabında ve sözleşmeli taşıt kullanım oranlarında dikkate alınmaz.

3) P1 ve P2 yetki belgesi sahiplerinin taşıt belgelerine iki tekerlekli motorlu taşıtlar da kaydedilebilir.

c) Uluslararası eşya ve kargo taşımalarında kullanılacak taşıtlar:

1) **(Değişik: RG 15/12/2004-25671)** Uluslararası eşya ve kargo taşımalarında faaliyete esas olan yetki belgesinin alınabilmesi için gereken asgari kapasiteyi sağlayacak sayıda özmal ticari taşıtın, ilk başvuru ve faaliyet süresince 12 yaşından; diğer taşıtların ise 20 yaşından büyük olmaması şarttır

2) Eşya ve kargo taşımaya mahsus her türlü taşıt ile otomobiller, taşıt belgesine kaydedilebilir.

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

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

d) Taşıtlarla ilgili diğer hususlar:

Taşıtın yaşı, fabrikasında imal edildiği tarihten sonra gelen ilk takvim yılı esas alınarak hesaplanır.

Römork ve yarı römorklarda yaş şartı aranmaz.

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

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

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

B3, C1, D3, E1, E2 ve K2 yetki belgesi türleri için ihtiyari olmak üzere, taşıtların motorlu araç tescil ve trafik belgelerinde ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş olmaları zorunludur.

İnsan dışındaki canlılar ile özelliği olan eşyaların taşınmasında kullanılacak taşıtlarda, bu hususların motorlu araç tescil ve trafik belgelerinde belirtilmesi veya belgelendirilmesi gerekir.

Yetki belgesi sahiplerinin taşımalarında kullanacağı taşıtların, bu Yönetmelik ile 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve 18/7/1997 tarihli ve 23053 mükerrer sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Karayolları Trafik Yönetmeliğinde belirlenen istiap haddi, ağırlık, boyut ve yüksekliklerine uygun olması ve buna göre taşıma yapılması zorunludur.

Eşya taşımalarında kullanılacak taşıtların, kapalı kasa, tenteli veya brandalı olması şarttır. Ancak, açık olarak taşınması zorunlu olan eşyanın, karayolu trafik güvenliğini tehlikeye düşürmeyecek şekilde yüklenmesi ve bağlanması zorunludur.

Taşıtların Sadece Bir Yetki Belgesine Kayıtlı Olma Zorunluluğu

Madde 18– a) Gerçek ve/veya tüzel kişilerin adlarına kayıtlı taşıtlar herhangi bir yetki belgesi sahibinin taşıt belgesinde kayıtlı ise bir başka yetki belgesi sahibinin taşıt belgesine kayıt ettirilmek için beyan edilemez.

b) İlk başvuruda, bu Yönetmelikte aranan genel ve özel şartlar gereği, Bakanlığa ibraz edilen bilgi ve belgelerde herhangi bir değişiklik meydana gelmesi halinde bu değişikliğin yetki belgesi alınmadan önce Bakanlığa bildirilmesi zorunludur.

Unvan Yazdırma, Haberleşme Cihazı ve Boyun Korsesi Bulundurma Zorunluluğu

Madde 19–a) A3 Yetki belgesi sahipleri dışındaki yetki belgesi sahipleri, kısa unvanlarını faaliyetlerinde kullanacakları taşıtların karoserinin en az iki yerine görülebilecek şekilde yazdırmak zorundadırlar.

Yetki belgesi sahibi gerçek ve tüzel kişiler, faaliyetleri sırasında kullanacakları ve taşıtları üzerine yazdıracakları kısa unvanları ile kendilerini tanıtan logo, amblem ve benzeri işareti Bakanlığa beyan etmek ve bunları taşıtlarının karoseri üzerine yazdırmak zorundadırlar.

Aynı kısa unvan ve logo, amblem ve benzeri işaretler birden fazla gerçek ve tüzel kişilerce kullanılamaz.

b) Yolcu taşımacılığında kullanılan taşıtlarda, taşıma esnasında taşıtın çalışma düzenini olumsuz bir şekilde etkilemeyecek, çalışır vaziyette haberleşme cihazı bulundurulması zorunludur.

c) Yolcu taşımacılığında kullanılan taşıtlarda her 10 koltuk için en az 1 adet olmak üzere, boyun korsesi bulundurulması zorunludur.

Taşıt Kartı Bulundurma Zorunluluğu

Madde 20- Yetki belgesi sahipleri, taşıt kartlarının asıllarını taşıtlarında bulundurmak zorundadırlar.

Bu hususa aykırı hareket eden yetki belgesi sahiplerine ait taşıtların terminallere, yükleme veya boşaltma noktalarına giriş, çıkışlarına, sınır kapılarından ise çıkışlarına, bu Yönetmeliğin 74 üncü maddesinde belirtilen yetkili görevliler tarafından izin verilmez.

Yolcuların ve eşyaların uygun yerlerde indirilmesine ise izin verilir.

Taşıtların düzenlenirken, taşıt kartına, yetki belgesi sahibinin ticari unvanı, yetki belgesinin türü ve numarası, taşıt kartının geçerlilik süresi, taşıtın markası, cinsi, modeli, plakası ve rengi yazılır.

Sözleşmeli Taşıtlar İçin Yapılacak Sözleşmelerde Uyulacak Kurallar

Madde 21- a) Yetki belgesi sahipleri, taşıt belgelerinde kayıtlı özmal ticari taşıtlarını, yetki belgesinden düşümünü yapmadan sözleşmeli taşıt olarak diğer bir yetki belgesi sahibine kullandıramazlar.

b) Taşıtlarını bir yetki belgesi sahibine sözleşme ile bağlayan taşıt sahipleri bu sözleşme feshedilmedikçe bir başka yetki belgesi sahibi ile sözleşme yapamazlar. (**Değişik: RG 08/09/2004-25577**) Buna aykırı davranan taşıt sahiplerinin taşıtları bir ay süreyle parka çekilir ve faaliyetine izin verilmez.

c) Taşıt sahipleri ile yetki belgesi sahipleri arasında sözleşmeli taşıtlar için yapılacak olan sözleşme bedellerinin günün ekonomik şartlarına uygun olması zorunludur.

Asgari sözleşme tutarları her yıl Ocak ayı içerisinde Bakanlıkça belirlenir. Bu asgari tutarlara uygun olmayan sözleşmeler reddedilir.

d) Yetki belgesi sahipleri arıza, kaza ve benzeri durumlarda diğer yetki belgesi sahiplerinin taşıt belgelerinde kayıtlı özmal ticari otobüs, kamyon, çekici, yarırömork ve römorklarını geçici olmak kaydıyla kullanabilirler. Ancak, bu durumu en geç yedi iş günü içerisinde Bakanlığa yazılı olarak bildirmek zorundadırlar.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Sorumluluk, Yükümlülük ve Haklar

Yetki Belgesi Sahiplerinin Sorumluluğu

Madde 22- a) Yolcu ve eşya taşımaları, kanunlara, bu Yönetmelik ve diğer mevzuata, bu konuda Türkiye'nin taraf olduğu anlaşma ve sözleşmelere, yetki belgesi sahibi ile yolcu ve gönderen arasındaki sözleşmelere uygun olarak yapılır. Yolcu taşımaları biletsiz, grup yolcu taşımaları taşıma sözleşmesiz, eşya taşımaları ise taşıma senetsiz yapılamaz.

b) Yetki belgesi sahibi, kendi adına acentesinin acentelik sıfatıyla bu Yönetmelik kapsamında yapmış olduğu faaliyet ve işlemlerden müteselsilen sorumludur.

c) Yetki belgesi sahibi, yolcu ve eşyanın güvenlik içinde taşınmasından sorumludur. Eşya gönderenler ve yolcular da taşımacının güvenlik yönünden almış olduğu tedbirlere uymak zorundadırlar.

d) Eşya ve kargo taşımacılığı alanında yetki belgesi sahibi olanlar, eşya ve kargoları teslim aldıkları andan teslim edinceye kadar, eşyanın ve kargonun tamamı veya kısmen kaybından, hasarından, korunması ve taşınmasından, güvenliğini sağlamaktan, teslim alınan şekli muhafaza etmekten sorumludurlar.

e) Yetki belgesi sahipleri, çevre ve insan sağlığını koruma, çevre kirliliğini önleme amacıyla yürürlüğe konulan mevzuat hükümlerini bilmek ve bunlara uymak zorundadır.

f) Yolcu taşımacıları ve acenteleri, bilet satışı yaptıkları terminallerde ve çevresinde yolcuları yönlendirmek için personel istihdam edemez, çalıştıramaz ve bunlardan yararlanamazlar. Promosyonlu bilet satışı yapamazlar.

g) Yolcu taşımacıları, sürücülerinin seyahat esnasında yolcularla veya personelle uzun süreli sohbet etmelerini önlemek, yol ve seyir güvenliğini tehlikeye düşürmemek için gerekli tedbirleri almak zorundadırlar. Seyahat esnasında sürücüler ses ve görüntü cihazlarının yönetimini yapamazlar. Bu iş diğer yardımcı personel tarafından yapılır.

h) Acenteler, taşıma işleri komisyoncuları ve taşıma işleri organizatörleri; bu sıfatla yapmış oldukları faaliyet ve işlemlerden, taşımacılar ile müştereken ve müteselsilen sorumludurlar.

ı) **(Değişik: RG 15/12/2004-25671)** Yetki belgesi sahipleri, bu Yönetmelik kapsamındaki faaliyetlerini, Bakanlığa beyan ettikleri merkez ve şube adreslerinde yürütmek zorundadırlar. Bakanlığa beyan edilmeyen yerlerde faaliyette bulunulamaz

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351 i) Şehirlerarası ve uluslararası düzenli yolcu taşımacılığı yapmak üzere D1 ve/veya B1 yetki belgesi alanların, yetki belgesinin verildiği tarihten itibaren 60 gün içinde firmalarına ait bir internet sitesi kurması, bu sitelere erişim adresini Bakanlığa bildirmesi, kurulacak sitede hat, güzergah, ücret ve zaman tarifeleri, şube ve acente ile yetki belgesi sahiplerinin her türlü iletişim ve benzeri bilgilerinin yer alması zorunludur.

Yetki belgesi sahiplerinin sorumluluğu ile ilgili olarak, uluslararası anlaşmalar ve sözleşmelerde yer alan hükümler saklıdır.

Yetki Belgesi Sahiplerinin Yükümlülüğü

Madde 23- a) Yetki belgesi sahibi, yolcuların sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk yapmasını sağlayacak tedbirleri almak, yolcu, eşya ve kargoyu güvenli bir şekilde taahhüt ettiği yere kadar götürmekle yükümlüdür.

b) Yetki belgesi sahibi, ilgili mevzuat hükümlerine uygun bir taşıtı, nitelikli sürücü ve hizmetli personel ile sefere göndermek, sürücülerin sürücü belgelerinin yanlarında bulunup bulunmadığını kontrol etmek, teknik şartlara uymayan taşıtların trafiğe çıkmasına engel olmak, güzergah mesafesini dikkate alarak yeteri kadar sürücü bulundurmamak zorundadır. Taşıtların olmayan taşıtları yolcu, eşya ve kargo taşımak amacıyla kullanamaz. Bu Yönetmelikte istenilen sigortaları bulunmayan taşıtları trafiğe çıkaramaz.

c) Karayolları alt yapısı, işletilmesi, trafik, doğal afetler, meteorolojik şartlar ile arıza ve kaza hali dahil, seyahat esnasında meydana gelen ve beklenmeyen durumlara ilgili olarak ortaya çıkan ve taşımanın devamına engel olan sebeplerin, belirsiz bir süre beklemeyi mecburi kılması veya varış noktasına kadar gerekli zamanın bir katından daha fazla beklemeyi gerektirmesi halinde, yetki belgesi sahibi, imkan olduğu takdirde bir başka güzergahı izleyerek taşımayı tamamlamak, aksi halde yolcuyu güzergah üzerinde yolcunun dilediği bir yere kadar götürmek veya yolcu, eşya ve kargoyu hareket noktasına geri getirmekle yükümlüdür. Bu gibi hallerde, yolcunun eşyası ile eşya ve kargo sahibinin bütün hakları saklı olup, yetki belgesi sahipleri herhangi bir ek ödeme veya benzeri talepte bulunamazlar.

d) Eşya ve kargo taşımalarında ayrıca, taşıma senedindeki hükümler saklıdır.

e) Yetki belgesi sahipleri, eşya ve kargo taşımalarında teslim alma noktası ile teslim etme noktası arasında makul bir süre taahhüdünde bulunmak ve taahhüt ettikleri süre içerisinde eşyayı veya kargoyu yerine ulaştırmak zorundadırlar.

f) Yetki belgesi sahipleri, altışar aylık süre ile yılda iki kez sürücülerin ceza puanı durumunu Emniyet Genel Müdürlüğünden öğrenmek ve ceza puanı 50 ve üzerinde olan

sürücülerin eğitilmesi hususunda ve kendi iç denetimleri yönünden gerekli tedbirleri almak zorundadırlar.

g) Yetki belgesi sahipleri tarafından, taşıma sırasında yolcuya ikram edilen yiyecek, içecek, mendil, kolonya ve benzeri maddelerin Sağlık Bakanlığı tarafından yayımlanan Gıdaların Üretimi Tüketimi ve Denetlenmesine Dair Yönetmeliğe uygun bir şekilde olması zorunludur.

h) Yetki belgesi sahipleri 1593 Sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanununda ön görülen tedbirler, kaideler ve yasaklamalara uymak zorundadırlar.

i) **(Değişik: RG 08/09/2004-25577)** Yetki belgesi sahipleri, bu Yönetmeliğin 12 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinde sayılan asgari sayıdaki kişileri/personeli faaliyetleri süresince istihdam etmek zorundadırlar.

j) **(Değişik: RG 08/09/2004-25577)** Yetki belgesi sahipleri, Mesleki Yeterlilik Belgesi'ne sahip olma şartına tabi kişilerin bu belgelerini görevleri sırasında yanlarında bulundurmalarını ve yapılacak denetimlerde ibraz etmelerini sağlamak zorundadırlar.

Yetki belgesi sahiplerinin yükümlülüğü ile ilgili olarak, uluslararası anlaşmalar ve sözleşmelerde yer alan hükümler saklıdır.

Trafik Güvenliği ile İlgili Yükümlülük

Madde 24- Emniyet Genel Müdürlüğü, bu Yönetmelik kapsamında faaliyet gösterenlerin taşıt belgelerinde kayıtlı taşıtların, karıştığı yaralanmalı ve ölümlü trafik kazalarını, kaza raporlarının bir örneğiyle birlikte Bakanlığa bildirmek zorundadır.

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

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

Acentelik Yapanların Sözleşme Yapma Sorumluluğu

Madde 25- Acenteler, adlarına bilet satışı ve taşıma senedi gibi sözleşmeler tanzim edecekleri yetki belgesi sahipleriyle, acentelik sözleşmesi yaparak bunları yetki belgelerine kayıt ettirmek zorundadırlar. Acentelik yapan yetki belgesi sahipleri, sadece sözleşme yaparak yetki belgelerine kayıt ettirdikleri yetki belgesi sahipleri adına iş ve işlem yapabilirler.

Gönderenin, Yolcunun, Sürücü ve Hizmetlilerin Sorumluluğu

Madde 26 – Gönderen, gönderilerini, yürürlükteki kanunlara, yönetmeliklere ve diğer ilgili mevzuata uygun bir şekilde taşımayı yapacak yetki belgesi sahibine teslim etmek zorundadır.

Gönderen, eşyanın cinsi, miktarı, nitelikleri, istifleme şekli, kalkış ve varış noktası ile diğer önemli bilgileri tam ve doğru olarak yetki belgesi sahibine bildirmek zorundadır. Yanlış ve eksik bildirimlerden doğacak her türlü sorumluluk gönderene aittir. Yetki belgesi sahibi, gönderenin bildirmek zorunda olduğu bilgileri vermemesi halinde taşımayı yapmaz. Yaparsa, gönderenle birlikte müştereken ve müteselsilen sorumlu olur.

Yetki belgesi sahibi bir ihbar veya şüphe halinde en yakın resmi güvenlik birimlerinin görevlileri huzurunda eşyayı kontrol ettirebilir. Kontrolle ilgili bir tutanak düzenlenir.

Uluslararası eşya taşımacılığı yapan yetki belgesi sahibi, Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR) hükümlerine uygun olarak eşyayı veya yükü kontrol ettirebilir.

Gönderen, satılması, sevk edilmesi ve ticareti yasak olan bir eşyayı, yükü veya kargoyu gönderemez, yetki belgesi sahipleri de bunu taşıyamaz.

Yolcular, trafiğin seyir ve güvenliğini tehlikeye düşürecek, diğer yolcuları rahatsız edecek, genel ahlaka ve adaba aykırı tutum ve davranışlarda bulunamaz. Taşıtın teknik donanımını olumsuz etkileyecek hiçbir elektronik cihazı kullanamaz.

Taşıt sürücüsü ve yolculara hizmet eden görevliler; trafiğin seyir ve güvenliğini tehlikeye düşürecek, yolcuları rahatsız edecek, genel ahlaka ve adaba aykırı tutum ve davranışlarda bulunamazlar.

Bu Yönetmelik kapsamındaki faaliyetlerde çalıştırılan ve kullanılan taşıtların karışıkları trafik kuralları ihlallerinde uygulanacak trafik para cezalarının öncelikli olarak sürücülere ve taşıtı kullananlara düzenlenmesi, verilmesi ve kesilmesi esastır. Bu mümkün olmazsa, yetki belgesi sahipleri tarafından bu cezalar ödendikten sonra sürücülerden ve taşıtı kullananlardan tahsil edilebilir.

(Değişik: RG 08/09/2004-25577) Gönderen, gönderilerini teslim etmeden önce taşımayı gerçekleştirecek gerçek veya tüzel kişiliğin Bakanlıktan alınmış yetki belgesi olup olmadığını kontrol etmek/ettirmek zorundadır. Aksi takdirde, Bakanlıktan gönderileri ile ilgili olarak herhangi bir talepte bulunamaz.

Kamu Hizmeti Sözleşmesi

Madde 27- Bakanlık, toplumsal ihtiyaçlar ve çevre faktörleri dikkate alınarak yeterli ulaştırma hizmeti sağlanması amacıyla, ya da göç, doğal afet, toplumsal ihtiyaçların oluşması ve benzeri hallerde, belli yolcu ve eşya gruplarına özel ücret ve zaman tarifeleri ile güzergah uygulanması suretiyle yetki belgesi sahiplerine kamu hizmeti yükümlülüğü getirerek bunlar ile Kamu Hizmeti Sözleşmesi akdedebilir.

Ancak, Kamu Hizmeti Sözleşmesinde yer alan hükümler, aynı hizmeti gören diğer yetki belgesi sahipleri aleyhine veya lehine sonuçlar doğuramaz.

Bu yükümlülük, işletme, taşıma ve tarife yükümlülüğünü kapsar.

İşletme yükümlülüğü, yetki belgesi sahiplerinin taşıma hizmetleri ile ilgili süreklilik, düzenlilik ve yeterlilik hususlarında belirlenmiş standartların sağlanmasına yönelik olarak getirilen işletme yükümlülüğünü,

Taşıma yükümlülüğü, yetki belgesi sahiplerine kamu hizmeti yükümlülüğü olarak getirilen yolcuları ve eşyayı öngörülen rayiçlerde ve öngörülen şartlara tabi olarak taşıma yükümlülüğünü,

Tarife yükümlülüğü, özellikle bazı yolcu gruplarına, bazı eşya ve kargo türleri veya bazı güzergahlar için, yetki belgesi sahiplerinin ticari çıkarları ile uyuşmasa da Bakanlık tarafından tespit edilmiş ve onaylanmış tarifelere uyma yükümlülüğünü, kapsar.

Getirilen işletme, taşıma veya tarife yükümlülüğünden dolayı ilgili yetki belgesi sahiplerinin ekonomik açıdan zarar görmesi durumunda, sözkonusu yetki belgesi sahipleri kamu hizmetinin kısmen veya tamamen ortadan kaldırılmasına veya önemli değişiklikler yapılmasına yönelik olarak Bakanlığa başvurabilir. Bu talep, Bakanlığa en az doksan gün önceden ihbarlı olarak bildirilir. Bakanlık, sözkonusu hizmetin ihbar tarihinden itibaren bir yıl kadar sürdürülmesi konusunda ısrar edebilir ve bunu ihbar süresinin bitiminden en az otuz gün önce ilgili yetki belgesi sahibine bildirir.

Bakanlık, bu tür ihbarlı talep yapılması halinde, getirdiği kamu hizmeti yükümlülüğünden feragat edebilir.

Bakanlık, bu tür ihbarlı taleplerde kararlarını, işletme ya da taşıma yükümlülükleri sözkonusu olduğunda başvurunun yapıldığı tarihten itibaren bir yıl içinde, tarife yükümlülükleri bakımından ise altı ay içinde alır.

2935 sayılı Olağanüstü Hal Kanunu hükümleri saklıdır.

Hizmetten Yararlananların Hakları

Madde 28- Bu Yönetmelik ile düzenlenen yetki belgesi sahiplerinin bütün faaliyetleri ve hizmetlerinden yararlananlar, 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun ile sağlanan tüketicinin korunması haklarına sahiptirler.

Hizmeti veren yetki belgesi sahipleri de bu konuda hizmetten yararlananlara kusursuz hizmet vermek zorundadırlar.

ÜÇÜNCÜ KISIM

Yetki Belgelerinin Verilmesi, Süresi, Kullanılışı, Şartların Kaybedilmesi, Belgelerin Yenilenmesi ,Tahrifat ve Belgelerin Geri Alınması

BİRİNCİ BÖLÜM

Yetki Belgelerinin Verilmesi, Kullanılışı ve Şartların Kaybedilmesi

Yetki Belgelerinin Verilmesi

Madde 29- Yetki belgesi almak isteyen gerçek ve tüzel kişiler, Bakanlıkça verilecek örneğe uygun (**Değişik: RG 9/9/2005-25931**) Başvuru Formunu doldurarak bu Yönetmelikte belirtilen belgelerle birlikte Bakanlığa müracaat eder.

Bakanlıkça başvurunun mevzuata uygun olduğunun tespit edilmesi halinde, gerçek veya tüzel kişiler adına yetki belgesi düzenlenerek verilir.

(**Değişik: RG 15/12/2004-25671**) Ancak B3, C1, D3 ve K2 yetki belgesi talep edenler dışındaki adi ortaklıklara yetki belgesi verilmez.

Bir yetki belgesi almak için ibraz edilmesi gerekli belgelerden, Bakanlığın uygun bulması halinde diğer bir yetki belgesinin alınmasında da tamamlayıcı belge olarak yararlanılabilir.

Yetki belgesi sahiplerinin faaliyetlerinde kullanacağı taşıtlar, yetki belgelerinin eki taşıt belgesine kaydedilir. Taşıt belgesine kaydedilen taşıtların her biri için taşıt kartı düzenlenerek verilir.

(**Değişik: RG 9/9/2005-25931**) Bakanlık tarafından yetki belgesi verildikten sonra, yetki belgesi verilen gerçek veya tüzel kişiler ile bunlar tarafından Bakanlığa yapılan başvuru, yenileme, değişiklik ve benzeri her türlü müracaat sırasında beyan edilen bilgiler ve verilen belgeler hakkında, ilgili kurum ve kuruluşlar nezdinde gerekli inceleme ve araştırma yapılır.

Yetki Belgelerinin Süresi

Madde 30- Bakanlıkça verilen yetki belgelerinin süresi beş yıldır.

Bakanlık, uluslararası taşımalarda ikili ve çok taraflı anlaşma hükümleri çerçevesinde bu beş yıllık süreyi daha az veya daha çok tutabilir.

Gerçek veya tüzel kişiler, istedikleri her farklı belgenin gerektirdiği şartları sağlamaları halinde, birden fazla yetki belgesi alabilirler.

Belgelerin Kullanılışı ve Devredilemeyeceği

Madde 31- Yetki belgeleri, adlarına düzenlenen gerçek veya tüzel kişiler dışında başkaları tarafından kullanılamaz. Yetki belgeleri hiçbir şekilde devredilemez.

(**Değişik: RG 19/11/2006- 26351**) Ancak;

a) Yetki belgesine sahip tüzel kişiler ve tüzel kişiliklerdeki pay sahipliği satış, bağışlama veya muadili bir işlemle el değiştirebilir. Bu değişim sonunda yeni sahip ve/veya ortaklar, değişikliğin meydana geldiği tarihten itibaren doksan gün içerisinde Yönetmelikte ön görülen şartları sağlamak zorundadır.

b) Gerçek kişilerde, yetki belgesi sahibinin talebi üzerine; birinci derecedeki yakınları arasında veya yetki belgesi aldıkları tarihten sonra ticaret siciline tescil edilmiş tüzel kişilik içinde asgari % 25 hisseye sahip olmaları kaydıyla, gerçek kişi adına düzenlenen yetki belgesi yeni gerçek veya tüzel kişilik adına el değiştirebilir. Eğer yetki belgesi sahibine Yönetmeliğin Geçici Maddeleri ile tanınmış muafiyetler varsa; bu muafiyetler yeni yetki belgesi sahibi için geçerli olmaz. Yetki belgesinin yeni sahibi, bu değişikliğin meydana geldiği

tarihten itibaren bir yıl içinde Yönetmelikte ön görülen yetki belgesi alma şartlarını sağlamak zorundadır. Bir yıl içerisinde şartların sağlanamaması halinde yetki belgesi iptal edilir."

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) Bilgi ve Belge Verme ile Tebliğ ve Genelgelere Uyma Zorunluluğu

Madde 32 – Yetki belgesi sahipleri;

a) Bakanlık ile denetim/inceleme yapmakla görevli/yetkili olanlar tarafından istenilen bilgi ve belgeleri vermek zorundadır.

b) Bakanlıkça yayımlanan tebliğlere aykırı hareket edemez.

c) Bakanlıkça yayımlanan genelgelere aykırı hareket edemez.

Kapasite Düşümü Nedeniyle Yetki Belgesi Alma Şartlarının Kaybedilmesi ve Buna İlişkin Süreler

Madde 33-Yetki belgesi sahipleri:

a) Yetki belgesi alındıktan sonra taşıt belgelerinde kayıtlı taşıtlarının kazaya uğraması, müsadere edilmesi, hurdaya ayrılması veya başka bir mücbir sebepten dolayı iş göremez duruma gelmesi halinde, bu durumu değişikliğin meydana geldiği tarihten itibaren altmış gün içinde Bakanlığa bildirmek zorundadır.

b) **(Değişik: RG 08/09/2004-25577)** Bu maddenin (a) bendinde belirtilen nedenlerle veya 43 üncü maddeye aykırılıktan dolayı yapılan re'sen düşümler sonucu bu Yönetmelikteki asgari kapasitenin altına düşülmesi halinde, kapasite altına düşüldüğü tarihten itibaren, doksan gün içerisinde yeni taşıt veya taşıtlarla eksik kapasiteyi tamamlayacak şekilde ilgili mevzuatın gerektirdiği her türlü iş ve işlemleri sonuçlandırarak taşıt belgelerine kayıt ettirmek zorundadır.

c) Bu Yönetmelikte öngörülen asgari kapasitenin altına düşecek şekilde taşıt satışı yapmaları halinde bu hususu satış tarihinden itibaren otuz gün içerisinde Bakanlığa bildirmek ve altmış gün içerisinde de bu Yönetmelikte öngörülen asgari kapasiteyi tamamlayacak şekilde ilgili mevzuatın gerektirdiği her türlü iş ve işlemleri sonuçlandırarak taşıt belgelerine kayıt ettirmek zorundadır.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351d) Bu maddenin (a) ve (b) bentlerindeki hükümler saklı kalmak kaydıyla, asgari kapasiteyi kaybedecek şekilde taşıt düşümü yapılamaz

Bu maddede yer alan süreler, işlem tarihini izleyen günden itibaren işlemeye başlar. Tatil günleri sürelere dahildir. Ancak, sürenin son gününün tatil gününe rastlaması halinde bu süre tatil gününü izleyen ilk iş günü mesai bitimine kadar uzar.

İKİNCİ BÖLÜM
Yetki Belgelerinin Yenilenmesi Belgeler Üzerinde Tahrifat

Yetki Belgesi Yenilenmesi

Madde 34- Yetki belgesinin yenilenmesi için;

a) Yetki belgesi sahipleri, yetki belgesinin geçerlilik süresinin bitim tarihinin otuz gün öncesinden itibaren Bakanlığa yazılı olarak müracaat edebilirler. **(Değişik: RG 19/11/2006-26351)** Ayrıca, yenileme ücretinin süresinde Bakanlık ilgili hesaplarına yatırıldığına belgelenmesi de yazılı müracaat olarak kabul edilir. Bu Yönetmeliğin 12 ve 13 üncü maddelerinde yer alan mesleki saygınlık, mesleki yeterlilik ve mali yeterlilik şartları ile diğer şartlar uygun ise yetki belgesi, eski belgenin bitim tarihi esas alınarak beş yıl geçerli olmak üzere yenilenir ve onbeş gün öncesinden itibaren yetki belgesi sahibine veya yetkili vekiline elden verilir veya kanuni adresine taahhütlü posta ile gönderilir .

b) Yetki belgesi sahipleri tarafından yetki belgesinin geçerlilik süresinin bitiminden itibaren otuz gün içinde müracaat edilmesi halinde, şartlar uygun ise belge ücreti tam olarak alınır ve yetki belgesi yenilenir.

c) **(Değişik: RG 26/02/2005-25739)** Yetki belgesinin geçerlilik süresinin sona erdiği tarihten itibaren, otuz gün içerisinde müracaat edilmemesi veya müracaat edildiği halde yetki belgesi yenilemenin şartlarının yerine getirilmemesi halinde yetki belgesi geçersiz sayılır. Durum ilgilinin faaliyetinin engellenmesi için en geç on iş günü içinde ilgili kurumlara bir yazı ile bildirilir. Ayrıca bu yazının bir örneği de bilgi ve gereği için yetki belgesi sahibine gönderilir. Yetki belgesi sahibi, geçersiz sayılan belgelerin asıllarını yetki belgesinin geçerlilik süresinin bitim tarihinden itibaren altmış gün içerisinde Bakanlığa iade etmek zorundadır.

Bu suretle yetki belgesi geçersiz sayılanların, yetki belgesi almak için yeniden talepte bulunması halinde, ilk yetki belgesi alınmasındaki şartlar aranır.

Belgeler Üzerinde Tahrifat Yapılması

Madde 35- Bakanlıkça verilen her türlü belge üzerinde tahrifat yapan yetki belgesi sahiplerine Kanunun 26/j maddesine göre idari para cezası verilir. Para cezası verilmesinden sonra Kanunun 27 nci maddesi gereğince yetki belgesi sahipleri ve bunlara yardımcı olanlar hakkında gerekli işlemler yapılmak üzere Bakanlıkça ilgili Cumhuriyet Savcılığına en geç otuz gün içerisinde suç duyurusunda bulunulur.

(Değişik: RG 08/09/2004-25577) Bu Yönetmelik hükümlerine göre verilen taşıt belgesi ve taşıt kartları ile uluslararası ikili ve çok taraflı anlaşmalarla temin edilen izin belgelerinin sahtesini yaparak/yaptırarak veya herhangi bir şekilde temin ederek kullanmak isteyen yetki belgesi sahiplerine 20 ihtar verilir; ayrıca, yetki belgesi sahipleri ve bunlara yardımcı olanlar hakkında gerekli işlemler yapılmak üzere Bakanlıkça ilgili Cumhuriyet Savcılığına en geç 30 gün içerisinde suç duyurusunda bulunulur.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Yetki Belgelerinin Geri Alınması ve Buna Bağlı İptal

Yetki Belgelerinin Geri Alınması ve Buna Bağlı İptal

Madde 36- a) Yetki belgesi sahipleri, gerçek veya tüzel kişiliklerinin son bulması veya herhangi bir sebeple faaliyetlerini bırakmaları halinde, bu hallerin gerçekleştiği tarihten itibaren otuz gün içinde yetki belgelerinin asıllarını Bakanlığa iade etmekle yükümlüdürler.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351)b)Yetki belgesi sahibi gerçek kişilerin ölümü halinde, hak sahipleri veya onlar adına yetkili olanlar bu durumu doksan gün içerisinde Bakanlığa bildirmek suretiyle, isterlerse yetki belgeleri kapsamındaki faaliyetini ölüm tarihinden başlamak üzere iki yıl süreyle devam ettirebilirler.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351)Yetki belgesi sahibinin kanuni mirasçıları, yetki belgesi sahibi sıfatını devam ettirmek isterlerse, durumlarını bu Yönetmelikte belirtilen şartlara bu iki yıllık süre içerisinde uygun hale getirmek zorundadırlar. Bu iki yıllık süre içerisinde tüm yükümlülük ve sorumluluklar kanuni mirasçılar tarafından üstlenilmiş sayılır.

c) Yukarıdaki (a) ve (b) fıkralarında ifade edilen yükümlülük ve sorumlulukların yerine getirilmemesi halinde, Bakanlığın bilgisi olduğu tarihten itibaren yetki belgesi iptal edilir.

İlk Belge Alınmasındaki Şartların Uygulanması

Madde 37- Her ne sebeple olursa olsun yetki belgeleri bir yıl veya daha fazla süreyle iptal edilenlerin yeniden yetki belgesi talep etmeleri halinde ilk yetki belgesi alınmasındaki şartlar aranır.

Yetki belgesi bir yıldan az bir süreyle iptal edilenlerin, iptal süresinin bitiminden itibaren otuz gün içerisinde Bakanlığa müracaat etmeleri halinde yetki belgesi Bakanlıkça iade edilir.

Ancak, iptal süresinin bitiminden itibaren otuz günlük süre içerisinde herhangi bir yazılı talepte bulunulmaması halinde, yetki belgesi Bakanlıkça geçersiz sayılır ve durum yetki belgesi sahibine bildirilir . Bu otuz günlük sürenin bitiminden sonra müracaat ederek yeniden yetki belgesi talep edenlerden, ilk yetki belgesi alınmasındaki şartlar aranır.

DÖRDÜNCÜ KISIM

Ücret ve Zaman Tarifeleri ve Bu Tarifelere Uyma Zorunluluğu

BİRİNCİ BÖLÜM

Ücret ve Zaman Tarifeleri

Ücret Tarifeleri

Madde 38- a)Düzenli yolcu, eşya ve kargo taşımaları ile ilgili ücret tarifeleri, yetki belgesi sahiplerince geçerlilik süresi de belirtilmek suretiyle hazırlanır. Bu ücret tarifelerinin uygulamaya konulmasından önce, yetki belgesi sahiplerince Bakanlığa bildirilerek "Görölmüştür " şerhinin alınması zorunludur.

b) Yetki belgesi sahipleri, ücret tarifelerine uymak zorundadırlar.

c) Tarifelerin görölebilecek şekilde işyeri, terminal ve bilet satış yerlerine asılması ve yolcu taşınması yapan taşıtların üzerinde de bir örneğinin bulundurulması zorunludur.

d) Ücret tarifeleri başlangıç ve bitiş noktaları arasında gidiş ve dönüşte aynı şekilde düzenlenir. Aynı güzergah üzerinde gidiş ile dönüş için değişik ücret tarifesi uygulanamaz.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) e) Yetki belgesi sahipleri tespit edilmiş ücret tarifelerinin üzerinde ücret alamaz ve % 30'dan fazla indirim uygulayamazlar. Ancak, önceden Bakanlıktan izin almak sureti ile belirli bir süre için, kullanılan taşıtın toplam koltuk sayısının % 10'unu aşmayacak sayıda koltuk için herhangi bir orana tabi olmaksızın özel indirim uygulanabilir.

(Değişik: RG 9/9/2005-25931) f) Ücret tarifeleri asgari dört aylık, azami altı aylık süreler halinde belirlenir. Belirlenen süreyi takip eden otuz günlük süre içerisinde yeni ücret tarifesi için Bakanlığa müracaatta bulunulmazsa, ücret tarifesi bitim tarihi itibarıyla altı aydan az olmamak üzere herhangi bir işleme gerek kalmaksızın uzar ve geçerli olur. Ancak, altı aydan az olmayan bu sürenin bitiminden sonraki herhangi bir tarihte ilgilinin müracaatı halinde, yeni ücret tarifesi talebi kabul edilir.

Bakanlık, taşıma maliyetlerine etki eden unsurların önemli orandaki artış ve azalışlarını dikkate alarak bu süreyi uzatabilir veya kısaltabilir.

g) Ücret tarifelerinin geçerlilik süresini tamamlayan taşımacılar, bu sürenin sonunda fazla ücret içeren yeni bir ücret tarifesi alabilecekleri gibi, aynı veya daha düşük ücret içeren yeni bir ücret tarifesi de alabilirler. Ancak, bir önceki tarifeye göre daha düşük ücret uygulamalarında, bu ücret tarifesinin alındığı tarihten itibaren asgari dokuz ay geçmedikçe tarife değişikliği talebi yapılamaz ve yeni bir ücret tarifesi verilmez.

h) Ücret tarifeleri, yetki belgesi sahiplerinin merkezi işyeri adresinin bulunduğu yerin bağlı olduğu Bakanlık birimlerine sunulur ve Bakanlık birimleri tarafından "Görölmüştür" şerhi düşülür. İlgili yetki belgesi sahibi şerh düşülen ücret tarifelerini onbeş gün içerisinde, faaliyette bulunduğu güzergahlardaki şubelerine ve acentelerine bildirmek zorundadır. İlgili Bakanlık birimleri de aynı süre içerisinde Bakanlığa ve taşıma yapılan güzergahların bağlı olduğu ilgili Bakanlık birimlerine bildirir.

ı) Bakanlıkça düzenli eşya ve kargo taşımalarında ücret tarifesi aranmayabilir.

Zaman Tarifeleri

Madde 39- a) Yurtiçi düzenli yolcu, eşya ve kargo taşımaları zaman tarifesine tabidir.

b) Yetki belgesi sahipleri tarafından geçerlilik süresi de belirtilmek suretiyle hazırlanan zaman tarifelerinin uygulamaya konulmadan önce Bakanlığa onaylatılması zorunludur.

c) Yetki belgesi sahipleri zaman tarifelerini görülebilecek şekilde işyerleri, terminal ve bilet satış yerlerine asmak, ayrıca yolcu taşıması yapan taşıtların üzerinde bir örneğini bulundurmaları zorundadır.

d) Uluslararası yolcu, eşya ve kargo taşımalarında anlaşma ve sözleşme hükümlerine göre işlem yapılır ve uygulanır.

e) Zaman tarifeleri, yetki belgesi sahiplerinin merkezi işyeri adresinin bulunduğu yerin bağlı olduğu Bakanlık birimlerine sunulur ve Bakanlık birimleri tarafından “Onaylanır”. İlgili yetki belgesi sahibi onaylanan zaman tarifelerini onbeş gün içerisinde, faaliyette bulunduğu güzergahlardaki şubelerine ve acentelerine bildirmek zorundadır. İlgili Bakanlık birimleri de aynı süre içerisinde Bakanlığa ve taşıma yapılan güzergahların bağlı olduğu ilgili Bakanlık birimlerine bildirir.

İKİNCİ BÖLÜM **Tarifelere Uyma Zorunluluğu**

Tarifelere Uyma Zorunluluğu

Madde 40– Düzenli taşımacılık faaliyetinde bulunan yetki belgesi sahipleri, “Görölmüştür” şerhi düşölen ücret tarifeleri ile “Onaylanmış” zaman tarifelerine uymak zorundadırlar.

Zaman tarifeleri, yetki belgesinin kapsamına, güzergahların durumuna ve taşıt belgelerinde kayıtlı taşıt sayısına uygun olarak düzenlenir.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) Düzenli yolcu taşımalarında; Bakanlıkça onaylanmış zaman tarifesinde yer almayan bir saat’e yolcu bileti düzenlenemez ve zaman tarifesinde yer alan her sefere araç tahsis edilmesi zorunludur.

BEŞİNCİ KISIM **Uluslararası Taşımalar**

BİRİNCİ BÖLÜM **Uluslararası Taşımaların Kapsamı ve Taşıma Yetkisi**

Uluslararası Taşımaların Kapsamı

Madde 41- Uluslararası yolcu ve eşya taşımaları;

a) Türkiye'ye karayoluyla veya demiryoluyla herhangi bir hudut kapısından giren veya Türkiye'nin herhangi bir deniz limanına deniz yoluyla gelen yüklü karayolu taşıtlarının, herhangi bir aktarma olmadan yapacağı transit taşımaları,

b) Türkiye'ye demiryolu, denizyolu veya havayoluyla gelen yolcunun, eşya ve kargonun varış yerlerinden, karayoluyla gelen yolcunun, eşya ve kargonun ise sınır kapıları dışındaki gümrük idarelerinden, karayolu taşıtlarıyla üçüncü ölkelere yapılan taşımaları,

c) Türkiye'den karayolu taşıtları ile diğör ölkelere yapılan ikili taşımaları,

d) Diğör ölkelerden karayolu taşıtları ile Türkiye'ye yapılan ikili taşımaları,

e) İndirme,bindirme ve/veya yükleme,boşaltma yerleri, taşımayı yapan taşıtın ait olduğu ölkedışındaki ölkeler olan üçüncü ölked taşımalarını, kapsar.

Taşıma Yetkisi

Madde 42- a) 41 inci maddenin (a) bendi kapsamında olarak, Türkiye'ye karayoluyla veya demiryoluyla herhangi bir hudut kapısından giren veya Türkiye'nin herhangi bir deniz limanına deniz yoluyla gelen yüklü karayolu taşıtlarının, herhangi bir aktarma olmadan yapacağı transit taşımalar, uluslararası ikili ve çok taraflı karayolu taşıma anlaşmalarına göre taşıma yapmaya yetkili veya Bakanlıkça izin verilmiş yabancı plakalı taşıtlar ile Bakanlıktan uluslararası taşımalar için yetki belgesi almış Türk plakalı taşıtlarla yapılabilir.

b) 41 inci maddenin (b) bendi kapsamında Türkiye'ye demiryolu, denizyolu veya havayoluyla gelen yolcunun, eşya ve kargonun Türkiye'deki varış yerlerinden, karayoluyla gelen yolcu ve eşyanın ise sınır kapıları dışındaki herhangi bir gümrük idaresinin bulunduğu yerden itibaren üçüncü ülkelere taşınması, Bakanlıktan taşımacı yetki belgesi almış Türk plakalı taşıtlarla yapılabilir.

Gerekli hallerde, 41 inci maddenin (b) bendi kapsamındaki taşımalar için yabancı plakalı taşıtlara Bakanlığın teklifi üzerine, Bakanlar Kurulu Kararı ile taşıma yetkisi verilebilir.

Yukarıdaki fıkralarda taşıma yetkisi verilen taşıtların hangi ülke, hangi kara hudut kapısı, deniz limanı, hava limanı veya alanı, demiryolu istasyonu veya garından taşıma yapacağı Bakanlıkça belirlenir.

c) 41 inci maddenin (c) ve (d) bentleri kapsamındaki yolcu, eşya ve kargo taşımaları, yetki belgesi sahibi taşımacılara ait Türk plakalı, ikili ve çok taraflı karayolu taşıma anlaşmalarına göre veya Bakanlıkça özel izin belgesi verilmiş yabancı taşımacılara ait taşıtlarla yapılabilir.

d)Yabancı plakalı taşıtlar, Türkiye sınırları dahilinde iki nokta arasında taşıma yapamazlar.

e) Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşma ve sözleşmelerin hükümleri saklı kalmak kaydıyla, Türkiye'ye veya Türkiye'den taşıma yapma izni veren, geçiş belgesi, Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) izin belgesi, özel izin belgesi gibi belgelerden biri olmadan yabancı plakalı taşıtlar tarafından taşıma yapılamaz.

İKİNCİ BÖLÜM

Yasak Haller

Taşıtlarda Tadilat Yasağı

Madde 43- a) (**Değişik: RG 15/12/2004-25671**) Karoserinde, fabrikasınca imal edilmiş standart yakıt depolarında ve görünümünde değişiklik veya tadilat yapılan ve koltuk

kapasitesi tadilat yapılmak suretiyle artırılmış taşıtlar yurt içi ve uluslararası yolcu taşımalarında kullanılamaz.

b) Fabrikasınca imal edilmiş standart yakıt depolarında değişiklik veya tadilat yapılan ve dingil eklenerek tadilat yapılmak suretiyle yük kapasitesi artırılmış olan taşıtlar yurt içi ve uluslararası eşya taşımalarında kullanılamaz.

c) Bu maddenin (a) ve (b) bentlerine aykırı davranan yetki belgesi sahibinin bu taşıtları, durumun tespitinden sonra re'sen taşıt belgesinden düşülür. Bu taşıtların, nitelikleri bu Yönetmelik hükümlerine uygun hale getirildikten sonra yeniden taşıt belgesine kayıt ettirmek istenilmesi halinde; düşüm tarihinden itibaren 6 ay geçmedikçe kayıt işlemi yapılmaz.

Sınır Kapıları ve Tampon Bölgelerdeki Yasak Haller

Madde 44- Doğal afet, gerginlik ve savaş hali, zorunlu göç, ekonomik ve siyasi kriz ve benzeri olağanüstü ve zorunlu hallerde, sınır mülki idare amirinin vereceği izin dışında;

a) İlgili mevzuata aykırı olarak, karayolu ile yolcu, eşya ve kargo sınır kapılarına ve tampon bölgelere taşınmaz.

b) Sınır kapılarında ve tampon bölgelerde, eşyanın ve kargonun aktarılması, boşaltılması ve depolanması yapılamaz. Uluslararası yolcu ve eşya taşımalarında aktarma ve boşaltma işlemleri sınır kapılarının dışındaki yetkili gümrük idarelerinin gözetiminde gümrüklü sahalarda yapılır.

c) Sınır kapılarında ve tampon bölgelerde yolcu aktarma, indirme, bindirme yapılamaz. Yolcuların sınır kapısından yaya olarak geçmek suretiyle bir başka taşıta binmesine müsaade edilmez.

Uygun Olmayan Unvan Kullanma Yasağı

Madde 45-(Değişik: RG 9/9/2005-25931) Yetki belgesi sahipleri, kullanacakları yetki belgesi kapsamına uygun kısa unvan ve sıfatları kullanmak zorundadırlar. A2, B, C, L2, M3 ve R2 dışındaki yetki belgesi sahipleri kısa unvan, reklam, ilan ve logolarında "uluslararası taşımacı" sıfatını kullanamazlar.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Taşımaların Düzenlenmesi, Kota ve Geçiş Ücretleri

Taşımaların Düzenlenmesi

Madde 46- a) İkili, üçüncü ülke ve transit taşımalarda, yurtiçi taşımaları aksatmamak ve Türkiye üzerinden yapılan uluslararası taşımaları daha düzenli, güvenli ve süratli kılmak amacıyla, gerektiğinde diğer taşıma sistemleriyle birlikte ve tamamlayıcı olmak üzere altyapının fiziksel sınırları ile güzergahların belirlenmesine ilişkin mevzuat çerçevesinde Bakanlıkça kota sistemi uygulanabilir.

b)Türkiye ile uluslararası karayolu taşıması anlaşması olmayan ülkelere ait taşıtlarla, Türkiye'ye veya Türkiye üzerinden yapılacak taşımalarda kullanılacak her bir taşıt için Bakanlıktan izin alınması şarttır.

c) Yetki belgesi sahiplerinin taşımalarda kullanacakları Türk plakalı taşıtlar ile Türkiye'ye ve/veya Türkiye üzerinden taşıma yapacak yabancı plakalı taşıtların Karayolları Trafik Yönetmeliğinde öngörülen ağırlık ve boyutlara uygun olması şarttır.

Geçiş Ücretleri

Madde 47- a) Karayolunun bakımı, korunması ile karayolu ve taşımanın yönetimine ilişkin giderlere katkıda bulunmak üzere yabancı plakalı taşıtlardan, Euro veya karşılığı Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankasınca ilan edilen konvertibl döviz veya Türk Lirası olarak geçiş ücreti alınır.

b) Köprü, tünel ve otoyol ücreti gibi karayolu alt yapısının kullanılmasından alınan ücret ile eşya/kargo ve taşıtlar için yapılan hizmetlerin ücretleri bu geçiş ücretlerine dahil değildir.

c) Bakanlık, geçiş ücretlerini tespit etmeye, arttırmaya, indirmeye veya kaldırmaya yetkilidir.

d) Bu ücretlerin tahakkuk ve tahsili sınır kapılarındaki Bakanlık birimine bağlı sayman mutemetlerince veya Maliye Bakanlığınca yapılır.

e)Türkiye'ye giriş gümrük kapılarında ödenmesi gereken geçiş ücretlerinin ödenmediği veya eksik ödendiğinin tespiti halinde, ödenmeyen veya eksik ödenen ücretler üç katı olarak alınır.

f) Bu madde kapsamındaki uygulamaya yönelik düzenlemeler ile geçiş ücretleri, Bakanlık tarafından hazırlanarak Resmi Gazete'de yayımlanacak bir tebliğ ile yapılır.

Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşma ve sözleşmelerin hükümleri saklıdır.

ALTINCI KISIM Genel Hükümler

BİRİNCİ BÖLÜM Yolcu Bileti, Taşıma Senedi, Sevk İrsaliyesi ve Bagaj

Yolcu Bileti

Madde 48- a) Düzenli yolcu taşımalarında, yetki belgesi sahipleri ve acenteleri her yolcu için ayrı bilet düzenlemek zorundadırlar. Düzenlenen yolcu biletinde, yetki belgesi sahibi ve varsa acentesinin adı, unvanı ile bileti tanzim eden yetki belgesi sahibi veya acentesinin adresi, vergi dairesinin adı ve hesap numarası ile yolcunun adı, soyadı, kalkış ve varış yeri, koltuk numarası, hareket tarihi ve saati, taşıma ücreti, biletin seri ve müteselsil sıra numarası ve düzenleme tarihinin yer alması zorunludur.

b) Bir yolcuya bilet karşılığı satılan koltuk, bir başkasına mükerrer olarak satılamaz.

c) Taşıtların, trafik tescil belgesinde belirtilen toplam koltuk sayısı dışında yolcu taşınmaz.

d) B2 ve D2 yetki belgesi sahiplerinin yapacakları taşıma sözleşmelerinde, akit tarafların adı, soyadı veya unvanları, kalkış ve varış yeri, taşıma güzergahı, taşımanın yapılacağı gün ve saat, taşınacak yolcu sayısı, taşıma ücreti, ödeme şekli, sigortacının unvanı ve sigortanın poliçe numarası belirtilir. Bu tür taşımalarda taşımacı tarafından fatura düzenlenmesi zorunludur.

Düzenlenen faturanın bir nüshası yapılacak denetimlerde ibraz edilmek üzere seyahat esnasında taşıt üzerinde bulundurulur.

e) Yetki belgesi sahipleri her seferde bir yolcu ile bu seyahatte görevli olmayan en fazla iki personelini bilet keserek ücretsiz taşıyabilir.

f) Yolcular seyahat süresince yolcu biletlerini yanlarında bulundurmamak zorundadırlar.

g) Yetki belgesi sahipleri, otobüs hareket saatinin yirmidört saat öncesine kadar yapılacak müracaatlarda, taşıma veya bilet ücretinin tamamını iade etmek, otobüs hareket saatinden oniki saat öncesine kadar yapılacak müracaatlarda ise altı ay geçerli açık bilet düzenlemek zorundadırlar.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) h) 6 yaşın altında olan çocuklar yolcu bileti düzenlenmeksizin kucakta seyahat edebilirler. Bunlar için ayrı koltuk talep edilmesi halinde, bilet ücreti %50 indirimli düzenlenir.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) ı) 6 yaş ve üzeri tüm yolcuların ayrı koltukta seyahat etmesi zorunlu olup, 6-12 yaş arası çocuklar ile yaş şartı aranmaksızın özürölüler için bilet ücreti % 50 indirimli düzenlenir.

Taşıma Senedi ve Sevk İrsaliyesi

Madde 49- a) Yurtiçi eşya ve kargo taşımalarında, yetki belgesi sahiplerinin taşıma senedi düzenlemesi zorunludur. Türk Ticaret Kanunu'nun 769 uncu maddesi hükümleri saklı kalmak kaydıyla, taşıma senedinde, taşımacı, gönderen ve alıcının unvanı, adresi, iletişim bilgileri, eşyanın cinsi, miktarı, niteliği, teslim alma ve teslim edilme yerleri ve şartları, taşıma süresi, taşıma şartları, taşıma ücreti, taşımacının vergi numarası ve varsa sigorta poliçesinin belirtilmesi zorunludur.

b) Uluslararası eşya taşımalarında sevk irsaliyesi aranmaz, uluslararası geçerliliği olan belgeler kullanılır. Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşma ve sözleşmelerin hükümleri saklıdır.

Bagaj

Madde 50- a) Yurtiçi ve uluslararası taşımalarda, yolcunun otuz kilograma kadar olan bagajı ücretsiz taşınır. Bagajlar yolcuların biletlerinde gösterilen koltuk numaralarına göre etiketlenir.

Yolcu taşımalarında, taşıt bagajının toplam istiap haddini aşan eşya taşınmaz.

Yolcu taşımalarında, yolcu beraberinde olmayan, ticari eşya ve kargo taşınmaz.

b)Taşıtın bagaj taşınmasına mahsus bölümleri dışında eşya taşınmaz. Özel kafeslerinde kedi, köpek ve kuş gibi evcil hayvanlar bagaj taşımaya mahsus bölümlerde taşınabilir.Taşıtın içinde canlı hayvan hiçbir şekilde taşınmaz.

c) Gerekli hallerde, Bakanlıktan alınacak özel müsaade ile evcil hayvanların taşınabileceği özel sefer ve servisler düzenlenebilir.

d) Tehlike yaratabilecek yanıcı, yakıcı, parlayıcı ve patlayıcı ve benzeri nitelikteki yolcu eşyası, kargosu ve bagajı otobüs ile bagaj bölümü de dahil olmak üzere taşınmaz.

e) Uluslararası yolcu taşımalarında sahipsiz bagaj taşınmaz. Bu taşımalarda bagaj sahiplerini belirleyecek bagaj fiş numarası ile bilet numarasını ihtiva eden bagaj listesini yapmak ve yolcuya imzalatmak zorunludur.

İKİNCİ BÖLÜM

Yolcu ve Eşya Terminalleri

Terminaller

Madde 51- Karayolu taşımacılığının ayrılmaz bir parçası ve temel altyapısı olan terminaller ve terminal işletmeciliği Bakanlığın denetim ve iznine tabidir. Terminaller gerçek ve tüzel kişiler ile kamu kurum ve kuruluşları tarafından kurularak, inşa edilerek ve kiralanarak işletilebilir. Gerçek ve tüzel kişiler, asgari terminal şartlarını haiz olmak kaydıyla ilgili mahalli idareden izin alarak, bağımsız özel terminaller kurabilir, inşa edebilir ve/veya bu durumda olan terminalleri kiralayarak işletebilir.

Yetki belgesi alınmadan terminal işletmeciliği yapılamaz.

Terminallerde bulunması gereken asgari özellikler ve verilecek hizmetlerin aşağıda belirtilen şekilde olması şarttır.

A) Yurtiçi ve uluslararası yolcu terminalleri;

a)Alt ve üst yapı özellikleri_;

Yolcu terminalleri, en az 2000 m2 alan üzerinde, belediye imar planlarına uygun, yol ağlarıyla bağlantısı olan, varsa belediye altyapısıyla irtibatlandırılmış yoksa bu tür altyapıları oluşturulmuş, otobüsler için peronlar, park yerleri, gerektiğinde bunların bakım ve ikmal yapabilecekleri alanları bulunan, açık ve kapalı alanlarında yeterli yangın önleme, söndürme ve alarm ile aydınlatma sistemleri ve araçları bulunan, çevre düzenlemesi yapılmış, engellilerin ihtiyaçlarını karşılayan ve çevreleri güvenlik açısından yeterli ihata duvarı veya tel örgü ile çevrilmiş bir altyapıya sahip olması şarttır.

Yolcu terminallerinde, yolcuların şehir içi ulaşımını sağlayan servis araçları, ticari taksiler ile özel otomobiller için indirme, bindirme ve park yapacakları yeterli bir alan da bulunmalıdır.

Bu altyapı üzerine inşa edilecek üst yapıların ise , sıcaktan ve soğuktan korunmuş bir ortamda, yolcular için bilet satış yeri, yeterli sayıda bay ve bayan tuvaleti ile oturma yerleri, haberleşme ve iletişim, acil sağlık yardımı, polis ve zabıta birimi, beslenme, ibadet, emanet ve benzeri asgari ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde rahat, sağlıklı ve güvenli olması şarttır.

Terminallerin kapalı alanlarında yanıcı, parlayıcı, patlayıcı, pis koku yayan maddelerin satışı ve ticareti yapılamaz.

b) Terminal işletmecilerinin yükümlülükleri ;

Terminal işletmecileri;

1) Terminallerde faaliyet gösteren taşımacı ve acenteler ile diğer işletmecilere fatura ettikleri ortak giderlerle ilgili şeffaf olmak ve bu hususta yeterli, açık ve anlaşılır bilgi vermekle,

2) Terminallerde yeterli sayıda personeli olan güvenlik ve temizlik birimleri oluşturulması ve bu hizmetlerin yürütülmesiyle,

3) Yolcuların bagajlarını taşıyabilmeleri için, yeterli sayıda bagaj taşımaya mahsus kullanımı ücretsiz araç ve gereç bulundurmakla,

4) Alt ve üst yapıya ilişkin özellikleri sürekli olarak faal, çalışır ve kullanılabilir durumda bulundurmak ve bu hizmetleri yürütmekle,

5) Terminallere giriş çıkış yapan yolcu ve taşıt sayılarıyla ilgili istatistikleri tutmak ve 3'er aylık dönemler halinde, Nisan, Temmuz, Ekim ve Ocak aylarında Bakanlığa bildirmekle,

6) Bakanlıkça belirlenecek konulardaki uyarı, bilgi ve duyuru levhalarını uygun yerlerde bulundurmak, asmak, yerleştirmekle,

7) Terminal kapalı alanlarında satılan gıda ürünlerinin Sağlık Bakanlığı tarafından yayımlanan Gıdaların Üretimi Tüketimi ve Denetlenmesine Dair Yönetmeliğe uygun bir şekilde olmasını kontrol ettirmekle,

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) 8) Terminal işletmecileri, terminallerde ve çevresinde yolcuları rahatsız edecek şekilde, yolcuları yönlendirmek için personel istihdam edilmesine, çalıştırılmasına ve bunlardan yararlanılmasına izin vermemek ve bunları önlemekle,

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) 9) Terminal İşletmecileri; işlettikleri terminallerde yetki belgesiz taşımacılık ve acentelik faaliyetinde bulunulmasına ve taşıt kartı olmayan taşıtların terminale giriş – çıkışına izin vermemek ve bunları önlemekle,

yükümlüdürler.

c) Terminal ücretleri;

Terminal işletmecileri tarafından, terminalin bakımı, onarımı, korunması ve işletme giderlerinin karşılanması ve kar amacıyla;

1) Yetki belgesi sahiplerinin taşıt belgelerine kayıtlı her taşıt başına sadece terminal çıkışlarında makul bir ücret alınabilir.

2) Yetki belgesi sahiplerinin, müşterilerine ücretsiz şehiriçi ulaşımı sağlayan taşıtlarından, taşıt başına günlük makul bir ücret alınabilir, bunların her giriş ve çıkışları için ayrıca ücret alınmaz.

3) Uzun süreli beklemler için özel olarak yapılmış otoparkları kullanan taşıtlardan park sürelerine göre makul bir ücret alınabilir. Ancak, yolcuları terminale getirmek veya terminalden almak üzere 25 dakikayı geçmeyen giriş ve çıkışlarda özel otomobillerden hiçbir şekilde ücret alınmaz.

Terminalerde alınacak bu ücretlere ilişkin ücret tarifeleri, bu Yönetmeliğin 38 inci maddesinde yer alan “düzenli yolcu taşımacılığı ücret tarifeleri” hükümlerine tabidir.

d) Kalkış ve varışların terminalden yapılması zorunluluğu;

Düzenli yolcu taşımalarında kalkış ve/veya varışların bir terminalden yapılması esastır. Ancak, yeri ve zamanı önceden belirlenen ve bu Yönetmelikle tanımlanan ara duraklarda da yolcu indirilip, bindirilerek bilet satışı yapılabilir. Ara duraklarda bilet satışı yapılabilmesi ve yolcu alınabilmesi için yetki belgesi sahibine ait bir şube veya acentesi olmalıdır. Terminal ve ara duraklar dışında yolcu indirilip bindirilmez.

Ara duraklar seyahatin başladığı ilk kalkış ve son varış yeri olarak kullanılamaz.

Ancak, ilgili Trafik Komisyonlarından izin alınmak suretiyle terminal ve ara duraklar dışında yolcu indirilip, bindirilebilir.

e) Terminalin bulunmadığı yerlerle ilgili hükümler;

Terminalin bulunmadığı yerleşim birimlerinde, ilgili mahalli makamlarca uygun fiziki şartları haiz bir yer tahsis edilir veya belirlenir ve bu hususta düzenlenen resmi belge yetki belgesi sahibi tarafından Bakanlığa ibraz edilir.

B)Eşya/kargo terminali;

Eşya/kargo terminallerinin en az 2000 m2 yükleme, boşaltma, depolama, istifleme ve aktarma alanına sahip olması, eşya taşımaya mahsus her türlü taşıtın yükleme, boşaltma yapabileceği yanaşma yeri ve park yerinin bulunması, çevrelerinin güvenlik açısından yeterli ihata duvarı veya tel örgü ile çevrilmiş olması ve terminale giriş çıkışların karayolu trafiğini olumsuz etkilememesi şarttır.

Eşya/kargo taşımalarında terminal zorunluluğu aranmaz.

1580 sayılı “Belediye Kanunu”, 3030 sayılı “Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında Kanun” ve 5442 sayılı “İl İdaresi Kanunu” hükümleri saklıdır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Faaliyete Başlama ve İstatistiki Veri Temini

Faaliyete Başlama

Madde 52- Yetki belgesi sahipleri, yetki belgesinin verilmesinden itibaren altı ay içinde faaliyete başlamak zorundadır.

İstatistiki Veri Temini

Madde 53- a) (Değişik: RG 08/09/2004-25577) A3, F, G ve H türü dışındaki yetki belgesi sahipleri, Bakanlıkça belirlenen bilgileri içeren faaliyet raporlarını alınacak örneğe uygun olarak Bakanlığa göndermek zorundadırlar.

b) (Değişik: RG 08/09/2004-25577) A2, B1, B2, C2, C3, L2, M3 ve R2 yetki belgesi sahipleri, faaliyet raporlarını altışar aylık devreler halinde tanzim ve imzalayarak, birinci altı aylık döneme ait (1 Ocak - 30 Haziran) faaliyet raporlarını Temmuz ayı sonuna kadar, ikinci altı aylık döneme ait (1 Temmuz- 31 Aralık) faaliyet raporlarını müteakip yılın Ocak ayı sonuna kadar Bakanlığa vermek zorundadırlar.

c) (Değişik: RG 08/09/2004-25577) A1, D1, D2, E türü, K1, K3, L1, M1, M2, N1, N2 ve R1 yetki belgesi sahipleri, faaliyet raporlarını 1 Ocak – 31 Aralık arasında yıllık olarak tanzim ve imzalayarak müteakip yılın Ocak ayı sonuna kadar Bakanlığa vermek zorundadırlar.

d) Ticaret Odaları ile Ticaret ve Sanayi Odaları, kendilerine kayıtlı olan yetki belgesi sahipleri ile ilgili bilgileri hazırlayarak her yıl Ocak ayı sonuna kadar Bakanlığa bildirmek zorundadırlar.

e) Faaliyet raporları, yetki belgesi sahipleri tarafından Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığına da gönderilir.

Faaliyet raporlarındaki bilgilerin gerçeğe uygun olarak doldurulması ve temsil ve ilzama yetkili kişilerce imzalanması şarttır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM Taşıma Düzeni

Mevzuata Uygun Taşıma

Madde 54- a) Yetki belgesi sahipleri faaliyetlerini, Kanuna, bu Yönetmeliğe, ikili ve çok taraflı uluslararası anlaşma ve sözleşme, tebliğ, yönerge hükümlerine ve Bakanlıkça yayımlanacak genelge esaslarına uygun olarak yapmak zorundadır.

b) Yetki belgesi alınmadan taşımacılıkla ilgili herhangi bir faaliyette bulunulamaz. Herhangi bir yetki belgesi sahibinin taşıt belgesine kaydedilmeyen taşıtlar, taşımalarda kullanılamaz.

(Değişik: RG 08/09/2004-25577) Bu şekilde herhangi bir yetki belgesi sahibinin taşıt belgesine kayıt edilmeden ve/veya taşıt kartı olmadan taşıma yapan taşıtlar, faaliyetten men edilerek onbeş gün süreyle parka çekilir, taşıt sahibine Kanununun 26 ncı maddesinin (a) bendinin birinci fıkrasında belirtilen idari para cezası uygulanır.

c) F, G ve H türü yetki belgesi sahipleri, taşımacı yetki belgesi almadan kendi nam ve hesaplarına taşıma yapamaz, yaptıramaz ve taşıma faturası düzenleyemez.

d) Taşıma işleri komisyoncularının kendi namlarına eşya taşıtabilmeleri için bu taşımaları bir müvekkil hesabına yapmaları zorunludur.

e) Yolcu taşımacılığında komisyonculuk yapılamaz.

f) B3, C1, D3 ve K2 yetki belgesi sahipleri, ücret karşılığı ticari taşımacılık ve F, G, H türü yetki belgesi sahipleriyle de anlaşma veya sözleşme yapamazlar.

Taşıma Hattı ve Taşıma Güzergahına Uyma

Madde 55- Düzenli taşıma yetki belgesi sahibi taşımacılar, belirlenmiş taşıma hattındaki güzergahı takip etmek ve Bakanlığa bildirilmiş olan taşıma hattı ve taşıma güzergahına yasal mücbir sebepler dışında uymak zorundadırlar.

Ortak Taşıma

Madde 56- Yetki belgesi sahipleri, belirli bir sürede belirli bir işi yapmak üzere, Bakanlıkça asgari şartları belirlenecek bir ortak taşıma sözleşmesini imzalayarak, bir nüshasını da Bakanlığa vermek suretiyle;

a) Aynı yetki belgesine sahip olanlar kendi aralarında,

b) C2, L2 ve M3 yetki belgesine sahip olanlar birbirleriyle,

c) K1, L1, M1, M2, N1 ve N2 yetki belgesine sahip olanlar birbirleriyle, ortak taşıma sözleşmesi akdederek ortak taşıma yapabilirler.

Bu tür taşımalarda, yetki belgesi sahipleri, sorumluluk ve yükümlülük bakımından müştereken ve müteselsilen sorumlu ve yükümlüdürler.

Uluslararası taşımalarda Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşma ve sözleşme hükümleri saklıdır.

Değişiklik Bildirimi

Madde 57- Yetki belgesi sahibi gerçek ve tüzel kişiler, unvan, adres, ortak (halka açık sermaye şirketlerinde hamiline yazılı hisse devirleri hariç) hisse devri, sermaye miktarı, yönetici, temsile yetkili şahıs, taşıt ve benzeri her türlü değişikliği, değişikliğin meydana geldiği tarihten itibaren altmış gün içinde Bakanlığa bildirmek zorundadır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Taşıma İşlerinde İstihdam Edilenlerin Nitelikleri, Hakları ve Sorumlulukları,Eğitim

Personel İstihdamı

Madde 58- Yetki belgesi sahipleri;

a) Hizmetlerini yürütebilecek yeterli sayı ve nitelikte personel bulundurmakla yükümlüdürler.

b) Yeterli sayı ve nitelikte personel istihdam edilmemesi durumunda doğacak her türlü zarar ve ziyandan sorumludurlar.

Taşıma İşlerinde İstihdam Edilenlerin Nitelikleri, Hakları ve Sorumlulukları

Madde 59- Taşıma işlerinde istihdam edilenler;

a) Hizmetin gerektirdiği niteliklere ve bu Yönetmelikte yer alan mesleki yeterlilik belgelerine sahip olmak zorundadır.

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

c) Hizmet akdine tabidir. Hizmet akdi yapılmaksızın istihdamın tespiti halinde durum Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığına bildirilir.

d) Üstlendikleri hizmet ile ilgili görev ve sorumluluklarını yerine getirmek zorundadırlar. İşyeri ve işyerinin güvenliğini tehlikeye düşürecek fiil ve eylemlerde bulunamazlar.

Sürücülerde Aranacak Şartlar

Madde 60- Sürücülerin yolcu ve eşya taşımacılığına ait taşıtlarda çalışabilmesi için;

a) Ticari taşıtın niteliğine göre sürücü belgesine sahip olmaları,

b) Yolcu taşımacılığında en az lise veya dengi okullardan birini bitirmiş olmaları,

c) Eşya ve kargo taşımacılığında ilköğretim okullarından birini bitirmiş olmaları,

d) Yüksek Öğretim Kurumlarının sürücü eğitimi veren bölümlerinden mezun olanlar hariç, Bakanlıkça belirlenecek kurum ve kuruluşların vereceği eğitimden geçerek sürücü mesleki yeterlilik belgesi almaları,

e) Sürücülerin bedeni ve psikoteknik açıdan sağlıklı olduklarını gösteren bir sağlık raporunu yetkili sağlık kuruluşlarından her beş yılda bir almaları,

f) **(Değişik: RG 15/12/2004-25671)** Yolcu taşımacılığında çalışacak otobüs sürücülerinin, 26 yaşından gün almış ve 63 yaşından gün almamış olmaları,

g) **(Değişik: RG 15/12/2004-25671)** Eşya ve kargo taşımacılığında çalışacak sürücülerin, 63 yaşından gün almamış olmaları,

h) Tehlikeli madde taşımacılığı yapan sürücülerin, ilgili mevzuatın sürücüler için zorunlu kıldığı eğitimi aldığını gösteren belgeye sahip olmaları,

ı) Uluslararası taşımalarda istihdam edilecek sürücülerin, uyuşturucu, silah, insan ve gümrük kaçakçılığı ile terör suçlarından dolayı hürriyeti bağlayıcı ceza ile hükümlü olmamaları, şarttır.

A3 yetki belgesi sahiplerinin sürücüsüz olarak kiraya verdikleri taşıtları kullanacak olanların, taşıtın niteliğine göre sürücü belgesine sahip olmaları gerekir. Bu kişilerde bu Yönetmelikte sürücüler için öngörülen diğer şartlar aranmaz.

Eğitim

Madde 61- (Değişik: RG 08/09/2004-25577) Üst düzey yönetici, orta düzey yönetici ve sürücülerin, faaliyet alanlarına uygun mesleki yeterlilik eğitimi almaları şarttır.

Muafiyetle ilgili hükümler saklıdır.

Sürücülerin Çalışma Süreleri

Madde 62- Sürücüler ve bunları çalıştıran yetki belgesi sahipleri, çalışma süreleri bakımından, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve bu Kanuna dayanılarak çıkartılan Yönetmelik hükümleri ile Karayoluyla Uluslararası Taşıma Yapan Taşıt Mürettebatının Çalışmasına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR) ve ilgili diğer mevzuata uymak zorundadırlar. Bu süreler taşıtlarda bulunan takograf cihazındaki bilgilere göre tespit edilir.

YEDİNCİ KISIM

Sigorta

BİRİNCİ BÖLÜM

Yolcu Taşımalarında Sigorta ve Sigorta Zorunluluğu

Sorumluluk

Madde 63- Yolcu taşımacıları, duraklamalar dahil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından varış noktasına kadar olan seyahat süresince meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludur.

Ancak, uluslararası yolcu taşımalarında, Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakanlık gerekli gördüğü takdirde, tespit edeceği yabancı ülkelerde ortaya çıkabilecek zararları teminat kapsamı dışında tutabilir.

Yapılması Zorunlu Sigortalar

Madde 64- Yetki belgesi sahipleri, yolcuya gelebilecek bedenî zararlar için bu Yönetmeliğin 63 üncü maddesinden doğan sorumluluklarını sigorta ettirmek zorundadır. Yolcu taşımalarında, Kanunun 18 inci maddesinde tanımlanan "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ile yürürlükte olan "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası" nın yaptırılması zorunludur. Ancak, A3 yetki belgesi sahipleri için "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" zorunlu değildir.

İKİNCİ BÖLÜM

Sigorta Şirketlerinin ve Sigorta Ettirenin Yükümlülüğü ve Sigortasız Taşıma Yapılamayacağı

Sigorta Şirketlerinin ve Sigorta Ettirenin Yükümlülüğü

Madde 65- Türkiye'de "karayolu motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası branşında" çalışma ruhsatı bulunan her sigorta şirketi, yetki belgesi sahiplerinin usulüne uygun olarak yapmış oldukları talebe göre, taşıtın niteliğini de göstermek suretiyle, "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ile "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası" nı yapmak zorundadır.

Sigorta ettiren, kazaya, zarara veya olayla ilgili olarak açılacak davalara ilişkin bilgi ve belgeleri sigorta şirketine vermekle yükümlüdür.

Sigortasız Taşıma Yapılamayacağı

Madde 66- "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ve "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası" yaptırmayan yetki belgesi sahipleri yolcu taşımacılığı yapamaz ve bunların taşıt belgesinde kayıtlı taşıtlarının trafiğe çıkışına izin verilmez.

Denetimler sırasında "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ile "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası" nın yapılmadığı ortaya çıkarsa, taşımanın başlamış olması halinde, taşımanın devamına ilgili denetim elemanlarınca en yakın yerleşim noktasına kadar izin verilir, bu yerleşim noktasında gerekli sigortanın yaptırılması halinde taşımaya devam edilir ve ayrıca ilgili makamlarca durum Bakanlığa bildirilir.

Taşıt Mülkiyetinin Devrinde Sigorta

Madde 67- Taşıtın sahip değiştirmesi halinde, mevcut "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ile "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası" mülkiyetin devrinden itibaren ilgili sigorta şirketince tanzim edilecek bir zeyilname ile tevsik edilmesi halinde sigorta süresi sonuna kadar devam eder.

Yetki belgesi sahibi, taşıt belgelerinde kayıtlı sözleşmeli taşıtların sigorta işlemlerinden de sorumludur.

Sigorta Poliçesinin Aslının Bakanlığa Verilme Zorunluluğu

Madde 68- (Değişik: RG 15/12/2004-25671) Yetki belgesi sahipleri, taşıt belgelerinde kayıtlı taşıtlarına ait "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ile "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası" poliçelerini, geçerlilik süreleri sona ermeden önce yaptırarak, yeni düzenlenen poliçelerin aslını süresi sona eren poliçelerin bitim tarihinden itibaren 15 gün içinde Bakanlığa vermek zorundadırlar

SEKİZİNCİ KISIM

Olağanüstü Hal ve Savaşta Taşıma

Milli Savunma Yüklümlülüğü

Madde 69- Yetki belgesi sahipleri 3634 Sayılı Milli Müdafaa Mükellefiyeti Kanunu çerçevesindeki sorumluluklarını yerine getirmekle yükümlüdürler.

Olağanüstü Hal ve Savaşta Taşımanın Planlanması

Madde 70- Olağanüstü hal ve savaşta, taşıma hizmetlerinin sürekliliğini sağlayabilmek için Bakanlık, ilgili kuruluşlar ve yetki belgesi sahipleriyle işbirliği yaparak gerekli planları hazırlar. Yetki belgesi sahipleri bu husustaki Bakanlık talimatlarına uymak zorundadır.

697 sayılı Ulaştırma ve Haberleşme Hizmetlerinin Olağanüstü Hallerde ve Savaşta Ne Suretle Yürütüleceğine Dair Kanun ve buna dayanılarak çıkarılan Yönetmelik hükümleri saklıdır.

DOKUZUNCU KISIM

Denetim, Cezalar ve İdari Müeyyideler

BİRİNCİ BÖLÜM

Denetim

Denetim

Madde 71- Yetki belgesi sahiplerinin Kanun ve bu Yönetmelik kapsamında yer alan her türlü faaliyetleri Bakanlığın denetimine tabidir.

Bakanlık yapacağı denetimleri, kendi personelinin yanı sıra, Kanunun 35 inci maddesinin verdiği yetkiye dayanarak, valilikler, kolluk kuvvetleri (polis, zabıta, jandarma) ve yetkili kıldığı diğer kamu kurum ve kuruluşlarının personeli aracılığıyla yapar. Denetimle ilgili olarak bu kuruluşlar Bakanlıkla her zaman işbirliği içinde olmak ve Bakanlık talimatlarını yerine getirmek zorundadır.

Denetimle ilgili diğer mevzuat hükümleri saklıdır.

Denetimle Görevli ve Yetkili Kuruluşlar

Madde 72- Valilikler, ilgili kamu kurum ve kuruluşları ve kolluk kuvvetleri (polis, zabıta, jandarma) Kanun ve bu Yönetmeliğin kendilerine yüklediği görev ve yetkileri doğrudan yerine getirir ve kullanır. Ayrıca, tüm kamu kurum ve kuruluşları personeli arasından Bakanlığın belirlediği kişiler, denetim yapmakla görevli, yetkili ve yükümlüdür. Bu görevlendirme yapılırken ilgili kişinin çalıştığı kamu kurum ve kuruluşlarına Bakanlıkça bilgi verilir.

Denetim yapmakla görevlendirilenler, Kanun ve bu Yönetmelik esaslarına göre denetim görevlerini yerine getirmek ve denetimler sırasında tespit ettikleri kusurları ve bunlara uygulanan cezalara ilişkin tutanakları Bakanlığa göndermek zorundadır.

Bakanlık, uyarılmasına rağmen denetim görevini aksatanları adli ve ilgili diğer mercilere bildirir ve mevzuatın öngördüğü müeyyidelerin uygulanmasını ister ve takip eder.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) Denetimle görevlendireceklerde en az lise veya dengi okul mezunu olma şartı aranır.

İKİNCİ BÖLÜM

Cezalar ve İhtarlar

Cezalar ve İhtarlar

Madde 73- a) (Değişik: RG 08/09/2004-25577) Kanunda öngörülen ve bu Yönetmeliğin;

6 ncı maddesinin (a) bendinde,

9 uncu maddesinde,

10 uncu maddesinin (a) ve (b) bentlerinde,

22 nci maddesinin (a),(c) ve (e) bentlerinde,

23 üncü maddesinin (a), (b) ve (f) bentlerinde,

35 inci maddesinde,

(Değişik: RG 26/02/2005-25739) 38 inci maddesinin (a), (b) ve (c) bentlerinde,

39 uncu maddesinin (c) bendinde,

40 ıncı maddesinde,

42 nci maddesinin (d) bendinde,

44 üncü maddesinde,

48 inci maddesinin (a) ve (b) bentlerinde,

49 uncu maddesinin (a) bendinde,

51 inci maddesinin (d) alt bendinde,

54 üncü maddesinin (c), (d) ve (e) bentlerinde,

64 üncü maddesinde,

65 inci maddesinde,

yer alan hükümlere aykırı hareket edenlere Kanunda belirtilen miktarlarda idari para cezaları uygulanır.

b) İhtarlar:

Bu Yönetmeliğin;

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) 17 nci maddenin (d) bendinin (9) uncu fıkrasına aykırı hareketle karayolu altyapısına zarar veren ve bu nedenle trafik ve yol güvenliğini tehlikeye sokan taşımacılara yapmış olduğu her ihlal ile ilgili olarak beş ihtar,

18 inci maddesinin (a) bendine aykırı hareket edenlere iki ihtar,

19 uncu maddesinin (a) bendine aykırı hareket edenlere beş ihtar,

19 uncu maddesinin (b) ve (c) bentlerine aykırı hareket edenlere üç ihtar,

20 nci maddesine aykırı hareket edenlere iki ihtar,

21 inci maddesinin (a) bendine aykırı hareket edenlere on ihtar,

(Değişik: RG 26/02/2005-25739) 21 inci maddesinin (d) bendine aykırı hareket edenlere beş ihtar,

22 nci maddesinin (d) bendine aykırı hareket edenlere on ihtar,

22 nci maddesinin (f) bendine aykırı hareket edenlere beş ihtar,

22 nci maddesinin (g) bendine aykırı hareket edenlere iki ihtar,

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) 22 nci maddesinin birinci fıkrasının (ı) veya (i)

bentlerine aykırı hareket edenlere on ihtar

23 üncü maddesinin (c) bendine aykırı hareket edenlere beş ihtar,
23 üncü maddesinin (e), (g), (h), (i) ve (j) bentlerine aykırı hareket edenlere iki ihtar,
24 üncü maddesine aykırı hareket edenlere iki ihtar,
25 inci maddesine aykırı hareket edenlere on ihtar,
26 ncı maddesinin yedinci fıkrasına aykırı hareket edenlere bir ihtar,
31 inci maddesine aykırı hareket edenlere on ihtar,
32 nci maddesine aykırı hareket edenlere beş ihtar,
33 üncü maddesinin (a) ve (c) bentlerine aykırı hareket edenlere beş ihtar,
(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) 38 inci maddesinin (e) bendine aykırı hareket edenlere on ihtar
38 inci maddesinin (h) bendine aykırı hareket edenlere üç ihtar,
39 uncu maddesinin (b) bendine aykırı hareket edenlere beş ihtar,
39 uncu maddesinin (e) bendine aykırı hareket edenlere üç ihtar,
(Değişik: RG 15/12/2004-25671) 43 üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerine aykırı hareket edenlere üç ihtar,
45 inci maddesine aykırı hareket edenlere üç ihtar,
48 inci maddesinin (a) bendine aykırı hareket edenlere on ihtar,
48 inci maddesinin (c) bendine aykırı hareket eden taşımacı ve/veya acenteye her fazla yolcu için bir ihtar,
48 inci maddesinin (e) bendine aykırı hareket edenlere iki ihtar,
(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) 48 inci maddesinin; (d) ve (g) bentlerine aykırı hareket edenlere üç ihtar, (h) ve (i) bentlerine aykırı hareket edenlere beş ihtar
(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) 50 nci maddesinin (a) ve (b) bentlerine aykırı hareket edenlere beş ihtar,
50 nci maddesinin (d) bendine aykırı hareket edenlere beş ihtar,
50 nci maddesinin (e) bendine aykırı hareket edenlere iki ihtar,
(Değişik: RG 26/02/2005-25739) 51 inci maddesinin A fıkrasının (b) ve (c) alt bentlerine aykırı hareket edenlere beş ihtar,
53 üncü maddesinin (a) ve (e) bentlerine aykırı hareket edenlere iki ihtar,
53 üncü maddesinin son fıkrasına aykırı hareket edenlere iki ihtar,
55 inci maddesine aykırı hareket edenlere beş ihtar,
57 nci maddesine aykırı hareket edenlere beş ihtar,
58 inci maddesinin (a) bendine aykırı hareket edenlere bir ihtar,
59 uncu maddesinin (a) bendine aykırı hareket edenlere beş ihtar,
59 uncu maddesinin (b) bendine aykırı hareket edenlere bir ihtar,
60 ıncı maddesine aykırı hareket eden yetki belgesi sahiplerine beş ihtar,
66 ncı maddesinin ikinci fıkrasına aykırı hareket edenlere on ihtar,
67 nci maddesine aykırı hareket edenlere iki ihtar,
68 inci maddesine aykırı hareket edenlere üç ihtar,

13 üncü maddesinin son fıkrasında belirtilen 5584 sayılı Posta Kanunu ile tanımlanan ve Posta Telgraf Teşkilatı (PTT) İşletmesi Genel Müdürlüğünün tekelinde bulunan gönderilerin taşınmasının tespiti halinde on ihtar, verilir.

(Değişik: RG 9/9/2005-25931) 53 üncü maddenin (b) ve (c) bentlerinde belirlenen süreyi takip eden otuz gün içerisinde faaliyet raporlarını gönderenlere iki ihtar, bu otuz günlük süre içerisinde göndermeyenlere beş ihtar verilir.

Beş ihtar verildiğinin yetki belgesi sahibine tebliğinden itibaren 30 gün içinde faaliyet raporlarının yine gönderilmemesi halinde yetki belgesi sahibinin faaliyeti durdurulur ve faaliyet raporunun gönderilmesinden 10 gün sonra faaliyetine izin verilir.

Çalışma ve ücret koşullarına, kullanılan araçların ağırlık ve boyutlarına, sürücülerin araç kullanma ve dinlenme sürelerine ilişkin kurallar ile yol ve araç güvenliğine, çevrenin korunmasına ve mesleki sorumluluğa ilişkin diğer kuralları içeren yürürlükteki düzenlemeleri; yılda 3 kez ihlal ettiği tespit edilen gerçek veya tüzel kişiliğın mesleki saygınlık ilkesini/kuralını ihlal ettiği kabul edilerek 25 ihtar verilir.

Taşıma yetki belgesinin verilmesinden itibaren ilk altı ay içinde taşıma faaliyetinde bulunmayan taşımacılara beş ihtar verilir, ikinci altı ayda da faaliyete başlamaması halinde yetki belgesi iptal edilir.

Çalıştırdıkları sürücülerinin taşıt belgelerinde kayıtlı taşıtlarını kullanarak karıştırdıkları, uyuşturucu ve silah kaçakçılığı, kaçak insan taşımacılığı ve ticareti suçları ile 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanunu ve 4422 sayılı Çıkar Amaçlı Suç Örgütleri ile Mücadele Kanunu kapsamına giren suçlar nedeniyle yargı organları tarafından verilmiş ve kesinleşmiş mahkumiyet kararı bulunması halinde bir ihtar verilir ve ilgili yetki belgesi sahibi Bakanlık ve güvenlik birimlerince yakın takibe alınır.

İhtarların verilış tarihinden itibaren ilgilinin doksan gün içerisinde Bakanlığa yazılı başvuruda bulunarak, verilen ihtarların paraya çevrilebilmesi için her ihtar için 100 milyon TL. olmak üzere yetkili saymanlığa ödemede bulunduğunu bildirmesi ve bunu belgelemesi halinde ihtarlar kaldırılır. Bu doksan günlük süre içinde müracaat edilerek paraya çevrilmeyen ihtarlar kaldırılmaz.

Bu ücret, her takvim yılı başından geçerli olmak üzere o yıl için 213 sayılı Vergi Usul Kanununun mükerrer 298 inci maddesi hükmü uyarınca tespit ve ilan edilen yeniden değerlendirme oranında artırılarak uygulanır.

Yukarıdaki fıkraya göre kaldırılmayan ihtarların toplam sayısı 50 adede ulaşınca ilgilinin yetki belgesi iptal edilir.

Suç ve Ceza Tutanağı Düzenlemeye Görevli ve Yetkili Kılınanlar

Madde 74- Suç ve ceza tutanağı düzenlemeye görevli ve yetkili personel aşağıda sayılmıştır:

- 1)Bakanlıkça yetkili kılınmış;
 - a) Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü personeli,
 - b) Ulaştırma Bakanlığı Bölge Müdürlükleri personeli,
 - c) Bakanlığın görevlendireceği diğer kamu personeli,
 - 2)Trafik polisi ve zabıtası,
 - 3)Terminalerde görevli belediye zabıtası,
 - 4)Trafik polisinin görev alanı dışında kalan yerlerde rütbeli jandarma personeli.
- (Değişik: RG 19/11/2006- 26351)5) Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığının gümrük muayene memurları ve gümrük muhafaza memurları.**

Suç ve Ceza Tutanağı Düzenlenmesi

Madde 75- (Değişik: RG 15/12/2004-25671) Kanunda öngörülen ve bu Yönetmelikte belirtilen suçları işleyenler hakkında, bu Yönetmeliğin 74 üncü maddesinde belirtilen görevliler tarafından suç, para cezası ve ihlal tespitine dair tutanak düzenlenir

Tutanaklar, yargı ile ilgili olanlar için suç tutanağı, para cezaları için para cezası tutanağı, diğer kusurlar ve mevzuat ihlalleri için ihlal tespit tutanağı olmak üzere üç şekilde düzenlenir. Birden fazla suçun bir arada işlenmesi halinde her suç için ayrı tutanak düzenlenir ve ayrı para cezası uygulanır.

Kanunun 26 ncı maddesinde öngörülen ve bu Yönetmeliğin 73 üncü maddesinde belirtilen para cezaları, tahsilat yapmaya yetkili ve bu Yönetmeliğin 77 nci maddesinde ifade edilen kurumlarca , tutanağa istinaden makbuz karşılığı tahsil edilir.

Tutanakların düzenlenmesine ve yapılacak diğer işlemlere ait uygulamalar ile ilgili olarak bu Yönetmelikte yer almayan hususlarda, 27/1/1989 tarihli ve 20062 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Trafik Para Cezalarının Tahsilinde ve Takibinde Uygulanacak Esas ve Usuller ile Kullanılacak Belgeler Hakkında Yönetmelik" hükümleri uygulanır.

Tutanakları Düzenleyenlerin Yükümlülüğü

Madde 76- a) Tutanak düzenleyenlerin tutanaklarla ilgili yükümlülükleri;

Tutanak düzenleyenler;

1) Tutanaklara bağlı olduğu kurumun veya birimin adı bulunan kaşe veya damgayı basmak veya bu kurumun veya birimin adını yazmak,

2) Tutanaklara, kendi adını, soyadını, görev unvanını ve sicil numarasını yazarak veya bu bilgiler bulunan kaşe veya damgayı her nüshasına basarak imza etmek,

3) Tutanakları, tebliğ yerine geçmek üzere, hakkında işlem yapılana veya temsilcisine imza ettirmek ve bir nüshasını vermek,

4) Tutanakları imza etmekten kaçınanlar için "imza etmedi" kaydı koymak,

5) Zorunlu hallerde resmi ve özel kurum veya kuruluşların sorumluları için "gıyabında" yazarak kayıt koymak,

6) Yargı ile ilgili suçüstü hallerde, suç tutanağının en az 2 görevli tarafından imzalanmasını sağlamak,
ile yükümlüdürler.

b) Tutanak düzenleyenlerin tutanaklar hakkında yapacakları diğer işlemler;

1) Yargı ile ilgili suç tutanaklarının bir örneği yedi iş günü içinde yetkili Cumhuriyet Savcılığına gönderilir ve suç tutanaklarının birden fazla olması halinde bir tutanak listesi tanzim edilir.

2) Para cezası tutanakları takip ve tahsili için yedi iş günü içinde ilgili mal sandığına ve vergi dairesine gönderilir.

3) Tutanakların birer örneği değerlendirme için Bakanlığa gönderilir ve Bakanlığın ilgili biriminde saklanır.

Para Cezalarının Ödenme Şekli

Madde 77- Para cezası tutanaklarında yazılı cezalar, süresi içerisinde Maliye Bakanlığının mal sandıklarına veya vergi dairelerine ödenebileceği gibi, kısa adı PTT olan Posta Telgraf Teşkilatı İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün yetkili merkez ve şubeleri ile yetkili banka şubelerine de ödenir.

Para Cezalarının Ödenme Süresi

Madde 78- (Değişik: RG 15/12/2004-25671) Ödeme derhal yapılmadığı takdirde para cezalarının, tutanağın tebliğ tarihinden itibaren bir ay içinde ödenmesi gerekir. Bir ay içinde ödenmeyen cezalar için her ay % 5 faiz uygulanır. Aylık faizin hesaplanmasında ay kesirleri tam ay sayılır. Bu suretle bulunacak tutar cezanın iki katını geçemez. İlgilisine tebliğ edilmeyen tutanakların tebliğinde 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 116 ncı maddesi hükümleri uygulanır.

Bu süre içinde de ödenmeyen para cezaları için, 6183 Sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümleri uygulanır.

Posta Telgraf Teşkilatı (PTT) İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün merkez ve şubelerine veya Bankalara yapılan ödemelerde paranın bu merkez ve şubelere yatırılma tarihi ödeme tarihi sayılır.

Para Cezalarına İtiraz ve Suçlarda Tekerrür

Madde 79- Para cezalarına karşı tebliğ tarihinden itibaren otuz gün içinde yetkili idare mahkemesine itiraz edilebilir. İtiraz üzerine verilen kararlar kesindir.

Kanunda öngörülen ve bu Yönetmelikte belirtilen suçların işlendiği tarihten itibaren bir yıl içinde aynı nitelikte üç defa suç işlediği tespit edilen yetki belgesi sahiplerine işlediği suçların cezalarının toplamının on katı ayrıca para cezası verilir ve bu suçun taşıt sürücüsü tarafından işlenmiş olması halinde ise sorumlu taşıt sürücüsünün mesleki yeterlilik belgesi bir yıl süreyle geri alınır.

Ceza Uygulaması

Madde 80 - Eylemin başka bir suç teşkil etmesi halinde, Bu Yönetmeliğin 73 üncü maddesinde belirtilen para cezaları, diğer kanunlardaki suçların takibine ve cezaların uygulanmasına, Kanunda ve bu Yönetmelikte düzenlenen uyarma, ihtar, geçici durdurma ve iptal gibi idarî müeyyidelerin uygulanmasına engel teşkil etmez.

Birden fazla suçun bir arada işlenmesi halinde her suç için ayrı ceza uygulanır.

Ceza tutanağı düzenlenen hususlardaki ihlaller otuz gün içerisinde giderilir. Giderilmezse veya düzeltilmezse yeniden ceza uygulanır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İdarî Müeyyideler

Uyarma ve Faaliyet Durdurma

Madde 81- a) Kanunda öngörülen ve bu Yönetmelikte belirtilen hükümlere göre para cezası ile cezalandırılan yetki belgesi sahipleri her ceza tutanağı başına bir uyarı almış sayılır.

b) Bu Yönetmelik hükümleri ile Bakanlık talimatlarına göre verilen süre içerisinde Bakanlığa verilmesi gereken bilgi ve belgeleri zamanında vermeyen yetki belgesi sahipleri bir uyarı almış sayılır.

Aynı mahiyetteki bilgi ve belgelerin ikinci kez istenilmesine rağmen verilmemesi halinde, yetki belgesi sahiplerinin yetki belgesi kapsamında izin verilen faaliyetleri durdurulur.

Bu nedenle faaliyeti durdurulan yetki belgesi sahipleri kendilerinden istenilen bilgi ve belgeleri Bakanlığa ibraz ettikleri tarihten başlamak üzere beş gün sonra faaliyetlerine izin verilir.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) c) Bu Yönetmeliğin, 32 nci maddesinin (b) bendine aykırı hareket eden yetki belgesi sahiplerinin faaliyetleri, durumun tespitinden sonra 30 gün; (c) bendine aykırı hareket edenlerin ise 15 gün süre ile durdurulur.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) d) Bu Yönetmeliğin, 40 ıncı maddesinin üçüncü fıkrasına aykırı hareket eden yetki belgesi sahibi taşımacı ve acentenin faaliyetleri 30 gün süre ile durdurulur."

İptal ve Faaliyet Durdurma

Madde 82- 1) Bu Yönetmeliğin 12 nci maddesinin (c) bendinde belirtilen kişiler hakkında, aynı maddenin aynı fıkrasında ifade edilen suçlardan yargı organları tarafından verilmiş ve kesinleşmiş mahkumiyet kararı bulunması halinde, bu kişiler mesleki saygınlık niteliğini kaybetmiş olacağından, Bakanlıkça bu kişilerin ihraç edilmeleri için durum ilgili gerçek veya tüzel kişiye bildirilir ve altmış gün süre tanınır. Bu süre içerisinde ihraç işlemi gerçekleşmezse ilgilinin yetki belgesi kapsamındaki faaliyeti durdurulur. Bu nedenle faaliyeti durdurulan yetki belgesi sahibinin altmış günlük sürenin bitiminden itibaren otuz gün içinde ihraç işleminin yapıldığını Bakanlığa ibraz etmesi halinde bu ibraz tarihinden başlamak üzere onbeş gün sonra faaliyetine izin verilir.

İhraç işleminin, verilen toplam doksan günlük süre içerisinde de gerçekleştirilmemesi ve Bakanlığa bu hususun belgelendirilmemesi halinde yetki belgesi iptal edilir.

2) Bu Yönetmeliğin 12 nci maddesinin (c) bendinde belirtilen kişilerin yetki belgesinin sağladığı imkanları, kabiliyetleri ve hakları kullanarak karıştıkları,

Uyuşturucu ve silah kaçakçılığı, kaçak insan taşımacılığı ve ticareti suçları ile 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanunu ve 4422 sayılı Çıkar Amaçlı Suç Örgütleri ile Mücadele Kanunu kapsamına giren suçlar nedeniyle yargı organları tarafından verilmiş ve kesinleşmiş mahkumiyet kararı bulunması halinde yetki belgesi sahiplerinin yetki belgeleri iptal edilir. Bu suretle yetki belgeleri iptal edilenlere üç yıl geçmedikçe yetki belgesi verilmez.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) 3) Bu Yönetmeliğin 29 uncu maddesinin son fıkrasına göre yapılan inceleme ve araştırma sonucunda, başvuru, yenileme, değişiklik ve her türlü işlem sırasında ibraz/beyan edilen bilgiler ve belgelerden herhangi birinin yanlış, yanıltıcı veya sahte olarak verildiğinin tespit edilmesi halinde, yetki belgesi iptal edilir. Bu iptal işlemi, bilgi için, gerekçesiyle birlikte ilgili yetki belgesi sahibine, ilgililer hakkında gerekli kanuni işlemin yapılması için de, durum otuz gün içinde ilgili Cumhuriyet Savcılığına bildirilir. Bu durumdakilerin iki yıl geçmedikçe yeni yetki belgesi talebi değerlendirmeye alınmaz ve reddedilir.

4) Bu Yönetmeliğin 24 üncü maddesine aykırı davranışta bulunan, yetki belgesi sahiplerinin faaliyette bulunduğu sırada ilk kazaya karıştığı tarihteki taşıt sayısı esas alınarak, bu tarihten başlamak üzere bir yıl içinde, taşıt sayısı on adetten az olanların üç kez, taşıt sayısı on ila yirmi adet olanların dört kez, taşıt sayısı yirmi adetten fazla olanların taşıt sayılarının beşte biri veya daha fazla sayıda yaralanmalı veya ölümlü kazaya karışması ve bu kazalarda taşıt sürücüsünün % 50 ve üzerinde asli kusurlu olduğunun yargı kararıyla kesinleşmesi halinde, kazaya karışan taşıtın kayıtlı olduğu yetki belgesi sahiplerinin yetki belgeleri kapsamındaki faaliyetleri bir ay süreyle durdurulur.

Bu şekilde faaliyetleri durdurulan yetki belgesi sahiplerinin taşıt belgelerinde kayıtlı taşıtlar bu süre boyunca başka bir yetki belgesine kaydettirilerek çalıştırılmaz.

5) (Değişik: RG 9/9/2005-25931) Bu Yönetmeliğin 33 üncü maddesine aykırı olarak, asgari kapasite şartlarını öngörülen sürede sağlamayanların yetki belgeleri kapsamındaki faaliyetleri bir ay süreyle durdurulur. Bu bir aylık süre zarfında da asgari kapasite tamamlanmaz ise ilgilinin yetki belgesi iptal edilir. 33 üncü maddeye göre bildirimde bulunulması gerektiği halde bildirimde bulunmayarak asgari kapasiteyi öngörülen süreler içerisinde sağlamadığı tespit edilenler için faaliyet durdurma işlemi tesis olunmadan yetki belgeleri Bakanlıkça doğrudan iptal edilir.

6) (Değişik: RG 08/09/2004-25577) Bu Yönetmeliğin 59 uncu maddesine aykırı olarak, hizmet akdi olmadan personel istihdamının 3 kez tespit edilmesi halinde yetki belgesi sahibinin faaliyeti bir ay süreyle durdurulur.

Bu Yönetmelik hükümlerine göre yapılan iptal işlemleri, iptal işleminin ilgili yetki belgesi sahibine tebliğ tarihinden başlamak üzere otuz gün sonra yürürlüğe girer. Ancak 82 nci maddenin 5 inci bendine göre yapılan yetki belgesi iptal işlemi, iptal işleminin ilgiliye tebliğinden itibaren başlar.

Bu Yönetmelik hükümlerine göre yapılan faaliyet durdurma işlemleri, faaliyet durdurma işleminin ilgili yetki belgesi sahibine tebliğ tarihinden itibaren yürürlüğe girer.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) 7)Yetki belgesi sahibinin faaliyeti esnasında, yetki belgesi alma şartlarından herhangi birini kaybetmesi ve bu konuda, bu Yönetmelikte bir süre öngörülmemiş olması halinde, kaybedilen şartın veya şartların giderilmesi veya tamamlanması için Bakanlıkça altmış gün süre verilir. Bu süre içinde eksikliğin giderilmemesi halinde yetki belgesi iptal edilir.

İptal Nedeniyle Verilen Bekleme Sürelerine İlişkin Hükümler

Madde 83- Yetki belgesi bir yıl ve daha fazla süreyle iptal edilenlerin bu sürelerin bitiminden sonra tekrar yetki belgesi almak istemeleri halinde ilk belge alınmasındaki şartlar aranır ve uygulanır.

Yetki belgeleri bir yıldan daha az süreyle iptal edilenlerin, yetki belgesi iptal süresinin bitiminden itibaren bir ay içerisinde yetki belgelerinin iade edilmesi talebinde bulunmaları halinde, ilk belge alınmasındaki hükümler aranmaksızın yetki belgesi iade edilir, bu süre içinde müracaat etmeyenler bu haklarını kaybederler.

ONUNCU KISIM Diğer Hükümler ve Geçici Maddeler

Karayolu Taşıtlarıyla Yapılacak Hac ve Umre

Madde 84 – Karayolu taşıtlarıyla yapılacak hac ve umre seyahatleri bu Yönetmeliğin hükümlerine tabidir.

Hüküm Bulunmayan Haller ile Olağanüstü Şartlarda Yapılacak Düzenlemeler

Madde 85- Bu Yönetmelikte hüküm bulunmayan hususlar, Bakanlık tarafından çıkarılacak tebliğ, yönerge ve genelgelerle düzenlenir.

Bakanlık, doğal afet, gerginlik ve savaş hali, zorunlu göç, ekonomik ve siyasi kriz ve benzeri olağanüstü ve zorunlu hallerde, ülkelerin bu konulardaki durum ve konumlarına göre bu Yönetmelikte uluslararası taşımalar ve faaliyetler için öngörülen ve mevcut hükümleri belirli bir süre için değiştirebilir veya kaldırabilir.

Bu Yönetmeliğin Hazırlanmasında Yararlanılan ve Atıfta Bulunulan Mevzuat

Madde 86- Bu Yönetmeliğin hazırlanmasında, Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, 1580 sayılı Belediye Kanunu, 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında Kanun, 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 765 sayılı Türk Ceza Kanunu, 3713 sayılı

Terörle Mücadele Kanunu, 4422 sayılı Çıkar Amaçlı Suç Örgütleri ile Mücadele Kanunu, 4875 sayılı Doğrudan Yabancı Yatırımlar Kanunu ve 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun ile diğer ilgili mevzuat dikkate alınmıştır.

Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği

Madde 87- Mesleki yeterlilik eğitimleri ile ilgili usul ve esaslar, eğitim müfredatı, eğitimin süresi, sınav, mesleki yeterlilik belgesinin şekli ve diğer hususlar bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren Bakanlıkça altı ay içinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe konulacak bir Yönetmelik ile düzenlenir. Bu Yönetmelik'te Avrupa Birliği (AB) düzenlemeleri dikkate alınır.

Yürürlükten Kaldırılan Mevzuat

Madde 88- Bu Yönetmeliğin Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmesiyle, 8/9/1994 tarihli ve 22045 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Karayoluyla Şehirlerarası Yolcu Taşımaları Hakkında Yönetmelik" yürürlükten kalkar.

Geçici Hükümler

Geçici Madde 1- Yürürlükten kaldırılan Yönetmeliklere göre, geçici olarak verilenler dahil yetki belgesi almış olanlar, bu Yönetmeliğin ilgili yetki belgesi sahipleri için öngördüğü şartlarını bir yıl içinde yerine getirmek zorundadırlar. Tanınan bu bir yıllık süre dolmadan yetki belgesi süresi bitenlerin, bu Yönetmeliğin öngördüğü şartları sağlayamaması halinde, yetki belgesinin süresi, uyum sağlamaları için verilen bir yıllık sürenin geriye kalan süresi kadar, sağlamaları halinde ise bu Yönetmeliğin öngördüğü beş yıllık süre için yenilenir.

(Değişik: RG 08/09/2004-25577) Yürürlükten kaldırılan yönetmeliklere göre yetki belgesi almış olanların yetki belgeleri; bu Yönetmelikte öngörülen şartları uyum sağlamaları için verilen süre içerisinde yerine getirmemeleri halinde, iptal edilir.

Geçici Madde 2- (Değişik: RG 08/09/2004-25577) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce Bakanlıktan herhangi bir yetki belgesi alınmadan yapılabilen faaliyetleri yapan gerçek ve tüzel kişiler; ilgili belgeleri ibraz etmek koşuluyla bu Yönetmeliğin 12 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) ve (f) bentleri ile 13 üncü maddesindeki şartlar aranmaksızın, Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir yıllık süre içinde yetki belgesi almak zorundadır. Zorunluluk halinde bu süre, Bakanlıkça altı aylık dönemlerle en fazla bir yıl uzatılabilir. Yetki belgesi alma süresi bitimine kadar müracaat etmeyenlerin faaliyetleri durdurulur ve bu tarihten sonra müracaat edenlere bu Yönetmelik hükümleri uygulanır.

Bu durumda olanların yetki belgesi almak istemeleri halinde; talep ettikleri yetki belgesi kapsamındaki faaliyetleri, bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce yaptıklarını belgelemeleri şarttır.

Bu madde kapsamında yetki belgesi alanlar, yetki belgesi aldığı tarihten itibaren iki yıl içinde durumlarını bu Yönetmeliğe uydurmak zorundadırlar. Bu şekilde yetki belgesi alanların yetki belgeleri; bu Yönetmelikte öngörülen şartlara uyum sağlamaları için verilen süre içerisinde yerine getirmemeleri halinde, iptal edilir.

(Değişik: RG 15/12/2004-25671) Bu madde kapsamında K türü yetki belgeleri hariç olmak üzere ilk defa yetki belgesi alacak olanların yetki belgesi alma tarihlerine göre yetki belgesi ücretleri, bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren;
İlk üç aylık dönem içinde yetki belgesi alanlara % 40,
İkinci ve üçüncü üç aylık dönem içinde yetki belgesi alanlara % 25,
Dördüncü üç aylık dönem içinde yetki belgesi alanlara % 20,
oranlarında indirimli olarak uygulanır.

Geçici Madde 3- (Değişik: RG 15/12/2004-25671) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren, K türü yetki belgelerini ilk dokuz aylık dönem içinde alacak olanların yetki belgesi ücretlerinde % 90, son üç aylık dönem içinde alacak olanların yetki belgesi ücretlerinde ise % 89 oranında indirim uygulanır.

Geçici Madde 4- Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce, yürürlükte bulunan Karayoluyla Şehirlerarası Yolcu Taşımaları Hakkında Yönetmelik ile Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkında Yönetmeliğe göre verilmiş olan ihtarlar kaldırılır ve ihtar verilmesi gerekenler hakkında da herhangi bir işlem yapılmaz.

Geçici Madde 5- 20/8/1994 tarihli ve 22027 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkında Yönetmelik" ve 8/9/1994 tarihli ve 22045 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Karayoluyla Şehirlerarası Yolcu Taşımaları Hakkında Yönetmelik" hükümlerine göre yetki belgesi almış olup, söz konusu Yönetmeliklerin hükümleri gereğince yetki belgesi iptal edilmiş gerçek ve tüzel kişiler, yetki belgesi almak için Bakanlığa müracaat etmeleri ve bu Yönetmelikte öngörülen şartları sağlamaları halinde, iptal nedeniyle öngörülen bekleme süresi aranmaksızın yetki belgesi alabilirler. Bu durumda olanların, bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren doksan gün içinde yetki belgelerini almaları halinde, yetki belgesi ücreti % 50 indirimli olarak uygulanır.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) Geçici Madde 6 – Bu Yönetmeliğin 14 üncü maddesinin birinci fıkrasının c) bendinde öngörülen mesleki yeterlilik belgesi şartı 31/12/2006 tarihine kadar aranmaz. Bakanlık, gerektiğinde bu tarihi en çok altı aya kadar uzatabilir.

Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihte; yürürlükten kaldırılan yönetmeliklere göre yetki belgesi alınarak yapılan yolcu taşımalarında sürücü olarak çalıştığını belgeleyenler için 60 ıncı maddenin b) bendinde yer alan tahsil şartı aranmaz.

Geçici Madde 7- (Değişik: RG 26/02/2005-25739) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren iki yıl içinde, 9 uncu maddede belirtilen tehlikeli maddelerin taşınması hakkındaki Yönetmelik Bakanlıkça Avrupa Birliği (AB) düzenlemeleri dikkate alınmak suretiyle hazırlanarak yürürlüğe konulur. Bakanlık gerektiğinde bu süreyi altı aylık dönemler halinde en fazla bir yıl uzatabilir.

Yetki belgesi sahipleri, Bakanlığın çıkaracağı bu Yönetmelik yürürlüğe girinceye kadar, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa dayanılarak çıkartılan Yönetmelik hükümlerine, Karayolları Genel Müdürlüğünce yayımlanan "Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik", Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca yayımlanan "Karayolunda Tehlikeli Maddelerin Taşınması İçin Tasarlanan Motorlu Araçlar ve Römorkları ile İlgili Tip Onayı Yönetmeliği" ile Çevre ve Orman Bakanlığınca yayımlanan "Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği" hükümlerine uymak zorundadır.

Geçici Madde 8-(Değişik: RG 9/9/2005-25931) K1, K3, L1, N1, N2 ve R1 yetki belgesi sahipleri 2007 faaliyet yılından başlamak üzere faaliyet raporu düzenlerler.

Geçici Madde 9- Her hangi bir yetki belgesinin eki taşıt belgesine, sözleşmeli taşıt kayıt ettirmek isteyen gerçek ve/veya tüzel kişilerin, en az 3 adet taşıta sahip olmaları şartı - **(Değişik: RG 9/9/2005-25931)** 1/1/2009 tarihinden itibaren uygulanır.

Geçici Madde 10- Bu Yönetmeliğin 16 ncı maddesiyle belirlenen sözleşmeli taşıt kullanma oranlarına ilişkin hükümler D1 ve D2 yetki belgesi sahipleri için **(Değişik: RG 9/9/2005-25931)** 1/1/2008 tarihinden itibaren uygulanır. Bu tarihe kadar aşağıdaki oranlar geçerlidir.

D1 ve D2 yetki belgesi sahibi taşımacılar, sahibi oldukları özmal taşıt sayısının beş katını geçmemek üzere taşıt belgelerine sözleşmeli taşıtları kaydettirerek kullanabilirler.

Geçici Madde 11 - a) (Değişik: RG 19/11/2006- 26351) Ticari amaçla veya kendi esas iştiğal konusu ile ilgili olmak kaydıyla; il sınırları dahilinde yapılan eşya taşımaları ile belediye sınırları ile mücavir alanı içinde yapılan şehir içi eşya taşımalarında kullanılan ve toplam yüklü ağırlığı 3,5 tonu geçmeyen taşıtlarla yapılan taşımalar için 25/2/2008 tarihine kadar yetki belgesi alma şartı aranmaz. Bu durumda olanlar için söz konusu tarihe kadar yetki belgesi ücretinde % 87 oranında indirim uygulanır.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) Bu şekilde yetki belgesi alanların/alacak olanların, yetki belgesi eki taşıt belgesine toplam yüklü ağırlığı 3,5 tondan fazla olan taşıt/taşıtlar kaydedilmez. Ancak yetki belgesi alındıktan sonra yetki belgesi eki taşıt belgesine toplam yüklü ağırlığı 3,5 tondan fazla olan taşıtın/taşıtların kaydedilebilmesi için ödenen indirimli yetki belgesi ücreti ile yetki belgesinin indirimsiz ücreti arasındaki farkın ödenmesi ve bu Yönetmeliğin, 12 ile 13 üncü maddelerindeki şartların sağlanması şarttır.

b) **(Değişik: RG 9/9/2005-25931)** Bu Yönetmeliğin 12 nci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi gereği Türkiye Cumhuriyeti kanunlarına göre kurulmuş ve Türk Ticaret Siciline tescil edilmiş olup, bununla ilgili Ticaret Sicil Gazetesi ve Ticaret Odasına kayıt belgesini ibraz eden adi komandit şirketler ile K1 yetki belgesi talep eden adi ortaklıklara, 25/2/2006 tarihine kadar yetki belgesi almak üzere müracaat etmeleri ve bu Yönetmelikte öngörülen diğer şartları sağlamaları kaydıyla istedikleri yetki belgesi verilir. Bu şekilde K1 yetki belgesi alan adi ortaklıklar durumlarını yetki belgesi aldıkları tarihten itibaren iki yıl içerisinde bu Yönetmeliğe uygun hale getirmek zorundadırlar.

İki yıllık süre içerisinde durumlarını bu Yönetmeliğe uygun hale getirmeyen K1 yetki belgesi sahibi adi ortaklıklara verilen yetki belgeleri iptal edilir.

c) Bu Yönetmeliğin 15 inci maddesinde ve 73 üncü maddesinde yer alan, "Bu ücretler, her takvim yılı başından geçerli olmak üzere o yıl için 4/1/1961 tarihli ve 213 sayılı Vergi Usul Kanununun mükerrer 298 inci maddesi hükmü uyarınca tespit ve ilan edilen yeniden değerlendirme oranında artırılarak uygulanır" hükmü, **(Değişik: RG 9/9/2005-25931)** 2005 ve 2006 yılları için uygulanmaz.

d) Bu Yönetmeliğin 43 üncü maddesinin (a) bendindeki hüküm, şehir içi ve il içi taşımalarda kullanılan taşıtlar için 1/1/2009 tarihine kadar uygulanmaz.

e) Bu Yönetmeliğin 43 üncü maddesinin (b) bendindeki hüküm, yurt içi taşımalarda kullanılan taşıtlar için 1/1/2009 tarihine kadar uygulanmaz.

f) **(Değişik: RG 18/1/2006-26053)** Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce; fiilen uluslararası lojistik işletmeciliği yaptığını belgeleyen C2 yetki belgesi sahiplerine, talep etmeleri halinde L2 yetki belgesi ücreti 25/2/2006 tarihine kadar % 40 oranında indirimli olarak uygulanır. Bu kapsamda L2 yetki belgesi alanlar için; bu Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde öngörülen asgari 2500 m²'lik açık/kapalı alan şartı aranmayıp, 25 Şubat 2004 tarihinden önce kullanmakta oldukları alan asgari alan şartı olarak kabul edilir.

g) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce; uluslararası taşıma işleri organizatörlüğü yaptığını belgeleyen **(Değişik: RG 26/02/2005-25739)** C5, G ve H yetki belgesi sahiplerine, talep etmeleri halinde R2 yetki belgesi ücreti **(Değişik: RG 18/1/2006-26053)** 25/2/2006 tarihine kadar % 40 oranında indirimli olarak uygulanır.

(Değişik: RG 18/1/2006-26053) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce; yurtiçi lojistik işletmeciliği veya taşıma işleri organizatörlüğü yapan gerçek kişiler ile taşıma kooperatifleri dahil tüzel kişilere, 25/2/2006 tarihine kadar yetki belgesi almak üzere başvuruda bulunmaları ve indirimli ücreti ödemeleri kaydıyla L1 yetki belgesi ücreti %40 ve R1 yetki belgesi ücreti %60 oranında indirimli olarak uygulanır.

h) **(Değişik: RG 9/9/2005-25931)** Uluslararası eşya taşımacılığı yapmak üzere C türü, L2, M3 yetki belgesi alan gerçek ve tüzel kişilerin; Avrupa'ya yönelik olmayan taşımalarda kullanılmak üzere taşıt belgelerine 25/2/2005 tarihine kadar kayıt edilmiş taşıtları için 1/1/2008 tarihine kadar yaş şartı aranmaz. Bu şekilde kayıt edilecek taşıtlar asgari kapasitenin hesaplanmasında dikkate alınmaz.

i) **(Değişik: RG 26/02/2005-25739)** Yurtiçi eşya taşımacılığı yapmak üzere E2, K türü, L1, M1, M2, N türü, P türü yetki belgesi alan/alacak olan gerçek ve tüzel kişilerin taşıt belgelerine kayıtlı/kaydedilecek taşıtları için 1/1/2009 tarihine kadar yaş şartı aranmaz.

j) **(Değişik: RG 9/9/2005-25931)** Bu Yönetmeliğin yayımı tarihinden önce yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda faaliyet gösteren ve 25/2/2006 tarihine kadar K1 yetki belgesi almak üzere gerekli şartları sağlayarak başvuran gerçek kişilerden; bu Yönetmeliğin 13.

maddesinde belirtilen 25 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt kapasitesine sahip olma şartı ile 12 nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendinin 2 nci alt bendinde yer alan orta düzey yönetici Mesleki Yeterlilik Belgesine sahip olma veya bu belgeye sahip kişi veya kişileri istihdam etme şartı aranmaz.

k) **(Değişik: RG 26/02/2005-25739)** Bu Yönetmeliğin Geçici 2 nci maddesi kapsamında, K türü hariç ilk defa yetki belgesi alacak gerçek ve tüzel kişilere, alacakları yetki belgesi türüne göre; yetki belgesi ücreti 25/2/2005 ile 30/4/2005 tarihleri arasında %18, bu tarihten **(Değişik: RG 9/9/2005-25931)** 25/8/2005 tarihine kadar %10 indirimli, 25/2/2006 tarihine kadar ise % 5 indirimli olarak uygulanır. Ayrıca, 30/4/2005 tarihine kadar başvurarak yetki belgesi ücretinin 1/10'ünü (onda birini) 25/2/2005 ile 30/4/2005 tarihleri arasında, kalanını ise; 2005 yılının Mayıs, Haziran, Temmuz ayları içinde ve 25 Ağustos'a kadar toplam belge ücretinin her ay %15'inin üzerinde taksitler halinde ödemeleri kaydıyla %18 indirimden yararlanırlar.

l) **(Değişik: RG 26/02/2005-25739)** Bu Yönetmeliğin Geçici 2 nci maddesi kapsamında, ilk defa K türü yetki belgesi alacak gerçek ve tüzel kişilere yetki belgesi ücreti 25/2/2005 ile 30/4/2005 tarihleri arasında %89, bu tarihten **(Değişik: RG 9/9/2005-25931)** 25/2/2006 tarihine kadar ise %87 indirimli olarak uygulanır. Ayrıca, 30/4/2005 tarihine kadar başvurarak yetki belgesi ücretinin 1/10'ünü (onda birini) 25/2/2005 ile 30/4/2005 tarihleri arasında, kalanını ise; 2005 yılının Mayıs, Haziran, Temmuz ayları içinde ve 25 Ağustos'a kadar toplam belge ücretinin her ay %15'inin üzerinde taksitler halinde ödemeleri kaydıyla %89 indirimden yararlanırlar.

(Değişik: RG 18/1/2006-26053) Bunlardan K1 yetki belgesi alacak tek taşıt sahibi gerçek kişilere ise; 25/2/2006 tarihine kadar yetki belgesi almak üzere başvuruda bulunmaları ve indirimli ücreti ödemeleri kaydıyla yetki belgesi ücreti %97 oranında indirimli olarak uygulanır.

m) **(Değişik: RG 9/9/2005-25931)** Bu Yönetmeliğin Geçici 2 nci maddesine göre, yetki belgesi alma zorunluluğu süresinin Bakanlıkça uzatılması halinde; uzatılan sürelerin tamamı, bu madde kapsamında 25/2/2005 tarihine kadar yetki belgesi almış olanların yetki belgesi geçerlilik süresi ile bunlar için bu Yönetmeliğin öngördüğü iki yıllık uyum sürelerine ilave edilir.

n) **(Değişik: RG 9/9/2005-25931)** Bu Yönetmeliğin 73 üncü maddesine göre 25/8/2005 tarihine kadar verilmiş ve doksan günlük süre geçirilerek paraya çevrilme imkanı kalmayan ihtarlar; 31/10/2005 tarihine kadar Bakanlığa yazılı başvuruda bulunmak ve her ihtar için ödenmesi gereken ücretin % 50 fazlasıyla yetkili saymanlığa ödendiğine dair makbuz da eklenmek suretiyle bildirilmesi halinde kaldırılır.

o) **(Değişik: RG 9/9/2005-25931)** Bu Yönetmeliğin 15 inci maddesinde yer alan " %15 " ibaresi 1/1/2009 tarihine kadar " %50 " olarak uygulanır.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) ö) Yönetmeliğin 17 nci maddesinde yer alan "Ancak, A2 ve A3 yetki belgesi sahiplerinin taşıt belgesine kayıt edilecek taşıtları ilk başvuru ve

faaliyet süresince hiçbir şekilde 8 yaşından büyük olamaz" hükmü 1/11/2006 tarihinden önce düzenlenmiş bulunan A2 yetki belgeleri için 31/12/2007 tarihine kadar uygulanmaz.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) p) 17 nci maddenin son fıkrası, yurtiçi eşya taşımacılığında kullanılan taşıtlar için 25/2/2008 tarihine kadar zorunlu değildir.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) r) Şehirlerarası ve uluslararası düzenli yolcu taşımacılığı yapmak üzere 30/11/2006 tarihine kadar yetki belgesi alanlar için bu Yönetmeliğin 22 nci maddesinin (i) bendi 31/1/2007 tarihine kadar uygulanmaz.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) s) K türü yetki belgesi sahipleri için bu Yönetmeliğin 33 üncü ve 57 nci madde hükümleri 25/2/2008 tarihine kadar uygulanmaz.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) ş) Bu Yönetmeliğin "Terminaler" başlıklı bölümünün 51 inci maddesinin (A) bendinin (a) alt bendinde yer alan "Alt ve üst yapı özellikleri" 31/12/2007 tarihine kadar aranmaz.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) t) Bu Yönetmeliğin 54 üncü maddesinin (b) bendinin ikinci fıkrasında yer alan "...faaliyetten men edilerek on beş gün süreyle parka çekilir," hükmü 31/12/2007 tarihine kadar uygulanmaz.

(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) u) F1 yetki belgesi almış olanlar, 31/12/2006 tarihine kadar, ücret farkını ödemek kaydı ile F1 yetki belgelerini F2 yetki belgeleri ile değiştirebilirler. Düzenlenen F2 yetki belgesinin geçerlilik/bitim tarihi F1 yetki belgesindeki bitim tarihidir.

Ek madde 1 — (Değişik: RG 9/9/2005-25931) Bakanlık, gerektiğinde teknik ve idari kapasite, teşkilat imkanları, hizmetin hızlı/etkin/yaygın olarak üretilmesi ilkelerini gözeterek; Kanunun 35 inci maddesinin verdiği yetkiye dayanarak, bu Kanun gereğince yerine getirmekle yükümlü olduğu görev ve yetkilerini aşağıda belirtilen usul ve esaslar çerçevesinde devredebilir.

a) Yetki devri, Bakanlık ile kamu kurum/kuruluşları, 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu kapsamına giren Birlik/Odalar arasında düzenlenecek protokol/sözleşme ile yapılır. Bu protokol/sözleşmede devredilecek yetkinin konusu, süresi ve mutabakata varılan hususlar açıkça belirtilir.

b) Yetki devri, devredilecek yetkinin niteliği gözetilmek suretiyle en az bir yıl en fazla beş yıl süreyle yapılır. Yetki devri, süresinin bitiminde yenilenebilir.

c) Yetki devredilmiş olanların ilgili mevzuat ve yayımlanan genelge ve talimatlara uymaması halinde, Bakanlık tarafından 15 gün önceden yazılı olarak bildirimde bulunulmak suretiyle yapılmış olan yetki devri tek taraflı olarak iptal edilir.

d) Bakanlık, devredilen yetkinin kullanımı ile ilgili olarak gerektiğinde her türlü denetimi yapar.

e) Bakanlık tarafından, devredilen yetkinin özelliğine göre aynı konuda birden fazla kamu kurum/kuruluşu veya birlik/odaya yetki devri yapılabilir.

f) Devredilen yetki kapsamında yetki verilenler tarafından üretilecek hizmet/hizmetler için alınacak/ödenen ücretler Bakanlığın onayını gerektirir.

g) Bakanlık tarafından yapılacak yetki devri, düzenleme ve kural ihdası hususunu kapsayamaz ve bu hususta yetki devri yapılamaz.

h) Bu Yönetmeliğin 74, 75 ve 76 ncı maddeleri hükümleri saklıdır.

i) Yetki devri, Bakanlığın bu konudaki görev, sorumluluk ve yetkisini ortadan kaldırmaz.

Yürürlük

Madde 89- Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

Madde 90- Bu Yönetmelik hükümlerini Ulaştırma Bakanı yürütür.

ÜCRET TARİFESİ	
(Madde 15)	
(Milyar TL.)	
A1 YETKİ BELGESİ	: 10
A2 YETKİ BELGESİ	: 15
A3 YETKİ BELGESİ	: 20
B1 YETKİ BELGESİ	: 40
B2 YETKİ BELGESİ	: 20
B3 YETKİ BELGESİ	: 5
C1 YETKİ BELGESİ	: 5
C2 YETKİ BELGESİ	: 40
C3 YETKİ BELGESİ	: 10
D1 YETKİ BELGESİ	: 30
D2 YETKİ BELGESİ	: 15
D3 YETKİ BELGESİ	: 5
E1 YETKİ BELGESİ	: 20
E2 YETKİ BELGESİ	: 40
F1 YETKİ BELGESİ	: 4
F2 YETKİ BELGESİ	: (Değişik: RG 19/11/2006- 26351) 6
G1 YETKİ BELGESİ	: 4
G2 YETKİ BELGESİ	: 6
G3 YETKİ BELGESİ	: 4
G4 YETKİ BELGESİ	: 6
H1 YETKİ BELGESİ	: 4
H2 YETKİ BELGESİ	: 6
K1 YETKİ BELGESİ	: 10
K2 YETKİ BELGESİ	: 5
K3 YETKİ BELGESİ	: 5
L1 YETKİ BELGESİ	:100
L2 YETKİ BELGESİ	:200
M1 YETKİ BELGESİ	: 10
M2 YETKİ BELGESİ	:150
M3 YETKİ BELGESİ	:200
N1 YETKİ BELGESİ	: 2
N2 YETKİ BELGESİ	: 20
P1 YETKİ BELGESİ	: 10
P2 YETKİ BELGESİ	:150
R1 YETKİ BELGESİ	:150
R2 YETKİ BELGESİ	:200

T1 YETKİ BELGESİ	:	1
T2 YETKİ BELGESİ	:	1
T3 YETKİ BELGESİ	:	1

HER BİR TAŞIT KARTI	:	50 MİLYON TL
---------------------	---	--------------

NOT :

- Köy, kasaba ve beldelerde faaliyet gösterecekler için F ve G Türü yetki belgesi ücretleri, % 75 oranında indirimli olarak uygulanır.

Not: 25.02.2004 tarih ve 25384 sayılı resmi gazetede yayımlanmıştır.

KAYNAKÇA

Ahmet Demirci - Yurtiçi Lojistik Bilgi İşlem Müdürü- “ E-Lojistik” konulu görüşme, İstanbul: 9 Mayıs 2007.

Alev Tetik, - Balnak Lojistik Halkla İlişkiler Müdürü- “ Balnak Lojistik Firmasının Genel Bilgileri ” konulu görüşme, İstanbul: 18 Eylül 2007.

Atken, Necmettin. Taşımacılık Kılavuzu. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası (1995–27),1995.

Balcı, Ufuk “Araç Takip ve Yönlendirme Sistemlerinde Ulusal Çözümler”

Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, 2006.

Can, Bülent Bilmez. Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.

Cem Sarıkaya, - Yurtiçi Lojistik Genel Müdürü- “ Taşımacılık” konulu görüşme, İstanbul:10 Mayıs 2007

C.H.P.,Ulaştırma Ön Raporu, 2007,

http://www.chp.org.tr/index.php?module=reports&page=list_sub_reports&report_id=13&report_body_part_id=2&sid=016164bb8082c423f807f6789f04e63f (19 Nisan 2007).

Çancı, Metin ve Murat Erdal. Lojistik Yönetimi, İstanbul:Utikad yayınları, 2003.

Çevre Bakanlığı, http://www.cevreorman.gov.tr/site_11.asp, 18 Mayıs 2007.

Çevre Bakanlığı, http://www.cevreorman.gov.tr/gurultu_00.htm, 20 Mayıs2007

Demiryol-İş, “Muhtelif Yıllar TCDD İstatistik yıllıkları”, Türkiye'nin Gelişimi İçin Demiryolları.

Dilek Filizfidanoğlu, “Unutulan Demiryollarının 150. Yılında Yeniden Doğuşu”, TUSAM Ulusal Güvenlik Stratejileri Araştırma Merkezi Strateji Eki, 2006.

DPT, Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

DPT, Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

DPT, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

- DPT, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.
- DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.
- DPT, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.
- DPT, Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.
- Ean, <http://www.ean-int.org/>, 10 Mayıs 2007.
- Elmas, Gülen. "Türkiye'de Ulaşım Politikaları ve Trafik Kazalarının Ekonomik Analizi", II. Ulaşım ve Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı. Ankara: MMO Yayını. 1999, s.268-286.
- Emin Koramaz, "Pamukovası Faciasını Unutmadık" ,TMMOB Makine Mühendisleri Odası, <http://eski.mmo.org.tr/print.php?sid=968> (20 Temmuz 2007).
- Emniyet Genel Müdürlüğü,<http://www.egm.gov.tr/egitim/html/index-3.html>.
- Energy and Railway Electrification, Japan Railway Technical Service, 1985.
- Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı verileri, Türkiye İktisat Kongresi Demiryolu Ulaştırması Raporu, 2004.
- Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı."2006 Yılı Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Faaliyet Raporu". Ankara:2006
- Ersoy, Mahir Şakir. "Lojistik ve Türkiye'nin Önemi", <http://www.turktrade.org.tr>, 10 Nisan 2007.
- Ersoy, Zeynep. "Elektronik Ticaret ve Ticaret Noktaları". Ankara: İGEME, Ekim 1999.
- Ertaş, Sacit "Elektronik Ticaret: Tanımı, Gelişimi, Avantajları, Güvenliği". İstanbul: Alfa, Mayıs 2000.
- Evren, Güngör. "Demiryolu" . İstanbul, Birsen Yayınevi, 1999.
- Feridun Çelik, "Ulaştırma-Toplumsal Kalkınma İlişkisi ve Türkiye'nin Ulaştırma Politikaları", Ankara: TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Şubesi III. Ulaşım ve Trafik Kongre-Sergisi, 2001, s14.
- Gökdağ, Mahir. "Enerji Verimliliği Açısından Demiryollarının Önemi ve Geliştirilmesi", Ulusal Enerji Verimliliği Kongresi, Ankara: 3-5 Şubat 1999, s. 174-182.
- Gökhan Kılıç, - Horoz Lojistik Müşteri İlişkileri Uzmanı- " Horoz Lojistik Firmasının Genel Bilgileri " konulu görüşme, İstanbul: 17 Eylül 2007.
- Gürdal, Sehavet. "Lojistik Vizyon 2004". Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi Endüstri Mühendisliği, 30 Kasım 2004.

- Gürel, Ziya. Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989.
- GKY, Gürültü Kontrol Yönetmeliği, 11 Aralık 1986 tarihli 19308 sayılı Resmi Gazete s.8-26.
- Hakan Ergoç, - Omsan Lojistik - “ Omsan Lojistik Firmasının Genel Bilgileri ” konulu görüşme, İstanbul: 17 Eylül 2007
- Hiç, Süreyya. Türkiye Ekonomisi. İstanbul: Menteş Kitabevi.
- Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, “2007 Yetki Belgeleri İstatistikleri”. Ankara:2007
- Maltz,Arnold-De Horatüus, Nicole; WERC Report, 2004.
- Onur, Ahmet. Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953). Ankara: T.C. M.S.V Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1953.
- Özkol, Sedat. “e-Lojistik”. İstanbul:TÜYAP, 2002.
- Öztürk, Zübeyde “ Demiryolu ve Çevre” , 2. Ulusal Demiryolu Kongresi, 1997.
- RODER, RO-DER RO-RO Gemi İşletmecileri ve kombine taşımacılar derneği.
- Safel, Ruhan, “Ulaştırma Sektörü”, Sektör Araştırmaları Serisi, No: 24, Ağustos, 2001.
- Satko Telekomünikasyon Sistemleri, Euteltracs, 2007. http://www.satko.com/mobil_com/euteltracs.asp (10Mayıs 2007),s.3.
- Satko Telekomünikasyon Sistemleri, Simtracs, 2007. http://www.satko.com/mobil_com/simtracs.asp (10 Mayıs 2007), s.1.
- Selahattin Doğan, Utikad Yönetim Kurulu Üyesi,”Lojistik”, 23 Mayıs 2007
- Sevimay, Hayri R. Osmanlıdan Günümüze Deniz Sektörü.
- Sultan Abdülhamit, Siyasi Hatıratım, Dergah Yayınları, 1999.
- Sungun, Tayfun .”Nakliye ve Lojistik Firmaları İçin Müşteri İlişkileri Yönetimi Çözümü”.İstanbul: Lojistik semineri, 2002
- Şen, Esin. Kobilerin Uluslararası Rekabet Güçlerini Arttırmada Tedarik Zinciri Yönetiminin Önemi. Ankara: Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, 2006.
- Pietzsch, W., Strassenplanung 3. Neubearbeitete und Erweiterte Auflage. Werner-Verlang 1979.

Petrol İşleri Genel Müdürlüğü, “Dünya Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri”
http://www.pigm.gov.tr/ham_petrol_ve_dogal_gaz_rezervleri.php, 10 Haziran 2007.

Tanyaş, Mehmet: “Türkiye Lojistik Sektörü İçin Strateji ve Çözüm Önerileri”. Ankara:Atılım Üniversitesi, 2006.

Tanyaş, Mehmet “e-Lojistik Hakkında UND Projeleri”, e-Lojistik Semineri.

Tanyeri, Mustafa ve Süleyman Barutçu, “Tedarik Zinciri Yönetiminin Etkinliğinin Arttırılmasında İnternetin Rolü”, Uluslararası Lojistik Kongresi.

T.B.M.M,
http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_b_sd.birlesim_baslangic?P4=7050&P5=B&page1=17&page2=17, 27 Nisan 2007.

T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik_dosyalar/filo_tumu.xls, 15 Nisan 2007.

TCCD, TCDD İstatistik Yıllığı 2001-2005.

TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Şubesi III. Ulaşım ve Trafik Kongre-Sergisi, 2001.

Tozar, Barış. Uluslararası Traceca Sekreterler Toplantısı, İstanbul:26.07.2006.

TURAN, Hasan “ Türkiye’de Trafik Yapısı ve Kompozisyonu İle Bu Kompozisyonun Avrupa Birliği Ülkeleriyle Maliyet Yönlü Karşılaştırılması”, 2. Trafik Şurası Serbest Bildiriler, Eskişehir: Eskişehir Trafik Polis Eğitim Merkezi Müdürlüğü, Bildiri No:506.

Türk Deniz Ticaret Odası,
<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid=1db4d7f3-301e-40c5-9def-89ce9e8828e0>, 17 Nisan 2007.

Türkiye İktisat Kongresi Demiryolu Ulaşım Raporu, 2004.

TUIK, “Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000-2004”. Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu ,2006.

Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, İstatistiksel raporlar. 2006.

Ulaştırma Bakanlığı, “Ulaşım ve Haberleşme 1995 – 2005”. Ankara:2005

UND, “ AB Postası”, <http://www.und.org.tr/index.php?go=abpostasi.php>, 28 Mayıs 2007.

UND, “Uluslar arası taşımacılıkta karşılaşılan sorunlar”,
<http://www.und.org.tr/index.php?go=ara.php>, 26 Nisan 2007.

Yeşilbağ, Lütfi. "Ro-Ro Taşımacılığının Ülkemiz Deniz Taşımacılığındaki Yeri" Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi El Kitabı. İstanbul: Deniz Harp Okulu Gemi İnşaa Bölümü, 1999.

Yıldıztekin, Atilla "21. Yüzyılın Yeni Sektörü:Lojistik". Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi Lojistik Konferansı

Yurtiçi Kargo A.Ş. Operasyon Bölüm Araştırması